

水运条件在商业市镇形成中的作用

——以湖北沙市为例¹

占 路

（湖北师范大学 历史文化学院，湖北 黄石 435000）

【摘 要】：在传统社会水运承载着最大的运输力，湖北地区湖汉众多，河渠纵横，在明清商品经济繁荣的背景下形成了大量依水而兴的商业市镇。荆州地区港口众多，其港埠中心经历了从郢都—江陵—沙头—沙市的演变，沙市最初只是荆州城的外港，凭借得天独厚的水运优势，到明清时期沙市不仅是荆州地区的交通枢纽，也发展成为港市相连的商业巨镇。

【关键词】：沙市；水运；商业市镇

【中图分类号】：K207 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：2096-3130（2017）06-0078-06

【DOI】：10.3969/j.issn.2096-3130.2017.06.016

墟、市、场、集等一般都是对定期集市的称呼。从这些用语可以窥视出，有的是在寺庙进行集市贸易，有的是在码头、港湾、渡口等泊船点或者水上交通的要冲进行，有的则是在岗、沟、营、站等陆上交通要冲或政府部门所在地进行。^[1]湖北被称为千湖之省，便利的水上运输为货物的流通提供了条件，也促进了商业市镇的形成，“湖北地连七部，襟带江汉，号称泽国，民居多濒水，资舟楫之利，通商贾之财，东西上下绵亘千八百里，随山川形势而成都会，都会聚落而大小镇市启焉。”^[2]

在明清商品经济繁荣的背景之下，湖北地区兴起了大量的商业市镇，其中很大部分集中于水运便利的河道两岸。根据清宣统元年出版的《湖北全省分图》上的标示，湖北地区沿河道两岸兴起了如沙市、郝穴、筲箕洼市的商业市镇多达 137 个。其中沙市的兴起尤为引人注目，早在近代沙市作为商埠对外开放之前商业已经极为繁荣，《江陵乡土志》云：“本省自汉口外，实推沙市为重镇。”

沙市在春秋战国属楚，仅为长江边上的一个小渔村，名江津。秦至西晋时属江陵县，更名津乡，为荆州地区的一个外港。后来，由于长江改道向南移，江陵港顺长江沙滩南移，并在沙头滩地上逐渐形成集市。为此，江陵县在这里开设渡口，设立码头，一时间沙市成为重要的物资集散地。唐已初具规模，始称“沙头市”。沙市利用其处于长江中段的水路要冲的位置逐渐在明清时期成为商业巨镇，并成为江陵的商业中心，清代有谚语云：“天下口，算汉口；天下市，算沙市。”本文以沙市为例，分析其成为商业巨镇的水运条件。

一、从军事要塞到商业中心

¹【收稿日期】：2017-05-25

【作者简介】：占路，女，湖北黄石人，助教. 主要研究方向明清史。

荆州自古以来为兵家必争之地，沙市位于荆州城郊东南方向十五公里，“沙市距城十五里，南阻蜀江，北倚江陵，地势险固，为舟车之会。”^[3]作为荆州城的外围屏障，在商品经济不够繁荣的时期，优越的水路地理位置更多地发挥着军事防御作用。“荆州自为楚都，成为历代军事重地，沙市为其外港，当随之而兴”自东汉开始沙市就有屯兵的记载。《后汉书》：“岑彭既定夷陵，还屯津乡，当荆州要会。”沙市临江渡口的优越位置，当荆州之咽喉，使其成为荆州的水军基地和军事要塞。

随着商品经济的发展，在水运便利的港口经常形成新的商业中心，沙市的主要职能由军事防御向商业中心转化，在唐朝沙市的商业开始繁荣，元稹（微之）有诗云“阊咽沙头市，玲珑竹岸窗”，宋朝陆游写道：“沙市三日风，万鼓鸣船头”。明朝时“蜀舟吴船，欲上下者，必于此贸易，以故万舫栉比，百货灯聚。”清乾隆时沙津为三楚名镇，通南北诸省，贾客扬帆而来者，多至数千艘，向晚蓬灯远映，照耀常若白昼”。到清末沙市已发展为江陵地区的商业中心，“江陵商业重心集于沙市，荆州城内，除官署、学校、及民房外，无大商店，街市萧条，荒凉满目。”^[4]

在宋代以前沙市只是作为荆州的外港，没有专门设置管理部门，随着沙市经济地位的不断提升，从宋朝开始沙市地区由市开始升格为镇，属荆湖北路江陵府。元明清三朝沙市镇的行政区划一直被保留。清朝设沙市镇、沙市汛，沙市巡司，属湖北布政司荆州府。而荆州府的行政税务机关也多设在沙市，如钞关、巡检司、工部分司署等机构是在明清时期从荆州城内迁往沙市，沙市作为荆州府商业中心的地位可见一斑。

二、沿河而兴的市镇格局

（一）沿河而兴——不规则的城市形状

我国古代城池的形状一般呈现比较规则的形状，如正方形、长方形、圆形。而沙市的形状呈现不规则的形态，其形状带有一定的随意性，主要是由于其沿江发展，受地形的影响，呈现出不规则的形状。

在明朝嘉庆年间沙市曾遭受遭白莲教教徒的侵袭，地方官修筑土墙进行防卫，可以从城墙的修筑位置大致可以看出沙市当时的范围，“国朝嘉庆二年，‘教匪’煽孽，荆州戒严。署荆宜施道崔龙见，谕居人设防以备，因筑土城，以砖为女墙，滨江树木栅，西阜康，西北迎禧，西南宝塔、东章台、东北石闸诸门。惟便河近连东北，因置闸口。”^[5]沙市西南段的宝塔湾，西起新河口，东靠观音矶，南临长江，北跨荆江大堤。西端在阜康门，西北至迎禧街。可往荆州方向，东北端在石闸，接长湖，东端章华台附近，接太师渊。其大致范围南滨长江，北连胡泽，地呈弧形带状，城市布局显示出明显的港口市镇的特点。

一般说来，明清时期城市形态的演化，受到两种截然相反的引力影响：一是向传统礼制的复归，二是适应人口增长与商品经济发展的需求。前者引导城市形态向符合礼制的、规整而呆板的形态方向演化，而后者则促使城市的形态突破礼制的规定，相对自由地扩展城区。^[6]沙市镇的形成主要受后者的影响，市镇的形态也是为商品流通的需要呈现自由的扩展。中国古代传统的城市街道一般为正十字形，呈现南北或东西走向，沙市主要街道是为方便商品流通和适应港口运输，街道多与长江江堤平行，或垂直展开延伸，总体呈现西北——东南走向。随着市镇的日益成熟，沙市的街道也不断完善，到清末已形成“三横五纵”的形态。

“三横”分别是现在的北京路，解放路——中山路，以及古田路（江津路）。北京路目前为横贯沙市最长的一条主干道，呈西北——东南走向，前身为便河东西二街，自西向东分别与廖子河、塔桥、便河、江汉、月堤等三十余条路、街、巷相交，建国以后取“条条大道通北京”之意而命名“北京路”。中山路大致与北京路平行，西端起自大湾，东端止于刘家场，是在原刘家场、三府街、拖船埠、青石大街的基础上兴建，是全市繁华之地，特别是其中段拖船埠（以便河路口为中心）尤为繁华。江津路与北京路平行，呈西北——东南走向，西起武德路，东止马黄渠，自西向东有武德、太岳、白云、塔桥等多条路巷交汇。“五纵”分别是与长江垂直的太岳路、塔桥路、江汉路、洪门路、鼓湖路。这些街巷大多直通长江的港口，并于沙市的内河港口相连，方便江河货物的运输。

（二）因港兴市 港市一体，江市相连的市镇格局

沙市在春秋战国时期被称为“江津”，意为长江渡口。“江水至江津，非方舟不可涉也。”沙市因港兴市，其商业中心就集中在沿江或内河的堤坝和码头，即现在的迎喜街，解放路一带。河运运输及码头的兴起，带动了沙市地区工商业的繁荣，使得沙市从一个运输港口向港市一体的市镇转型。为适应港口货物运输及商品流通，沙市的城镇布局呈现港市一体，江市相连的特色。繁荣的街道大都毗邻长江大堤、或与沿江或内河码头相连。“长堤缭绕水徘徊，酒舍旗亭次第开。日晚出帘招沽客，峨舸大躺落帆来。”

所谓“出处不如聚处。沙市南北通衢，商贩群至。所称物产，生殖者少，茂迁者多。”^[7]沙市出产的物产不多，但由于处于南北交通的要塞，前来贸易的商贩成群而至，所谓“茂迁”即运输贸易，便利的水运条件使沙市成为商贾云集的物资集散地和港口巨镇。沙市作为港口集市而兴，以至居民“市半商贾。”多达上十个省的商旅在此聚集，使沙市成为有数万居民的商业巨镇。

由于港口运输的繁荣，大量的街道与江码头或内河码头相连，如沙市繁荣的“九十埠街”在靠近长江的古寸金堤上，因岸边多埠头而得名。后因商店铺面日多，名称遂演变为“九十铺”。“湾上直接九十埠，鱼场折转拖船埠。连云灯火多豪华，宅第冠裳参错住。”^[8]再如“拖船埠街”，“内河外江，衢巷直通，云：昔人拖船处。”除此之外还有手工业者和商品聚集地，也形成了各类繁荣的商业街，如“沿途餐以青石”的青石板街，为“五都之市也。”再如“地多业臬者”的丝线街，系因往昔此街多设丝线作坊和包头店铺而得名。还有惠工街，原名“天后宫街”，后因木、竹、漆器手工作坊多聚集此而改名。明末清初刘献廷描述沙市的街道：“荆州沙市，明末极盛。列巷九十九条，每一行占一巷。舟车辐凑，繁盛甲宇内。即今之京师、姑苏皆不及也。”^[9]

（三）港口市镇的独有特色——堤坝上的街市

江堤的作用本在于抵御洪涝灾害，但由于堤防本身的地势相对较高，又临近港口，遂出现了将店铺建在堤上的现象。随着店铺的数量不断增加，沙市一带的堤坝上逐渐形成里繁荣的街市即堤街，“堤上亦筑街数里曰堤街：与青石街相萦如带，而都雅远逊。”

沙市作为因港而兴的市镇，沿江大堤不仅起着巩固堤防的作用，也成为重要的贸易场所，唐代诗人刘禹锡的《堤上行》云“酒旗相望大堤头，堤下连樯堤上楼。日暮行人争渡急，桨声幽轧满中流。”描绘的是在沙市的大堤上酒旗相望，堤下船连船，堤上楼挨楼的繁荣景象。王建的《江陵即事》云“瘴云梅雨不成泥，十里津头压大堤。蜀女下沙迎水客，巴童傍驿卖山鸡。”生动再现了沙市十里堤街的的酒舍、店铺招揽商客的繁荣景象。陆游《荆州歌》“沙头巷陌三千家，烟雨冥冥开橘花。峡人住多楚人少，土铛争上茱萸茶。”再现了在繁荣的沙市港口，茶肆的侍应争相用瓦壶乘着茱萸茶招揽客人的生动画面。

沙市的大堤在“晋恒温筑始，五代高氏叠修。接刘公祠而来，由迎椿门经九十埠，出章华门以外，皆堤基也。”^[10]北宋熙宁年间由江陵府太守郑獬动用军工再建。至明正德年间，又在郑獬所筑堤防之南再筑新堤，为现在的荆江大堤从观音矶至文星楼的这条堤段。由于沿江运输的繁忙，大量的商铺、茶肆在此积聚，形成繁荣的堤街。“沙市繁盛街市，均在堤内，如青石大街、刘家场、丝线街、赤帝官街等，全市精华，咸萃于斯。”^[11]

根据1942年的日伪江陵县政府建设科科员贾吉云所绘的《沙市略图》（载于沙市市地名志）可以看出，到民国时期，沿江堤自西向东：有大同一街（上起宝塔河至大湾）、大同二街（大湾至拖船埠）、大同三街（拖船埠至大慈巷）、大同四街（招商局附近），此时的堤街已是商铺林立、贾客云集、房屋栉比的繁荣街道。

三、商业巨镇形成的水运条件

（一）内通襄汉外川广，载得离愁何处多——江河连运的十字路口

在传统社会水运承载着最大的运输力，沙市的兴盛离不开其优越的江运及河运位置，沙市“地处长江中游北岸，可上达巴蜀，下至吴越，又可穿洞庭，到达湘桂。”^[12]沙市地处长江北岸，又有便河、虎渡河、沮漳河多条内河贯穿，正处于江河连运的十字路口，“如东西之长江；北之便河，直通汉水；南之虎渡河，直达洞庭；西北沮水，上达当阳，远安。转运甚便，故其市场，自昔即盛业。”^[13]

“东西之长江”经三峡可达可上达巴蜀，下到吴越，“江水自此益大，一曰大岸。今沙头津港口是。”^[14]长江在沙市河段自然岸线长达12公里，且在沙市口水面变宽，便于船舶停靠。在荆州以上，江中多沙洲，洲多滩浅，无法涉渡，唯江陵以东江面无沙洲，这就使得沙市成为江陵地区的重要港口。

便河、虎渡河、沮水是沙市地区重要的三条内河，这些内河流经江汉平原，大都是物产丰富，人口稠密之区。“北之便河”，原名龙门河，因通向纪南故城东门，而纪南故城东门又名龙门，故也称为龙门河。便河可通汉水，四川、湖南的货物也可由此河运至沙市，“沙市市北之便河北通长湖，直会汉水，凡汉水上游对川、湘货物贸易，概由此河州运至沙市，搬堤改驳入江，分运他出。”便河沿长湖与沙市邻近的江陵、荆门、潜江、监利等县及县辖镇相通，《沙市志略》云：“便河水自草市引长湖关沮口之源，以济舟楫赴襄沔之便。”随着此河的运输作用日益显著，从明朝开始称为“便河”，为方便交通之意。《江陵乡土志》称其“北通襄沔……水路便利，故由外江输入之货物岁不下数百万。”

便河在沙市的水系极为发达，“古之便河起自沙市，经长湖可达荆门沙洋以至汉水沿岸各地，今之荆沙河和荆襄河原来也是便河。”从成图于乾隆59年的沙市地图（载于《续修江陵县志》）可以看出，便河流经沙市可分为三支，一支入长湖经长江可至汉口，一支经成家场、樊家场可入东荆河达泽口，再一支经关沮口入长湖，经成家场可直抵沙洋盐码头。数百年来便河交通都十分繁忙，两岸修建了大量的内河码头，如雷家垵、金龙寺、塔儿桥、便河桥等地都是繁忙的内河码头。清初诗人王酿对便河的描述：沙市江边草市河，发船打鼓更鸣锣。内通襄汉外川广，载得离愁何处多？”。便河作为作为承载货物的通道不仅方便了商品流通，也大大促进了沙市商业的繁荣，“沙市商务之发达，此河之功实非浅鲜也。”^[15]

“南之虎渡河”，是江陵地区历史悠久的一条河流，《荆州府志》记载了虎渡河名字的由来，“后汉时，郢中守猛兽为害，太守法雄悉令毁去陷阱，虎遂渡去”。荆州与湖南毗邻，虎渡河可入洞庭湖，与湖南的湘、资、沅、澧四水交汇，“虎渡河在城西南二十里，龙洲南岸，大江径此分流，南至公安县界。”^[16]

北宋张景诗曰：“两岸绿杨遮虎渡，一弯芳草护龙洲。”可见北宋时期虎渡河的两岸不仅风景宜人，河道运输也井然有序。从沙市入虎渡河，经公安县，可达湖南澧县，“大江东注折而南行，口余虎渡亦曰太平。洞庭波接绣壤云横，绿杨两岸掩映帆轻。”^[17]虎渡河上的湘鄂船只往来频繁，湖南的杉木、竹子、陶瓷、杂粮通过河运运往沙市，而江汉平原的棉布、豆类、煤油通过水运运往湖南，沟通了鄂湘两地的商业贸易。

“西北沮水”为现在的沮漳河，沮漳河被称为楚人的母亲河，“江汉沮漳，楚之望也。”^[18]春秋时期，楚庄王令孙叔敖“激沮水作云梦大泽之池”，即在沮水下段引水沟通江汉。沮漳河是江汉平原上仅次于汉水的长江第二大支流，由沮河与漳河两支组成，沮河起源于保康县西南黑山，漳河起源于南漳县西南蓬莱洞山，两河分别流至宜昌地区当阳县的两河口汇流，始称“沮漳河”。

沮漳河流经富饶的江汉平原，曾于沙市地区的东津口注入长江，“江岸套河，相传沮水至此汇于江，今已合而为一，莫能辨也”，又可通长湖，远安、当阳等地的粮食、棉花、木材等土特产品，通过沮漳河运往沙市中转，再销往其他各地。

（二）三千三百西江水，自古如今要路津——船舶的中转站

“荆、襄为旧日西南各省入都通衢，沙市正其枢纽”，沙市位于长江中游，长江在沙市以上的江段江窄水急，多险礁，进入三峡的船只，船体头尖身窄，船身由坚硬柏木制成。例如来源于四川的舵笼子，船首略上翘，船身较肥短，吃水较浅，易过险滩，因其多用坚固的柏木料制作，故又被称为“柏木船”。沙市以下，河床变宽，风大浪高，要求船体宽平，船头方宽，广泛行驶于沙市到武汉、湖南航道的荆帮划子，吃水较深，稳性好，易于在宽阔的江面行驶。这就使得长江下游的船舶往来，都必须在沙市换船、中转。“吴蜀估家东西往来者，必于此更易舟船。”

由于沙市特殊的地理位置，沿江而上的商贾、客旅在此停留并整装待发，为保障航行安全，在沙市还形成了独具特色的祭祀江神仪式，清人孔自来的《江津怀古》云：“江津之水何澎湃，惊涛远接镇流砥。吴舸楚艇候好风，椎牛酹酒沙头市。”所描绘的即是船只临行前的杀牛筛酒的祭祀江神活动。

除临行前的祭祀江神活动，沙市供奉江神的江渎宫长久以来都是香火鼎盛，延绵不衰。江神即长江之神，民间对长江的崇拜由来已久，不同地方供奉的江神也有所差异，如奇相、湘君、湘夫人、屈原等都为地方性的江神。长江的沙市段则将屈原作为江神，“江神即楚大夫屈原”。江渎宫建于“宋嘉定六年”，是在屈原的故宅上兴建，“三闾大夫就配享于此。”由于沙市处于船舶的中转站的重要位置，故“西至巴蜀，东至吴会，而社庙之崇，独在沙律。此有境内山川之责。”^[19]

宋代诗人陆游因得罪当朝权贵，于南宋乾道六年被贬四川，从沙市入三峡，曾在沙市进行了短暂的停留，“九月二十六日。修船始毕。骨肉入新船。祭江渎庙，用壶酒、特豕。庙在沙市之东三四里，神曰昭灵孚应威惠广源王，盖四渎^①之一，最为典祀之正者。”^[20]陆游为保证行船安全，用酒和猪在江渎庙祭祀江神后才离开。

由于过往商旅是从沙市逆流入三峡，航行风险较大，往来商贾客旅都会到此祈求江神的庇护，“况仕宦商贾，舟楫往来于大江中，乘长风，占利涉，其蒙休为何如也？岂曰不祀忽诸。”^[21]对江神的祭祀已是船舶临行前不可或缺的一环，故江渎宫的香火历经宋元明清几朝长盛不衰，地方政府和民间力量也历来重视对江渎宫的维护。“自嘉靖时，荆州刺史孙公讳存者命工修葺后，复有山右尚君名信，暨国初陈君名伊言等，先后相继，措资重修。”^[22]在明嘉靖年间、清朝初年，乾隆五十三年、嘉庆八年、道光十八年，多次对江渎宫进行了重修和扩建。

（三）沙市三日风，万鼓鸣船头——码头运输的日益成熟

沙市地处江汉平原，河湖港汊较多，除有外江港口之外，兼有内河港口，明代时已经是“蜀舟吴船，欲上下者，必于此贸易，以故万舫栉比，百货灯聚。”到清代，随着江堤的不断巩固，不仅增强了沙市地区的防洪能力，也使得运输码头得到固定，沙市逐渐成为“水龙上下，巷陌码头殆五十余座，地方繁盛，屋宇毗连”的繁盛商镇。

乾隆五十三年，荆州万城大堤决口，清高宗派大学士阿桂和谙习工程的德成来荆州督修荆沙堤防，“乾隆戊申堤决万城，荆郡被灾最酷，詔发内帑二百万金命大学士公阿桂侍郎德兴阿持节驻荆亲督工，赈之役自是每岁增修。”^[23]大堤在本次大修以后，地段配以台阶式踏步码头，取代了之前的自然坡度码头，让装卸货物更加方便，沙市自此也开始形成较为固定的“三关六码头。”“三关”分别是大湾、宝塔、寻司巷三个税收关卡，“六码头”即拖船埠、康家桥、七里庙、谷码头、竹架子、白河套，后由于六个码头的装卸货物已经有了大致的分工，故码头也以装卸货物的种类命名，又称为靛码头、谷码头、瓷器码头、土陶器码头、炭码头、水果码头。

除江运码头以外，沙市还有大量的内河码头，如赶马台，便河东、便河西及太师渊等处曾经都是帆樯如林、装卸繁忙的内河港口。地方政府曾数次组织对河道的疏浚，或者开凿新的运河，以保持河道的畅通。位于沙市东面的章台渊，是沟通沙市与潜江、沔阳的重要内河港口，这里仅有次于沙市便河港口的内港码头，“章台渊，虽名曰渊，实非停蓄处也。殆昔人因渊开河，因舟楫以达沔汉。”^[24]章台渊后改名“太师渊”，沙市民间传说是因张居正在回乡养病期间带家丁疏浚了其到白水滩的河道，王百川却认为“章台渊”今讹名“太师渊”，盖“台寺”之伪也。即太师渊毗邻章华台和章华寺，故称“台寺渊”，后被讹传

为“太师渊”。虽然现在已无法证实张居正是否疏浚过太师渊的河道，但正是由于地方对河道疏通的重视，才让沙市地区的水上交通能够畅通无阻，也使其成为江河联运的水上网络的中心。

明末清初沙市的码头运输日益成熟，形成了负责码头装卸的船帮组织。船帮是承担船舶运输和码头搬运等工作的组织，沙市作为商品交汇流通之所，及木帆船的集聚地，前来贸易的本地和外地人逐渐团结在一起，垄断某一区域的运输和搬运工作，按照来地域的来源逐渐在清末形成了16个船帮组织，有省内的“楚帮”、“宜帮”、“沮漳帮”、“汉帮”、“荆帮”、“沔阳帮”、“天门帮”、“钟祥帮”、“京山帮”、“洪湖帮”、“潜江帮”、“监利帮”、“石头帮”的13帮，有省外的“四川帮”、“湖南帮”、“河南帮”3个船帮组织。

沙市船帮是民间自发形成的组织，大量的船帮在此聚集从侧面反映出沙市港口运输贸易繁荣。船帮内部为加强管理也形成了独具特色的帮规，不同的船帮间为解决冲突也有相应的约定，总之船帮的形成促进了沙市船舶运输业以及码头的装卸运输能力的不断增强。

（四）港口运输的规范化——航业组织与机构的建立

明清时期沙市作为水运中心的地位日益突出，为方便管理，大量的税务、港务或是与港口有密切关系的机构和组织在沙市建立。这些机构的设立都在客观上促进了沙市港口运输的规范化，进一步提高了沙市的水运承载能力。

明代商品经济繁荣，商税成为政府财政收入的重要来源。沙市作为重要的商品集聚地，对各类商税的征收也有明确的规定，“按乾隆二年税册，荆州府经营中东西北四关，凡荆州土物，无论过载落地，一律纳税名为商税，外来货物运至荆属出售亦照部则征之，名为落地税，其过载运往他处者，由牙户具结验放。”^[25]

明政府为增加财政收入，在交通方便、商贾络绎的地区设置钞关，用以征收过往船只和商品的关税。明宣德四年，荆州府在沙市设置“钞关”，起初规定：“舟船受雇装载者，计所载料多寡，路近远纳钞，”后因难以估算传播的载货量，改按船舶的尺寸大小来核定征税。因此进入沙市的商船都要经钞关的检查丈量，从而确定应纳税额，因而带有早期港政管理的性质。税关的设置是港口商货集散程度的反映，清代荆州府的税关有两处设在沙市，“荆州府榷关四所，中关在沙市界牌脑，东关在沙市石头厂，西关在筲箕洼，北关在草市河。”^[26]

巡检司主要设置在水路要冲之地，主要任务是盘查过往行人，维护正常的商旅往来。朱元璋曾敕谕天下巡检说：“朕设巡检于关津，扼要道，察奸伪，期在士民乐业，商旅无艰。”明清时期在江陵地区共设有郝穴、沙市、虎渡、龙湾四处巡检司，“沙市巡检署，在县东南十五里沙市大街西”^[27]巡检司的设立维护了沙市的贸易秩序，为商品流通创造了稳定的贸易环境。各类税务机关在沙市的设立，反映了沙市作为荆州地区的商货集散地的重要经济地位。设在港口的税务机关兼有港政管理的职能，如负责对船舶的查验、丈量、登记等等。客观上起到了航运监督管理和港口运输的作用。

综上，江河联运的十字路口，天然的中转站港口位置，历朝历代对水道疏通的重视，以及各类航业组织与机构的设置，使得沙市港口成为明清时期长江沿岸最为发达的商业巨镇。作为因水而兴的市镇，城镇布局受港口码头运输的影响，沙市的格局又呈现港市一体、江市相连的特色。

注 释：

①四渎：即江、河、淮、济，即长江、黄河、淮河、济水。江渎宫内供奉的是江神广源王屈原，为“四渎之首”

【参考文献】：

-
- [1] (日) 森田明. 清代水利与区域社会[M]. 山东: 画报出版社, 2002 年.
- [2] (清) 章学诚. 章氏遗书[M]章二十四•湖北通志检存稿•食货考.
- [3] (光绪) 荆州府志[M]地理志•乡镇卷四.
- [4] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•沙市.
- [5] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•建置第五.
- [6] 鲁西奇. 城墙内外—古代汉水流域城市的形态与空间结构[M]. (北京) 中华书局, 2011 年.
- [7] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•物产第三.
- [8] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•建置第五. [M]. 陈士坝. 沙市竹枝词.
- [9] (清) 清代史料笔记丛刊[M]. 刘献廷. 广阳杂记. 卷 4. (北京) 中华书局, 1957 年.
- [10] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•建置第五.
- [11] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•沙市.
- [12] (光绪) 续修江陵县志. 卷三•方輿志 山川.
- [13] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•沙市.
- [14] (光绪) 续修江陵县志[M]. 卷三•方輿 山川.
- [15] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•沙市.
- [16] (光绪) 续修江陵县志[M]. 卷三•方輿 山川.
- [17] (光绪) 续修江陵县志[M]. 卷三•方輿 山川.
- [18] (光绪) 续修江陵县志[M]. 卷五•建置.
- [19] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•建置第五. 严青《道光十八年重修江渎宫记》.
- [20] 蒋方. 人蜀记校注[M]. 湖北人民出版社, 2005 年.
- [21] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•建置第五. 严青《道光十八年重修江渎宫记》.
- [22] (清末) 王百川. 沙市志略[M]•建置第五. 严青《道光十八年重修江渎宫记》.

[23]（光绪）荆州府志[M]地理志•堤防.

[24]（清末）王百川.沙市志略[M].山水.

[25]（光绪）荆州府志[M].卷十五.关税.

[26]（光绪）荆州府志[M].卷十.建置志三•税局.

[27]（光绪）续修江陵县志[M].卷五.建置•官廨.