

古代汀江水运开发与闽西天后信仰探赜

陈曦[#], 邹远兴[#]

(暨南大学文学院, 广东 广州 510632)

摘要:汀江不仅是闽西对外联系的水运要道,亦是天后信仰自沿海传入的关键通路。历代对汀江水道的持续疏浚与治理,使汀江干流的通航能力不断提升,逐步构建起以南北向水运为核心的闽西对外交通格局。水运的开发推动了山区经济发展、加强了汀潮商贸联系,并促使区域经济格局发生嬗变。同时,这条水道也成为韩江下游天后信仰溯江传播的重要路径,生动见证沿海与内陆的文化交流。闽西的水运开发与信仰传播,既反映了古代山区交通发展的一般性规律,更彰显出水运对山区货流往来、商贸繁荣及文化传播的重要推动作用。

关键词:汀江水运; 对外交通; 闽西; 汀州府; 天后信仰

DOI: doi.org/10.70693/rwsk.v2i7.585

汀江,古称鄞江,是闽西第一大河,亦为古代粤闽赣商贸往来的黄金水道。“天下之水皆东,惟汀水独南。南,丁位也”^{[1]33}。汀江发源于福建省宁化县治平乡木马山北麓,因方位对应八卦中的丁位而得名,南流而下汇集濯田河、南山河、旧县河、黄潭河、永定河等支流,最终与梅江在大埔三河坝汇合后流入韩江,全长约323公里,流域面积1.18万平方公里左右。汀江穿行于闽西山区,河道曲折,险滩栉比。历代官府持续整治航道,逐步改善通航。在长期的发展进程中,汀江的水利开发与航道整治,有效打破了闽西封闭的山地经济格局。迨至明清时期,山峦环抱的闽西汀州府渐为闽粤赣交通网中的重要一环,将内陆山区与沿海平原联系起来,成为闽西天后信仰兴盛的重要原因,对当地社会经济文化的发展产生了深远影响。

学界前贤就相关问题展开过一定探讨。葛文清指出汀江航运的兴起和衰退反映了汀江流域经济的演进;^②黄挺、杜经国认为以韩江流域为中心的闽粤赣边区贸易中心发生了南移,并论述了韩江作为交通干线推动了明清时期韩江流域的发展,形成以潮梅汀为中心的经济区;^③刘正刚针对汀江流域明清至民国时期的商业贸易做了初步研究;^④黄露指出潮汀间的地缘关系,认为清中期以后潮汕成为闽粤赣区域的经济中心,对毗邻的汀州产生了巨大影响。^⑤不过,学界对古代汀江水运的开发历程及其对闽西天后信仰传播影响的关注仍付阙如。有鉴于此,本文拟在前贤研究成果的基础上,结合新见清人赖远盛《示我周行》等史料,探讨汀江水运的开发和区域对外交通格局,并兼论闽西天后信仰自沿海的传入,以期管窥古代山区交通开发与经济、文化发展的一般性规律。

一、汀江水运的开发

“历史好比演剧,地理就是舞台。如果找不到舞台,哪里看得到戏剧”^[2]。闽西“壤僻而多山”^[3]，“在山谷斗绝之地”，“南通交广，北达淮右，瓯闽粤壤”又“西邻赣、吉，南接潮、梅”，^[3]西倚武夷山脉与江西赣州府相隔，东靠博平岭山脉与闽东南相交，南借汀江与粤东潮州府相联系，北连闽北延平、邵武二府。按宋宝祐《临汀志》载：

作者简介:陈曦(2002—),女,硕士研究生,研究方向为中国近现代史;
邹远兴(2001—),男,硕士研究生,研究方向为历史地理学。

通讯作者:邹远兴
#共同一作

^② 参见葛文清:《汀江流域外向型客家经济演变初探》,《龙岩师专学报》1995年第2期。

^③ 参见黄挺、杜经国:《宋至清闽粤赣边的交通及其经济联系》,《汕头大学学报》1995年第2期;黄挺:《明清时期的韩江流域经济区》,《中国社会经济史研究》1999年第2期。

^④ 参见刘正刚:《汀江流域与韩江三角洲的经济发展》,《中国社会经济史研究》1995年第2期。

^⑤ 参见黄露:《清中期潮汕兴盛对汀州经济的影响》,《汕头大学学报(人文社会科学版)》2020年第1期。

崇岗复岭，深溪窈谷，由联脉于章贡，水趋赴于潮阳。千山腾陵余五百里，四水渊汇几数百折，然后环绕而流丁，于是山之斗绝者宽舒而端重，水之湍激者清洌而深沉。^[4]

“汀独在万山中，水四驰而下”^[3]。闽西山岭纵横，川水汇流的地理特点形塑了区域交通格局。山令人塞，水令人通。河流有舟船之利，即使一些激流险滩没有航运之利，但是河谷平地却自然成为交通的孔道，尤其是在山地和丘陵地带，移民往往是溯河或沿河而进。^[5]唐、宋时期，闽西这一古“蛮獠”聚居之地方有较多汉民开始迁入。唐开元二十四年（736），“开福、抚二州山洞，置汀州：长汀、龙岩、宁化”^[4]。汀州之名自唐始，其名由来则与前述汀江有关。此时，闽西虽仍被视为化外之地与贬谪之所，不过已然有汀州这一行政建置。可见，唐朝时汀州的经济与人口已然初具规模，政府因此设州县进行管辖。

两宋人口南迁，汀州府的早期开发也于此时有所起色。其时，闽西设汀州府，下辖“长汀（汀州府治）、宁化、清流、连城、上杭、武平”^[6]六县。北宋时，长汀、宁化、清流三县食福州盐。但由于“福盐溯流而至南剑，又自邵武溯流而上汀州，其般运甚难，故盐到汀州，不胜其淆杂，不胜其贵，所以汀人只便于食私盐”。而毗邻的潮州府沿海却盛产食盐，“又洁白，价又廉”。^[7]因此，受到利益驱动，州民多盗贩广盐，以至于从事私盐贩卖的现象尤其严重。因此，出于维系地方安定与确实的经济需要，南宋嘉定六年（1213），汀州知州赵崇模请改运潮盐。

食盐问题在闽西对外交通中起到了关键性的作用。盐政改制后，当地官员试图利用汀江水路的便利来运送北上的潮盐，于是分段整治疏浚了汀江的水路航道。赵崇模开辟了上杭至峰市之间航道，使潮盐由潮州起运，经韩江在峰市转汀江航运后送至上杭。其后的端平三年（1236），长汀县知事宋慈又再次疏通河道，开通了上杭县回龙滩段至长汀府城的航道，使潮盐得以直接驳运至长汀。^[8]可见，南宋时对汀江水道的初步整治，为汀江水运的发展奠定了基础。不过，迨至元代，汀州经济仍处于“山重复而险阻，水讯急而浅涩”^[1]的境况，经济尚欠发达。其交通道路的开辟和建设，也相对较迟。^[9]

明代对汀江航路的进一步整治是其航运兴盛的关键。入明以后，汀江中的一些险滩峻石依然对水运造成了一些不利影响。其时，汀州府治长汀县城，“一川远汇三溪水，千嶂深围四面城”^[3]，领县有八：“长汀、宁化、清流、归化、^①连城、上杭、武平、永定”^[11]。时人描述道，“礫滩隶长汀，龙滩隶上杭，长各三里许，杂然顽石，偃蹇波中，密列星状，错若星布，森若戟立，蹲若虎踞，乍隐乍见，或起或仆，有逻辑相辅而害舟之状”^[10]。嘉靖三十年（1551），汀州郡守陈洪范命人清除险滩。从此“士商往来，亦赖无恐”^[10]。陈洪范亦因“召工平滩之巖度，岸可纤者夷之，它滩亦稍疏泊，行者始多”^[13]的功绩被方志的纂修者列为名宦。可见，其时的汀州大员进一步完善了以水路为重点的道路建设，为汀江上下游人员物资的交流提供了极大的便利。

二、迨至清代的闽西对外交通

（一）以汀江为主的南北向水运干线

有清一代，汀州府处“闽山之西，与漳、赣、潮、梅接，三省通衢，通江西之赣州则瑞金、会昌、安远、石城；通粤东之潮州则程乡、大埔”^[13]。这一地位主要源自汀江带来的水运交通。这条南北向的汀江水路，不仅在汀州府内的交通中占有重要地位，而且在整个闽粤赣边区的交通网中亦发挥着重要作用。明人黄汴曾在《一统路程图记》中列有这段水路：

汀州府，下水九十里三洲驛，九十里蓝木驛，七十里上杭县，四十里大孤市，七十里峰头，过山廿里石上（属潮州），六十里大浦县，四十里三河驛，百里彦溪驛，七十里至潮州府。^[12]

在经过历朝开发，清代从汀州府南下广东潮州的主要路线，即为顺着汀江南下入韩江至潮州的汀江水路。反过来，这条水路亦是“潮人赴闽汀江浙必由之水道也”^[14]。这条汀江水路自济川桥，即今太平桥始，“顺流至三洲驛前一百里，自三洲顺流至蓝屋驛前又一百里，自蓝屋顺流至上杭县城外又一百里”^[15]，后顺流而下一直到潮州府治的海阳县。

清乾隆年间赖盛远的《示我周行》是其时重要的民间商人自编路程书，以水路细目的形式，翔实记录了汀江水道内的起讫地点、里程，以及交通条件等水路信息，成为如今探究清代汀江水运的重要史料。就《示我周行》

^① 按，归化县，即今明溪，明成化七年（1471）设；永定县，明成化十七年（1481）设。

所见（参见表1），汀江水道全程关卡、市集、驿站齐全。譬如上杭县南关，是汀江流域重要商贸关卡。南蚌渡有集，提供物资补给。蓝屋驿、三洲驿等则属于官方驿传系统，兼具官差与商旅功能。多处“有店”“人烟大”也说明沿线聚落成熟，商旅长期通行。

表1 《示我周行》所见清乾隆年间长汀至海阳水运路程表

路序	地点	里程	附注
1	太平桥	五里	属汀州府长汀县，上有石洞古迹可游，上汀船
2	朝斗岩	五里	有景致可玩
3	游龙渡	五里	有塘
4	横江头	十里	人烟大
5	蔡坊	五里	人烟大
6	河山	十里	大店
7	小大潭	十里	有塘
8	三洲驿	十里	人烟大
9	石壁铺	十里	—
10	水口	五里	有塘，人烟大
11	鲁潭	五里	人烟大
12	员当	五里	有塘
13	米筛角	五里	有塘
14	七里潭	五里	—
15	吴潭	五里	—
16	小蓝河口	五里	有塘
17	官畲	五里	有店
18	礫滩	五里	此滩至险，水小宜慎
19	羊牯驿	十里	有塘
20	回龙	十里	有塘，水大险
21	官庄	十里	—
22	蓝屋驿	十五里	—
23	锅峰头	十里	有塘，水大险
24	三潭头	十里	—
25	紫金山下	十里	—
26	涧头渡	十里	—
27	赤面石下	十里	有塘
28	大洲河山	十里	有塘
29	上杭县	五里	属汀州府南关，下货投税，换梭船
30	张滩坝	五里	—
31	狮子潭	十里	—
32	黄泥垄	五里	有塘，换安香船
33	白水际	五里	—
34	大姑滩	十里	有塘，水险
35	长峰头	十里	—
36	新峰滩	十里	有塘，下消偏小，大极险
37	南蚌渡	五里	有集，可泊舟
38	小姑滩	五里	—
39	大田溪口	十里	有塘
40	大池滩	十里	—
41	小池滩	十里	—
42	摺滩	二十里	有塘，水大极险
43	峰市	五里	属上杭县，起旱
44	半山小溪隘	五里	—
45	石口（上）	十里	属大埔县，上船
46	青山头	十里	—
47	长空滩	二十里	—
48	大埔县	三十里	属潮州府
49	安乐渡	三十里	—
50	三河坝	一百里	—
51	高陂	一百里	—

路序	地点	里程	附注
52	口惶	一百里	下船
53	凤城驿	—	属潮州府海阳县

资料来源：（清）赖盛远：《示我周行》卷二《广东潮州府由汀州府至江西省城合路》，清乾隆五十二年刻本，页54-55；卷二《广东潮州府大埔县至福建汀州府路程》，页71-72。说明：大埔县，原文作“大浦县”；海阳县，原文作“海四县”。

（二）闽西对外水运交通支线

除汀江水路以外，闽西区域内亦有在北的清溪水路与在南的石窟溪水路。首先，清溪水路，属闽江流域。清溪出“汀州宁化、清流、沙县之西，合流至南剑与东溪合”^[16]。汀州府宁化、清流、归化、连城四县，都可以由清溪去往闽北的邵武府、延平府，乃至顺流东下福州府。此这条由闽江顺河而下的路线是闽北内部交流的主要通路，唐宋期间便已通行。^[9]汀江流域沟通北部闽江流域需由汀州府城经馆前驿逆流北上后，经山间小路复抵沙溪，再顺流而下到宁化、清流，并继续联通至延平府、福州府方向。

其次，石窟溪水路，与汀江同属韩江流域。该河的通航缘于明万历十一年（1583）。其时，石窟河“中阻积石，郁为狂澜，外涌流沙，汇为激湍，以故舟楫不可渡也。故凡自潮溯流而上者，率以旬入邑界，未可至数十里，即舍舟而徒。商旅为之踌躇，车马为之蹉跎”^[17]。见往来商旅多有不便，平远署令廖汝柏便倡议整治河道，得到县令黄郁桂的支持。^[18]此后，石窟河上舟楫络绎，“行旅皆愿出于其途矣”^[17]，成为“江西于都、兴国、会昌、宁都、瑞金，福建武平等埠运道”^[18]。

另外，还有一些东西向山间孔道，成为闽西对外交通的重要补充。其一，东向漳州陆路。“自漳入汀者，东由龙岩，西由永定”^[3]。归化、连城两县亦有陆路东出至永安等地。其二，西向江西陆路。长汀西行“有溜崇山，路通瑞金，贡水出焉”^[13]。宁化亦有山间孔道过武夷山脉进入江西的石城。过武平上行，溯流石窟河转山路进入江西后，则有赣江上流之源头的羊角水，^[19]换船可下江西会昌县。

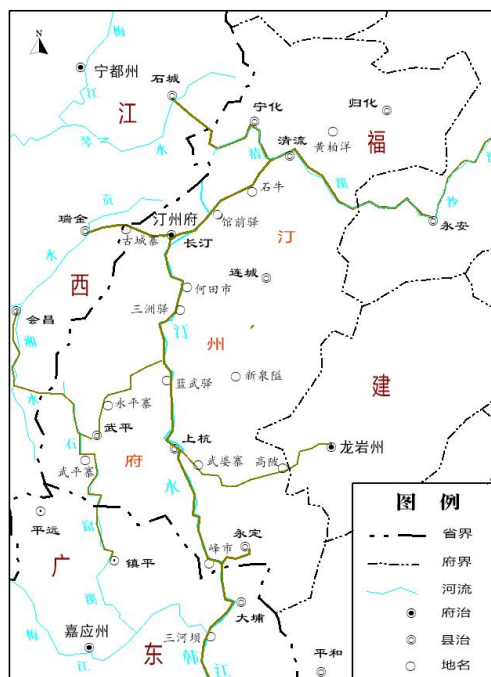


图 1 清代汀州府（闽西）主要对外交通路线示意图^①

三、汀江水运与闽西天后信仰的传播

汀江水运的开发与天后信仰的传播互为表里，成为闽西天后信仰兴盛的重要原因。唐宋时期，闽西北部因接受外来人口较多、交通相对发达而较为繁荣，南部则人口稀少、交通较为艰阻。^[20]然而，随着历代对汀江航运的持续开发，这一格局发生了根本性转变。明清时期，汀江流域商贸规模不断扩大，沿线墟市进入快速发展期，总量急剧增加，并最终形成了“南多北少”的分布格局。^[21]武平湘店店下、永定峰市等沿江商业市镇相继兴起。至清乾隆年间，长汀县已拥有二十坊、十七街及多处市墟，^[3]商贸繁荣可见一斑。上杭亦凭借其“襟三折之清漪”

^① 说明：据《中国历史地图集》第8册“清时期”（谭其骧主编，北京：中国地图出版社，1982年）清嘉庆二十五年（1820）“福建”图改绘。

^[3]的航运优势,经济得以快速发展。

尤其在清中后期,随着潮州府经济的持续发展,韩江航运日益繁忙。^[22]随着粤东潮汕经济崛起以及向上游地区辐射,促使汀州的经济重心逐渐向长汀、上杭等汀江沿岸地区转移。一时间,“客贩络绎,远商往来”^[7],形成了繁荣的过境贸易,呈现出“上河三千,下河八百”^[26]的盛况。赣州乃至中原的物产,经山间通道进入汀州,再由汀江运至潮州、广州;广东的货物则溯江而上,经长汀、上杭转运至赣州或福建其他地区,^[24]形成了连贯的跨区域运输线路。当此之时,永定烟商、上杭蓝靛商、四堡书商及各县纸商等本土商帮亦逐步形成。^[25]这些商帮以汀江水运为主轴、以潮汕为核心市场,经营范围延伸至东南沿海乃至东南亚地区,并在全国多地设立会馆。^[26]

紧密的经济往来,必然推动跨区域的文化交融。覆实而言,汀江水道并非全程畅通无阻,多段河道礁石密布、水流湍急,虽经多次整治,沿线仍旧险滩林立,需设塘避险。《示我周行》中多处标注“险”“大险”“极险”等。尤其值得注意的是,“磔滩”“新峰滩”“摺滩”等地被提示“水小宜慎”“水大极险”。这表明水位高低、季节变换等自然因素时常成为决定通行安全的关键变量。对此,赖盛远专门列有“每月行舡避风口期”(参见表2),并附注到“凡月内遇箕、毕、翼、轸西宿之日,主有风起;以上逐月起暴之日,如不在本日,即在前后二三日;值期宜慎不可忽也”。可见,当时人对汀江航运的开发已达到相对成熟的高度,已能总结出行船的日期规律以主动避险。这亦展现出,当时的汀江航运虽然在历代疏浚后,交通相对畅通,但是仍然具有一定的水运风险。船难事故应时有发生,使得民众祈求神明护佑的诉求愈发强烈。

天后(妈祖)信仰虽发源于南宋福建莆田,具有鲜明的海洋文化属性,却在内陆的汀州地区留下了深刻印记。闽西最早有关天后的文献记载见于宋《临汀志》。其载“三圣妃官在长汀县南富文坊。及潮州祖庙。灵惠惠助顺显卫英烈侯博极妃,昭贶协助灵应慧祐妃,昭惠协济灵顺惠助妃,嘉熙间创”。^[4]陆路行商并无祈求海神护航的现实需求,因此汀州天后文化的传入路径,应是依托水运之便,自下游粤东潮汕地区溯汀江而上,传入上游汀州地界。^[26]这种传播方式,既契合汀江航运的实际需求,也与当时南北向的商贸流向高度匹配。今汀州天后宫中,千里眼、顺风耳等配祀神像的陈设规制与潮汕地区高度相近,长汀境内留存的多座天后祠庙,其规制与建筑规模亦不逊色于沿海地区,充分印证了汀江作为交通纽带在连接沿海与内陆、促进文化传播中的重要作用。

今汀州天后宫宫门两侧楹联所书“天妃神力海不扬波稳渡慈航登彼岸,圣母恩德民皆乐业遍传显迹降人间”,以及殿内“万顷波恬赓普渡,一帆风顺报平安”等题刻,皆明确印证了天后护佑航运、镇浪安澜、庇佑行旅平安的神格职能。随着航运的便利往来以及移民的不断涌入,闽西的天后文化获得了持续的新活力。^[29]正是在明清时期这一背景下,天后神性的扩大与神格的提高,^[26]最终造就了汀州这一内陆地区却呈现出鲜明海洋文化表现的特殊文化景观。

表2 《示我周行》所见汀江每月行船避风时间表

月份	日期				
正	初九玉皇暴	廿九龙神暴	—	—	—
二	初七春期暴	十九观音暴	廿九龙神朝上帝	—	—
三	初三真武暴	初七阎王暴	十五雷将暴	廿三天如暴	廿八诸神朝上帝
四	初一白龙暴	初八太子暴	廿二太保暴	廿五龙神太白暴	—
五	初五屈原暴	十三关帝暴	廿一龙母暴	—	—
六	十二彭祖暴	廿四雷公暴	—	—	—
七	十八神佛交会	—	—	—	—
八	十四伽蓝暴	廿七龙神大会	—	—	—
九	初九重阳暴	廿七冷风暴	—	—	—
十	初五风信暴	廿东岳朝天	—	—	—
十一	十四水仙暴	廿九西岳朝天	—	—	—
十二	廿四扫风尘	—	—	—	—

资料来源: (清) 赖盛远: 《示我周行》卷二《每月行舡避风口期附记》, 页72。

四、结语

闽西地区的内部经济布局、商贸模式乃至社会风俗,均受水运发展的深刻影响。闽西地处山区,唐宋以前对外交通较为闭塞,经济发展长期受制于地理阻隔。随着历代对汀江水道的持续疏浚与治理,至宋、明时期,汀江干流通航能力显著提升。迨至清代,闽西汀州府地区已然逐步形成了以汀江水运为核心的对外交通格局。这一格局以南北向汀江水运为干线,在北的清溪水路与在南的石窟溪水路为支线,并补充以东西向山间孔道,有效突破了山地屏障,推动闽西经济重心由北向南迁移,促成其与潮汕地区之间繁荣的跨区域贸易。粮食、木材、纸张等物资得以沿江而下,海盐、杂货则溯江而上,形成稳定的商贸流通过程,使原本偏居一隅的闽西逐步成为连接粤、闽、赣三省的物资集散地。与此同时,闽西的天后信仰正是于南宋时开始依托这条水运通道溯江而上,契合了商旅祈求航行平安的现实需求,在明清时期形成了这一独特海洋文化的内地呈现。总之,闽西的水运开发与信仰传播,不仅反映古代山区交通开发的一般性规律,亦成为内陆地区与沿海文化交流的重要见证,更彰显出水运对山区社会货流往来、商贸发展和文化传播的重要推动作用。

参考文献:

- [1] (弘治)八闽通志[M].福州:福建人民出版社,2006:33;48.
- [2] 谭其骧.《禹贡半月刊》发刊词[M].//刘宏权,刘洪泽.中国百年期刊发刊词篇(上).北京:解放军出版社.1996:440.
- [3] (乾隆)汀州府志[M].台北:成文出版社,1967:69;55;40;55;60-61;495;56.
- [4] (宝祐)临汀志[M].福州:福建人民出版社,1990:37;64.
- [5] 周振鹤、游汝杰.方言与中国文化[M].上海:上海人民出版社,1986:68.
- [6] 宋史[M].北京:中华书局,1977:2209.
- [7] (光绪)长汀县志[M].台北:成文出版社,1967:232;483.
- [8] 郑向东.古代韩江流域的交通[J].洛阳师范学院学报,2011(9):51.
- [9] 林汀水.对福建古代交通道路变迁的几点看法[J].中国社会经济史研究,1994(1):30;28.
- [10] 黄宗羲.明文海存[M].清涵芬楼钞本:卷70:21;卷70:22.
- [11] 清史稿[M].北京:中华书局,1977:2252-2253.
- [12] 黄汴.一统路程图记[M].//四库全书存目丛书,史部:第166册.济南:齐鲁书社,1996:554.
- [13] (道光)重纂福建通志[M].清同治十年正谊书院刻本:卷135:4;卷85:27;卷13:2.
- [14] 蓝鼎元.鹿洲初集[M].//四库提要著录丛书,集部:292册.北京:北京出版社,2012:403.
- [15] 顾炎武.肇域志[M].//续修四库全书:第595册.上海:上海古籍出版社,2002:300.
- [16] (淳熙)三山志[M].//文津阁四库全书,史部地理类:第165册.北京:商务印书馆,2005:55.
- [17] (康熙)潮州府志[M].//广东历代方志集成,潮州府部:第2册.广州:岭南美术出版社,2009:597.
- [18] (光绪)镇平县志[M].//广东历代方志集成,潮州府部:第4册.广州:岭南美术出版社,2009:239.
- [19] 黄挺.明清时期的韩江流域经济区[J].中国社会经济史研究,1999(2):28.
- [20] 谢重光.宋代赣闽粤结合区社会经济的发展[J].区域历史与文化研究,2021(5):30.
- [21] 黄露.清中期潮汕兴盛对汀州经济的影响[J].汕头大学学报(人文社会科学版),2020(1):29.
- [22] 林瀚.潮客之间:经济视野下的汀韩流域地方社会及族群互动(1860-1930)[D].福州:福建师范大学,2013:52.
- [23] 福建航道志编纂委员会.福建航道志[M].北京:人民交通出版社,1997:97.
- [24] 刘正刚.汀江流域与韩江三角洲的经济发展[J].中国社会经济史研究,1995(2):80.
- [25] 徐攀.明清汀州商人与地方社会[J].赤峰学院学报(汉文哲学社会科学版),2012(9):15.
- [26] 葛文清.汀江流域外向型客家经济演变初探[J].龙岩师专学报(社会科学版),1995(2):44.
- [27] 赖盛远.示我周行[M].清乾隆五十二年刻本.卷2:72.
- [28] 谢重光.闽西客家地区的妈祖信仰[J].世界宗教研究,1994(03):80.
- [29] 黄洁琼.闽西客家地区妈祖信仰的传播与延续——以连城芷溪为中心[J].赣南师范学院学报,2013(05):22.

Exploration of Ancient Tingjiang River Shipping Development and the Cult of Tianhou in Western Fujian

CHEN Xi, ZOU Yuan-xing

(College of Liberal Arts, Jinan University, Guangzhou, Guangdong, China)

Abstract: The Ting River served not only as a vital waterway connecting western Fujian to the outside world, but also as a key route through which Mazu worship spread from the coastal regions inland. Continuous dredging and management of the Ting River channel throughout history significantly enhanced its navigability, gradually establishing a transportation network centered on north-south water routes that linked western Fujian with the rest of the country. The development of river transport stimulated economic growth in mountainous areas, strengthened trade connections between Tingjiang and coastal regions, and triggered transformations in the regional economic structure. At the same time, this waterway became an important corridor for the upstream dissemination of Mazu worship along the lower reaches of the Han River, vividly reflecting cultural exchange between coastal and inland areas. The development of water transport and the spread of religious beliefs in western Fujian not only reflect general patterns of ancient transportation development in mountainous regions, but also highlight the crucial role of waterways in facilitating goods movement, promoting commercial prosperity, and advancing cultural diffusion.

Keywords: Tingjiang Water Transportation; External Communication; Western Fujian; Tingzhou Prefecture; Mazu Belief