

## 第八章 合浦南越国遗存与汉代海上丝绸之路

(代结语)

“丝绸之路”是1877年德国地理学家裴迪南·冯·李希霍芬提出的概念，本意是指从古代中国经由中亚通往南亚、西亚以及欧洲、北非的陆上商贸通道；其后法国汉学家沙畹提出“丝路有海陆两道”，“海上丝绸之路”的说法开始流行。“丝绸之路”的概念在使用中逐渐泛化，还出现“草原丝绸之路”、“西南丝绸之路”、“海东丝绸之路”、“史前江南丝绸之路”<sup>[1]</sup>等术语。

“丝绸之路”、“海上丝绸之路”这类称谓通常具有三种含义。其一，在中外交通史、考古学、地理学等相关学科领域研究中作为学术概念使用，不过很难在学术概念的层面上加以严格界定；其二，作为文化符号表现其历史喻意和现实政治意义，带有借喻性质，如1980年代联合国教科文组织发起实施的“丝绸之路：对话之路综合考察”<sup>[2]</sup>。正因为其借喻性质，“丝绸之路”有时也被称为“陶瓷之路”、“香料之路”，甚至在专题研究的意义上被称为“金属之路”<sup>[3]</sup>；其三，应用在文化遗产研究、保护和开发利用的实际工作中，例如海上丝绸之路申报世界文化遗产<sup>[4]</sup>。

“海疆”是华南地区与秦汉帝国其他边疆地区的最大差别，也是汉代海上丝绸之路开通的人文背景。百越集团在适应地理环境的基础上形成的面向海洋的人文背景，在其生产生活方式和文化心理的各个层面都打下深刻烙印，与秦汉帝国的“大陆性”形成鲜明比照。凌纯声、林惠祥、苏秉琦、张光直等均注意到华南和东南地区考古学文化或人文民俗特质，及其与台湾、东南亚乃至太平洋岛屿的族群和文化联系。更远方的族群集团，无论是陆地接壤的中南半岛，还是隔海相望的台湾岛、马来群岛甚至太平洋岛屿，与秦汉帝国南方海疆的百越居民共享一个“文化底层”，在与中原文化系统的整合调适中仍然得以体现。

百越集团面向海洋的地理环境，以及由此形成海洋型的经济文化类型和族群特性，引发过许多讨论。曹峻认为百越都城具有海洋性特征，长江、钱塘江、瓯江、闽江、珠江和红河等各大江河的入海口处发展成为百越各族群的政治、经济和文化中心，最终分别成为句吴、于越、东瓯、闽越、南越和骆越的都城<sup>[5]</sup>。蓝达居将百越人文的海洋特性概括为海洋渔猎生计、海船制作技术、航海交通习性、海上商业活动和海洋观念信仰等表现<sup>[6]</sup>。汉代“海上丝绸之路”的畅通与百越人文的海洋特性直接相关。

百越集团“习于水斗，便于用舟”<sup>[7]</sup>，“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”<sup>[8]</sup>，《山海经》记载“番禺始为舟”<sup>[9]</sup>。据谭玉华统计，广州地区汉墓出有各种木船模型和陶船模型21件，包括《广州汉墓》<sup>[10]</sup>发表的15件，其中西汉木船模型8件、东汉木船模型1件，东汉陶瓷船模型6件；广州西郊皇帝岗墓中出土西汉木船模型1件<sup>[11]</sup>，

广州东郊墓东汉陶船模型 1 件<sup>[12]</sup>，黄花岗墓东汉陶船模型 1 件<sup>[13]</sup>，番禺汉墓东汉陶船模型 2 件<sup>[14]</sup>，肇庆康乐中路 M9 东汉陶船 1 件<sup>[15]</sup>，这些汉代船模表明汉代岭南的传统造船技术已经达到很高水平，分隔船舱和设置风帆为航海活动提供了保证<sup>[16]</sup>。

秦定岭南的目的之一就是“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”<sup>[17]</sup>，吕思勉认为秦统一岭南之前南海贸易交通已然繁荣，“《史记·货殖列传》言番禺为珠玕、犀角、玳瑁、果布之凑，此语非指汉时，可见陆梁之地未开，蛮夷贾船已有至交，广者矣”<sup>[18]</sup>。官方海外贸易则始自南越国，“互市舶法，自汉初与南越通关市，而互市之制行焉”<sup>[19]</sup>。南越国宫苑遗址的冰裂纹状石板水池、池内叠石柱和曲流石渠，显然是受到域外文化因素的影响。

西汉时期岭南地区海外贸易已经较具规模，对海上丝绸之路沿岸地区的认识逐渐清晰。岭南“处近海，多犀、象、毒增、珠玕、银、铜、果布之凑，中国往商贾者多取富焉，番禺其一都会也。自合浦、徐闻南入海，得大州，……自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国，……有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物。赍黄金杂繒而往。所至国皆稟食为耦。蛮夷贾船，转送致之。亦利交易。剽杀人。……平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗，船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南有已程不国，汉之译使自此还矣”<sup>[20]</sup>。

岭南汉代海外交通贸易的研究重点集中在“海上丝绸之路”的起航港以及南海诸国交通方面<sup>[21]</sup>，其中广州港、徐闻港、合浦港、雷州港、日南港的历史地位是讨论较多的议题。西汉南越王墓出土非洲象牙、东南亚乳香、波斯蒜瓣纹银盒、焊珠金花泡，广州汉墓、贵县罗泊湾汉墓出土陶制象牙、犀角模型和琥珀串饰，“熏炉在广州汉墓中普遍出现，表明那时燃熏的的香料早已从海外舶来”<sup>[22]</sup>，广州汉墓西汉中期以后经常出有玛瑙、鸡血石、琥珀、玻璃串饰等装饰品。岭南汉墓尤其是大型汉墓出土的舶来品，证实汉代海上对外贸易的真实存在，甚至日本南部吉野夕里遗址也出土与越南沿海相关的文物<sup>[23]</sup>。

合浦“郡不产谷实，而海出珍宝，与交趾比境，常通商贩，贸余粮食”<sup>[24]</sup>，合浦汉墓出土的琥珀、玛瑙、水晶、玉石、松绿石、琉璃等材质的串饰、镂空金花球泡饰、低温绿釉陶壶、莲花状陶器已经可以判断为海外舶来品，合浦汉墓的玻璃器是海外输入与本地自产相结合，充分说明了合浦作汉代海上丝绸之路节点的重要性<sup>[25]</sup>。

汉代合浦作为海上丝绸之路中国段的重要港口，通过“南流江文化廊道”与岭南其他地区以至中原对接。“南流江是‘海上丝绸之路’的重要内河支线。作为以合浦为出海口的河流，南流江的地位和作用与合浦港共进退”，“南流江南北大通道，是古代著名的‘南海道’、‘通越道’、‘交趾道’，是南海古丝绸之路的内陆组成部分，南流江航线则是最直接的部分，南流江流域是最近的港口腹地”<sup>[26]</sup>，这些表述比较清晰地说明了南流江作为内河支线与“海上丝绸之路”（尤其是合浦港）的地理关联和文化关系。

不过“内河航线”或者“交通路线”的表述偏重于强调文化因素和族群交往的“流动”

和“迁移”，相对忽略了南流江流域历史文化自身的“积淀”和“复杂”，在相关文化背景和历史特征的阐释上也就受到局限。这一定位未必能够深刻阐明南流江在“海上丝绸之路”中的历史地位和作用，因此我们考虑借用“文化廊道”这一概念来解释说明南流江与海上丝绸之路文化遗产价值的关联性。

廊道(corridor)原是景观生态学概念，是指与本底(matrix)有所区别的“条带状”土地，具有“连通与分隔”的双重作用，这种双重作用造就出廊道内部生态景观的多样性<sup>[27]</sup>。这些景观生态学内容在人文意义上的解读和借用，就建立起“文化廊道”的概念。

南流江作为文化廊道，其“连通作用”是指在纵向（南北方向）发生的人群迁移和文化因素交流传播，所谓“分隔”是指流域内部的文化景观与“左邻右舍”不一样，即有所“屏障”。南流江流域东、西两侧为云开大山和六万大山所围绕，地貌屏障大致具备，流域内部除与周围区域共享“本底”文化基因以外，还有与“本底”不同的“异质”文化基因，共同构成各种“文化斑块”，形成流域内部相对稳定的文化共性特征，导致流域内、外文化景观存在较显著差异，即是“分隔作用”的表现。

“南流江海上丝绸之路文化廊道”内部确认为西汉时期的遗存目前数量较少，但是根据苍梧郡猛陵县的设置（北流江与浔江汇合处的滕县）、合浦的考古发现，以及汉代海外舶来品或者具有海外文化因素的汉代文物在贵港、梧州、昭平等地的分布（当然，这些汉代文物是否存在其他流通路线还有必要探究），推测这条“文化廊道”西汉已经开通，这自然与合浦在“海上丝绸之路”上的历史地位密切相关<sup>[28]</sup>。

---

[1] 席龙飞：《跨湖桥独木舟的制造工具》，杭州萧山跨湖桥文化国际学术研讨会论文，2011年。

[2] 1980年代联合国教科文组织发起实施为期10年的丝绸之路国际考察，有些学者建议将考察路线命名为“香料之路”或“陶瓷之路”，“但是更多的学者认为，古代东方与西方各民族之间，除了商品与物质交流之外，还包括政治交往、特别是文化交流”，“而蚕丝纤细绵长，恰恰代表了古代东西方之间，因交通条件不发达而只有涓涓细流式交往。此外，丝织品高贵轻柔，深受各国人民喜爱，用它来命名这项计划，能够涵盖古代东、西方之间物质、文化交流的丰富内容”，因此该项目最终确定为“丝绸之路：对话之路综合考察”。参见刘迎胜：《丝绸之路的缘起与中国视角》，《江海学刊》2016年第2期。

- [3] 参见杨建华等著：《欧亚草原东部的金属之路》，上海古籍出版社，2016年。
- [4] “海上丝绸之路（中国段）申报中国世界文化遗产预备名单”文本定义：“作为文化线路类遗产，‘海上丝绸之路，是‘丝绸之路’的一部分，指公元前2世纪至进行公元17世纪古代中国与亚洲、非洲、欧洲各国通过海上交通线路，在政治、经济、文化、社会、民族等方面进行的跨文明、跨文化交流之路”。参见广西等6省（区）政府：《申报中国世界文化遗产预备名单：海上丝绸之路（中国段）》（征求意见稿），2008年，第189页。
- [5] 曹峻：《百越都城海洋性的探讨》，《东南考古研究》第三辑，厦门大学出版社2003年。
- [6] 蓝达居：《百越海洋人文与福建区域人文模式》，《百越研究》（第一辑），广西科学技术出版社，2007年。
- [7] 《汉书·严助传》。
- [8] 《越绝书·越绝外传记地传》。
- [9] [晋]郭璞：《山海经》卷18，中华书局1985年。
- [10] 中国社会科学院考古研究所、广州市博物馆：《广州汉墓》，文物出版社1981年。
- [11] 广州市文物管理委员会：《广州皇帝岗西汉木椁墓发掘简报》，《考古通讯》1957年第4期。
- [12] 广州市文物管理委员会：《广州东郊汉砖室墓清理纪略》，《文物参考资料》1955年第6期。
- [13] 广州市文物考古研究所：《广州黄花岗东汉砖室墓发掘简报》，《广州文物考古集》，文物出版社，1998年。
- [14] 广州市文物考古研究所等：《番禺汉墓》，科学出版社2006年。
- [15] 广东省文物考古研究所：《肇庆古墓》，科学出版社2008年。
- [16] 谭玉华：《合浦汉墓研究》，中山大学博士后出站报告，2014年。
- [17] 《淮南子》。东吴政权经略交州的目的主要也是为获取海外贸易的珍奇商品，《三国志·薛综传》记交州“土广人众，阻险毒害，易以为乱，难使从治。县官羈縻，示令威贩，田户之租赋，裁其供办，贵致远珍明珠、香药、象牙、犀角、玳瑁、珊瑚、琉璃、鸚鵡、翡翠、孔雀、奇物，充备珍宝，不必仰其赋入以益中国也”。
- [18] 吕思勉：《吕思勉读史札记》，上海古籍出版社1982年。
- [19] 《宋史·食货志》。
- [20] 《汉书·地理志》。
- [21] 吴家华：《论广州与海上丝绸之路》，中山大学出版社，1993年；陈炎：《海上丝绸之路与中外文化交流》，北京大学出版社1996年；罗康宁：《海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会论文集》，《岭南文史》2002年增刊；黄鹤等：《交融与辉映——中国学者论海上丝绸之路》，广东旅游出版社，2001年；广东省博物馆：《广东徐闻东汉墓——兼论汉代徐闻的地理位置和海上交通》，《考古》1977年第4期；周连宽等：《汉代我国与东南亚国家的海上交通和贸易关系》，《文史》1980年；杨少祥：《试论徐闻、合浦港的兴衰》，《海交史研究》1985年第1期；邓端本《广州外贸渊源及早期发展》，《学术研究》1986年第3期；周伟洲：《西汉长安与南海诸国的交通往来》，《中国历史地理论丛》第4辑（2003年）；李庆新：《从考古发现看秦汉六朝时期的岭南与南海交通》，《史学月刊》2006年第10期。
- [22] 广州市文物管理委员会、广州市博物馆：《广州汉墓》，文物出版社，1981年。
- [23] 佐贺县教育委员会：《环壕集落——吉野ヶ里遗迹报告》，东京吉川弘文馆，1990年。
- [24] 《汉书 王章传》。
- [25] 参见熊昭明：《汉代合浦港口考古与海上丝绸之路》，文物出版社，2015年。
- [26] 玉林师范学院课题组：《南流江在“海上丝绸之路”中的历史地位与作用》，2016年打印稿，第5~6页。
- [27] 参见徐峰：《王油坊类型龙山文化南徙路线重建——兼论江淮地区的“廊道”性》，《中原文物》2012年第1期；吴小华：《荔波瑶山白裤瑶——村落文化景观个案研究》，中山大学硕士学位论文，2010年。
- [28] 熊昭明：《汉代合浦港口考古与海上丝绸之路》，文物出版社，2015年。