



从“岸边鱼米乡”到“轮上长三角”

作者: 葛剑雄 阅读次数: 3588 发布时间: 2005-12-1 [大 中 小]

长江三角洲处长江尾闾, 加上太湖水系和众多支流, 自古以来就形成了密集的水网, 水上交通十分便利。相反, 由于地势低洼, 河流阻隔, 陆上交通相当困难。所以, 城镇的形成一般都离不开河流, 而城镇的发展更依赖于水上交通。

长江三角洲与外界的联系主要也通过水路。早在春秋时期, 吴国和越国就通过海路北上, 进入山东半岛。秦汉时, 今宁波、绍兴一带是连接福建、台湾、广东、越南、朝鲜半岛、日本列岛的航线的起点。但与国内其他地区的联系并不都具备天然水道, 所以早在公元前486年, 吴国在今扬州起开凿了沟通长江与淮河的运河——邗沟。

就是在长三角内部, 开凿运河也是便利交通的主要手段, 这些运河或利用天然河道加以整治, 或者完全按需要的路线由人工开挖。如早在春秋时期, 越国就开通了从今绍兴至曹娥江的运河。自西晋至两宋历代对天然河道的整治和新水道的开挖, 最终形成自今杭州至宁波的浙东运河。隋炀帝开凿的大运河, 其南段由京口(今镇江)至余杭(今杭州), 以后历代不断修治, 成为贯通长三角的江南运河。今天的镇江、常州、无锡、苏州、嘉兴、杭州, 都分布在这条运河岸旁。从镇江沿大运河可到达今洛阳和北京, 元朝后可直达北京; 从杭州沿浙东运河可达宁波, 由此扬帆出海。又如在今江苏高淳、溧阳间原来就有沟通太湖与长江的天然水道, 五代后被改造为运河。明初建都南京期间, 这条运河在运输太湖流域所产粮食过程中发挥了重大作用, 也是南京作为首都的基本条件之一。运河是长三角内部的人造血脉, 维持着长三角强大的生命力。除了近代兴起的上海外, 长三角地区的重要城市都位于运河之滨。唐朝后期, 江南和江淮间的粮食、纺织品源源不断供应首都和中原地区, 主要通过运河输送。这种状况一直延续到明清时代, 长三角能成为全国经济文化最发达的地区, 承担了首都北京和北方边疆主要的粮食和手工业品的供应, 内部与外部的运河所组成的运输网络发挥了关键作用。就是在上海的发展过程中, 由黄浦江经长江口的海运航道和以苏州河为骨干的内河航道承担了大部分运输量, 而现代的黄浦江和苏州河都是经过多次人工整治的产物。

进入近代后, 传统的水路运输受到公路和铁路的挑战, 尽管依然是长三角的主要运输方式, 但对城镇和经济的兴衰还是产生了很大的影响。由于长三角的铁路干线沪宁线和沪杭线与传统的运河走向基本一致, 不少地段还是重合的, 所以那些有铁路经过的沿运河城市的地位没有发生什么变化。但当铁路取代水路成为主要运输线后, 没有铁路经过的城市受到明显的影响, 逐渐衰落, 或者为其他沿铁路城镇所取代。津浦铁路通车后, 大运河的北段趋于淤废, 南段虽还通航, 已降为地区性的航道。原来的沿江小镇浦口迅速崛起为新兴城市, 而处于运河与长江枢纽的扬州和镇江却盛世难再。沪杭铁路本应经过桐乡, 但因当地反对, 而海宁硖石镇的开明士绅主动欢迎, 并发动民众配合施工, 使铁路绕道。通车后硖石镇越来越繁荣, 县治也从盐官镇迁来。

由于绝大多数县城先后通了公路, 所以公路网的建成对县城的分布和发展影响不大。但在县以下的市镇

用户登录

帐号:

密码:

登陆 注册

忘记密码?



文章专题

校庆报告会

个人文集

中，是否通公路就成了盛衰的分界线。不过那些一直不通公路的市镇和乡村也起了意想不到的作用，因为交通闭塞，在战乱时往往成为避难的场所。在军阀混战和抗日战争中，来不及或没有能力远迁的难民一般都利用水网就近逃往不通公路的地方。相对封闭的环境也使这些地方的历史遗迹、古旧建筑和传统文化得以长期保存。如现在闻名全国的周庄，就是一座长期不通公路的小镇，一直默默无闻，却“因祸得福”，一跃成为旅游明星。

到上世纪的最后十多年间，高速公路出现在长三角，并飞速增加。高速公路沿线往往成为一根发展轴，其中的进出口和交接点一般都会建成新的聚落，这已由发达国家的大量经验所证明。可以预料，高速公路网的完成和充实，与之配套的长江、钱塘江、黄浦江、杭州湾大桥或隧道的建成，必将再次调整长三角的城市和聚落的分布，开创现代化的新篇章。

 top

复旦大学历史地理研究中心官方网站 版权所有

上海市邯郸路220号复旦大学光华楼西主楼2104室 邮编：200433 电话：65642714 传真：65648870

办公邮箱：i chg@fudan.edu.cn 技术支持：oldog\_studio@163.com

Page Processed in 15.63 ms