

运河的命运关乎历史与未来

The fate of canals is related to history and future

■文 / 陈华文



在辽阔的祖国大地上,无数的河流如同人体内连接各条生命线的血管,连接着全国各地,对于政治、经济、社会、文化、生态建设具有重要作用。在河流家族中,历史上主要由人工开凿的一条条运河,从古至今都是社会经济文化发展的重要命脉。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。如隋代的灭亡和隋炀帝修运河造成苛政有关;唐朝之所以兴旺,得益于前朝留下的运河遗产;元朝因为迁都至北方,直接影响运河修建的方向,竟成为中国历史上的一大变局。

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而又省力,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那里。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,但当时开凿的长度和规模都不大,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淮扬运河(又称邗沟、里运河等),是中国最早的运河。著名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。

先秦时期开凿运河,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,全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,隋朝的统治才短短的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,下令开凿运河,但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的。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,跨越地球10多个纬度,地跨河北、山东、河南、安徽、江苏、浙江、北京、天津8个省(直辖市),纵贯中国华北大平原,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,漕运借助大运河连通南北的便捷条件,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朝历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,大都以漕运为强大物质后盾。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,就先后涌现出北京(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相连。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,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,伴随交通技术的日新月异、大型水利工程的投入使用和自然环境的变迁,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,以及一部分与大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。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,反之亦然。当前的这个时代,是运河命运最好的时代。

作者简介:中国地质大学(武汉)艺术与传媒学院硕士研究生导师,山河网络工作室负责人