

战国秦汉时期褒斜道的发展

李久昌

(三门峡职业技术学院 豫晋陕黄河金三角区域研究中心, 河南 三门峡 472000)

摘要: 战国秦汉时期是褒斜道交通发展的一个重要历史阶段。从石刻资料和传世文献来看, 战国和秦朝时期, 褒斜道得到大规模的拓宽改造, 栈道工程技术也最早运用于此, 为秦的发展和统一六国作出了巨大贡献。两汉时期, 褒斜道整修最为频繁, 规模最大, 成为联系川陕的主要驿道, 在促进关中与巴蜀经济文化联系、维护中原王朝对西部的统治中发挥了重要的作用。

关键词: 战国秦汉; 褒斜道; 栈道; 石门; 凿通; 修建

中图分类号: K207

文献标志码: A

文章编号: 1008-7931(2016)05-0060-06

褒斜道是穿越秦岭、沟通关中与巴蜀的蜀道北段四条交通干路之一, 因南起汉中褒谷口, 北至眉县斜谷口, 沿褒、斜二水行, 贯穿褒、斜二谷, 而得名褒斜道, 也称斜谷道。褒斜道的开通是在商周之际周人崛起的过程中完成的。战国秦汉时期, 褒斜道又得到持续的开辟和完善, 使褒斜道交通步入了一个新的历史发展时期。对此, 学界虽有一定的讨论, 但深入研究的空间还很大。本文将战国至汉代褒斜道的发展划分为两个时期, 梳理和探讨不同时期褒斜道的动态变化。

一、战国至秦的褒斜道

秦, 初居西垂, 距蜀较远。秦文公时, 秦越过陇山向关中挺进, 建都汧渭之会, 秦蜀两国开始经济文化往来。杜宇末世, 开明自立为蜀王, “开明位号曰丛帝。丛帝生卢帝, 卢帝攻秦, 至雍”^{[1]122}, 将汉中盆地纳入蜀国版图, 疆域与秦毗邻。在秦“居雍”的四百多年里, 秦蜀双方的交往主要以故道为通道, 直到秦迁都咸阳, 褒斜道始取代故道成为双方往来的主要通道。

秦孝公十二年(前350)“作为咸阳, 筑冀阙, 秦徙都之”^{[2]203}, 秦以咸阳为都直至秦亡, 达144年。咸阳位于关中平原的中心地带, 濒临渭水, 沿渭水而行, 古今同为崤函、陇蜀间必经之地。商鞅变法使秦国力强盛, 雄视中原。秦交通战略也有了新思路: 以函谷关和武关道路为东向进取路线, 欲与诸夏争雄。同时又谋划占领蜀地, 以为向东进取的战略基地。秦国要兼并蜀地, 必须以蜀道的交通条件为保障。从咸阳出发, 如取故道, “故道多坂, 回远”^{[2]1411}, 于是, 与蜀地往来便改以褒斜道为主。褒斜道的战略地位便在迁都咸阳后凸显和重要起来。

文献中有关褒斜道大规模拓宽改造的最早记载便出现在这一时期。《蜀王本纪》《本蜀论》《华阳国志》《水经注》《括地志》等均记录了秦巴山道路早期开通的“石牛便金”“五丁开道”故事。《太平御览》卷八八八引《蜀王本纪》: “秦惠王时, 蜀王不降秦, 秦亦无道出于蜀。蜀王从万余人东猎褒谷, 卒见秦惠王。惠王以金一笥遗蜀王, 蜀王报以礼物, 物尽化为土。秦王大怒, 臣下皆再拜贺曰: ‘土者地也, 秦当得蜀矣。’ 秦王恐亡相见处, 乃刻五石牛, 置金其后。蜀王以为金, 便令五丁拖牛成道, 致三枚于成都。秦道乃得通, 石牛之力也。”^[3]《华阳国志·蜀志》记载略有不同, 先云: “周显王之

收稿日期: 2016-04-10

基金项目: 河南省社科规划基金项目(2008BLS001)

作者简介: 李久昌(1960—), 男, 山东菏泽人, 教授, 博士, 研究方向: 历史地理学、古都学。

引文格式: 李久昌. 战国秦汉时期褒斜道的发展[J]. 苏州教育学院学报, 2016, 33(5): 60-65.

世,蜀王有褒汉之地。”^{[1]123}再述蜀王“因猎谷中,与秦惠王遇。惠王以金一笥遗蜀王。王报珍玩之物,物化为土。惠王怒。群臣贺曰:‘天奉我矣,王将得蜀土地。’惠王喜,乃作石牛五头,朝泻金其后,曰:‘牛便金。’有养卒百人。蜀人悦之,使使请石牛,惠王许之。乃遣五丁迎石牛。既不便金,怒遣还之。乃嘲秦人曰:‘东方牧犊儿。’秦人笑之,曰:‘吾虽牧犊,当得蜀也。’”^{[1]123}

正如许多学者指出的,这个故事很可能是秦人杜撰的,一来讽刺蜀人伪诈、贪婪,二来为攻蜀“制造舆论”。但从秦王施“石牛粪金”之计,再到蜀王中计遣“五丁开道”,说明秦惠文王为灭蜀,确曾大规模整修过金牛道,不过并非开辟新路。酈道元曾指出“五丁引之成道”是“厥盖因而广之矣”^[4],即对旧道加以拓宽改造。据《蜀王本纪》等记载,秦蜀二王相会的地点和秦王设置石牛的地点均在褒谷,褒谷在南,斜谷在北。出必车行的秦惠王,南行既然能与蜀王相遇褒谷,表明褒斜道其时已具备通车条件。秦惠王这次南行表现出了明显的战略进取意图,出于灭蜀需要,整修褒斜道也在情理之中。这样从关中循褒斜道到汉中,再连接重新修整的金牛道,就构成了一条贯通关中和汉中、蜀中的完整而便捷的交通线,即金牛道——褒斜道,这样,秦军伐蜀的交通已畅通无阻。

秦惠文王后元九年(前316),张仪、司马错率军伐蜀。《史记》卷七〇《张仪列传》张守节《正义》引《华阳国志》谓:“秦遣张仪从子午道伐蜀”^{[2]2281-2282}。今本《华阳国志》卷三《蜀志》则作“周慎王五年秋,秦大夫张仪、司马错、都尉墨等从石牛道伐蜀”^{[1]127}。就两书记述的不同,任乃强解释说:“《史记正义》引作‘从子午道伐蜀’,当是张守节据误本。宋刻‘从石牛道’,与上文相应。石牛道,谓自汉入蜀之西道。其路线,自汉中入阳平关,循水道至葭萌,自葭萌溯清水河谷,逾马鸣阁(今马角壩)至江油(今彰明),历涪、雒,至成都。与今宝成铁路线同。”^{[1]127}秦伐蜀路线应是经过秦岭入褒斜道,再由巴山南行从石牛道(金牛道),挥师入川,在四川盆地北缘击败蜀国军队,蜀王南逃武阳(今彭县)时,被秦军所追杀。蜀国太子率领蜀国残余势力向川西南退却时,也被秦军追杀。蜀国至此灭亡。同年,秦军又挥师东进,一举灭了巴国。

《战国策·秦策一》载:“蜀既属,秦益强,富厚轻诸侯。”^{[5]203}秦灭巴蜀,为秦统一六国提供了坚实而广阔的大后方。栈道工程技术即为适应这一变化而最早运用于褒斜道和金牛道上。

一些论著往往征引“栈道千里,通于蜀汉”和“栈道千里,无所不通”这两条文献来说明蜀道栈道建设的成就。仔细推敲,二者是有区别的。前者见于《史记》卷七九《范雎蔡泽列传》,秦昭襄王五十二年(前255),燕国游士蔡泽对秦相范雎说:“栈道千里,通于蜀汉,使天下皆畏秦,秦之欲得矣,君之功极矣。”^{[2]2423}《战国策》卷五《秦策三》“蔡泽见逐于赵”中则记作“栈道千里于蜀、汉,使天下皆畏秦。秦之欲得矣,君之功极矣”^{[5]361}。后者见于《史记》卷一二九《货殖列传》,在记述巴蜀富饶时称:“巴蜀亦沃野……然四塞,栈道千里,无所不通,唯褒斜馆鞞其口。”^{[2]3261-3262}由此观之,“栈道千里,通于蜀汉”或“栈道千里于蜀、汉”,是道路以关中为中心,指向汉中、四川;而“栈道千里,无所不通”一方面说巴蜀栈道“无所不通”,另一方面栈道又受“褒斜馆鞞”,特指巴蜀北通关中的金牛道。可见当时开辟和修补的栈道主要有南北两段,蔡泽虽未言明是褒斜道,但褒斜道显然为北段一部分,南段则主要是金牛道。“栈道工程技术的出现属战国时期独一无二的交通建设,更是对包括褒斜道在内的秦蜀通道的最大改造”^[6],经此建设,褒斜道和金牛道的最大变化,是相当一部分道路由过去只能供人畜行走的狭窄谷道、山路,经加宽路面和开凿栈道后,转为可通马车的大道。

褒斜栈道凿通的时间,史无明文记载。有学者指出,“栈道千里”应归功于范雎之前的秦丞相魏冉、司马错、汉中守任鄙、蜀守张若等人,因他们曾在秦定蜀、攻楚、镇汉中时发挥重要作用,而范雎相秦十年期间,重点在攻韩、魏、赵,在栈道建设上是“坐享其名”^[7]。栈道的发明和运用,自不当从范雎相秦起,尤其是像褒斜栈道这样浩大艰巨的工程,必有一个发展演变、积少成多的过程,而不可能是一人一时之功。南宋王应麟《通鉴地理通释》卷八《巴蜀》条曾引陈子昂之说,认为五丁凿石开道工程包括“栈褒斜”和“凿通谷”。陈子昂说:“蜀昔时不通中国,秦惠王欲帝天下而

[宋]王应麟:《通鉴地理通释》,中华书局2013年版。

并诸侯，以为不兼賁，不取蜀，势未可举，乃用张仪计，饰美女，饷金牛，因间以啖蜀侯。蜀侯果贪其利，使五丁力士凿通谷，栈褒斜，置道于秦。自是险阻不关，山谷不闭，张仪蹑踵乘便，纵兵大破之，蜀侯诛，賁邑灭。至今蜀为中州。”^[8]所谓“栈褒斜”即是在褒斜道上修筑栈道，以改善汉关中间的交通。如陈子昂所说无误，则在秦惠王未灭蜀之前，就已有蜀之五丁修建褒斜栈道之事。从秦灭巴蜀，到秦昭襄王五十二年（前255）计60余年，秦为把巴蜀建设为统一中国的战略大后方，作出了不懈努力，包括发展关中与巴蜀间的交通。范雎在秦昭襄王四十一年（前266）至五十二年（前255）相秦期间，“废穰侯，逐华阳，强公室，杜私门，蚕食诸侯，使秦成帝业”^{[2]2542}。对内对外政策的实施，迫切需要巴蜀物资。栈道在此时形成千里格局，绝非偶然。《史记》卷一五《六国年表》载，秦昭襄王四十六年（前261）“王之南郑”^{[2]747}，这是文献所见秦国君首次到南郑，秦昭襄王很可能利用了新修的栈道。我们认为，这或可作为褒斜道栈道修通的有力证据。所以，褒斜栈道的凿通开始于秦惠王时，毕功于范雎相秦。蔡泽说，栈道千里，范雎“君之功极矣”，应是历史事实。

秦统一后，褒斜道仍然发挥着作用。《史记》卷五五《留侯世家》载：“汉王之国，良送至褒中，遣良归韩。良因说汉王曰：‘王何不烧绝所过栈道，示天下无还心，以固项王意。’乃使良还。行，烧绝栈道。”^{[2]2038-2039}《汉书》卷一《高祖纪》载：汉王“从杜南入蚀中。张良辞归韩，汉王送至褒中，因说汉王烧绝栈道，以备诸侯盗兵，亦视项羽无东意”^[9]。

两书都说明公元前206年，为向项羽表示无争夺天下的意图和防止关中三王进攻汉中，刘邦南入汉中，并烧毁了褒斜道。刘邦这一举动，恰好证明秦统一后，褒斜道仍然是关中与巴蜀间的交通要道。否则，刘邦就没有理由采取烧毁褒斜栈道的极端措施。

二、两汉时期的褒斜道

楚汉战争中，刘邦烧毁褒斜栈道是褒斜道交通史上的第一次人为大破坏。褒斜道因此断绝，又回到不能通车而仅可供人畜行走的状态，川陕交通线路又改移到以故道为主。

不过，这一改移持续时间并不很长。西汉建立后定都长安，对陕南汉水流域及巴蜀更为倚重，这不仅因为“汉之兴自蜀、汉”^{[2]686}，关键还是对汉及巴蜀地区富庶经济的依赖。西汉前期实行“强本弱末”政策，大规模向长安移民，造成长安及三辅地区人口空前集中，粮食等物资供给紧张。当时能够为长安提供大量粮食的主要地区，一是关东，二是成都平原。而作为当时入川主要交通线路的故道又偏僻、多坂、回远，子午道“途路涩难”。政治经济形势的变化和交通地理的优劣对比，促使汉武帝试图以国家力量打通褒斜漕运通道。《史记》卷二九《河渠书》详细记载：“有上书欲通褒斜道及漕事，下御史大夫张汤。汤问其事，因言：‘抵蜀从故道，故道多坂，回远。今穿褒斜道，少坂，近四百里；而褒水通沔，斜水通渭，皆可以行船漕。漕从南阳上沔入褒，褒之绝水至斜，间百余里，以车转，从斜下下渭。如此，汉中之穀可致，山东从沔无限，便於砥柱之漕。且褒斜材木竹箭之饶，拟于巴蜀。’天子以为然，拜汤子印为汉中守，发数万人作褒斜道五百余里。道果便近，而水湍石，不可漕。”^{[2]1411}这次整修褒斜道的主要目的是试图沟通汉、渭两大水系，将汉水上游粮谷运至长安，虽然最终因河流比降大及水湍石多等原因而未能成功，但凿通了长达五百余里的褒斜栈道。“褒斜道”一名从此正式载于史册，并恢复了原来川陕交通主驿路的地位。褒斜道繁忙景况空前，“玺书交驰于斜谷之南，玉帛践乎梁、益之乡”^{[1]146}，“商旅联楫，隐隐展展。冠带交错，方辕接轸”^{[10]37}。《史记》卷一二九《货殖列传》更明确指出褒斜道在西汉经济生活中的地位：“孝、昭治咸阳，因以汉都，长安诸陵，四方辐凑并至而会……南则巴蜀。巴蜀亦沃野，地饶卮、姜、丹沙、石、铜、铁、竹、木之器。南御滇楚，僊僮。西近邛笮，笮马、旄牛。然四塞，栈道千里，无所不通，唯褒斜结轂其口，以所多易所鲜。”^{[2]3261-3262}司马贞《索隐》云：“言褒斜道狭，绾其道口，有若车轂之凑，故云‘绾轂’”

罗秀书原著，郭鹏校注：《褒谷古迹辑略校注》，陕西出版 018 号，1996 年版，第 20—22 页。

也。”^{[2]3262} 一个“唯”字点出褒斜道的重要地位，此乃通往关中之咽喉，几为仅有之通道之一矣。而“以所多易所鲜”更说明褒斜道在商品运输、物资交流方面的重要。由褒斜道沟通的川陕经济联系对减轻西汉王朝因饥荒和战争而引起的社会危机，对西汉走向强盛发挥了重要作用。^{[11]26-27}

“自建武至乎中平，垂二百载，府盈西南之货，朝多华岷之士矣”^{[1]337}，汉中、巴蜀地区，经过秦及西汉的经营，到东汉初已成为重要的经济基地。东汉后期西羌叛乱不止，褒斜道作为西部官驿大道，一直是中央西控巴蜀、王命传檄的命脉所在。褒斜道通塞关乎东汉政权的安危，东汉一代对这条道路屡加整修，有记载的即有五次之多。

第一次整修在汉光武帝建武年间。西汉末至东汉初，因“公孙述据蜀，跨有汉中，当秦陇之径”^{[1]170}，以为守土，又“杜褒、斜之险”^{[12]535}，阻绝了褒斜道，交通一度中断。《华阳国志》卷五《公孙述刘二牧志》记载，建武十二年（36），刘秀遣将军吴汉与刘尚入川西征公孙述；又遣臧宫从斜谷道入。^{[1]332}。汉军出于军事需求，西征同时又修复道路，褒斜道复通。

第二次整修是在明帝时。永平九年（66）的《汉酈君开通褒斜道摩崖》（又称《大开通》）载：“永平六年，汉中郡以诏书受广汉、蜀郡、巴郡徒二千六百九十人开通褒余道。太守钜鹿酈君，部掾冶级王弘、史荀茂、张宇、韩岑第典功作，太守丞广汉杨显将相隕用，始作桥格六百二十三，大桥五，为道二百五十八里，邮、亭、驿、置、徒司空、褒中县官寺并六十四所。凡用功七十六万六千八百余人，瓦三十六万九千八百四器，用钱百四十九万九千四百余斛粟。九年四月成就，益州东至京师，去就安稳。”所记开工时间为“永平六年”（63）。建和二年（148年）的《石门颂》则称“至于永平，其有四年，诏书开余，凿通石门”。由于“这样大的过程，从下诏到行动有一个必经的过程”^{[11]25}，此次工程应是“在永平四年（61）明帝下诏开褒斜道并凿通石门，到永平六年（63）汉中太守酈君才奉诏而行动”^{[11]25}，历时四年方竣工。从《汉酈君开通褒斜道摩崖》看，此次工程浩大，整修里程258里，建桥阁栈道623间，大桥5座，沿途邮亭驿置和褒中县官寺等设施64处。工程包含褒中县官寺，可见酈君所修道路应在褒斜道的南段。而参加者以路段所在的汉中郡为主，并征调邻近的广汉、蜀、巴三郡的人力、物力，使用刑徒2690人，用工达766800余人。北魏永平二年（509）的《石门铭》追述褒斜石门通车盛况：“穹隆高阁，有车辚辚。咸夷石道，驷牡其驷。千载绝轨，百辆更新。”又说：“余谷之川，其泽南隆，八方所达，益域为充。”郭荣章据此认为：“斜谷道沟通南北，使益州为之充牣。……历代朝廷整修褒斜道，不仅着眼于关中与汉中之间的交通，而更重要的是着眼于入蜀的通道。”^[11]

凿通石门是此次工程的重点。石门位处褒谷口之褒河西岸、山势陡峭的七盘山下（距褒谷口7里）。这里本是七盘山突兀河谷的一个山嘴，一面傍依褒河，一面紧连山体，地势陡峭，因其形状酷似鸡冠，故名鸡头关。在石门凿通以前，人们只能攀越七盘山顶陡峭的盘山道路，“经途巨碍，行者苦之”。汉高祖时就曾尝试开凿石门，可惜没有完成。东汉石刻《酈阁颂》谓：“嘉念高帝之开石门，元功不朽。”^[13]新开石门大体呈南北向，基本与褒河河谷平行，其基面与南北栈道在同一水平线上。考古勘测，东西两壁因山嘴长短而略有不同，东壁长16.5米，西壁长15米；南口高3.45米，宽4.2米；北口高3.75米，宽4.1米。^[14]平均宽度4.15米，两壁平均长度15.75米，平均高度3.6米。汉代车轨之宽约合今1.5米，石门在当时可容两辆车并行或相向而行。有学者实地调查，石门洞内岩石裸露，石质为石英岩，坚硬而致密，表面光平齐整，没有发现人工斧凿的明显痕迹。据清人潘矩塘《游石门道记》题刻，因“石坚不受斧凿”，于是“以火锻炼开通石门”^[15]，即采用火烧水激岩石之法开凿石门。可以说，褒斜道隧道是中国道路史上最早的行车隧道，也是世界交通史上的伟大创举。自此，

谭宗义：《褒斜道》，出自《汉代国内陆路交通考》，香港新亚研究所专刊，1967年出版，第2页。

罗秀书原著，郭鹏校注：《褒谷古迹辑略校注》，陕汉出批018号，1996年版，第12—15页。

罗秀书原著，郭鹏校注：《褒谷古迹辑略校注》，陕汉出批018号，1996年版，第20页。

罗秀书原著，郭鹏校注：《褒谷古迹辑略校注》，陕汉出批018号，1996年版，第65页。

罗秀书原著，郭鹏校注：《褒谷古迹辑略校注》，陕汉出批018号，1996年版，第64页。

郭荣章、李星：《褒谷石门——世界上第一个人工隧洞》，《光明日报》1984年7月14日。

人们不必再攀越高险而漫长的七盘山山岭,这极大便利了南北行人和车辆的往来。石门的开通,使褒斜道再次焕发出作为京师与四川、汉中交通要冲的风采。

郾君整修后四十年,褒斜道再遭舛运。汉中郡西与氏、羌为邻,常遭羌人侵扰。《后汉书》卷五《安帝纪》载:永初元年(107)“先零种羌叛,断陇道,大为寇略”^{[12]207}。永初二年(108)“羌乱”加剧,前往镇压的车骑大将军邓鹭、征西校尉任尚均遭败绩。“先零羌滇零称天子于北地,遂寇三辅,东犯赵、魏,南入益州,杀汉中太守董炳”^{[12]211}。《后汉书》卷一六《邓鹭传》也载:汉中“时遭元二之灾,人士饥荒,贼群起,四夷侵畔”^{[12]614}。这次羌乱延续六十年之久,褒斜道因此一度衰废,人们不得不改由子午道入川。即《石门颂》所说“中遭元二,西夷虐残,桥梁断绝,子午复循”。

第三次整修发生在汉顺帝延光年间。由于子午道崎岖回远,道路艰险,“上则悬峻,屈曲流巖;下则人冥,顷泻输渊”,因此,当羌乱稍一安定,司隶校尉杨孟文便“数上奏请”修复褒斜道,“有司议驳,君遂执争”,经过反复论证,终于“百僚咸从,帝用是听”。顺帝延光四年(125)十一月“诏益州刺史罢子午道,通褒斜路”^{[12]251}。褒斜道又重新成为连接汉中盆地与关中平原的交通干道。重修后的褒斜道呈现出“功饬尔要,敞而晏平,清凉调和,蒸蒸艾宁”、“自南自北,四海攸通。君子安乐,庶士说雍,商人咸喜,农夫永同”的景象。

此后,褒斜道又有两次整修。一是东汉桓帝建和二年(148)汉中太守王升“涉历山道,推序本原”,整修褒斜道。《石门颂》载:“王府君闵谷道危难,分置六部道桥,特遣行丞事西成韩良字显公,都督椽南郑魏整字伯玉,后遣赵诵字公梁,案察中曹卓行,造作石积,万世之基,或解高阁,下就平易。”所谓“高阁”即阁道、栈道。王升不仅加强了道路管理,而且还用石积式营造法,修建栈道,无需栈道的路段,则就取较为平易可行者,“行者欣然焉”。二是永寿元年(155),右扶风丞李寿整修褒斜道北段右扶风地域内路段。《右扶风丞李君通阁道记》载:“右扶风丞榘为武阳李君,讳[寿][禹],字季[仕],以永寿元年始解大台(长)[政],由其(修阁道忧勤),民欢喜,行人蒙福。君故益州从事,再举孝廉尚书,改授云安郡(胸)忍令,换汉中□□宜禾都尉。”褒斜道穿越秦岭南北,大多数路段属汉中郡,北段则属右扶风地域。从以上记载看,修复道路不仅是汉中郡的职守,而且也是右扶风的职责,有时甚至还要由朝廷下诏组织两个地区以外的人力参与整修,以保障南北交通和政令的畅通。建和二年和永寿元年的两次整修不是由于道路不通,而是对原有道路进行维修改造。经常性的整修,使褒斜道更加宽敞平展,交通效能大大提高。这一状况一直保持到东汉末。

两汉时期是褒斜道整修最为频繁、工程规模较大的时期,这反映了褒斜道作为联系川陕交通主要驿道的史实。谭宗义总结说:“观乎昔人之不断修建,尤以石门之开,工程至为艰巨,皆因此道之重要性使然。承平之世,官民赖之以来往秦川巴汉,为该区交通之干线。战乱之时,守其谷口,坏其栈阁,即可隔绝南北交通,欲通巴蜀,须迂回长江水道或其他谷道。然江水阻于三峡,其它通道或回远,如故道;或险峻,如子午。褒斜虽亦险阨,然治道功夫,较他道为多,故仍比他道安稳,一旦绝之,影响渭川通巴汉之交通非小也。”^①观乎两汉褒斜道的发展,此总结可谓十分精当。

此外,从东汉时五次整修看,一类属于整个路段的大规模综合改造,如永平六年(63)和延光

罗秀书原著,郭鹏校注:《褒谷古迹辑略校注》,陕汉出批 018 号,1996 年版,第 20 页。

罗秀书原著,郭鹏校注:《褒谷古迹辑略校注》,陕汉出批 018 号,1996 年版,第 20—22 页。

罗秀书原著,郭鹏校注:《褒谷古迹辑略校注》,陕汉出批 018 号,1996 年版,第 21 页。

同。

同。

罗秀书原著,郭鹏校注:《褒谷古迹辑略校注》,陕汉出批 018 号,1996 年版,第 22 页。

同。

同。

同。

罗秀书原著,郭鹏校注:《褒谷古迹辑略校注》,陕汉出批 018 号,1996 年版,第 40 页。

① 谭宗义:《褒斜道》,出自《汉代国内陆路交通考》,香港新亚研究所专刊,1967 年出版,第 7—8 页。

四年（125），都是由皇帝下诏，路段所在地的行政长官主持，并征调邻近郡县的人力、物力；第二类属于局部路段的小规模维修，主要是对危险路段的改造、局部改线、架桥等，如建和二年和永寿元年，由地方长官负责，并遣其属吏具体实施，所需人力、物力由地方政府解决；第三类则是出于军事需要，由军事长官负责，如建武十二年（36）。这三种类别，基本囊括了除民间以外的蜀道维修形式。其中第一类是中央政府的政治经济需求，因此工程规模大，质量要求高，影响亦远。至北魏正始四年（507），褒斜道一直沿用的是郾君所修的线路。

综上所述，战国秦汉时期是褒斜道交通发展的一个重要历史阶段。无论在道路整修和拓宽，还是栈道技术的广泛采用等方面，都取得了重大进步，不仅有效地改善了褒斜道通行条件，而且提高了褒斜道交通效能。褒斜道与故道等一起构成穿越秦岭山地的交通体系，在促进关中与巴蜀经济文化联系、维护中原王朝对西部的统治中发挥了重要的作用。

参考文献：

- [1] 任乃强. 华阳国志校补图注 [M]. 上海：上海古籍出版社，1987.
- [2] 司马迁. 史记 [M]. 北京：中华书局，1959.
- [3] 李昉. 太平御览 [M]. 夏剑钦，王巽斋，校点. 石家庄：河北教育出版社，2000：124.
- [4] 杨守敬，熊会贞. 水经注疏 [M]. 南京：江苏古籍出版社，1989：2308.
- [5] 祥雍. 战国策笺证 [M]. 上海：上海古籍出版社，2006.
- [6] 艾冲. 西晋以前的褒斜道 [J]. 人文杂志，1983（4）：92-96.
- [7] 唐寰澄. 论秦蜀栈道的几个问题 [J]. 文博，1994（2）：53-57.
- [8] 刘昉. 旧唐书 [M]. 北京：中华书局，1975：5022.
- [9] 班固. 汉书 [M]. 北京：中华书局，1962：29.
- [10] 张衡. 西京赋 [M]// 萧统. 昭明文选. 李善，注. 北京：京华出版社，2000.
- [11] 郭荣章. 郾君开通褒斜道摩崖补正 [M]// 石门摩崖刻石研究. 西安：陕西人民美术出版社，1985.
- [12] 范晔. 后汉书 [M]. 北京：中华书局，1965.
- [13] 高文. 汉碑集释（修订本）[M]. 开封：河南大学出版社，1997：378-379.
- [14] 陕西省考古研究所. 褒斜道石门附近栈道遗迹及题刻的调查 [J]. 文物，1964（11）：25-42.
- [15] 郭荣章. 石门石刻大全 [M]. 西安：三秦出版社，2001：63-64.

（责任编辑：刘中文）

Development of Baoxie Route During the Warring States Period and the Qin-Han Dynasties

LI Jiuchang

(Research Center for the Golden Triangle Area in Henan, Shanxi and Shaanxi Provinces, Sanmenxia Polytechnic, Sanmenxia 472000, China)

Abstract : The warring States Period and the period of the Qin-Han Dynasties are an important historical phrase in the traffic development of Baoxie Route. With reference to stone inscriptions and handed-down documents, the route had been broadened and renovated in a large scale during the Warring States Period and the Qin Dynasty, and the technology of plank road construction was first applied at that time, which had made great contribution to State Qin's development and unification of the other six states. During the Han Dynasty, renovations of Baoxie Route were most frequent and in the largest scale. It has been the main courier route to connect Sichuan and Shaanxi and played an important role in promoting the economic and cultural relations between the central Shaanxi plain and Bashu region and maintaining the governance of central imperial court in the western region.

Key words : Warring States and Qin-Han Dynasties; Baoxie Route; plank road; stone gate; excavation; construction