

“荔枝道”研究三题

郭声波, 周航

(暨南大学 历史地理研究中心, 广州 510632)

摘要:“荔枝道”这一称谓在古代文献中非常罕见,大概晚清吴焘的《川中杂识》中才正式出现,但今天学界所谓的“荔枝道”则出现于20世纪80年代。当前学界及舆论界虽普遍使用这一称谓,但理解往往有偏差,和史实不符合,故应当谨慎使用。洋州越大巴山而南的道路用“洋巴道”指代更准确。“荔枝道”成为驿道,不能简单地理解为专为杨贵妃贡鲜荔而开,它和当时唐国力的强大以及地方行政区划的变有更为密切的关系。

关键词:“荔枝道”;洋巴道;驿道;荔枝;唐代

中图分类号:K928.6 **文献标志码:**A **文章编号:**1000-5315(2018)02-0170-07

“荔枝道”是蜀道的重要组成部分。近几十年来,随着蜀道研究的兴起,已有一些学者关注这条道路^①。细审这些成果不难发现,前贤基本集中在考证“荔枝道”的路线问题上,或追溯“荔枝道”的历史沿革,而关于它的一些基本问题,如“荔枝道”这一称谓是如何产生的,“荔枝道”的确切指代对象是什么,它与洋巴道之间的关系如何,它是否专为贡杨贵妃鲜荔而开辟的驿道等问题,由于前辈学者并没有专门探讨,乃至当前学界多有认识上的偏差。近年来,随着蜀道申遗工作如火如荼地开展,“荔枝道”这一词汇更是频频进入学界和公众视野,而对这些问题的厘清也就显得更为迫切。有鉴于此,笔者不揣浅陋,就如上所及数题略陈管见,以期厘正对“荔枝道”的一些认识。

一 “荔枝道”称谓溯源

“荔枝道”这一称谓在古代文献中几乎不见记载,今天学界和舆论界虽频繁使用,然对它的形成过程却

不甚了然。唐天宝年间(742—756),杨贵妃嗜鲜荔枝,于是朝廷自涪州(今涪陵)快马加鞭取鲜荔枝^②,途经通州(今达州)、洋州(今西乡)等地送达唐代首都长安。为了保证荔枝顺利运到,沿途有不少驿站进行接力,因此这条道路在当时是国家级道路,是比较通畅的。但和金牛道、米仓道等同为自巴蜀入关中的重要通道不同的是,文献中对它的名称并没有明确地记载(除了北段的子午道)。唐代关于贡荔之事的记载,仅有杜甫、李肇、杜牧等人寥寥可数的描述,道路名称自然无从得知。《元和郡县图志》记载涪州到长安的道路云:“从万州北开州、通(州)宣(汉)县及洋州路至上都二千三百四十里”^{[1]738},而没有明确记载涪州至洋州段的名称。《通典》记载通州到长安的道路云:“东(北)取洋川郡骆谷路约有一千五百七十六里”^{[2]928},只提到从洋州到长安的路段名称为“骆谷路”,而通州到洋州路段的名称并不见记载。《太平寰宇记》的记

收稿日期:2017-06-16

基金项目:本文为西南大学马强教授主持的2017年度国家社科基金重大项目“蜀道文献整理与研究”(17ZDA190)以及四川省社会科学重点研究基地“区域文化研究中心”课题项目“荔枝道及其相关历史的问题研究”(QYYJB1603)的研究成果。

作者简介:郭声波(1959—),男,四川泸州人,历史学博士,暨南大学历史地理研究中心教授、博士生导师,主要从事历史地理学、历史文献学研究;

周航(1991—),男,四川达州人,暨南大学历史地理研究中心硕士研究生,主要研究方向为历史人文地理。

载和《通典》、《元和郡县图志》的记载基本相同,依然不载洋州至达州、涪州段的名称^③。《輿地纪胜》、《方輿胜览》等地志虽然提到了涪州贡荔枝之事,但也只是提到路经子午道,洋州以南路段名称仍不见记载。《建炎以来系年要录》记载汉水流域的房州(今房县)翻越达州山路至夔、峡一带的道路时,称此道路为“开元时涪州进荔支路”^{[3]1807}。方回在《续古今考》中称这条道路是“王莽所开,唐明皇荔枝路”^{[4]170}。明人王云凤在诗《子午谷》下自注云:“子(午)谷,唐取荔枝路。”^{[5]175}这些记载中出现的“荔支(枝)路”,按其文意,不能整体地看成一个名词,和目前学界所称的“荔枝道”明显不同。胡林翼《读史兵略》又载:“从故道袭雍,此今日驿路所谓北栈者。前子午道,则唐时进荔支道也。”^{[6]700}这里进一步出现了“荔支道”,但根据文意,仍不是一个专称。

真正可算作专称的记载,目前所见最早的,或为清人吴焘的《川中杂识》:“蔡君谟《荔枝谱》曰贵妃(嗜)涪州荔枝,岁命驿致,故东坡诗云‘天宝岁贡取之涪’,今子午谷尚有荔枝道,盖当时南海与涪州并进荔枝。”^{[7]2840}但就笔者所见,民国以前的文献中将“荔枝道”作为一个专称来使用仅此一例,因而这并没有引起学界重视。故到了民国时期,蜀道研究虽已经兴起,却仍不见学界使用“荔枝道”这一称谓。如林超先生在研究蜀道时,先后提到过子午道、褒斜道、僇骆道、陈仓道、嘉陵道、金牛道、米仓道、阴平道、紫阳万源道等道路名称,唯独没有提到“荔枝道”^[8-9]。

新中国成立后的蜀道研究更加繁荣。黄盛璋先生较早关注川陕古道,20世纪50年代,他在文章中称自洋县、西乡到万源、达县、万县以至重庆、涪陵等地的道路为“洋巴道”^[10]。这一称谓逐渐被学界接受,后来出版的《四川公路交通史》^{[11]11}、《四川交通路线史》^{[12]66}、《洋县志》^{[13]304}等书籍即明确使用了这一称谓。几乎与黄先生同时,冯汉镛先生也撰写过相关论文,称唐代梁山县至洋州西乡县的道路为“高都驿路”^[14]。考其所据,当源于《輿地纪胜》“高都驿路,乃天宝贡荔枝之路也”^{[15]3666}的记载。不过,笔者认为,高都驿路指高都驿的上一驿和下一驿之间包括高都驿在内的这段道路较为合理,盛唐时“荔枝道”上的驿站肯定不止此一处,超出这个范围的路段仍以此称之,似乎不妥。在此稍后,严耕望先生系统研究唐代交通路线,称运送荔枝的这条道路为“天宝荔枝道”^{[16]1029}。到了80年代,“荔枝道”才重新为学界所使用,王开^[17]、史念海^{[18]200}、李之勤^{[19]23}、侯甬坚^[20]、

王立显^{[11]27}、蓝勇^{[12]66}等人的论著中都明确使用了这一称谓,这标志着“荔枝道”作为一个专称获得了学界的普遍认同。不过,此前学者对“荔枝道”这一称谓并未进行明确界定,以致当前对其理解逐渐发生了偏差。

“古代道路都有名称,但往往因文献漏载,或者刊载名称很多(代有其名),或与现在的思考角度、撰写意图、涉及地区和论述时代不同,而产生需要重新命名的问题”^[20]。“荔枝道”这一称谓的出现,基本可以证实侯甬坚先生的这一论断。“荔枝道”指代的道路里程甚长,古代应该不会有专门的称谓称之,这对今人而言当然就出现了重新命名的问题。现代的道路名称,一般是道路两端的地名省称加上道路性质,如“川藏公路”、“成渝铁路”、“京九铁路”、“包茂高速公路”等,通俗易懂。而古代道路的命名方式则丰富得多,侯甬坚先生在文章中列举了9种,若细较之,可能会有更多。像“荔枝道”、“丝绸之路”、“茶马古道”等以所运物品为道路命名的情况,在古代其实并不多见。这类概念往往是晚近以来学者们为了揭示某一特殊历史事件或现象而创制的概念,它们涵盖的地域范围往往比较宽广,且因为出现的时间较晚,所涵盖地域范围内的道路大多已有名称。不过,它们包含了丰富的文化信息,这对地名学内涵的丰富有积极意义。

二 “荔枝道”的含义

在正确理解“荔枝道”含义之前,有必要先阐述一下“蜀道”的概念。从学术意义来讲,其概念的明确关系着蜀道的研究去向和纵深程度;从现实意义来看,这也是当前蜀道文化线路申遗工作顺利开展所需。“蜀道”一词虽早在汉晋时期就已出现,然迄今为止,还没有一个权威的定义,《辞海》、《辞源》等权威工具书也没有收录。不过,学界在长期广泛使用后,逐渐认为有广义和狭义之分。广义上的蜀道,包括巴蜀周边区域通往巴蜀内地的古道。狭义的蜀道则专指关中地区(含陇南)至巴蜀地区的古道,包括翻越秦岭、大巴山的陈仓道、剑阁道等多条道路^{[21]彭邦本序}。有人追本溯源,认为蜀道的含义有一个从广义到狭义的演变过程^[22]。然而,今天学界对蜀道含义的使用似乎并不仅仅限于狭义。虽然对这一问题的认识尚没有完全达成共识,但毫无疑问的是,无论蜀道如何定义,“荔枝道”都应该是其中重要的组成部分,加强对它的研究,乃至纳入申遗范围,理所应当。

目前学界对“荔枝道”的研究存在的另一个问题,

则是对其概念的认识尚存在一些误会。吴焘《川中杂识》虽然出现了“荔枝道”的称谓,但它似乎仅指子午道的一段,这和它的由来及我们今天期望它所指代的对象都不符。严耕望先生在地图中将新宁(今开江)至涪州段标注为“天宝荔枝道”^[16]附图14,亦会让人产生新宁至长安段不包括在其中的错觉。郭鹏《汉中地区志》在附图中明确将“荔枝道”标注在西乡之南^[23]678。倪玲玲^[24]、李久昌^[25]等先生研究的“荔枝道”也仅仅是洋州以南的部分。今天学界在提到蜀道具体所指时也往往将子午道和“荔枝道”并举。如前文提及的彭邦本序就这样认为:“狭义的蜀道,是指翻秦岭越巴山、连接陕西西安和四川成都的道路。由关中通往汉中的褒斜道、子午道、陈仓道、傥骆道以及由汉中通往四川的金牛道、米仓道、荔枝道等组成。”^[21]言下之意很明确,“荔枝道”只包括了洋州越大巴山到达州、涪州等地部分,它和子午道并列,不包括子午道。我们认为,这些看法显然对“荔枝道”的理解出现了严重偏差。上文已经论及,“荔枝道”是从“贡杨贵妃荔枝之道”省称而来,则它自然应该包括从荔枝的产地到目的地全程,即从涪州到长安的整段路程,而非其中的某一部分。又如前文所言,今天意义上的“荔枝道”晚近以来才出现,它其实并不适合作为一段道路的通称,而只能是针对唐代贡鲜荔枝事件而言,超出了这个范围的使用就显得有些不合适了,否则便会出现几个道路名称指代上的重复与混乱。今天大多数学者言及蜀道时,正是超出上述范围后仍坚持使用“荔枝道”,但又想避免诸道路之间的指代重复,就被迫“腰斩”了“荔枝道”本来该有的里程,故这种做法显然违背史实,并不可取。不过,也有部分学者注意到了这一点,故言及洋州南越巴山至巴蜀地区的道路时,并未使用名气较大的“荔枝道”,而是改用了今人新提出的称谓,如“洋巴道”^[26]249,这一做法是严谨而可取的。

由前文介绍可知,洋州以南至巴蜀地区的道路在古代文献中是没有专门称谓的,乃至今人在其名称上“各自为阵”,或曰“洋巴道”,或曰“高都驿路”,亦有谓“小巴间道”^[24]者,还有人根据今天的道路命名习惯将洋州南越巴山至重庆一带的道路称为“洋万涪道”、“洋渠道”^[12]66,更有人将“荔枝道”笼统地称为“巴蜀道”^[23]685。由此可见,如何准确地称呼它,是后续研究首先要解决的问题,所以必须予以明晰。

查阅地图,根据长安至涪州间不同的地形单元和唐时的行政区划,这条道路大致可以分为三段:北段洋州至长安,中段通州至洋州,南段涪州至通州。

北段为子午道,已见于文献记载,自无需多言。

中段我们不妨使用黄盛璋先生所提出的概念——“洋巴道”。观黄氏在论文中所附之图,可知“洋”当指洋州(或者洋县),“巴”显然不是指镇巴,更非巴中,应该是泛指巴文化区域。黄氏将达州定为洋巴道的另一端,我们非常赞成这一观点。因为狭义蜀道的诸条道路有一个共同点,就是都翻越了东西走向的山脉,连接了山脉南北的两个重镇。古代交通较现在远为落后,在山间开辟道路非常不易,因而连接两个重要地域的山区往往会比周围的平原丘陵地区承载着更为丰富的历史文化信息。比如政府为了保证两区域之间的正常联系,会频繁地组织人力开山修路,修建阁道,由此也可能会留下丰富的造桥修路题记、石刻等历史遗迹;战乱时期山区由于路险,战略地位突出,往往成为军事活动频发之地;文人骚客经过之时,往往因为道路难行而激发灵感,产生丰富的吟咏佳作等等。古人对狭义的蜀道虽未明确下定义,但从他们对蜀道诸条道路起始点的观点看来,应当和我们的理解近似。如金牛道,《读史方輿纪要》云:“自沔县(今勉县)而西南至四川剑州(今剑阁县)之大剑关口(今四川剑阁县剑门关),皆谓之金牛道。”^[27]2670这和今天学界较多地认为金牛道起止点是汉中和成都有所不同。又如米仓道,“自南郑而南,循山岭达于四川保宁府(今阆中)之巴州(今巴中),为米仓道。”^[27]2671这也和一些学者主张的米仓道应该是汉中南越巴山至南江、巴中后再到重庆的观点不同。勉县与剑门关之间、南郑和巴州之间皆为崎岖难行的大巴山脉,而勉县、剑门关、南郑、巴州都是大巴山南北的重要据点。洋巴道上的通州,地处大巴山南麓,北临秦陕,南极渝黔,西接“天府之国”成都平原,东通湖广富庶之地,实乃“山水之国”、“四川咽喉”^[28]1041,其地名“通州”、“达州”便得名于“居四达之路”,毫无疑问为一重镇。历史时期,通州越巴山与汉中地区,进而与关中的联系也较为紧密,故成为洋巴道南端极为合理。

这里需要澄清一个误会,不少人往往会据今天的情况来衡量古代的情况,即认为“洋巴道”的南端定在渝州(今重庆)会更加合适。其实,重庆并非一开始就处于区域的中心地位,这种情况至少是在宋代后才逐渐形成的,在此之前,它的地位、经济实力等方面并不比周围的涪州、渠州、合州(今合川)等州突出,甚至还多有不及之处,在嘉陵江以东的巴蜀地区^④也是非常靠后的(如表1所示)。而且,古代重庆地区和关中市

区的联系往往是通过三峡水路至湖北,再北经襄阳、南阳等地至关中,或者溯嘉陵江北上接金牛道,再走川陕大路至关中,而直接北上达州,再越巴山、秦岭至关中的路线使用较少,故将洋州至渝州的道路视为一段特有的道路似有不妥。还有人将洋巴道的南端定在巴中^[29],更是难成其说,很明显是将洋巴道之“巴”误解为巴中,显然是不明川陕交通之分布格局及黄先生意图所致。

南段的涪州至通州间隔数州,在古代又没有必需的政治、经济、文化等方面的联系,因而更不会出现专门的道路名称,所以,我们只能按照今天的习惯为其命名,不妨称之为“达涪道”。如此,“荔枝道”就由子午道、洋巴道、“达涪道”三部分组成。

表 1. 唐代嘉陵江以东的巴蜀诸州等级、
户口、辖县、县均口数对比表

州名	州等级	户数	口数	辖县数	县均口数
渝州	下	7393	28098	5	5620
万州	下	5179	25746	3	8582
开州	下	5660	30421	3	10140
涪州	下	9400	44722	5	8944
忠州	下	6722	43026	5	8605
合州	中	66814	77220	6	12870
夔州	下,都督府	15620	75000	4	18750
通州	上	40743	110804	9	12312
巴州	中	30210	91057	9	10117
集州	下	4353	25726	3	8575
璧州	下	13368	54757	6	9126
利州	下	13910	44600	6	7433
阆州	上	29588	132192	9	14688
蓬州	下	15576	53353	7	7622
渠州	下	9957	26524	3	8841
果州	中	33604	89225	5	17845

说明:资料来源于《新唐书》卷四十、四十二,中华书局1975年版,第1028-1039、1090-1091页。

蓝勇先生在研究四川古代交通时,将洋巴道的概念扩大,认为应该有三条,分别是洋万涪道、洋渠道和荔枝道^{[12]67}。我们不太赞同这种观点,现申述如下。

正如上文所述,黄盛璋先生率先使用“洋巴道”这一称谓,并且已经将其在地图中展示得很清楚,即从洋州到达州,再往南的部分则只能算作延长线,我们前文也已经论证了洋巴道南端在达州的合理性。蓝先生贸然将其含义扩大,反而使诸道路之间的关系显得不清楚了。例如蓝先生所考证的洋渠道和荔枝道在达州至洋州段其实是重复的,我们以为完全可以分

开命名,达州往北至洋州为洋巴道自不必说,往南不论是西南经渠州(今渠县)水路至重庆还是东南经新宁、梁山(今梁平)等地到重庆的道路名称都可以重新命名。道路的命名,其意义就在于指代明确和区分不同,使相互之间界限较为明确而不产生混乱,如果相互之间重复太多,或指代不清,则说明这种命名方式存在着问题。当然,也有一些包含内容比较丰富的道路总称,它可以是很多条道路的总称,或许就无需那么精确,例如“蜀道”以及蓝先生近年所提出的“秦巴古道”^[30]等当属此例。

三 “荔枝道”开通的背景

天宝时期“荔枝道”为驿路当无疑问,文献对此已有明确记载。文同诗《寄子骏运使》云:“西乡巴岭下,险道入孱颜。使骑到荒驿,野禽啼乱山。”^{[31]521}诗中所言的驿道,位于西乡县巴岭山麓,在宋代已经荒废,察其方位,当即唐时的“荔枝道”所经。李复《回王漕书》中也明确记载了洋巴道在唐时为驿路:“自洋南至达州,若两路漕司差官会议于境上,画图以阅,旧迹可见。但山路须有登陟,往日曾为驿程,今虽废坏,兴工想亦不难矣。”^{[32]555}《舆地纪胜》引《洋川志》云也及唐时设驿取鲜荔事:“杨妃嗜生荔枝,诏驿自涪陵,由达州,取西乡入子午谷至长安。”^{[15]3905}古代道路的开辟往往是一个漫长的过程,古文献中常言的开通往往是指拓宽和进一步修缮,“荔枝道”亦是如此,它并非为杨妃贡鲜荔而专门开辟的道路,而是将既有的道路加以修缮,增设驿站,成了贡荔的专用驿路。那么,这些旧有的道路是专为贡荔才升格成为驿道的吗?杨妃册封于天宝四年(745),此后日渐显贵,故贡鲜荔之举必在此后。若驿道专为贡荔而开,则在天宝四年之后开辟?

开元、天宝时期,是唐代最繁荣的时段。其时玄宗励精图治,国家强盛,疆域辽阔,四方晏然。如此庞大的国家系统要有效地运转起来,交通通讯系统必须高度发达。《通典》载盛唐时交通状况云:“东至宋、汴,西至岐州,夹路列店肆待客,酒饌丰溢,每店皆有驴赁客乘,倏忽数十里,谓之驿驴。南诣荆襄,北至太原、范阳,西至蜀川、凉府,皆有店肆以供商旅,远适数千里,不持寸刃。”^{[2]41}可见当时的交通不但非常发达,而且行旅也有安全保障。《唐六典》记载,玄宗时天下驿站凡一千六百三十有九所^{[33]163}。按当时十五道(或者十六道)^⑤平均计算,每道约有一百个驿站,而唐制三十里一驿,也就是说平均每道的驿路有三千多里。这么长的里程显然不仅仅是各自区域内的主干道才

有驿站之设,不少次一级的道路必然也有驿站设置。故其时的驿路之多,很可能超过了我们当前的认识。严耕望先生的巨著《唐代交通图考》,旁征博引,考证精详,然也仅仅考出了盛唐时馆驿五百多个,即便加上今存江南、岭南二道之馆驿,也决计不超过开元盛世时的一半,由此可见他对当时有些交通路线的等级判断可能存在误差。由于每个道的辖区、重要性和发展程度不同,其间驿站、驿路的分布肯定也各有参差。如两京间的驿路最密集,有四十多个驿站^[34],平均二十里左右即有驿站之设;最稀疏的情况则无定数,可能七八十,乃至一百多里才有驿站之设^{[16]序言}。无论各道驿站如何分布,我们以为,其时十五道至首都长安应该都有驿路,而且每道治所也有驿路至其辖的重要州县。“荔枝道”所涉及的区域主要在山南西道,我们可以着重考察山南西道的驿道开辟情况。

贞观以后,道制逐渐形成。此时的道,虽尚未形成较稳定的治所,但监理使者的职责显然有利于加强各道内部州县之间的联系,进而也就有利于各州间的交通发展。景云二年(711),山南道分为东、西二道,西道辖梁、洋、壁、集、通、开、渠、合、蓬、巴、利、兴、凤十三州^{[35]837}。这些州被大巴山分割为南北两部分,故道之长官要顺利行使其职责,就必须重视翻越大巴山的道路建设,因而梁州、洋州往南翻越大巴山的米仓、洋巴二道日显重要。梁州成了山南西道治所以后,这种趋势可能更加明显。从前文所列表格可知,通州在唐代为上州,当时嘉陵江以东的巴蜀地区仅有阆、通二州,可见其地位之突出;而在山南西道辖州中,其地位则仅次于梁、洋二州,和阆州相当,然阆州归属多有变化^⑥,故通州之于山南西道较阆州为重要。通州的人口数,在嘉陵江以东的巴蜀地区亦为翘楚,在山南西道诸州中则仅次于梁州。从这些数据我们可以看出,通州虽然较川西成都平原的政治、经济发展有一定差距,但在川东地区及山南西道辖区内却是较为突出的。进而亦可推知,洋巴道对于山南西道监理大巴山以南各州,甚至唐廷监理山南西道、黔中道都有一定意义,故在盛唐驿站广布之际,成为驿道极为合理。据严耕望先生考证,今存的唐代山南西道境内的驿站多集中在陈仓、褒斜、悦骆、金牛四道上,约三十个^{[16]附图14},而大巴山以南的广大区域仅有通州丁溪馆、巴州清水驿、蓬州芳溪馆和歇马馆等极为零星地分布,合计亦不过四十个,较各道平均值相去甚远。而上述四道今存之驿站分布已然较为密集,故失载之驿站当主要分布在其他道路上。因此,我们认为,像

洋巴道这样在当时山南西道区域内具有重要意义的道路,必然也有驿站的分布,而且数量还不在少数,前引文同诗及李复的记载亦可为证。只是限于史料匮乏,今仅见丁溪馆一例,而且是数十年后的元稹提到的。

值得一提的是,元稹、白居易等人的诗文中将通州描写得极为荒凉^⑦。这里不排除其中应该有真实的一面,毕竟唐代川东地区和成都平原、关中地区等发达地区相比肯定是较为落后的,当然更应看到作者夸大的一面。因为当时元稹处于极度悲苦、对前途甚感绝望的境地,言由心生,看到的景象自然都是荒凉的。而白居易并未到过通州,他的描写仅是附和元稹而已,纯属臆想之作,不足为凭。所以,这和通州在当时的川东地区相对较为发达的一面并不矛盾。

隋唐时期,通州至长安,除了经洋巴道,还有两条大路可通长安:一是西经蓬、阆、利等州至金牛道,再走川陕大路至长安,约二千五百里;二是东经开、夔等州出三峡,再经荆、襄、邓等州至长安,约三千一百里^{[2]928}。此二道相对易走,但皆迂远。随着唐朝国力的增强、山南西道的形成以及通州在山南西道地位的凸显,洋巴道亦被辟为驿道。只是限于史料,目前难以确定驿道开辟的具体时间。不过,我们可以根据相关的史料来推测驿道开辟的大致时间。山南道未分东西之前,道之长官一般驻襄阳,通州若与之联系,东经三峡水路即可,与洋巴道无涉。而且,玄宗之前诸朝,邮驿系统和唐朝国力一样尚处于发展期,驿站之设置不及玄宗朝完善。通州与首都联系从西北取金牛道和东出三峡水路皆可,洋巴道似乎没有辟为驿路的必要。景云以后有了山南西道,通州与大巴山以北的梁、洋等州政治联系加强。开元二十二年(734),唐廷置十五道采访处置使^[36],道的监理功能趋于稳定,各道治所相对固定。这意味着各道治所和其所辖州郡的联系进一步加强,亦即对交通的通达性要求提高。开元二十三年(735),通州升格为上州,户四万余,口十一万余^{[37]1531-1532}。值得注意的是,全国三百余州,《旧唐书·地理志》仅对会州和通州的州等级升格时间进行了记载。这一点颇值得玩味,其中可能有特殊含义。对通州而言,等级提升也意味着政治地位提高,在区域内的重要性提高,因而通州至道治梁州的道路(主要是洋巴道)的重要性也跟着提高,故被辟为驿路似乎顺理成章。《唐六典》的最终完稿是开元二十六年(738)^[38],若洋巴道在二十三年前后被辟为驿道,自然在其统计之中。当然,天宝时期为了鲜荔顺

利入贡,在原来的基础上增设驿站是有可能的。

子午道早在唐初就是驿道,成书于唐初的《法苑珠林》载有“子午关南第一驿名三交驿……”^{[39]512}可以为证。不过,据严耕望先生考证,此道开元时代不置驿,直到天宝时贡荔才重新成为驿道^{[16]681}。因此,子午道重新成为驿道当即贡荔所需。

南段“达涪道”是为驿道,有高都驿可证,然文献中仅见此例。虽然《舆地纪胜》明确记载了“荔枝道”经过高都驿,然观高都驿的位置不难发现,它恰位于交通要冲之地,不但梁山北上达州要经过此驿,而且它还位于梁山往州治南浦的要道上,而万州经梁山,继而经渠、果、遂等州的道路是荆襄和江南地区至成

都平原的陆路捷径,故此交汇之地有驿站分布极为合理,所以,高都驿的设立未必即与贡荔有关。当然,天宝时期为贡荔在“达涪道”上可能设有多处驿站,因为今不见载,于此则不作过多的推测。

综上所述,“荔枝道”各段情况有所不同,“达涪道”上的驿站不能确然地理解为专为贡荔而设,洋巴道在贡荔之前已然是驿道,子午道则先是驿道,后降为普通道路,天宝时为贡荔又成了驿道。总体而言,“荔枝道”成为驿道不能简单地理解为专为杨妃贡荔而开,它和当时国力的强大,进而广设驿站以加强中央对地方的管理与联系,以及地方行政区划的变更,都有着更加密切的关系。

注释:

- ①相关的论著主要有:黄盛璋《川陕交通的历史发展》(《地理学报》1957年第4期)、严耕望《唐代交通图考》第四卷(上海古籍出版社2007年版)、蓝勇《四川交通路线史》(西南师范大学出版社1989年版)、冯汉鏞《贡杨妃荔枝路线考》(《文史杂志》2002年第5期)、薛宗保《唐代贡鲜荔途径考辨》(《中国农学通报》2010年第7期)、邹怡《杨贵妃所吃荔枝是如何送到长安的》(《小康》2015年第16期)、倪玲玲《蜀道之荔枝道的历史沿革》(《寻根》2016年第1期)、李久昌《荔枝道早期历史考述》(《重庆交通大学学报(社会科学版)》2017年第2期)等。
- ②参见:王象之《舆地纪胜》卷一八三,杭州:浙江古籍出版社,2012年,第3589页。天宝鲜荔贡地历来有争议,严耕望先生经过仔细考察,认为以涪州为常贡地,兼及其他地方。此结论可谓公允,且从之。
- ③王飞先生认为,“荔枝道”之名最早出自乐史《太平寰宇记》(参见:王飞《荔枝道与杜甫荔枝诗》,《杜甫研究学刊》2016年第4期)。但笔者查遍《太平寰宇记》,未见其名,不知王先生何据。
- ④本文主要指利、集、璧、阆、巴、蓬、果、通、开、渠、合、渝、涪、忠、万、夔等州。
- ⑤据罗凯先生考证,唐代十五道存在的时间极短,开元末以后为十六道。参见:罗凯《唐十道演化新论》,《中国历史地理论丛》2012年第1期。
- ⑥阆州先属剑南道,开元七年改隶山南西道,天宝元年又属剑南道,大历元年又属山南西道节度使。参见:郭声波著《中国行政区划通史·唐代卷》,复旦大学出版社2012年版,第909页。
- ⑦如元稹诗《酬乐天寄生衣》描写通州云:“秋茅处处流瘵疴,夜鸟声声哭瘵云。羸骨不胜纤细物,欲将文服却还君。”(元稹撰《元稹集》,冀勤点校,中华书局1982年版,第236页)白居易诗《得微之到官后书,备知通州之事,怅然有感,因成四章》(其一)也云通州:“四面千重火云合,中心一道瘴江流。虫蛇白昼拦官道,蚊蚕黄昏扑郡楼。”(白居易著、朱金城笺校《白居易集笺校》,上海古籍出版社1988年版,第923页)

参考文献:

- [1]李吉甫.元和郡县图志[M].北京:中华书局,1983.
- [2]杜佑.通典[M].北京:中华书局,1984.
- [3]李心传.建炎以来系年要录[M].北京:中华书局,2013.
- [4]魏了翁,方回.古今考[G]//天津阁四库全书:第282册.北京:商务印书馆,2005.
- [5]王云凤.博趣斋稿[G]//续修四库全书:第1331册.上海:上海古籍出版社,2002.
- [6]胡林翼.读史兵略[G]//续修四库全书:第967册.上海:上海古籍出版社,2002.
- [7]吴焘.川中杂识[G]//古籍珍本游记丛刊:第6册.北京:线装书局,2003.
- [8]林超,孙承烈.蜀道考[J].文史杂志:四川专号,1944,(5).
- [9]林超.秦岭与大巴山对于四川与西北交通之影响[J].地理学报,1947,(Z1).
- [10]黄盛璋.川陕交通的历史发展[J].地理学报,1957,(4).
- [11]王立显.四川公路交通史:上册[M].成都:四川人民出版社,1989.
- [12]蓝勇.四川交通路线史[M].重庆:西南师范大学出版社,1989.

- [13]洋县地方志编纂委员会.洋县志[M].西安:三秦出版社,1996.
- [14]冯汉鏞.栈道考[J].人文杂志,1957,(3).
- [15]王象之.輿地纪胜[M].杭州:浙江古籍出版社,2012.
- [16]严耕望.唐代交通图考[M].上海:上海古籍出版社,2007.
- [17]王开.陕西古代交通概述[J].人文杂志,1985,(3).
- [18]史念海,等.陕西军事历史地理概述[M].西安:陕西人民出版社,1985.
- [19]李之勤,等.蜀道话古[M].西安:西北大学出版社,1986.
- [20]侯甬坚.历史交通地理研究的方法与途径[J].经济地理,1987,(4).
- [21]张承荣,等.陇蜀古道研究[M].成都:四川大学出版社,2016.
- [22]樊莉娜.蜀道概念的演变及其影响因素[J].山西档案,2014,(4).
- [23]郭鹏.汉中地区志:第2册[M].西安:三秦出版社,2005.
- [24]倪玲玲.蜀道之荔枝道的历史沿革[J].寻根,2016,(1).
- [25]李久昌.荔枝道早期历史考述[J].重庆交通大学学报(社会科学版),2017,(2).
- [26]韩茂莉.中国历史地理十五讲[M].北京:北京大学出版社,2015.
- [27]顾祖禹.读史方輿纪要[M].北京:中华书局,2005.
- [28]祝穆.方輿胜览[M].北京:中华书局,2003.
- [29]柯西钢,朱立挺.古蜀道及其对汉江上游地区文化的传播渗透[J].西北大学学报(自然科学版),2014,(6).
- [30]蓝勇,等.三峡开县秦巴古道路线考述[J].三峡大学学报(人文社会科学版),2013,(4).
- [31]文同.丹渊集[G]//天津阁四库全书:第366册.北京:商务印书馆,2005.
- [32]李复.涵水集[G]//天津阁四库全书:第374册.北京:商务印书馆,2005.
- [33]李林甫,等.唐六典[M].北京:中华书局,1992.
- [34]王文楚.唐代两京驿路考[J].历史研究,1983,(6).
- [35]郭声波.中国行政区划通史:唐代卷[M].上海:复旦大学出版社,2012.
- [36]罗凯.十五采访使始置于开元二十二年论[J].中国历史地理论丛,2011,(1).
- [37]刘昉.旧唐书[M].北京:中华书局,1975.
- [38]张弓.唐六典的编撰刊行和其他[J].史学月刊,1983,(3).
- [39]释道世.法苑珠林[G]//天津阁四库全书:第349册.北京:商务印书馆,2005.

Three Topics on the Research of the “Litchi Road”

GUO Sheng-bo, ZHOU Hang

(Center for Historical Geography Studies, Jinan University, Guangzhou, Guangdong 510632, China)

Abstract: “Litchi Road” was scarcely recorded in ancient documents. *Chuanzhong zashi* is maybe the first record. The term “Litchi Road” in present academia first appeared in the 1980s. Although it becomes increasingly popular, there are some biases in people’s perceptions compared with historical facts so that the term should be used in a cautious way. The route from Yangzhou to Dazhou is more reasonable named as “Yangba Road”. “Litchi Road” became post road was not only related to YANG Yu-huan, the most favored imperial concubine of Xuanzong of Tang dynasty, but also had a close relationship with the growing power of Tang dynasty and the adjustment of the administrative division.

Key words: “Litchi Road”; Yangba Road; post road; litchi; Tang dynasty

[责任编辑:凌兴珍]