

汉徐闻港地望历史地理新探

司徒尚纪 李 燕

《汉书·地理志》有一段著名文字，指出我国海上丝绸之路最早经过的国家和地区。其文曰：“自日南障塞、徐闻、合浦，船行可五月，有都元国，又船行可四月，有邑卢没国，又船行可二十余日，有谶离国，步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国，船行可二月余，有黄支国。……自武帝以来，皆献见。有译长属黄门，与应募者俱入海，市明珠璧琉璃奇石异物，赍黄金杂缯而往。”从文字看，这条交通线最初是因丝绸贸易而开辟，即是丝路，又是商路，也是南海丝绸之路的由来。姑且勿论这条交通线所经国家和地区相当于今天何地仍有很多争议，即使其中始发港之一的徐闻港地望，也还是见仁见智，难以统一。而近年问世《南海“海上丝绸之路”始发港——雷州城》一书^[1]，几乎众口一词肯定汉徐闻港就在今天雷州城附近，似乎这历史悬案可以画上一个句号。笔者以为不尽然。虽然书中论文列举很多证据说明汉徐闻港非今天雷州城附近莫属，且也确实有其道理，但也不容忽视，对这一历史悬案，同样有不少人主张这个港口在今徐闻县西南海岸一带，这也值得重视。笔者拟从区域历史地理角度，对这个问题作一些探讨，因有些观点可能与现行结论相左，故曰“新探”。

一、港口命名与行政建置关系

港口作为客货集散枢纽或中转口岸，为了便于分流来自不同地区流量，或因建港条件所限，往往有拥有多个港区（作业区）或码头，并且管理机关与作业区分离。历史上广州港，除了数度变迁的黄埔港以外，还包括佛山港、屯门港、澳门港等。屈大均诗曰“广州诸泊口，最是澳门雄”^[2]，便是证明。而今日之广州港，则由黄埔港、新沙港区、内港港区及虎门外港区等组成，海岸线长达400公里，都可统称为“广州港”。又今日深圳港，则包括了蛇口港、赤湾港、妈湾港、东角头港、盐田港等，但同样也可统称为“深圳港”。由古今港口分布的事例，似可得到一些启示，即汉代徐闻港，有无可能不止一个港区，而由两个或更多港区组成，分布在不同地域，共同承担客货吞吐功能，但因都在古徐闻县境，故泛称为“徐闻”港。

港口命名，离不开行政建置，即多以港口所在政区名称。如未有广州之称以前，广州港称番禺港，即为广州港之前身。三国时广州一词出现以后，也有使用旧称的。如南宋《舆地纪胜》曰“番禺控引海外，诸国贾胡岁具大舶，赍奇货，涉巨浸，以输中国”^[3]。不管称番禺港还是广州港，都与港口所在政区相关。汉元鼎六年（前111）始置徐闻县，隶属于合浦郡。徐闻县地域范围广及整个雷州半岛。半岛东、西、南海岸线漫长，属台地溺谷海湾，潮差大（可达2米），潮流动力作用强，潮汐通道良好，可供选择为港口的地点不少。这就提供了为满足不同地域需要而设置多处港区的可能。他们都会被命名为与政区对

应的同一港名。例如汉代北部湾周边的港口名称都与政区名称一致，合浦郡有合浦港，日南郡有日南港，徐闻县有徐闻港等，但不能排斥他们有多个港区。这就增加了寻找这些港区的困难，徐闻港也可能属于这种情况。

古代港口多依托行政中心城市建设生存，所以政区沿革也成为港口兴废的一个标志。徐闻县治变迁在很大程度上决定了徐闻港地望转移。按复旦大学谭其骧教授主编的《中国历史地图集》，汉代徐闻县治及西晋徐闻（珠官）、三国吴、南朝齐、梁、陈三代的齐康郡郡治和徐闻县县治均在今徐闻县西南部。此前1966年编印《广东省地图·历史地图集》则把两汉、三国（吴）、东晋、南朝刘宋时期徐闻县治放在今徐闻县更偏西的迈陈港内。对于今海康县（即雷州市），以上两图集都未将古徐闻县置于县治。这自有他们的根据，此不述。1995年新编《广东历史地图集》又对以上古徐闻县县治作了修正，全部表示在今海康县治。至《南海“海上丝绸之路”始发港——雷州城》一书，基本排除古徐闻县治在今徐闻县境的可能性，形成在古徐闻县治地望上诸说并存的局面。^[4]这实际上与古徐闻港地望联在一起，在某种意义上也支持了一港两区的可能性。

二、考古遗址支持一港两区说

20世纪70年代以来，广东省博物馆和徐闻、海康等有关文博部门，对雷州半岛地区作了多次实地考古调查，从发现汉墓及其他出土文物，显示今徐闻和海康都有可能是汉徐闻港的作业区。

1973年和1974年广东省博物馆等在徐闻县西南沿海华丰、红坎、槟榔埒等村发掘51座东汉墓，另在西连、角尾、迈陈、竹山、徐闻县城附近等地发掘一些汉代遗址和墓葬，出土一批陶器、铁器、五铢钱、银和珠质饰物等。据此认为，徐闻西南沿海在汉代是一个人口稠密地区，并指出“解放（新中国成立）后广东各地发现的汉墓凡密集成片者，几乎都是当时的郡县城郊。因此，我们认为汉代徐闻县城应该位于这片范围之内”；而“现今的海康县城位于雷州半岛中部，并非海港，距琼州海峡也较远，附近也未发现大片的汉代遗址或墓葬，因此不可能是汉代徐闻县城的故地”^[5]。根据1981年开始的文物普查成果而编辑的《中国文物地图·广东分册》更标示在徐闻迈陈一带有昌化坡汉墓、土旺村汉墓、讨养岭汉墓、华丰岭汉墓群、提塘村汉墓、汉华丰港遗址；在县城西南、东南海滨则有二桥村汉遗址、红坎村东汉墓群、角尾东汉墓群以及县城南郊槟榔埒村、北潭村、石园村东汉墓群等^[6]。此图集出版以后，有关部门又对上述地区进行文物考察，不但进一步验证所示结果，而且在仕尾村附近首次发现“万岁”瓦当，其风格与五华县城狮雄山、澄海龟山、乐昌城郊汉代建筑遗址出土同类文物有很多共同点，显示当地必有官衙一类行政管理机构建筑^[7]，即古徐闻县城应在今徐闻西南沿海一带。

在今海康县城附近，则有白沙镇乙年村汉墓群、火炭坡汉墓群、雷高镇竹下村汉墓群

等，另在西海岸企水镇、南部英利镇也发现一些汉墓群^[8]。另现存海康博物馆的海康城东全茂坡古墓葬中的汉代陶纺轮也为数不少^[9]，说明这一带也是人口较密集，有一定经济基础的聚落或城镇。当然，文化遗存可以“补史之缺，续史之无”，但一个地区历史久远，人类活动频繁，也可能对文化遗址造成破坏，以致今天发现不多。从海康以后的开发和经济水平看，不无人为破坏文化遗址的事件。由此推判，汉代今海康有可能为往来船舶停靠港湾。

三、汉代番禺不是始发港

无论古徐闻港或古徐闻县城在何处，都不是孤立问题，作为南海航线一个港口，它离不开番禺这个岭南最大经济都会。战国时番禺是个原始聚落，有人称之为渔村，秦为南海郡和番禺县治，到西汉司马迁《史记·货殖列传》、东汉班固《汉书·地理志》等虽然明确指出番禺是海内外商品辐辏中心，但没有说它是对外起航发舶的港口。番禺政治、经济地位又十分重要，且为南越国都城，如果真为始发港，《史记》、《汉书》岂有不记载之理。近年有人以广州中山四路发现秦汉（今改作秦）船台为理由，进一步论证番禺为始发港。但这个“船台说”疑点多，难以支持始发港论断。然而，番禺作为集散中外商品的功能和港市地位无可置疑，只是集散方式，可以是水路，也可以是陆路，或者水陆联运。按汉代航海技术和造船能力，航船不能远离海岸，外来商品可以上岸，从陆路集中番禺；相反，番禺也可以同样方式，将商品从陆路集中某一港口，再转运海外。大抵三国孙吴以前，我国史书上记通商南海西蕃诸国史事，常说在徐闻、合浦、日南以南若干里。上述《汉书·地理志》即是。但从两晋南北朝开始，常称距广州若干里了，如《新唐书·地理志》所记“广州通海夷道”，即说“广州东南海行二百里至屯门山（今香港屯门），乃风帆西行，二日至九洲石（今海南东北七洲列岛），又南行二日至象石（今海南东部大洲岛）”。显见，晋代以前，广州未能直接与海外通航，仍需徐闻、合浦、日南等港为中转口岸，才能实现自己的功能。这些中转口岸在某种意义上可视为广州的外港。位处广州和琼州海峡之间的海康，一有雷州湾众多岛屿为屏障，二有南渡河横贯，三是附近已有一定开发积累。这使海康可被选择为一个港区，实现与番禺之间的海上或陆上往来，海康以北遂溪县城附近发现南朝时代波斯银币和其他金银饰物^[10]，说明有陆上交通线经过，并与海上交通相配合。

四、琼州海峡海况险恶，不利通航

从海岸带及近海自然条件看，雷州半岛东部冬季盛行东北风，夏季盛行东南风，海上风浪大，沿海沉积也很旺盛，不及西部海岸条件优越，所以一般说来港口选址困难，唯雷州湾有良好避风条件，海康得此地利，能够成为港口。但南行至琼州海峡，海况大变，成为汉代沿海航行一大障碍。

琼州海峡宽窄不一，最宽约 40 公里，最窄仅 19.4 公里，平均约 30 公里；水深也很

悬殊，平均深 44 米，最深可达 120 米；风向、海流复杂，变化很大，特别是海峡东入口，更是航海危险区，古人视为畏途，航行尽量避开。另外，琼州海峡又是“海上老虎”鲨鱼出没海区。唐刘恂《岭表录异》在记述琼州海峡时，指出：“舟子曰，此鳅（鲨）鱼喷气，水散于空，风势吹来，若雨耳。交趾回人，多舍舟，取雷州缘（沿）岸而归，不惮苦辛，盖避海鳅之难也。”^[11]既然唐代从交趾航海入粤都要舍舟登陆，则汉代更是如此。这种情况，往往为许多人所忽视，以为从广州西南行，过琼州海峡即可入北部湾。

恰恰是这个航行高危险区，改变了雷州半岛港口分布格局。东南亚史专家陈序经先生曾指出，航船如从海康出发，须绕过危险的琼州海峡，故古徐闻或置于雷州半岛南端为是。^[12]若经海南岛东南部南下，需经七洲洋，即西沙群岛，也是航海危险区，自昔舟人云“去怕七洲，回怕昆仑”（即越南南方昆仑岛海域）。这样，最好的航线是避开琼州海峡，取道北部湾南下。若此，抵达海康港不可能再南下，应取陆路到北部湾，这是雷州半岛西部应有港口的一个缘由。

五、北部湾沿岸是西汉帝国海上交通枢纽

秦汉定都关中，经济重心偏西，与岭南和海外联系，过秦岭，入汉中，跨洞庭，溯湘江，经灵渠，顺湘桂走廊，过鬼（桂）门关，顺南流江即出北部湾。所以《汉书·地理志》所列三个对外通商港口，都环绕北部湾分布。其中合浦港地位至为重要，其地望即合浦“故城在廉州府合浦县东北”^[13]，这已为中外学术界认可，在此不赘。日南港今不在我国境内，姑且勿论。直到唐代张九龄开凿大庾岭道之前；湘桂走廊和贺江交通线地位并未动摇或削弱，由此也形成岭南开发自西向东、从北向南空间推进格局。番禺在三国以前不是始发港也与这个总体经济格局有关。古代贬谪岭南官员，多循此道南下，唐李德裕贬海南，即有“一去一万里，千之千不还，天涯在何处，生度鬼门关”之叹。宋苏东坡贬海南，从徐闻递角场渡海，在澄迈通潮阁上岸。光绪《崖州志》记载：“宋时，苏公渡海，由徐闻县直指澄迈县通潮驿，非今日由海安指海南也”。^[14]这清楚地表示在历史早期，由于琼州海峡限制，北部湾交通居主导地位，港口也沿海岸线分布，并各有其腹地。大抵日南港以今越南中北部、合浦港以桂南和西江流域，甚至巴蜀等为腹地。至徐闻港则应以雷州半岛和海南岛为腹地。徐闻港要辐射所及范围，港址选择就显得十分重要。

六、徐闻应扼琼雷交通的门户

秦代，内陆商人已进入海南岛经商。南越国时期，赵佗势力已及岛上。但直到汉武帝平南越国，海南岛才正式归入中央王朝版图，并在岛上设两郡十六县，达二万三千多户^[15]。这在汉代是个不小的数字，比西汉平帝元始二年（2）南海郡 6 县 1.96 万户还要多，亟须要加强政治统治。海南又是我国棉花、蚕桑、丝绸重要产区。汉人初履岛上，只见一派“男子耕农，种禾稻、纡麻，女子桑蚕织绩”^[16]田园风光，朱崖太守孙幸因滥征“广幅布”而

被杀。这说明经略海南需要一个良港，即是货物运输港，也应是军港。这样的港口，在汉代海南未见记载。琼州海峡西出口，连通北部湾，出口海域宽广，风浪较小，适宜选择港址。汉军进攻海南，作战路线主要在岛西部和北部。如琼山县城西 30 里的烈楼港“乃汉军渡海之处”^[17]；又海南西部多伏波庙，为纪念西汉伏波将军路博德和东汉伏波将军马援而建。汉代开发海南，主要在西部和北部，作为控制海南的门户，宜尽可能接近海南开发区域，同时又顾及雷州半岛。西汉放弃海南以后，东汉为了恢复对海南的管治，曾设朱卢县（或朱崖县），隶合浦郡。但该县不在岛上，而在对岸。据谭其骧教授考证，“朱卢县故址在今博白（广西）或玉林是很可能的”；三国时，孙吴曾置珠崖郡，也不在岛上，而“是在雷州半岛的南端合浦郡的徐闻县境内，徐闻当为孙吴用兵海南的基地”^[18]。这个基地应是徐闻港。至于这个海港地望，北魏郦道元《水经注·温水注》引王范《交广春秋》曰：“朱崖、儋耳二郡，与交州俱开，在大海中南极之外，对合浦徐闻县。晴朗无风之日，遥望朱崖洲如困廩大。从徐闻对渡，北风举帆一日一夜而至。”这段话说明得很清楚，海南岛郡县建置时间与交州相同，交州辖下合浦郡徐闻县就在海南岛对岸。否则，站在对岸望不见海南形状像一个谷堆。又明确说“从徐闻对渡”，显见这个港口在琼州海峡北岸，又说帆船顺风一日一夜可达海南，则距离不会很远。今湛江港与海口港航程为 183 海里，即 333 公里，位处雷州湾内的海康城至海口也在这个航程之内。在航海技术水平低下的古代，一日一夜不可能完成这个航程，所以这里说的徐闻港，在琼州海峡北岸某个地点无疑。又今海康县建于隋，今徐闻建于唐，《交广春秋》所称徐闻当然是汉置徐闻县。结合上述考古遗址，应在今徐闻县西南海滨寻找汉徐闻县治。另李吉甫《元和郡县图志》中“汉置左右侯官，在徐闻县南七里，积货物于此，备其所求，与交易有利。故谚曰‘欲拔贫，诣徐闻’”^[19]。这样一个巨大商业转运中心港，必须拥有广大腹地，又是商贾云集之所，扼琼州海峡交通门户。按以上各种分析，它不出海峡北岸，故谭其骧教授主编《中国历史地图集》主张汉徐闻县在雷州半岛南端不无道理，也与宣统《徐闻县志》说汉代徐闻县城“前临海，峙三墩，中有淡水，号龙泉”相一致。

七、徐闻两港区应有陆路交通

如果徐闻港在今海康和今徐闻都存在一个港区的话，那么他们之间的联系，应通过陆路进行。上述刘恂《岭表录异》已记交趾回来的人，要舍舟登陆，沿雷州海岸而行，肯定了琼州海峡难以通过。由此可以推想，徐闻两港区存在一条陆路交通线。雷州半岛地势平坦，今海康、徐闻之间石卯岭也不过海拔 272 米，以它为分水岭构成的放射状水系沟通沿海，不但为沿海地区提供淡水，也是良好通道。越过这个低矮分水岭，或者绕其周边，即可实现海岸东西交往。海康县南英利镇即有不少汉墓，说明那里汉代有较大聚落，并可能为交通线所经。到元代，在今徐闻和今海康之间，设英利和将军两个驿站，明代设遇贤站，

清因之。^[20]元代以来两地这条通道，纵贯雷州半岛，抵海康后分两支，一支北上遂溪通广西陆川，一支沿海岸经今湛江、吴川、电白、阳江、恩平、开平抵广州。由此上溯，历史早期今徐闻、海康应有陆路交通，作为两港区纽带。当然，这需要进一步研究。

八、小 结

汉代以北部湾为海上交通中心，徐闻港不应游离于这个中心之外，即应沿其周边分布。而番禺作为一个中外商贸都会，但又不是始发港，需要一个外港来实现其功能。海康县具备建港条件，且长期为雷州半岛各级政区建置中心，应是汉徐闻港一个但不是唯一的港区。而今徐闻县西南沿海，因有大量汉墓及其他汉代文化遗址，又扼琼雷交通要冲，在琼州海峡不利通航历史条件下，更有条件成为汉徐闻港所在。这样在雷州半岛东西海岸可能形成两个皆以徐闻命名的港区，共同实现港口功能。

最后需要说明的是，关于汉徐闻港地理位置，时下歧见甚多，亟须认真研究，不断修正。本文也想作为引玉之砖，或挑起更多的讨论，以求得问题的解决。

注 释：

- [1] 李建生、陈代光主编：《南海“海上丝绸之路”始发港——雷州城》，海洋出版社 1995 年版。
- [2] 《释今种澳门诗》。
- [3] 王象之：《舆地纪胜》卷八十九。
- [4] 同[1]，见第 69 页、78 页、85 页。
- [5] 广东省博物馆：《广东徐闻墓——兼论汉代徐闻的地理位置和海上交通》，载《考古》1977 年第 4 期。
- [6] 广东省文化厅编：《中国文物地图集（广东分册）》，广东省地图出版社 1989 年版，第 140、420-421 页。
- [7] 徐闻县文化局吴凯提供《汉、唐代徐闻城址向何寻——徐闻县二桥、仕尾考古调查纪要》（油印稿）。
- [8] 同[6]，第 148、425 页。
- [9] 同[1]，第 60 页。
- [10] 遂溪县博物馆：《广东遂溪发现南朝窖藏金银器》，《考古》1983 年第 3 期。
- [11] 刘恂：《岭表录异》卷八。
- [12] 陈序经：《东南亚古史初论》，见陈佳荣《西汉南海远航之始发点》，载《广东省博物馆集刊》，广东人民出版社 1999 年版，第 240 页。
- [13] 《大清一统志》卷四五〇。
- [14] [清]光绪《崖州志》卷二〇，《艺文志》。
- [15] 《汉书》卷六十四，《王贾传》。
- [16] 《汉书》卷二十八，《地理志》。
- [17] [清]道光《琼州府志》卷四，《山川舆地》。
- [18] 谭其骧：《自汉至唐海南历史政治地理》，载《历史研究》1988 年第 5 期，第 6-8 页。
- [19] [唐]李吉甫：《元和郡县图志》卷八。
- [20] 谭其骧主编：《中国历史地图集》第 6-8 册，中华地图学社出 1974 年版。

作者：司徒尚纪，北京大学攻读历史地理研究生，获硕士、博士学位，中山大学地理科学与规划学院教授，博士生导师，现兼任中国地理学会历史地理专业委员会委员，《历史地理》编委，广东省政府参事。

李燕，中国社会科学院世界经济与政治研究所副研究员，主要研究方向为马克思主义世界经济政治理论。

（本文选自《岭南文史》2000 年第 4 期）