

运河的命运与历史变迁

The fate and historical changes of canals

■文 / 陈华文



在辽阔的祖国大地上,无数的河流如同人的血管,连接着全国各地,对于政治、经济、社会、生态建设具有重要作用。而在河流家族中,历史上主要由人工开凿的一条条运河,关乎王朝的统治、社会的稳定和文明的发展。

运河与自然河流是相对的概念,运河主要是依靠人工修建的河流,其中还包括对自然河流的疏通和利用。古代社会里,水上船舶运输较之陆地上的车马运输经济又省力,只要河流抵达的地方,无论路途多么遥远,统治的权力就可以触及到哪里。先秦之前,统治者就意识到河流之于统治的深远意义。另外,在各地的经济生活交往中,河流扮演的角色也同样重要。

春秋战国时期,各地的统治者纷纷开凿运河,但当时开凿运

河,长度和规模都不大,加上时间久远,这个历史时期留下的运河遗址并不多见。中国最早的运河修建于何时?对此众说纷纭,即便是久负盛名的《史记》中都没有提及。有人认为,从江苏淮安到扬州的邗沟,是中国最早的运河。著名的历史地理学家史念海先生认为,最早开凿运河的地方应该是楚国,也就是现在湖北江汉平原的北缘,当时的这一区域,属于古云梦泽,这里是沼泽之地,开渠修建运河有天然的便利条件。

但是,先秦早期开凿运河,并没有形成大的规模,当时各地相互征战,运河主要用于战争中兵粮的运输,而非经济之间的互动。现在看来,两千多年前的中国,到底有多少条运河,运河的长度和起止地点,都无法进行准确的回答,这还要伴随着考古学的深入推进,才能有更完整、清晰的认识。

伴随着历史的不断发展,尤其秦朝统一中国后,特别是到了隋唐时期,中国各地的经济社会交往日益频繁,运河的真正作用才开始凸显。某种程度上讲,运河

的修建、维护和利用,与历代王朝的“国运”相连,历史越是往后发展,运河在社会进程中的地位越是重要。

众所周知,隋朝的统治才短短37年,但是开凿运河用力最多,超过了此前任何一个朝代。但在运河开凿中“用力过猛”,也直接导致王朝的崩溃。

隋朝和唐朝定都长安,为了便于统治和全国经济商品的交往,在科技水平十分低下的情况下,完全依靠人工开凿运河,其工程量是巨大的,花费的钱财、投入的人力和时间更是无法具体计算。

运河的命运并不是一帆风顺。尤其是唐朝“安史之乱”后,社会动荡、经济凋敝,民不聊生,运河遭受淤塞、阻断和荒废的厄运。可以这么讲,只有在社会安定的背景下,运河才能发挥其作用。在后来的历史时光中,运河在兴衰起伏中缓缓流过,运河的发展史,也是历史的变迁史。

现在,我们熟知的大运河,其实是运河的总称。大运河始建于公元前486年,包括隋唐大运河、京杭大运河和浙东大运河三部分,全长2700公里,跨越10多个纬度,地跨北京、天津、河北、山东、河南、安徽、江苏、浙江8个省、直辖市,纵贯在中国华北平原上,通达海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系,是中国古代南北交通的大动脉。

隋唐之后,大运河的一个重要的作用,就是扮演漕运的功能。在大运河成为漕运的主体水道之后,漕运借助大运河沟通南北的便捷条件,将漕粮转运到全国大部分地区,成为各个朝代调剂物

资、制衡社会的有力手段。尤其是古代社会经济重心南移后,出现了政治、军事重心与经济重心分离的状况,漕运对于各朝代的政治、军事意义更加突出。朝廷年复一年地进行着南粮北运,漕粮几乎供应京城所有居住人员的日常食粮,并支撑着历代王朝统治的正常运转。

与此同时,运河漕粮成为支撑历代历朝代军事体系的重要物质基础,历代王朝分布各地的庞大地方驻军、漫长边境线上的防御与进攻、四方征讨的各种战事,许多都是以漕运作为强大物质后盾的。运河漕运对城镇盛衰的影响最为明显。随着运河的开通和运输条件的不断改善,一大批城镇随之兴起。漕运带来的交通便利与商品流动,城镇的日趋兴盛,促成了运河沿岸市场网络的形成。


仅京杭大运河上,先后涌现出北京(通州)、天津、沧州、德州、临清、聊城、济宁、徐州、淮安、高邮、扬州、镇江、常州、无锡、苏州、嘉兴、杭州、商丘、开封、郑州和洛阳共计21座大运河名城。运河沿线城镇的兴衰,多与运河的流畅与否、漕运的正常与否紧密关联。漕运盛,则运河旺,运河城镇也随之兴旺发达。近代以后,运河漕运逐渐衰败,运河运输功能日弱,运河沿岸城镇随之衰落。这也从另一个方面说明漕运、运河、城镇之间的依存关系。

20世纪下半叶的中国,伴随交通技术日新月异、大型水利工程的投入使用和自然环境的变迁,历史上流淌上千年的大运河,其作用和功能再也不像往日那么

重要,曾经一度遭受“冷落”。

进入21世纪后,人们充分意识到运河历史与文化价值、现实的使用价值和生态环境价值,于是大力重启运河的保护和利用。2014年,中国大运河列入世界遗产名录。申报的系列遗产分别选取了各河段的典型河道段落和重要遗产点,包括河道遗产27段,总长度1011公里,相关遗产共计58处。遗产类型包括闸、堤、坝、桥、水城门、纤道、码头、险工等运河水工遗存,以及仓窖、衙署、驿站、行宫、会馆、钞关等大运河的配套设施和管理设施和一部分与运河文化意义密切相关的古建筑、历史文化街区等。

2021年,中国运河迎来更加难得的发展机遇。国家有关部门专门出台大运河文化保护传承利用的实施方案,随后又出台大运河国家文化公园建设的保护规划,按照“河为线、城为珠、珠串线、线带面”的思路,加大管控保护力度,促进文旅融合带动,将大运河国家文化公园建设成为新时代推介中国形象、展示中华文明、彰显文化自信的亮丽名片。

一部中国运河史,一方面是反映人与自然之关系的历史。另一方面,也是运河与各时期社会状况交互影响并关乎朝代兴替的历史。运河的命运,是中国历史发展走向的一面镜子。在国力强盛时,运河展示出应有的活力和作用,反之则亦然。当前的这个时代,无论从哪个角度看,都是运河命运最好的时代。

作者简介:中国作家协会会员、中国自然资源作家协会评论委员会主任