

差异性 with 一体化: 帝国与区域视野中的 中国大运河及其历史遗产

孙竞昊, 毕鲁瑶

(浙江大学 江南区域史研究中心, 浙江 杭州 310058)

【摘要】恰当地评估大运河的历史作用及其在今天的历史遗产, 需要考稽不同历史阶段它在帝国与众多个性不同的区域里的并不完全协和的角色。隋唐以来的大运河, 特别是在其作为帝国生命线的明清阶段, 是大陆型中华帝国政治经济战略部署的核心内容。中央政府通过作为运输漕粮的运河的管统, 有效地占有帝国的主要经济资源, 实现了贯彻大一统政治经济整合的初衷, 尽管穿越内陆腹地的运行代价异常高昂。然而, 对地方而言, 大运河重塑了沿线各个区域的自然与社会构造, 左右了其经济与文化发展的起伏, 正面与负面、积极与消极作用, 因地、因时而异。但整体上说, 大运河深化了不同的区域经济、社会、文化发展模式, 并且促使了各个文明区域之间的互动和汇通, 从而推进了“多元一体”传统文明的丰富和提升。而开埠以来, 失去了国家力量的大运河的不同河段和各个区域又发生戏剧般变化, 使我们看到历史运动中的延续与变异。

【关键词】大运河; 帝国; 区域; 历史遗产

【中图分类号】K203

【文献标识码】A

【文章编号】1671-6973(2020)06-0047-07

2014年大运河申遗的成功, 掀起如火如荼的运河热, 也极大地推进了运河历史的研究, 使之俨然成为一门显学。在运河史研究的丰硕成果中, 诸多整体性的析评流于空泛, 其中的一个表现是宏观评估运河在中华文明、中华帝国历程中所起到的作用的同时, 忽视了其在不同的区域里的角色, 以及帝国与区域纠缠在一起的复杂过程; 或者以偏概全, 贸然从个别区域的境况, 割裂地做出全盘性的评判。有鉴于此, 本文旨在考稽大运河在不同历史时期、特别是明清阶段之定位的运动轨迹, 既涉及它在帝国视野中的位置, 也包括它在不同段落区域里的影响——两者并不总是完全协和, 从而提炼出大运河在文明进程中变化着的多种作用、多重影响和多面遗产。这样的思考对今天如何对待大运河的历史遗产亦不无鉴示。

一、引言: 中华文明“多元一体”的涵义与大运河

时下所讨论的“多元一体”的中华文明, 有着长期发展的过程。历史上的“中国”在不断变化, 不仅有空间的历时性变化——尽管中华文明的传统地理疆域或可大致以“中国本部”(China Proper)体认, 而且还有“久合必分”的多政权割据状况的时段。中华文明的整体性特征历史地体现在各个同中有异、异中有同的区域里。总的说来, 由于秦统一后依赖大一统中央集权君主专制的制度和汉初以降作为官学儒学的主导, “多元”与“一体”并存。^[1]

在秦汉至明清的中华帝国历史上, 由于各个区域在国家视域中的角色不同, 中央集权国家与之互动的力度、维度、方式不尽一致, 进而影响到各区域内部的人与自然的关系。所以, 注重区域在国家范围和层面的位置, 既有助于我们用不同的视角理解个性不同的区域, 也有利于我们理解各个不同的区域所统合而成的国家认同。

在区域与帝国关系交织的中华文明历程中, 水利事业为一大要务, 特别是大运河的开凿与运转是个关系重大的变量。英文世界所称的“the Grand Canal”, 除了指中国隋唐以来的全国性运河体系外, 还指威尼斯的

【收稿日期】2020-10-28

【作者简介】孙竞昊(1964—), 男, 山东威海人, 浙江大学江南区域史研究中心主任、教授、博士生导师, 主要研究方向: 明清区域环境与社会经济史(侧重华北与江南); 毕鲁瑶(1993—), 女, 山东莱芜人, 浙江大学人文学院博士研究生。

运河^①；更宽泛地，还扩及到国外一些其他的城市及区域人工河道。威尼斯的运河局限在城市之内，而欧洲也有不少类似规模的城市内外水道。就元明清时期的中国而言，全长近 1800 公里的京杭大运河则纵贯东部的几个地势相对平缓的区域——这些区域在环境、经济、文化上又存在显著的差异。而大运河作为运输漕粮的交通线，由政府牢牢管统。运河在帝国视野和各个区域视野中不同的地位和价值，尤其影响了中华帝国晚期文明的型态及演进。

二、基本经济区、大运河、历史上中国的“分”与“合”

所谓“多元一体”，关联着中国历史上“统一”与“分裂”的变奏——统一时期的区域差异性亦显而易见。冀朝鼎的“基本经济区”范式诠释了中国古代政权赖以成长和壮大的核心地域的经济基础。为了实现对整个帝国政治和社会的统治，中央政府需要控制最富有的地区以攫取财富。这就意味着国家在不同地区推行不同的政策。

水利事业的兴废带动着国家政治经济结构中地理与功能板块的变动。水利工程是国家政治调控机制的一部分，“各个朝代都把它们当作社会与政治斗争中的重要政治手段和有力的武器。”冀朝鼎所论述的历史上支撑中央政权的“基本经济区”，都是水、陆等交通发达的区域，“是牺牲其他地区利益的条件下发展起来的”。^{[2]7-8}冀氏通过水利活动的历时性地理分布的统计分析，指出最重要的公共工程大都集中在不断转移着的“基本经济区”。^{[2]34-42}他把取自“基本经济区”的漕运看作决定统一与分裂的基础，指出分裂时期相争的统治者“往往借助水利工程的建设来加强其力量”；而“这种建设性活动的竞争”，通常催生新的基本经济区。^{[2]11-12}

中国最早的“基本经济区”在黄河流域，所以早期强大的政权和发达的文明多在北方。秦、汉两朝是中华帝国的奠立阶段，经济中心与政治中心依然在北方。汉末以来连绵、剧烈的战祸，破坏了北方的经济和生计，自然生态环境也因开发和战争日益恶劣，大量人口南迁。于是，南方渐次得到实质性开发，在南北朝分裂时期发生了中国经济重心的南移，长江流域的生产水平超过了黄河流域；而在宋元以至明清阶段，农业和手工业商品化发达的长江三角洲，也即江南，日渐成为“基本经济区”，也成为中华文明新的中心所在。如此，出现了政治中心在北方、经济与文化中心在南方的矛盾。

在以农耕经济为基础的中国，运河的修筑和利用通常也是综合水利的一部分，因为运河对水文、地文结构的改造涉及到复杂的洪涝灾害的防御、治理以及农田灌溉的机制。这是庞大的农业帝国稳定和发展的保证。但作为人工运道，运河体系的跨区域功能体现在交通运输上。隋唐统一时代出现的全国性大运河，旨在把南方的漕粮等贡物运到北方政治中心和边防要地，这是帝国政治经济战略部署的核心内容，解决了经济重心与政治中心的地理分离问题。漕运体系勾连起其他经济区域：通过运河，国家可以将长江中下游最重要的几个基本经济区的实物赋税输送到北方。通过掌控这种基本经济区，中央才有能力占有帝国政治经济的主要资源。历五代十国、宋、元，至明清时期，“重赋”的江南成为王朝的主要财源，而作为南北运输主动脉的大运河成为帝国的生命线。

三、大运河的“利”与“弊”、“得”与“失”

尽管明清时期的京杭大运河代表了运河运输的最高阶段，但人工水道的建设和应用在中国源远流长。早在春秋时代，吴、越、楚等南方诸侯国纷纷修筑运河。隋唐阶段全国性的运河网络先后以关中平原、中原为中心。在北宋时期，先进的运河系统使得河南成为主要的运输和贸易中心。在北宋倾覆后至蒙元建立之间的分裂时期，南宋统治下东南沿海的运河网络日臻完善，而北方则鲜有建树。承载漕运的京杭大运河首先出现在蒙元时期，但在明清时期才成为国家的命脉。无论从历史看，还是现今的反思，大运河的开凿和运行，利弊、得失、轻重俱存，且不断变化、相互转化，需要在不同的时间和空间单位和语境内具体辨析。

（一）漕运压倒一切的非效益考虑和局限性

京杭大运河穿越内陆腹地的运行承受了巨大的社会和自然困难。在元代，规模不大的陆上漕运在开通

① 新版《大英百科全书》，accessed date of October 30, 2020；<https://www.britannica.com/topic/Grand-Canal-Venice-Italy>。

② 元朝统治者大体上依赖于更有效的海上航线，所谓“河海并行，海运为主”。（参见李德楠：《元代漕运方式选择中的环境与技术影响》，载李泉主编：《运河学研究》第2辑，北京：社会科学文献出版社，2018年，第49—60页。）《元史》卷93《食货一》“民无挽输之劳，国有储蓄之富”看出海运只涉及专业的运输人员（宋濂等：《元史》，北京：中华书局，1976年4月，第2364页。）

后不久就被边缘化。^②时至明清时期,通过技术进步和巨大的人力、物力投入,大运河在大多时间得以正常运转,但是代价高昂。正如黄仁宇所说:“漕运体系的运作,很难认为是获利性的”;例如,“劳力的消耗,尤其是维持漕河河道的劳力消耗,常常不在漕运当局的考虑之列”。^{[3]229}关于大运河漕运系统的耗费,晚清冯桂芬(1809—1874)着眼南方漕米运往京师的代价,赞同这样的估算:“南漕每石费银十八金”。^①

南、北部运河的生态、环境大不一样,在“治水”等技术和设施及其效果和后果中完全体现出来。大运河运行的主要技术困难在于北方段的干旱缺水,而保漕的旨归使得朝廷不惜牺牲一切来汇聚水源。魏源(1794—1857)在十九世纪中叶这样评价朝廷在干旱的北方竭尽水源济运的政策:“山东微山诸湖为济运水柜,例蓄水丈有一尺,后加至丈有四尺。河员惟恐误运,复例外蓄至丈有六七,于是环湖诸州县尽为泽国。而遇旱灾需水之年,则又尽括七十二泉源,涓滴不容灌溉。是以山东之水,惟许害民,不许利民。旱则益旱,涝则益涝。人事然,天则何咎?”^[4]即便从国家的视角出发,这种武断的做法亦是不明智的。事实上,早在晚明,徐光启(1562—1633)就认为:漕河既是维系北方为政治中心的国家的“大利”,又是“大害”;“漕能使国贫,漕能使水费,漕能使河坏。”以“水费”论,“自长淮以北诸山诸泉,涓滴皆为漕用,是东南生之,西北漕之,费水二而得谷一也。凡水皆谷也,亡漕则西北之水也谷也。”^[5]换言之,运河消耗了北方地区的水资源和人力资源,导致该地区农业的严重损失。

维护运河设施使其保持通航以及直接、间接用于漕运的消耗既然如此惊人,那么为何朝廷重视河运而不行海运?耶稣会士利玛窦切身观察到明末运河的运行耗费,认为放弃便利的海运不可思议:

维持这些运河,主要在于使它们能够通航的费用,如一位数学家说,每年达到一百万。所有这些对欧洲人来说似乎都是非常奇怪的,他们可以地图上判断,人们可以采取一条既近而花费又少的从海上到北京的路线。这可能确实是真的,但害怕海洋和和侵扰海岸的海盗,在中国人的心里是如此之根深蒂固,以致他们认为从海路向朝廷运送供应品会危险得多。^[6]

内陆河运系统显然是一种更安全、更稳定的运输方式。明、清统治者在充分认识到海洋世界和海运风险的基础上,采取了保守的策略。^[7]为此,中央政府厉行海禁政策,尽管这一立场偶有反复。政府主要依赖以运河为基础的漕运系统的稳定运行,就基本国策来说,基本上摒弃了正常的对外交流。

(二)大运河的副产品——明清时期北方运河地区商品化与城市化的勃兴

虽然大运河为漕运而兴,但无心插柳柳成荫——它作为一个综合的基础水利系统,在一些地区有助于防洪防涝之水环境的控制,尽管另一些地区如裴宜理、马俊亚等人所描绘的淮北、苏北成了“被牺牲的局部”。

更重要的是,作为明清时期治国方略的核心组成部分,漕粮的征收和运输深深渗透到整个帝国、特别是运河地区的社会生活。结果,国家大运河战略的一个副产品是北部运河地区的商品化和城市化——也成为“基本经济区”。这是一条源自运河运输和贸易的“外植型”的模式。而在长江三角洲,起自最基层的商品化导致了可以被中心地模式所表述的以广大农村市场为起点的自下而上的城市化层级体系,这是一条可以称为“内生型”的商品化和城市化模式。^[8]

尽管大运河交通对江南贸易的扩张和业已发达的区域商品化和城市化发挥了促进作用,但与在北方运河带的颇多正面效应相比,以运河为载体的漕粮体系对南方的影响十分消极。漕粮主要征自长江中下游地区,沉重的漕粮等赋税征收严重地影响了南方民众的生产、生活以及地方政治,江南地区尤其如此。顾炎武(1613—1682)对宋以来地方捉襟见肘的财政布局如此评论:“今日所以百事皆废者,正缘国家取州县之财,纤毫尽归之于上,而吏与民交困,遂无以为修举之资。”^[9]他痛陈“苏松二府田赋之重”,代表了当时江南不堪重赋的普遍呼声,反映出富裕地区普遍存在的窘况,其潜在的扩大再生产能力严重受损。^②

(三)大运河体制下国家与区域的利益歧出

北方沿运各个区域的地方经济很大程度上由中央政府的漕运引发和支持,大运河所牵连起的国家与地方之间的相互作用不可避免地影响了城市和农村地区的日常生活和权力组织,进而牵制了国家—社会关系。

^① 冯桂芬认为魏源(1794—1857)的四金说“甚缪”。(冯桂芬:《折南漕议》,载《校邠庐抗议》,上海:上海书店出版社,2002年,第18页。)魏源也指出漕运高额成本的弊端:“通计公私所费,为数两而致一石。”(魏源:《魏源集》上册,北京:中华书局,1976年,第413页。)

^② 从江南商品经济与分配结构的关系来看,笔者认为江南等富裕地区的重税,主要目的在于使江南与贫困地区之间的财富平均化。商品化虽然可以支持商业发展,但没有足够的生产资本,则无法导致真正的经济突破。(参见孙竞昊:《明清江南商品经济与分配结构关系探析》,《史林》1996年第4期。)

政府以运河为干预轴心,左右地方社会生活。正如韩书瑞在考察运河北段地区所指出的,大运河运输的时间节奏,塑造了当地的生活模式和官僚体系的机制:“每年春季,多达 5000 艘船只从长江中下游和华北北上,装载着几百万石漕粮上京。到了秋季,这些船只没有了粮食,但装满了其他货物,在仍然拥挤的大运河上向南行驶,进入山东中部山区,然后进一步南下等待来年的装运。这些漕运船队来来去去,主宰了大运河上规模已经相当庞大的商业交通,不仅吸引了商人的注意,而且各级政府官员也不敢掉以轻心,因为他们从总督往下,都要为漕运的中断和延迟负责。”^[10]

大运河上的国家垄断值得重视。对生活必需品生产和贸易的垄断,历来是朝廷实行的一项基本政策。^①在日益商品化的明清时期,如何维持政府的垄断地位,这对中央提出了挑战,而大运河则是国家践行其意志和决心一个最重要的舞台。沿运一线,漕粮的征收与转运、盐的生产与销售都更便捷地直接或间接地受到国家最高权力的控制或掣肘。同时,在沿运重要区域,政府相应地调整了农业、商业和军事政策,在赋税减免、赈灾救济等方面实行优惠和倾斜政策,以确保运河带的安定,从而实现巩固政权的目的。^[11]

地方与国家最具争议的一项是水源的使用。朝廷高度警觉运河运输与当地农业灌溉之间的关系。不少维系运河和治水工程的修建也兼具农田灌溉等多种功能^②,服务于农、渔业的水渠、水塘、水库与广泛的运河网络相连或依附之。然而,充足的灌溉才能保持土壤的肥力,这一问题在干旱的北方尤为突出——供水主要依靠人工资源,而运河是重要的水源,所以运河用水竞争激烈。整个水利系统的核心目标仍是运河通航——是朝廷压倒一切的考量。在这一点上,国家与地方之间总是存在利益博弈。故而政府派驻各级官吏对重要的河流、沟渠、水库、湖泊和泉水进行监督、管理和利用。^[12]此外,每当治理黄河、淮河与维持运河之间发生冲突时,朝廷毫不犹豫地倾向于后者。明清时期,政府为防止黄河北徙,给淮河流域造成了严重的生态后果,也危害了整个运河运输,这种情况持续到 1855 年黄河铜瓦厢改道。

综上所述,大运河的运行增加了国家与地方关系的错综复杂性,因而在国家与地方的层面上对当地社会经济生活施加了各种影响。然而,对于同一国家权力渗透下的沿运区域何以产生不同的结果,需要具体观察不同地方在国家——社会互动中所呈现的不同反应。对于运河北部地区的地方利益而言,强大的国家辐射有利有弊。

四、大运河与中华帝国的政治经济战略部署及其后果

国家对大运河的青睐可能会促进其沿线区域的商品化和城市化的发展,但这些运河城市及其周边地区的发展却依附于帝国的政治经济规划和决策。那么,像济宁、临清、天津这样经济、文化发达、地方主义突出的城市和区域,还有更为发达的江南,有无可能自行“走出中世纪”?

(一)大一统帝国政治一体化整合的初衷

保护相对自给自足的小农经济是以农立国的大一统国家政权稳定的必要途径。修建大运河不是为了促进商业,而是为了输送粮食和其他贡品。大运河和漕运是否畅行,关系到帝国的安全。明朝大量的粮食和其他物品运送到北方边境,用以稳固对游牧部落的防御。万历四十四年(1616),户部奏称:山东全省的税赋为 170 万两,其中十之九是用于北方边疆。^③而在清朝,军事物资不再直接运送边境,而是分配到全国各地的战略要地。^④漕运体系的正常运转贯彻了在全帝国范围内的以平均主义为旨向的物质财富再分配和稳定社会秩序的设计方案。

全国性运河开凿和重建的选址凸显了所在区域的重要性。李欧娜认为:自从唐宋时期帝国范围的人工河道网络出现以来,大运河就被用作实现“对一个极度扩大的帝国的战略控制和供给整合”的工具。^[13]黄仁宇也指出:“从一开始,大运河就为维系中国的统一和征集军事资源这一重大目的而服务。”^{[3]11}元代标志着

① 谢天佑基于汉代的经济政策和经济思想的案例研究,用“国家商业资本”一词来强调帝国在通过市场主导经济中的重要作用。(参见谢天佑:《秦汉经济政策与经济思想史稿——兼评自然经济论》,上海:华东师范大学出版社,1989 年,第 106—110 页。)

② 魏特夫列出了作为支撑“东方专制主义”体制的“水利社会”里的几种不同目的的水利工程,强调“中国在地理和行政上的统一,大大增加了政治上对航运运河的需要,同时也扩大了国家开凿这种运河的组织权力。”(参见卡尔·A. 魏特夫:《东方专制主义:对于极权力量的比较研究》,徐式谷等译,北京:中国社会科学出版社,1989 年,第 24—25 页。)

③ 《明神宗实录》卷 543,万历四十四年三月戊子,台北:“中研院”历史语言研究所,1962 年校印本,第 4b—5a 页。

④ 正如吴琦所言:在清朝,随着帝国的扩张以及容纳了众多之前的宿敌,故而并没有像明朝一样,需要持续供应北方边疆的军队。(参见吴琦:《漕运与中国社会》,武汉:华中师范大学出版社,1999 年,第 113 页。)

一个以北方为基础的扩张型帝国政治控制体系的形成。当时大运河的重建主要服务于北方的财政需要,而大帝国的统一以应对动荡则变得至关重要。因此,北方的运河网络由中原东迁至山东西部,而以平原为主干的东部成为帝国的核心。^① 明清两代充分利用沿南北轴线的传统内陆运输路线,进而对整个国家进行财政、行政和象征的常规控制。

如何有效地渗透和管理地方社会,是大一统中华帝国中央政府面临的一个难题。帝国政权的稳定决定了大运河的通畅运行,而运河沿岸的地区对国家安全和安定十分重要,国家于是加强了对各个沿运区域的管控。山东在运河网络中的地位举足轻重,它与以北京为首都的帝国核心地带的关系也至关重要。所以为了确保运河的安全,山东西部,特别是济宁、临清、德州等运河重镇也必须得到保护。朝廷积极地将国家意志和体制机制施予这类运河城市,使之成为政治堡垒。如在济宁、淮阴,中央政府设置了庞大繁复的行政、军事官僚机构,因为它们不仅作为一个行政中心,而且作为一个运河战略要地,受到国家的格外重视。

明清时期,大运河推动了商业活力和社会流动,并有利于激励思想和社会的自由或自主性发展。明、清两朝意图利用南北地区日益增强的交流和互动,使得各个地方在朝廷法度和准则下运行,在政治和文化上规范和强固整个帝国。乾隆年间的《四库全书》和文字狱,仰赖于朝廷利用便利的交通和通讯渠道来调度资源和收集信息,从而加强了与当地文人的联系和对他们的控制。^②

(二)区域命运、王朝循复、“水利周期”

在明、清的多数稳定时期,大运河良好运转,运河、黄河的水利系统得到合理的控制,运河沿线城市和区域繁荣。然而,济宁、临清、天津和北方部分运河城市和区域的空前发展,都无外乎是国家政策的副产品。举国体制决定了大运河以及沿运地区的命运系于帝国整体的安危,彼此兴衰与共。如魏丕信所言,国家权力的兴衰,紧密地关联着中华帝国晚期“水利循环”的命运和运行。^③ 正如大运河跌宕起伏的境遇一样,沿运区域与港埠城市也与王朝国家一起历经治乱、兴衰。

另一个有意义的议题是,在被称为帝制晚期的明清中国,虽然在一些新兴或发生功能转型的城市出现了经济与社会的若干新气象,但没有产生一股巨大的社会变革力量。而且,像临清、济宁、天津这样生机勃勃的少数运河城市,孑然兀立在普遍“落后”的众多北方行政中心治所中。只要大一统中央集权帝制体系里中央——地方或国家——社会的关系在制度上没有发生质的改变,那么某些城市、地区中即便出现经济与社会的某些变迁和地方性的若干成长,依旧不能取得社会形态的根本性突破,即便在最先进的江南也如此。缺少社会演化的真正革命性动力,开埠前的中国传统社会的嬗变无论如何剧烈,也无法超越王朝周期更替的轨辙。^[14]

(三)大运河的近现代经历及其对国家与区域的影响

1850年代初开始的黄河河道北迁,与接踵而至的太平天国、捻军所掀起的连绵战祸造成了漕运以及运河基础设施的崩毁。在同治中兴时期,朝廷有过是否修复运道、恢复漕运的争论,但最后的方案是放弃。无论从当时还是现在看,这是一个合理的决定。如前所述,受制于大陆型帝国的思维,在基本闭关锁国的条件下,内陆运道的维系异常昂贵,而且涉及国家、社会、中央、区域、官场、民间的复杂关系,各种集团和个人之间存在着利益博弈和纠结乃至生态环境的失衡恶化,使得区域与国家的运转陷入举步维艰的“内卷化”^④。开埠后,由商人承担海运,并很快使用大型的机帆船、机动船,节约了大量成本。而且如彭慕兰在《腹地的构建》中所指出的,在内忧外患中风雨飘摇的清政府不得不把有限的精力和资源放在新兴的沿海工商经济中。^[15] 清廷最终在1901年正式废除漕运,粮食与其他国家所需主要依赖市场采购。

① 山东西部境内的会通河因为自南向北地势不断增高,密集地分段设闸以行船,所以称为闸河,耗费巨大。从技术、工程量、各项投入的角度看,京杭一线的“裁弯取直”方案极不明智。陈桥驿即认为:如果运道从山东西南部向西汇入河南既有的鸿沟体系,然后再折向东北到京城,虽然舍直取弯使航线变长了,但地势、水源的优势大为减少了航运的成本。(参见陈桥驿主编:《中国运河开发史》,北京:中华书局,2008年,第22页。)

② 盖博坚(R. Kent Guy)在帝王的“文学赞助”项目中指出国家与学者“合作和协调”的看法是正确的,但对此夸大了。他关注的是高阶文人的动机,尤其是京城的政治家——他们实际上“不得不顺从”,而忽略了“社会”上的那些普通文人,因为他们大多远离皇权中心。(参见 R. Kent Guy, *The Emperor's Four Treasures: Scholars and the State in the Late Chien-lung Era*, Cambridge: Harvard University Asia Center, 1987, pp. 7-8, 49-56, 206-208。)

③ 魏丕信:《中国的周期性水利——以16至19世纪的湖北为例》,转引自裴宜理:《华北的叛乱者与革命者(1845—1945)》,池子华、刘平译,北京:商务印书馆,2017年,第20-22页。

④ 参见杜赞奇关于“国家权力内卷化(state involution)”的阐释。杜赞奇:《文化、权力与国家:1900—1942年的华北农村》,王福明译,南京:江苏人民出版社,2010年,第53-56页。

于是,大运河作为全国性的交通干线的风光不再。在运河北段,失去了国家倚重的内陆城镇,除了濒临出海口的个别商埠如天津成功地转型成北方最重要的沿海通商口岸外,大都不可逆转地被边缘而走向破败。在山东,沐浴欧风美雨的东部沿海的经济与文化开始大跃进;作为传统政治中心的省会济南因为自开商埠,并作为胶济铁路与取代京杭运河的新的南北大动脉津浦铁路的交通枢纽,而走出长期停滞的状态。^①

与单纯靠漕运与运河运输、贸易而兴盛的北方运河地区相比,南方运河的区域性运输及灌溉功能大都没有显著衰落,铁路、公路等新式交通方式也没有取代运河和其他自然及渠化的水路交通,使用新式航运工具机动船舶的运河等水路系统作为辅助方式为文明的延续和创新继续发挥着作用,而运用现代科学和技术的新式闸、坝、堤等设施,也极大地提高了运河运输的能力。清末民初的江浙地区,资本主义方式的新式民营内河航运业,以及运用新技术手段的现代水利建设事业,是东南沿海现代化建设的重要部分。^② 尤其是江南运河段货流强度大,继续发挥航运、贸易、泄洪、灌溉等综合功能,有力地促进了东南沿海经济的迅速发展,使得江南、东南沿海在新兴的连接海外的全国经济网络中独占鳌头。而且,运河线上苏州、杭州、扬州这些传统江南重地的“衰落”是相对的,因为它们融进以上海为新龙头的面向海洋的新的江南经济体系。正因为有苏州、杭州以及大小城市、市镇的坚实的既有交通、市场、流通体系的支撑,江南保持了千年来的领先地位。

五、余论:大运河遗产的现代意蕴

认识京杭大运河在沿线区域以及超区域——即国家层面上扮演的不同的、变动着的历史角色,有助于我们恰当评估其历史遗产在当下的意义。

其一,大运河促发了一些区域的商品化、城市化勃兴,强化了帝国的大一统秩序。从文明发展的角度看,唐宋以来大运河流域以及相关的稠密的人工与自然交通水域是中国最为发达的地区——也即胡焕庸线之东;特别是迄至明清阶段,商品化、城市化最发达、最富有生机的三大区域的一个——江南与北部运河地区,都处在京杭大运河带上。各个河段所在的区域自然、经济、人文环境不同,而大运河重塑了各个区域的自然与社会构造,深化了不同的区域经济、社会、文化发展模式,促使了各个文明区域之间的互动和汇通,从而推进了“多元一体”传统文明的丰富和提升。所以,从整体、宏观的角度来说,大运河的价值生动地体现在生生不息的中华文明的话语建设中。

其二,在中华传统文明的历程里,运河,特别是隋唐以来的全国性的运河是能量最大的内陆交通设施,显示了交通因素尤其在商品经济性质的社会里所发挥的巨大作用。而工业时代现代经济与社会的发展,更离不开发达的交通设施。一般说来,在面向海洋的现代,成本低、效率高的海运取代了内陆大运河的远距离运输,于是运河似乎代表了落后。但从世界史的视野看,即便在其工业化早期的欧美,内陆水上运道在一些地区依旧重要,其功能也不仅限于运输,还发挥着其他水利功能。而在开埠以降的近代中国,声光电拍岸袭来,但运河没有成为“过时”的交通、通讯方式。蒸汽时代的现代铁路与公路的新交通设施与方式拔得开埠以来中国现代化建设的头筹,电报、电话等新通讯方式也取代了驿递系统。而区域性的运河段落,在济宁以南大致保持了通航功能,也断断续续地连了起来,直到今天在水资源丰沛的地区,对短距离的区域与跨区域的货运而言,水运更为便宜、便利,这主要是市场杠杆在起作用,而非被动地受政治力量的操纵。

其三,近年来,随着大运河申遗工作的展开和成功,以及经济发展到一定阶段旅游等带有文娱性质消费的需求,大运河遗产引起官方和民间的热忱关注。那么,如何恰当地处理运河遗产的“保护、传承、利用”? 我们依然需要在国家与区域不尽一致的视野和需求里进行综合考量。同历史上众多内陆人工河道一样,京杭大运河的重要性源于前工业时代大一统中华帝国经济与政治统合的需要。如此,在高度发达的工业化、现代化、信息化与市场经济下的当今时代,这种大陆型帝国传统思维已经失去其重要性的根由。如此,关系民生的经济与环境因素因应该成为社会发展规划的头等砝码。在水资源丰沛的南方,扶植性地维系和发展大运河的基础设施、通航能力和沿线的环境配套建设,无疑会带来物质文明与精神文明的双重正面效益;而在缺水干旱的北方,拆东补西地改造水文结构,毁坏植被等生态系统,对环境的负面作用影响深远,势必损害人

^① 若干内地城镇进行了部分成功现代化转型的例子,如清末民初的济宁。(参见孙竞昊:《清末济宁阻滞边缘化的现代转型》,《清华大学学报》2010年第1期;《在腹地构建现代城市性:民国前期济宁的演变(1912—1937)》,《清华大学学报》2016年第5期。)

^② 如京杭大运河的延伸段——浙东运河在民国时期得到一定程度的复兴。(参见孙竞昊:《浙东运河考辨:兼论宁绍平原区域水环境结构及水利形势沿革》,《社会科学战线》2019年第12期。)

民的生活品质。

总的说来,各地在市场经济发展、城市化的浪潮中纳进运河等文化遗产元素,并因地制宜,适当地投资发掘地方传统文化资源是可取的。这主要是把地方建设有机结合传统与现代元素,以满足当地民众的日常居住、生活、业余爱好。惟其如此,物质文化遗产、非物质文化遗产能够在日常生活中焕发出蓬勃持久的生命力。

[参 考 文 献]

- [1] 费孝通. 中华民族多元一体格局[M]. 北京:中国民族大学出版社,2018:26—270.
- 孙竞昊,王悦. 高校历史教学中的民族与区域问题刍议[J]. 历史教学问题,2020(3).
- [2] 冀朝鼎. 中国历史上的基本经济区[M]. 朱诗鳌译. 北京:中国社会科学出版社,1981.
- [3] 黄仁宇. 明代的漕运:1368—1644[M]. 张皓,张升译. 北京:新星出版社,2013.
- [4] 魏源. 魏源集:上册[M]. 北京:中华书局,1976:408.
- [5] 徐光启. 徐光启集:卷1《论说策议:漕河议》[M]. 北京:中华书局,1963:19—20.
- [6] 利玛窦. 利玛窦中国札记[M]. 何高济,王遵仲,李申译,何兆武校. 北京:中华书局,2005:325—326.
- [7] 孙竞昊. 明清地方与国家视域中的“海洋”[J]. 求是学刊,2014(1).
- [8] 孙竞昊. 明清北方运河地区城市化途径与城市形态探析:以济宁为个案的研究[J]. 中国史研究,2016(4).
- [9] 顾炎武著. 黄汝成集释. 秦克城点校. 日知录集释:卷12[M]. 长沙:岳麓书社,1994:445.
- [10] 韩书瑞. 山东叛乱:1774年王伦起义[M]. 刘平,唐雁超译. 南京:江苏人民出版社,2008:10.
- [11] 孙竞昊. 经营地方:郑与侨与明末清初的济宁士绅社会[J]. 历史研究,2011(3).
- [12] 孙竞昊. 明前期济宁崛起的历史沿革背景和区域生态结构述略[M]//明史研究论丛:第10辑. 郑州:大象出版社,2011:85—86.
- [13] Jane Leonard. Controlling from afar: The Daoguang Emperor's Management of the Grand and Canal Crisis 1824—1826 [M]. Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1996, p. 21.
- [14] 孙竞昊. 明清江南商品经济及相关宏观问题研究四论[M]//孙竞昊,鲍永军. 江南区域史研究论丛:第一辑. 杭州:浙江大学出版社,2018:165—167.
- [15] 彭慕兰. 腹地的构建:华北内地的国家、社会和经济(1853—1937)[M]. 马俊亚译. 北京:社会科学出版社,2004:3—4,162—163,169.

(责任编辑:闫卫平)

The Grand Canal and Its Historical Legacy from the Imperial and Regional Perspectives

SUN Jing-hao, BI Lu-yao

(Jiangnan regional history research center, Zhejiang University, Hangzhou, Zhejiang 310058)

Abstract: To appropriately appraise the historical significance and legacy of the Grand Canal, it is necessary to examine its divergent roles in imperial and distinctive regional perspectives in different periods. The Grand Canal since the Sui & Tang dynasties, especially in the Ming & Qing dynasties with the canal as their lifeline, acted as the core of the continental Chinese empire's politico-economic programming. Via control of the canal that transported the tribute grain, the central government effectively acquired the major economic resource of the empire, achieving its objective of politico-economic unification, regardless of the extreme high price pertaining to the canal's hard operation in the hinterland. However, in local eyes, the canal remodeled the regional natural and social structures along its course, causing whether positive or negative economic and cultural fluctuations varied spatially and temporally. Overall notwithstanding, the Grand Canal intensified individual regional economic, social and cultural modes of development, thus enriching and improving the “pluralistic integration” of traditional Chinese civilization. Then, losing the state power's support the Grand Canal in its different sessions as well as different canal regions experienced modern dramatic trajectories, from which we can learn the continuation and changes in historical process.

Key words: the Grand Canal; empire; region; historical legacy