

论巴蜀文学家的地理分布特点及其与交通的关系^{*1}

张建锋¹ 杨倩²²

(1. 成都大学文学与新闻传播学院, 四川成都 610106; 2. 成都大学图书馆, 四川成都 610106)

摘要: 以文学地理学的视野考察巴蜀文学家的地理分布状况, 并与全国其他地区进行比较分析, 通过论述各个时代巴蜀文学家的地理分布特点, 探讨巴蜀交通与巴蜀文学家成长及巴蜀文学繁荣的关系, 进而阐明文学的发生、发展、繁荣、衰落与交通之间的规律。

关键词: 巴蜀; 文学家; 地理分布; 交通

中图分类号: K901. 6

文献标志码: A

文章编号: 1004 — 342(2017)06 — 52 — 08

文学家的成长与文学的繁荣, 是与地理、历史、文化、经济、教育、社会、政治等多种因素分不开的。文学地理学研究文学与地理环境的关系, 即研究“文学要素(包括文学家、文学作品和文学读者)的地理分布、组合与变迁, 文学要素及其整体形态的地域特性与地域差异, 文学与地理环境的相互关系”^[1]。曾大兴^[2]、胡阿祥^[3]、梅新林^[4]、刘跃进^[5]等都有开创性、突破性的研究成果, 在论述文学家地理分布、文学地域性、地域性作家群体等方面颇有真知灼见。

我们借用分布地理研究方法来研究文学家的地理分布。“分布地理研究是历史文化地理研究中经常使用的一种方法, 用来研究某种类型的人、事、物的地理分布, 通过地理分布的分析, 去发现事物背后某些带有本质性或者规律性的东西。分布地理也是一种定量分析, 但它又与纯粹的定量分析有所不同, 定量分析重在以数字说明问题, 而分布地理则将数字与地理结合起来, 通过地理分布上的数量、范围以及结构、关系等不同角度不同层面的分析, 去研究文化地理问题。”^[6]我们选取巴蜀文学家为研究对象, 探讨其地理分布特点及其与交通的关系。

谭正璧编《中国文学家大辞典》收录上起李耳以迄近代的文学家共 6 800 人。^[7]曾大兴^[8]、梅新林^[9]以此为据, 辅以其他文献, 考察中国历代文学家的地理分布情况。据他们统计, 历代巴蜀(包括今四川省、重庆市, 后面所指相同, 不再注明)文学家总计有 150 人, 排名全国第 12 位。^[10]我们据此细化统计巴蜀各地文学家的数量及分布情况, 并与全国其他地区进行比较, 再延伸到现代, 通过古代与现代的对比, 探讨巴蜀交通与巴蜀文学家成长及巴蜀文学繁荣的关系, 进而阐明文学的发生、发展、繁荣、衰落与交通之间的规律。

一、汉唐时代沿蜀道交通线带状分布

¹ * 基金项目: 国家社科基金西部项目“巴蜀交通与巴蜀文学的关系研究”(项目编号: 11XZW051)。

²² 收稿日期: 2017 — 06 — 02

作者简介: 张建锋(1965 —), 男, 成都大学文学与新闻传播学院教授, 硕士生导师;

杨倩(1965 —), 女, 成都大学图书馆讲师。

巴蜀地处西南，位于长江上游，四面高山环绕，是典型的盆地。盆底成都为冲积平原，往四周渐次升高，多为丘陵山地，直至高山峡谷。这样的地形地貌决定了巴蜀交通的开辟需要利用天然的山谷、河谷及河流。汉唐时代，长安是京城，北方是全国政治、经济、文化中心，连接长安与成都的蜀道交通线被开辟出来，沿线率先得到发展。秦汉时期，“栈道千里，无所不通”，“栈道千里，通于蜀汉”。以成都为中心的平原地区得“地利”，经济、文化率先发展起来，孕育出蜀中第一代全国知名文学家司马相如、扬雄、王褒。西汉，益州刺史部有文学家4人，其中：蜀郡3人（成都2人、临邛1人），犍为郡1人（资中1人）。益州刺史部在全国14个刺史部中与扬州刺史部都是4人，并列全国第6。蜀郡在全国103个郡国中与楚国的扶风郡、颍川郡、临淮郡都有3人，并列全国第5。按省份归属统计，巴蜀为4人，排名全国第6。东汉，益州刺史部有文学家4人，其中：广汉郡2人（雒县1人、新都1人），犍为郡1人（武阳1人），汉中郡1人（南郑1人）。益州刺史部在全国13个刺史部中排名第9。按省份归属统计，巴蜀为3人，排名全国第10。南郑（今汉中）、雒县（今广汉）、新都（今新都）处在巴蜀交通北线上，临邛（今邛崃）、武阳（今彭山）处在巴蜀交通南线上，而成都是南北交通线上的枢纽，自然文学家更多，文学更繁荣。很明显，秦汉巴蜀文学家沿蜀道交通线分布。

三国时期，蜀道一线战争笼罩，交通、交流止步汉中。诸葛亮六出祁山，意图挺进中原，结果“出师未捷身先死”。三国鼎立，文治武功蜀不如吴魏，东晋十六国、南北朝至隋朝，地方割据，交通、交流不畅，经济文化发展受阻，巴蜀只有4人以文学家身份被著录。西晋益州有文学家2人，其中犍为郡2人（武阳2人）；梁州有文学家2人，其中巴西郡2人（西充1人、安汉1人）。益州、梁州并列全国第11。按省份归属统计，巴蜀为4人，与浙江并列排名全国第8。武阳（今彭山）在巴蜀交通南线上，西充（今西充）、安汉（今南充）在北线上，是蜀道经阆中到成都的路线。

唐代，“安史之乱”之前与之后的行政区划变化较大，梅新林在《中国古代文学地理形态与演变》中分别论列：“安史之乱”之前，剑南道5人，其中梓州2人（射洪2人）、益州1人（成都1人）、绵州1人（昌明1人）、蜀1人（具体籍贯不详）。山南西道1人，其中阆州1人（新政1人）。按省份归属统计，巴蜀为6人，排名全国第10。“安史之乱”之后，剑南西川节度使11人，其中成都府（益州）3人（成都3人），邛州1人（临邛1人），蜀7人（具体籍贯不详）。剑南东川节度使2人，其中梓州1人（具体籍贯不详），眉州1人（丹棱1人）。按省份归属统计，巴蜀为13人，排名全国第9。比较两个时段，前后变化明显，后段净增加7人，是前段的两倍多。邛州、眉州在巴蜀交通南线上，阆州（新政）、绵州（昌明）、梓州（射洪）、益州（蜀、成都）仍然在蜀道线上。唐玄宗、唐僖宗两位皇帝都曾经由蜀道避难入蜀，成都成为“南京”，类似陪都。唐玄宗避的是“安史之乱”，之后蜀中文学家数量大增，是与蜀道的交通地位变化、蜀中的政治地位上升相关的。蜀道连接长安与成都，长安不仅是京城，还是国际大都会，人们往来蜀道频繁，将盛唐文化带到蜀地，出现“自古文人例到蜀”的现象。五代十国时期，全国文学重心一个在西蜀（成都）一个在南唐（杭州）。但蜀籍文学家只梓州1人（具体籍贯不详），蜀2人（具体籍贯不详）。西蜀聚集的大都是“入蜀”文人，文学家荟萃，文学一时繁荣。前蜀、后蜀时，西蜀乃安定、富庶之地，唐代衣冠之族多避乱在蜀。他们于蜀中进行着中原文化与巴蜀文化的交流沟通，经过一段时间的碰撞、融合之后，新的文学生命“花间词”应运而生。总之，汉唐时代，巴蜀文学家沿蜀道交通线密集分布。

在全国的交通大格局中，区域交通节点往往是文学家密集区。据戴伟华对唐五代文士籍贯的统计，巴蜀文士数量为38人，位居全国第8，排在陕西、河南、江苏、山西、河北、浙江、山东之后。^[11]据莫立民统计，《全唐诗》所录48900余首诗，作者2200余人，其中740多位诗人的籍贯或出生地有明确记载。巴蜀诗人数量为29人，位居全国第7，排在河北、河南、江苏、陕西、山西、浙江之后。^[12]而唐五代巴蜀文士以成都、梓州（今绵阳三台）为最多，是文学家密集地。成都有苻载、石恪、刘湾、王处厚、雍陶、景涣、唐求、李余、仲子陵、尹鄂、文谷、韦表微、苑咸等13人；梓州有李义府、陈子昂、赵蕤、冯戡、李萼、马逢、严震、柳棠、于观文、李等10人。两地文士远远多于巴蜀其他地方。梓州在唐五代出现众多文士，是与涪江的水运交通和梓州的文化积淀分不开的。唐代的梓州与成都齐名，为蜀地第二大城市。严耕望《唐代交通图考》说：“涪江水运甚盛，盖自绵至合、渝多取水路而行也。”^[13]从梓州走水路顺流而下，经遂州（今遂宁）、合州（今合川），至渝州（今重庆）入长江，东到楚地，再北进中原，是当时出蜀的一条便利路线。杜甫《奉使崔都水翁下峡》：“无数涪江筏，鸣桡总发时。……白狗黄牛峡，朝云暮雨祠。所过频问讯，到日自题诗。”此诗是杜甫在梓州送友人出峡时写的，反映出涪江中下游水运之兴盛，一帆东下出三峡。李义府、陈子昂、赵蕤和李白4人都生活在射江、涪江、内江水（中江）三水汇流之地。李义府居家梓州永泰，为入

蜀移民；陈子昂是梓州射洪人；赵襄是梓州盐亭人，又隐居于梓州县长平山。永泰、盐亭在射江上游，盐亭处于梓潼水与盐亭溪水交汇处；射洪、县在涪江中游，县处于涪江与内江水（中江）交汇处。李白是绵州昌明人，昌明在涪江上游，李白年少时曾顺江而下至县赵襄隐居地问学。陈子昂出蜀写有《初入峡苦风寄故乡亲友》、《江上暂别萧四刘三旋欣接遇》、《白帝城怀古》、《度荆门望楚》、《晚次乐乡县》、《岷山怀古》、《于长史山池三日曲水宴》等作品，可见陈子昂出蜀的路线是从梓州射洪沿涪江南下，入长江，过奉节白帝城出三峡，度荆门次乐乡，经襄阳岷山，北上长安。直至民国时期，这条水路还是人们出川的选择之一。郭沫若留学日本，因岷江下行宜宾受阻，他改走成都，由小东路走龙泉驿经简阳、乐至到遂宁，沿涪江水路到重庆再入长江东下。抗战时期沙汀由安县至重庆，走的也是这条水路。

二、交通格局变动与文学家分布

位移秦汉隋唐各代，以长安为中心，植根河渭江汉上游，形成中国的“西部时代”^[14]。陆路蜀道是全国交通节点，成为长安与成都之间的重要通道，联结关陇、中原和巴蜀，起着沟通北方丝绸之路和南方丝绸之路的作用。沿蜀道而下至成都，进而向南可达南亚，向东可至沿海，其政治、军事、经济、文化意义巨大。成都在“安史之乱”前后再次走向经济、文化的繁荣，形成“扬一益二”的局面，在全国的地位猛然提升。成都与中原的交往日益频繁，陆路蜀道与岷江、沱江、嘉陵江、长江水路交通并行发展，超过之前的时代。以成都平原为核心区域，开始聚集数量众多的文士，一举跃入全国前列，并产生巨大影响。宋朝建立之后，国都东移、南迁，陆路蜀道的政治地位有所下降，而军事、经济、文化地位有所上升。随着全国政治中心的东移、南迁，交通格局发生了重要变化。北上南下的陆路蜀道让位于长江及其支流的水运交通，过去以南北向为主的交通线转变为以东西向为主的交通线。长江、嘉陵江、沱江、岷江水路交通成为全国重要的交通节点。嘉陵江和长江交汇处的恭州（今重庆），是两宋时全国的交通枢纽。南宋西北抗金大军屯集于川陕边界，嘉陵江成为运输军需的主要通道，而且当时战马实行水运，自利州（今广元）和兴元（今汉中）而来的战马必经恭州，恭州的港口地位大为提升。沱江与长江交汇处的泸州，在宋代成为年征收商税 10 万贯以上的全国 26 个大商业城市之一，在巴蜀与成都、重庆形成鼎立之势。岷江、青衣江、大渡河三江交汇处的嘉州（今乐山），两宋时是川西纲运的集散地，成为长江航运中川西地区的枢纽，“川益诸州金帛及租、市之布，自剑门列传置，分辇负担至嘉州，水运达荆南……定岁运六十六万，分为十纲。”^[15]在这样的大背景下，巴蜀得长江及其支流之“地利”，具有便利的水运交通线。从晚唐五代至南宋，巴蜀“文学之士，彬彬辈出”，尤以两宋时代最为突出，沿江顺河地区文学繁荣。

北宋、辽时期，成都府路 24 人，其中：成都府 11 人（华阳 9 人、成都 2 人），眉州 8 人（眉山 6 人、丹棱 1 人、仁寿 1 人），永康军 1 人（青城 1 人），汉州 1 人（绵竹 1 人），简州 1 人（阳安 1 人），蜀州 1 人（新津 1 人），陵井监 1 人（贵平 1 人）。梓州路 6 人，其中：普州 1 人（安岳 1 人），果州 1 人（西充 1 人），梓州 3 人（铜山 3 人），遂州 1 人（具体籍贯不详）。利州路 3 人，其中：阆州 2 人（阆中 2 人），剑州 1 人（梓 1 人）。按省份归属统计，巴蜀内的三路合计为 33 人，与福建并列全国第 6。成都府路在全国路一级行政区域中排名第 6，成都府在州一级行政区域中排名第 5，眉州在州一级行政区域中排名第 11，表明巴蜀文学家此时最盛，文学繁荣。南宋、金时期，成都府路 30 人，其中：眉州 7 人（眉山 4 人、丹棱 1 人、彭山 1 人、青神 1 人），隆州（仙井监）8 人（仁寿 4 人、井研 2 人、具体籍贯不详 2 人），成都府 3 人（成都 1 人、华阳 1 人、新繁 1 人），汉州 3 人（绵竹 2 人、德阳 1 人），崇庆府 2 人（晋原 1 人，具体籍贯不详 1 人），简州 2 人（阳安 1 人，具体籍贯不详 1 人），邛州 2 人（浦江 2 人），绵州 1 人（具体籍贯不详），永康军 1 人（青城 1 人），嘉定府（嘉州）1 人（洪雅 1 人）。潼川府路 11 人，其中：潼川府 3 人（具体籍贯不详），合州 2 人（巴州 1 人、具体籍贯不详 1 人），资州 2 人（资阳 1 人、具体籍贯不详 1 人），广安军 1 人（广安 1 人），遂宁府 1 人（遂宁 1 人），叙州 1 人（宣化 1 人），普州 1 人（具体籍贯不详）。利州东路 4 人，其中：利州 2 人（具体籍贯不详），洋州 1 人（具体籍贯不详），金州 1 人（西成 1 人）。夔州路 1 人，其中重庆府 1 人（璧山 1 人）。利州西路 1 人，其中兴州 1 人（具体籍贯不详）。按省份归属统计，巴蜀内的五路合计为 44 人，排名全国第 6。成都府路、潼川府路在全国路一级行政区域中分别排名第 6、第 7，表明巴蜀文学家此时稳步增长，文学保持繁荣态势。

据王祥对北宋诗人地理分布的研究，宋太祖、太宗、真宗时期（960~1022），四川诗人数量位居全国第 8，排在河南、福建、浙江、江西、山东、河北、江苏之后；宋仁宗时期（1023~1063），四川诗人数量升至全国第 6，排在福建、浙江、江苏、河南、江西之后；宋英宗、神宗、哲宗时期（1064~1100），四川诗人数量稳居全国第 6，排在福建、浙江、江苏、江西、河南之后；

宋徽宗、钦宗时期（1101~1126），四川诗人数量升至全国第5，排在浙江、福建、江西、江苏之后。[16]据王兆鹏、刘学对北宋、南宋词人的统计，有姓氏的宋词作者为1421人（不包括小说戏曲中人物），有籍贯可考的为880人。“宋词作者地域分布的密集区是在南方的浙江（含上海）、江西、福建、江苏、四川、安徽和北方的河南、山东八省。这南北八省的词作者共有813人，占作者总人数的92.4%；其词作量为16774首，占作品总量的93.5%。”^[17]四川词人总数为57人，排名全国第6，排在浙江、江西、福建、江苏、河南之后。也就是说，如果扩大统计范围，巴蜀文人数量同样名列前茅，表明文学繁荣。对比北宋、南宋的情况，我们看到，除了沿交通线带状分布的特点外，出现了新的分布情况。巴蜀交通的东线开始有文学家分布，比如合州、广安、壁山有文学家著录。这个变化是由于南宋移都临安（杭州），依赖南方，长江成为国家东西间的交通大动脉，内河航运得到发展。巴蜀境内的岷江、沱江、嘉陵江、涪江、渠江、乌江成为重要的交通路线，沿线文学家也增长起来。与唐代相比，由于交通格局的变化，北宋、南宋巴蜀文学家的分布点位发生移动，沿长江及其支流的区域文学家数量明显开始增多，呈散点分布，向河流聚合。元代，酷烈的战争后，巴蜀之地元气大伤，各方面的发展受到极大的影响。四川行省文学家只有6人，在全国行省一级行政区域中排名第7，按省份归属统计，巴蜀排名全国第13，下降了7名。这6人中，嘉定2人（眉州2人），潼川府2人（绵州1人、遂宁1人），成都路1人（灌州1人），重庆路1人（泸州1人）。灌州、眉州在岷江流域，绵州、遂宁在涪江流域，泸州在沱江、长江的交汇处。元代巴蜀文学家虽少，却分布在川西、川东、川南三个方位，呈散点分布，但都向河流聚合，表明水运交通持续发挥着助推器的作用。

明代，四川省12人，其中：成都府3人（新都2人、内江1人），叙州府2人（富顺2人），重庆府2人（铜梁1人、合州1人），顺庆府2人（南充2人），潼州1人（遂宁1人），泸州1人（具体籍贯不详），籍贯不详1人。明代四川省在全国省一级行政区域中排名下滑至第12名，按省份归属统计，巴蜀排名继续下滑，降至全国第15名。清代，四川省21人，其中：保宁府4人（通江3人、巴州1人），眉州直隶州4人（丹棱3人、青神1人），绵州直隶州4人（绵竹1人、具体籍贯不详3人），成都府2人（成都1人、新繁1人），绥定府1人（达县1人），忠州直隶州1人（垫江1人），叙州直隶州1人（富顺1人），资州直隶州1人（井研1人），潼川府1人（遂宁1人），重庆府1人（定远1人），籍贯不详1人。清代四川省在全国省一级行政区域中排名下滑至第13名，按省份归属统计，巴蜀排名停留在全国第15。明清两代分布的特点还是点位分散，向河流聚合。川东的铜梁、合州、垫江、定远四地出现文学家，初步显示出点位沿长江向东扩展的趋势。

三、新式交通发展带来分布变化

道光二十年（1840年）第一次鸦片战争爆发，中国的现代化历程起步。轮船、汽车、火车、飞机等现代交通工具的出现，公路、铁路、港口、机场等现代交通设施的建设，改变了既往的交通路线，引起交通格局的改变，带来城镇的兴衰变迁，经济、文化、教育、政治等各方面都发生着相应改变，这些都直接影响到巴蜀文学家的地理分布和文学繁荣。可以这样说，新式交通的发展重新“布点”文学家密集区。

笔者依据《四川近现代人物》、《四川近现代人物续编》、《四川近现代人物传》（一、二、三、四、五、六）统计，成都为41人，重庆为37人，乐山为12人，自贡为11人，内江、泸州均为9人，资阳为8人，南充为7人，宜宾为6人，绵阳、达州均为4人，眉山、德阳、广安、雅安均为3人，遂宁、巴中、广元、阿坝均为1人。从这份不算完全的统计来看，进入近现代，巴蜀文学家的分布发生了比较大的变化，除成都、资阳、南充保持了相对稳定的数量外，过去领先的眉山、德阳、绵阳、遂宁均大幅度下降，眉山、德阳尤为突出，由前三甲落入倒数行列，而从前落后的重庆、乐山、自贡、内江、泸州、宜宾则有大幅度上升，重庆、乐山尤为突出，进入前三甲，重庆更是与成都平起平坐。这样的分布变化是与新式交通的发展状况保持一致的。

近代以来，重庆、宜宾、乐山、自贡、泸州、内江、资中、南充等地，具备发展现代水运交通的条件，从而带动了地方经济、文化的发展。重庆是嘉陵江与长江的汇合处，乐山是岷江、青衣江、大渡河三江汇合处，泸州是沱江与长江的汇合处，宜宾是岷江与长江的汇合处，南充处于嘉陵江流域，内江、自贡、资中处于沱江流域。这些地方现代水运交通发展迅速。光绪十七年（1891年）重庆开埠，巴蜀与长江下游各地的物资交流快速增长，岷江、沱江、嘉陵江流域的盐糖山货、农副产品，来自下游各地的工业品和“洋货”，经由宜宾、泸州、重庆转运。光绪二十七年（1901年）泸州设立四川盐运总局，总理五通桥盐

和自流井盐的发运、中转事务，其政治、经济地位日益提高。由于现代交通工具轮船的输入，长江水运交通得以快速发展，不仅促进了沿江顺河地方经济的发展，而且对这个地区人们的思想观念、社会风气、风俗习惯都产生重要影响。沿江顺河地方往往最先接触新的事物、思想和文化，比较开放，自然涌现出各种人才。李人、巴金、吴虞、艾芜、周太玄、王光祈、李一氓、胡兰畦、戈壁舟、羊路由、叶伯和、曾孝谷、廖平、郭沫若、陈敬容、曹葆华、章泯、贺昌群、李亚群、金满成、刘涟清等生长在岷江蛛网般的水系怀抱里。康白情、罗淑、林如稷、陈炜谟、陈铨、覃子豪、范长江、邵子南、王余杞、罗念生、王朝闻、凌子风、李宗吾、雷铁崖、吴玉章、陈毅、谢无量、张大千、孙瑜、陈戈、曾琦、戴季陶、刘师亮等生长在沱江流域，吴芳吉、何其芳、方敬、杨吉甫、甘永柏、马识途、李伯钊、罗广斌、陈翔鹤、刘盛亚、巴波、杨沧白、刘孟伉、李寿民、萧蔓若、任鸿隽、向楚、李惺、李明璋、沈起予、张森楷、赵循伯、钟云舫、钟惦等生长在川江边上，沙汀长在安县涪江支流安昌河边，阳翰笙长在宜宾高县长江支流南河边……他们出生在江边河岸，在水边成长，长大后又是江水把他们送到更远的地方。现代水运交通催生了新一代文学家成长，改变了既有的文学家密集格局。民谚有云：“富顺才子内江官。”谚语中的富顺即今自贡市所辖之地。自贡因盐业而生，因盐业而盛。乾隆十七年（1752年）竣工的西秦会馆，其《西秦会馆关圣帝庙碑记》云：“尔乃南北风同，雨会髻，三秦客友，运榷黔滇，运樯万艘，出没于穷，窳之内，福海安流，默助之庥，实惟神佑。”陕西客商于自贡从事盐业生产与运输，达到相当大的规模，已是“运榷黔滇，运樯万艘，出没于穷，窳之内”的兴盛局面。1840年以后，“川盐济楚”极大地推动了自贡盐业的发展，同时带来了水运交通的发展，新时代的“富顺才子”登上历史舞台。“川盐分行”之后，自贡盐业蓬勃发展，形成新的产业链，带来经济的繁荣和文化的兴盛。“川盐济楚”以水运为主，“楚岸”市场的扩大促进了川江及其支流航运的发展。“清乾隆年间每年运楚川盐仅1200引左右，到咸丰三年以后，增至每年1万多引，上升近十倍。担负济楚的盐船多时竟达千只。”^[18]清朝食盐运输实行的是“引岸”制度，由户部核发“引票”。由水路运输的盐称为“水引盐”，每引50包，每包150斤，1引计盐7500斤，1万引即为7500万斤。据张学君、冉光荣《明清四川井盐史稿》，楚岸月销川盐为720万斤，年销额为8640万斤，这还不包括私盐在内。^[19]当时航行于宜渝段的木船，载量最大为1600担，约合95吨，载量最小为200担，约合10吨。^[20]而专门运盐的广船（旧时两湖统名湖广，凡四川至两湖之船为下广，称为广船）载量约合90吨，略小于最大木船。照此算来，运输济楚川盐每月需最大木船或广船近40艘，需最小木船360艘。这只是就航行于长江宜渝段的船只而言的，如果是长江支流，船只载重量还要小一些，需要的船只会有所增加。“按当时计口授盐划分的销区，运销省内的即有16个销岸，遍布全川城乡，十之八九走水运。运销省外的计有销贵州73县，称黔边边岸，经乌江、綦江、赤水河、永宁河等运入。运销云南的有10县，称滇边边岸，经金沙江、横江、关河、南广河等运入。运销湖北、湖南的共有32县，称楚计岸和济楚岸，由沱江、岷江汇集重庆换大船经长江直运。另外还有少量川盐由嘉陵江、渠江、白龙江等河流运至陕西和甘肃邻近四川的县分。”^[21]盐运带来航运的发达，促进航运交通工具的变革。“济楚的川盐水运在富荣盐场均以小船装载，一律运抵关外，再交井河槽船运至邓关，再到邓关改换长船，经沱江至泸州运至重庆卸载，到重庆后装广船直接运抵湖北宜昌。”^[22]从自流井到重庆一段的盐运，由木船运输；从重庆到宜昌一段的盐运，先是木船运输，后有轮船运输，最终现代化的轮船运输取代了传统木船运输。伴随轮船而来的还有新的事物、思想和文化，沿江顺河的城镇经济、教育、文化得以迅速发展，孕育出各方面的人才。凡产盐区，近现代都是人才辈出，文人、作家数量大幅度增长。“四川各盐场由水路运销的水引盐达11166引，运盐8375万斤。由水路运出的计岸水引盐的产盐州县有：富顺、荣县、犍为、嘉定、射洪、潼川、南部、大宁、云阳、蓬溪、乐至、资州、井研等。”^[23]而近现代文学家中富顺、荣县有宋育仁、刘光第、赵熙、陈铨、李宗吾、雷铁崖、王余杞、孙瑜、吴玉章、陈戈等人，井研、嘉定、犍为有廖平、陈孔伯、龚煦春、郭沫若、陈敬容、曹葆华、刘涟清、李亚群等人，射洪、蓬溪、潼川有钟体志、刘光谟等人，乐至、资州有谢无量、陈毅、邵子南等人。可见四川的盐产区及水运线是文人、作家的密集地。

自贡当地有俗话说：“不姓王，不姓李，老子就是不怕你。”“王”、“李”指的是清代自流井盐商四大家族中的“王三畏堂”和“李四友堂”，这两大家族都出了著名作家。“王三畏堂”的后人王余杞创作了长篇小说《自流井》，以一代盐商家族的兴衰败亡反映了富荣盐场的变迁，成为民国自流井的社会生活史、盐业生产史和社会风俗史。“李四友堂”的后人李锐创作了《旧址》、《银城故事》，以盐都自贡及盐商家族为生活原型，虚构了产盐如银的城市银城和盐业大族九思堂李氏，反映了民国时期的历史风云，既是盐商家族史又是盐业时代史。四川才女罗淑是在简阳盐区、沱江盐运线上的海井湾成长的。海井湾距离简阳县城二十来里，地处沱江上游西岸，面临沱江背靠丘陵，是个方圆不过数里的山坳。自从清嘉庆年间在这里发现了盐，吃“咸水饭”的人就逐渐增多了。罗家迁到老马湾时，已是井杆林立，大大小小的有十来家灶户，百多口盐井。临江有个运盐的船码头，每到开仓放盐的时候，码头上人头攒动，岸边挤满运盐的船只。罗淑的成长与后来的创作都与四川盐场密不可分。李健吾评罗淑说：

“特别是那些关于盐场的断片小说，把一个我从来不曾结识的世界展给我看，似乎还没有第二个作家注意这个偏僻角落……”^[24]正是盐业、盐运交通的发展，孕育了一批巴蜀文学家。

四、结论

与全国其他地区相比较，巴蜀在西汉、两宋、近现代文学家数量居于前列，文学繁荣。这三个时期，巴蜀与全国政治、经济、文化中心保持着畅通的交流，交通畅达，成都甚至跻身于全国大都市的行列。汉代成都为全国“五都”之一，唐宋有“扬一益二”之称，近现代“川盐济楚”，抗战时期重庆为陪都，巴蜀是大后方。这些政治、经济、文化、军事、地理等因素的“合力”，孕育出数量众多的巴蜀文学家，甚至茁壮成长为全国一流的文学家。秦汉、三国、西晋、隋唐时期，中国的政治、经济、文化中心是在黄河流域，东晋南北朝、宋辽金、元、明、清时期，中国的政治、经济、文化中心移向长江流域。巴蜀与全国中心之间的交通线成为文学家分布的主要区域。陆路蜀道、水路长江构成的交通网络是文学家的密集区域，其中的交通节点是聚集中心。古代巴蜀文学家集中分布在成都、眉山、德阳、绵阳四地，即通常所说的川西是巴蜀文学最为繁荣的区域。就数量而言，成都为总量三分之一弱，眉山为五分之一强，两地合计为二分之一强，加上德阳、绵阳，川西为三分之二强。而川东、川北、川南三地不足三分之一。近现代交通的发展带来交通格局的变化，以至引起地方政治、经济、文化中心的变迁，巴蜀文学家的分布点位也随之变动。近现代，除成都保持着相对稳定的数量和文学繁荣之势外，古代领先的眉山、德阳、绵阳、遂宁等停滞不前甚至大幅度下降，眉山、德阳分别由第二、第三名跌入倒数行列，而古代落后的重庆、乐山分别进入第二、第三名，重庆与成都形成现代巴蜀的“文学双城”，自贡、内江、泸州、宜宾有大幅度上升。这样的分布变化是与近现代航运交通的发展状况保持一致的。曾大兴认为，中国文学家的分布重心的形成与环境关系极大，京畿之地、富庶之区、文明之邦、开放之域往往是文学家的分布重心。^[25]成都自古以来文学家的数量高居第一，始终文学繁荣，是与成都的政治地位、经济发展、文化积淀和交通状况等密切相关的。一句话，巴蜀交通与政治、经济、文化等因素一起决定了巴蜀文学家的地理分布特点。

参考文献：

- [1] 曾大兴. 建设与文学史学科双峰并峙的文学地理学科——文学地理学的昨天、今天和明天[J]. 江西社会科学, 2012 (1): 7-8.
- [2] 曾大兴. 中国历代文学家之地理分布[M]. 武汉: 湖北教育出版社, 1995.
- [3] 胡阿祥. 魏晋本土文学地理研究[M]. 南京: 南京大学出版社, 2001.
- [4] 梅新林. 中国古代文学地理形态与演变[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2006.
- [5] 刘跃进. 秦汉文学地理与文人分布[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2012.
- [6] 王祥. 北宋诗人的地理分布及其文学史意义分析[J]. 文学遗产, 2006 (6): 52.
- [7] 谭正璧. 中国文学家大辞典[M]. 上海: 上海书店, 1981.
- [8] 曾大兴. 中国历代文学家之地理分布[M]. 武汉: 湖北教育出版社, 1995.
- [9] 梅新林. 中国古代文学地理形态与演变[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2006.
- [10] 曾大兴. 中国历代文学家的地理分布——兼谈文学的地域性[J]. 学术月刊, 2003 (9).

-
- [11]戴伟华.地域文化与唐代诗歌[M].北京:中华书局,2006.
- [12]莫立民.唐代文学人才的地理分布及成因[J].中州学刊,2006(5).
- [13]严耕望.唐代交通图考[M].上海:上海古籍出版社,2007:1177.
- [14]梁中效.秦文化与西部时代[J].西南师范大学学报,2002(5).
- [15]脱脱,等.宋史卷一七五食货上三[M].北京:中华书局,1985:4252.
- [16]王祥.北宋诗人的地理分布及其文学史意义分析[J].文学遗产,2006(6):54.
- [17]王兆鹏,刘学.宋词作者的统计分析[J].文艺研究,2003(6):54.
- [18]王绍荃.四川内河航运史》(古、近代部分)[M].成都:四川人民出版社,1989:119.
- [19]张学君,冉光荣.明清四川井盐史稿[M].成都:四川人民出版社,1984:120.
- [20]邓少琴.川江航运史(四)[J].西南实业通讯,1942(2):19.
- [21]王绍荃.四川内河航运史(古、近代部分)[M].成都:四川人民出版社,1989:119.
- [22]谭刚.清末民初川江轮船运输的兴起与济楚川盐运输近代化[J].盐业史研究,2006(2):15.
- [23]王绍荃.四川内河航运史(古、近代部分)[M].成都:四川人民出版社,1989:104-105.
- [24]李健吾.记罗淑[C]//罗淑选集.成都:四川人民出版社,1980.
- [25]曾大兴.中国历代文学家的地理分布——兼谈文学的地域性[J].学术月刊,2003(9).