

六脉渠

“六脉皆通海，青山半入城”就是对明代广州城最好的描述。六脉渠最初是广州城内依地势地形修筑而成的6条南北走向的渠道，主要在天然河道和干谷的基础上人工开凿而成，兼有排污泄洪和航运的功能。

六脉渠始建于何时？根据各种文献记载以及目前的考古发现，基本可确定的是五代南汉国时期（917—971年）已有六脉渠的前身，且至宋代时已基本构筑好。而后来的六脉渠系统，当是在明洪武三年（1370年）三城合一和明洪武十三年（1380年）扩筑北城并建成较完整的旧城区之后。

何谓六脉渠？按《六脉渠图说》记载，“大抵以地面之有沟渠，犹人身之有脉络，必须流通乃少疾病。渠有六，故谓之六脉渠耳”。“六脉渠”在历代所指亦有不同。宋代主要在西城，元代因之，明代六脉渠与宋元时有同有异，诸说不一。明嘉靖《广东通志》记载：“内古城有六脉渠。渠通于濠，濠通于海。所谓‘六脉’者：草行头至大市，通大古渠，水出南濠；净慧寺街至观堂巷、握甲里、新店街、合同场番塔街，通大古渠，水出南濠；光孝寺街至诗书街，通仁王寺前大古渠，出南濠；大均市至盐仓街，及小市至盐步门，通大古渠；按察司至清区盖城果桥，水出桥下；子城城内出府学前泮池。六脉通而城中无水患，之水达与闸，闸之水达于濠，濠之水入于海，此城内水利由通也。”以上所载六脉渠与元大德《南海志》所载基本相同，故应为明初未扩城时的六脉渠。

关于明中后期六脉渠的资料主要来源于清乾隆《南海县志·水利志》所引《岭南丛述》中明代东莞人谭清海《六脉说明》的记载。“明东莞谭清海建议，谓西一脉，水绕坡山，由南濠尾穿西关而出；东一脉，水绕军局万里桥，合贡院前水，由天关而出；小南一脉，水绕荷塘背，由文溪至府学前渠而出；大北一脉，水绕兰湖由贤关里穿城脚而出；正南一脉，水绕清风桥、龙藏寺、仙湖街而出；小北一脉，水自白云来，由小北门合万里

桥水，循天阙而出。比较古六渠之说尤为明晰。”

在谭所记载的渠道中，其中西一脉、小南一脉应由宋六脉演变而来，西一脉相当于宋“草行头至大市，通大古渠”一脉，因其位于城西，故称西一脉；小南一脉大致与宋“子城城内出府学前泮池”一脉位置相仿，但渠道比宋渠更长。正南一脉、东一脉、大北一脉、小北一脉为宋六脉所未载。正南一脉应为古文溪之西支水道，在宋时位于子城西城墙之西侧，因其靠近明代旧城正南门，故名。

以上西一脉、小南一脉和正南一脉均是南北流向的渠道，大致沿着旧城北高南低的形制由北往南流。而东一脉、大北一脉和小北一脉均不在宋三城的范围，是明初拓城以后新增的位于城北的东西流向渠道。东一脉，主要流经今政法路，由天关（即铜关，其址在今政法路与越秀北路相交处）而出，位于城东，故称东一脉；大北一脉，自东往西流从上水关出水，因其靠近明旧城正北门，故称大北一脉；小北一脉中的“万里桥”在明贡院（今小北路与小石街相交一带）附近，靠近小北门，自西北往东南流经铜关出水，下游一段与东一脉相合。这三渠原是宋三城北面濠池洼地所聚成的支渠，历来属于城北低地，鱼塘桥梁密布，并不属于宋元之六脉渠，故明清时期的学者对此有诸多争议。

简而述之，明代中后期的六脉渠与明初的六脉渠所指具体渠道有所不同，即明初被归入六脉渠的部分渠道在明中后期未被归入，而明初未归入六脉渠的部分渠道在明中后期反被归入。造成这种差异的原因可能是明初时的部分渠道在明中后期已渐壅塞，故未归入；也可能是渠道仍存，只是其排水功能不显而未被归入。由于谭的记载年代已经接近清代，而其提法可能也与拓展后的广州城的实际情况相符，故其提出的六脉渠之说也成为后来清代学者研究六脉渠的经典文献，正如《番禺县续志》卷三称：“惟明谭清海六脉渠议最得其实。”

南濠

南濠，即古西澳，现虽湮，其名则仍保存至今。《广东通志》记载：“南濠在城楼下，限以闸门，与潮上下，古西澳也。”南濠于宋时在今城西，今西濠街和南濠街之间的古渠前身，即位于今海珠中路、南路地段。

唐代时，广州已是我国对外贸易的大港，中外商船云集，商船泊岸之处即是古坡山西侧的西澳地。宋时，珠江北岸直抵今大德路南侧，江面宽阔，有“小海”之称。每遇强风，“小海”上波浪险恶，商船常遭灭顶之灾。宋景德年间，广东经略使高绅亲自主持，修筑南濠，并在濠口建起可控制水流和可挡潮消浪的巨闸。“景德间，经使高绅所辟，纳城中诸渠水以达于海。”这项工程使南濠成了当时广州最大的内港码头。高绅还在西澳兴建了一座跨濠桥——果桥，时为羊城最雄丽的石拱桥，

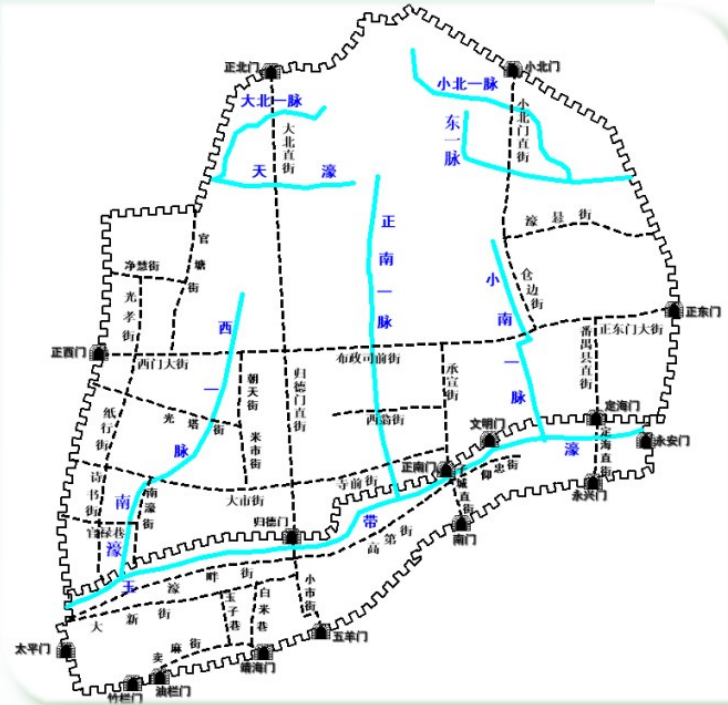
桥下可以行船。据记载，“果桥，在府城内，一名拱桥，下旧通舟。”南宋时，南濠又得到疏浚，“嘉定三年（1210年），经略使陈岷复开，自外通舟楫以达于市，旁翼以石栏，自城楼至闸门长100丈，阔10丈，自闸至海75丈。宝祐元年（1253年），经略使李迪复自濯甲巷开浚至闸口，又加深焉。”

据《南海县志》记载，“明洪武十三年（1380年），永嘉侯疏请连三城为一，因旧濠濠。国初南城外濠湮淤，平南王督令疏濬，寻复湮。康熙二十二年九月，布政司郎廷枢力行疏濬南濠，今始通舟楫如故，不特商民称便，潮汐紫廻，实增省会形胜。”可见自明初拓城浚濠之后，南濠便日渐淤塞，至清初疏浚后才通舟楫如故，嘉庆元年（1796年），南濠已成为清嘉庆六脉渠之右二渠。民国时期，为修筑海珠路将南濠改为暗渠。

明代羊城水运盛景

□ 林声渊

广州是一座依水而生、因水而兴的城市，自古以来就为历代政治家所重视，为文人骚客所称赞。三国时代，步骛为交州刺史时，曾登上赵佗当年所筑的朝汉台，踌躇四眺，只见广州“负山带海，博敞渺目……睹巨海之浩茫，观原藪之殷阜”，不禁慨叹：“斯诚海岛膏腴之地，宜为都邑。”宋神宗认为广州海上商业贸易繁盛，故五代南汉国“内足自富，外足抗中国”。明末清初学者屈大均亦曾感慨：“盖会城沙水气脉，起伏周环，有情有势，真天地造设之奇。”当然，水城广州除南临珠江，城内四通八达的水系也为广州城内水路交通提供了便利条件。



▲明代广州城主要水陆交通复原图（本图依据民国《番禺县续志》卷1《舆地一·六脉渠图》改绘而成）。



▲玉带濠故址。 林声渊 摄



▲广州城中村。 本报资料室供图



▲珠江。 本报资料室供图

天濠

天濠是原来西城以北的濠涌，濠址在今百灵路以北的东风西路东段一带。明前期拓展北城后，天濠仍可通舟楫，但因其后失于修浚，且此地居民日益增多，天濠逐渐收窄，后渐被辟为街巷，清代时称天濠街，又名添濠街、天豪

街。

今该处尚存有添濠北街，一为东西向，一为南北向，成丁字形。原水道的痕迹早已消失无存。原建于濠上的鼎安桥、拱北桥也由此失去交通要津的功能，后毁圯不存。



▲今日的添濠北街。林声渊 摄

玉带濠

玉带濠开凿于北宋大中祥符年间，如玉带般绕在宋三城的南城墙（今文明路、大南路、大德路一线）南侧，原供珠江沿岸的舟楫避风之用，正如大德《南海志》所载，“三城南临海，旧无内濠，海飓风至，则害舟楫。大中祥符间，邵睭知广州，始凿内濠，以通舟楫，州人便之。”后来经多次修浚，“熙宁初，王靖成东城，复濠其外。嘉定三年（1210年），经略陈岷重浚……东西置闸二。”至南宋开庆年间，玉带濠已经成为“长一千六百丈（约4960米）、广斥至二十丈（约63米）、深三丈余（约10米）”的大濠。玉带濠上东西二闸为濠的东西出口，东闸约在今安定里与越秀路相交处南侧，西闸约在今十四甫水脚东端，均建于城墙下。玉带濠通过两闸流入城外东濠与西濠，再南流入珠江。

北宋时期，玉带濠只是宋三城的南护城壕，但随着玉带濠南岸沙洲不断扩大，至南宋时，玉带濠南岸濠畔街地带已经发展为大规模的商品交易集市，并且沿着玉带濠发展出街圩与城门相连的水巷。元初，元军攻毁广州城，破坏甚大，玉带濠亦日渐淤塞。明洪武十三年（1380年），因拓筑城池重新疏浚东西二濠，但作为城南护城濠的玉带濠似乎并没有得到疏浚，反而遭填充，“止容二艇”。且据曾昭璇考证，中华人民共和

国成立后，大德路建房，在濠身掘出红砂岩冬瓜条石材甚多，即为拓城填濠物证。其说理有据，可从。

之后玉带濠又曾疏浚。《广州新开西河记》记载：“吾广州城河之水，出入旧有二道，在东南隅者，由永安桥而北入，中折而西，至归德桥而止；在西南隅者，由太平桥而北入，中折而东，亦至归德桥而止。及潮汐既退，则二水中分而出。”文中所述的“城河之水”便是玉带濠，归德桥（故址在今解放南路北端与玉带濠之相交处，建于明永乐年间，南北向，跨于玉带濠上）在归德门外，东西濠水入潮汇于归德门外。明嘉靖四十四年（1565年）二月，广州城南动工展筑新城，并于“丙寅（1566年）正月而讫”。新城建成，玉带濠遂被纳入新城范围。此时的玉带濠仍有交通之便，有《濠畔行》一诗曰：“花舫朝昏争一门，朝争花出暮花入。背城何处不朱楼，渡水几家无画楫。五月水嬉乘早潮，龙舟凤舸飞相及。”说明其宽度应该不止洪武年间的“止容二艇”，否则难以出现“龙舟凤舸飞相及”的情景，也就是说玉带濠在洪武十三年后肯定被疏浚拓宽过。入清后，濠畔居民对濠身日益侵占，至民国时期，玉带濠已经淤为一条臭河涌，中华人民共和国成立后，玉带濠被改为暗渠。

▼广州海珠湖公园。 本报资料室供图

