

滥觞与嬗变：汉江遗产廊道的形成及其特征^{*1}

崔俊涛

（湖北文理学院，湖北 襄阳 441053）

【摘要】：如果说黄河与长江是中华文明的母亲河，那么汉江就是传输血脉的脐带，它孕育了中国的古代文明，促进了不同区域的交往和联系。在长期的发展历程中所形成的汉江遗产廊道是中华民族极为重要的文化基因和文化竞争力的构成要素。基于自然环境与社会背景对汉江遗产廊道进行分析与解读，探讨自然地理环境与社会背景下汉江遗产廊道的形成过程以及遗产特征。本研究有助于全面把握汉江流域的地域特点、文化内涵以及汉江流域文化现象与社会背景间的关系。

【关键词】：汉江；遗产廊道；遗产特征

【中图分类号】:F592.7 **【文献标识码】**:A

汉江遗产廊道概念始于国家文物局 2007 年的国家文物的第三次全国性普查。此次普查中，长江及其沿线文化带的汉江流域获得国家层面上的线性文化遗产提名。至此，汉江遗产廊道这种新型的保护方式进入公众的视野。

确定汉江遗产廊道的基本概念等认识问题是遗产廊道保护与管理的首要任务。基于此，本文从汉江遗产廊道历史演进的过程出发，探寻汉江遗产廊道的形成与特征。

1 汉江遗产廊道的概念问题

若对汉江文化近五百余篇研究论文做一个较为详尽的回顾总结，非一篇小文所能言尽。简要说来，关于汉江文化研究，多是围绕考古、神话、移民、文献、地方民俗及著名人物展开，其中包括专题论著、论文和文献的梳理，也包括通史、通论性著作。其中研究的热点以考古研究为最，取得了极有价值的探讨。但也应该注意到这些论著主题过于集中，研究对象扎堆，而有些重要领域长期无人问津。这就使汉江文化的全貌难以呈现，价值难以揭示。为纠偏补弊以取得突破性研究进展，为今之计，应将汉江流域的研究架构一个新的层次，将研究方向从“文物时代”向“遗产时代”转变。希望本文能为汉江的研究提供一个思路和方向。

汉江遗产廊道的概念之所以能够得以成立，在于它具有不同于其他文化线路的自身特点。自中古以后的相当长一段时期内，汉江是连通我国南北的大动脉，对于南北文化的交流具有重要的交通走廊意义。从时间跨度上看，据中国最早的地理著作《禹贡》记载，在两千年前汉江已是鄂、湘、蜀、陕向中原地区运输贡赋的要道。在其后几千年的发展历程中，其南北贯通、东西则中的优良区位和江河汇集、平原垭口的地理特征，逐渐形成了“南船北马，漕挽通达”独特的水路贸易通道廊道；从空间上看，中国历史上的南北交流主要通过两横两纵的水运交通网络实现。两横，即东西方向的交通主干线长江与黄河，两纵，即汉

¹ 收稿日期:2017-01-16

基金项目:湖北省教育厅人文社科项目资助（编号：15Y134）。

作者简介:崔俊涛（1969—），男，湖北襄阳人，博士，研究方向：旅游发展与规划。

水流域和隋唐大运河。汉江流域这条“南接江湖、北贩都邑”的河流北上可控汝洛，南可通达江汉平原，西北可入关中，东南可达江淮，在历史上具有重要的政治、军事、经济地位，与长江、淮河、黄河一起合称“江淮河汉”。它是中华文明的标志和摇篮。

本文以汉江流域线性文化遗产或文化线路为研究对象，它是以汉江流域为主线串联起来的一条呈线性分布的文化遗产的集合体。地理分布从汉水发源地的陕西至终点汉口的汉江干流以及九条主要支流。研究范畴限于肩负文化交流或产品贸易功能的河道以及沿路与贸易相关的设施。内涵所反应的是文化上的南北互动以及汉江与沿岸文化遗迹间的复杂关系。

汉江遗产廊道是历史背景下产物，具有基于军事、漕运、商贸而形成的航运廊道形态特征，廊道上各节点的历史遗迹具有相同的主题关联和历史关联。所以，与主题无关的诸如古人类遗址等文化板块不在考察范围，否则容易造成汉江遗产廊道的内涵和外延的混乱和基本概念认识上的分歧。

2 汉江遗产廊道发育形成的基础

2.1 自然基础

自然地理条件是汉江航运的自然基础，是商业兴盛和遗产廊道形成的自然前提。

汉江流域发源于汉中宁强北嶓冢山，全程 1577km，属北亚热带气候区，雨量丰沛，水量丰盈。流经汉中（今汉中市）、郧阳府（今十堰市）、襄阳府（今襄阳市）、鄢城（宜城市）、竟陵（今天门市）等枢纽城镇，最后汇入汉口（转口贸易港）进入长江流域，是一条南北走向的自然水道。陕西河源至湖北丹江口之间为汉江上游，其长约为 925km，是盆地峡谷相间型地貌，河谷狭窄，落差较大，河流湍急。丹江口至钟祥之间为汉江中游，其长约为 270km，是山地和河谷盆地型地貌，落差较小，水流平稳河道宽阔。钟祥至汉口间为汉江下游，长约 382km，属平原地貌，有护岸堤防，河道蜿蜒曲折逐步缩小。总体来说，汉江干流通航条件好，全流域的 95% 均可通航。

汉江上游支流众多，水系庞大，其中丹江、唐白河、汉北河、夹河等 9 条为主要支流。河网水系成半闭合的叶脉状，各支流深入鄂西腹地，是联系周围各州县的主要通道。汉江流入湖北境内后，干流与各支流和湖泊形成闭合的河网水系。从春秋至宋代，为弥补水系之间的分水相隔，屡次开挖河道，疏通漕运，如春秋时期从郢都（今荆州市）到沙洋（今荆门沙洋）的“云梦通渠”，西晋太康年间外接长江、上通沮漳、下达汉水的“杨夏水道”，北宋时期荆门西南至荆州城的“荆襄漕河”。这些自然河道与人工河道组成了密布的水系网络，古时称之为“云梦泽”。楚国曾凭云梦湖泊之饶和长江舟楫之利称霸于江汉平原，东侵吴越，窥视中原。

自然地理的优越为汉流域的航运兴盛奠定了物质基础。汉江航运自古就是重要的交通方式，水运航程为“中国古时南北天然水运航线之最长最盛者”，与长江、大运河和黄河构成了国家战略性的交通大动脉，形成洛阳、长安、扬州、江夏（武汉）等一级交通枢纽节点。对汉江天然航道的开发利用可追溯到西周时代，《竹书纪年》中便有周昭王“南征荆楚，丧六师于汉”的记载。两汉时期，汉江流域（尤其是中游的南阳盆地、襄宜平原和随枣走廊一带）社会经济的发展，在整个长江流域处于领先地位。明清时期达到鼎盛，所谓“利济行旅，功莫大焉”，“汉江沿岸之民多操航业，上下于荆襄之间”，“乡民勤于耕作，农隙复为小负贩”。正是航运条件的优势成就了后来的汉江遗产廊道。

2.2 经济基础

自然经济的解体和商业贸易的兴起的形成汉江遗产廊道形成的外部推力。古代汉江航运主要以漕粮和军事运输为主要内容，局限性较大。此外，汉江流域由于连年的战火和朝代更迭，历史上大部分时间处于百业凋零，人民流离失所，“弥漫千里，绝无

人烟”的动荡状态。因此，沿岸经济的呆滞孤立状态使汉江航运对经济的基础性作用并未完全发挥出来。“农无闲工亦无远贩”，“以数百里疆域而四乡并无集市。虽水陆要津，八郡通衢，亦不过茅舍数家，皆无所谓集市者。惟城中一集，究无他货，不过菽粟薪刍鸡豚布絮之属，升斗分文，有无相易而已。欲招商则无行店，欲积贮则无碾房，欲缓急相通则无典铺”。

明清时期以前汉江流域尽管出现过服务于军事和漕运而生的大市镇，但从文化线路的角度来审视，这些市镇功能单一，文化单元零散。而且由于行政区划和战火兵燹、政治管辖的影响，汉江流域各地经常处于相互割裂的状态，缺乏商品、思想和价值的互惠和持续不断交流，尚未形成有机的文化系统。该时期的汉江是“交通廊道”而非“遗产廊道”，是遗产廊道的萌芽状态。（如表 1）

表 1 历史时期汉江流域人口分布								
地区	汉中地区	安康地区	商洛地区	鄂西北地区	南阳盆地	襄宜平原	随枣走廊	江汉平原北部
面积 (km ²)	24421	23191	16730	26697	26600	16453	11619	24224
北宋初 户数	32131	12032	4054	13191	27804	33922	8731	32119
980 年 密度 (B)	1.32	0.52	0.24	0.49	1.05	2.06	0.75	1.33
北宋中期 户数	117035	36181	48255	64294	60876	93027	50257	131159
1097 年 密度 (B)	4.97	1.56	2.88	2.41	2.29	5.65433	5.41	
元 户数	1535	307	771	2036	373	2545	19206	77012
1290 年 密度 (B)	0.063	0.013	0.046	0.076	0.014	0.155	1.653	3.179
明 1522 年 户数	4510	6270	8030	15181	29370	19680	7340	32890
前后 密度 (B)	0.18	0.27	0.48	0.57	1.10	1.19	0.63	1.31
清中叶 1820 户数	1261337	1214239	591986	587141	1603993	1567719	1056311	6536031
年前后 密度 (B)	51.67	52.36	35.38	21.99	60.3	95.28	90.91	269.82
1952 年 户数	2012247	1684177	1125231	2068659	5858249	1819520	1575870	5623595
度 (B)	67.59	81.44	86.03	70.68	179.01	163.08	127.56	232.15

清代时局稳定后，在移民和农业恢复政策刺激下，汉江遗产廊道开始形成。人口的增加和商贸的发展是汉江遗产廊道形成的基础。自三国到明朝时期中原和北方开始移居汉江沿岸，兴安府汉阴县在康熙年间，“人烟星稀，土地荒芜者居多”，而到乾隆中期，则“所垦者干有八、九”。清代移民规模最大，康雍乾三朝垦殖政策“摊丁入地，改土归流”的出台，大量的楚、皖、赣、川等省移民进入陕南和鄂西，出现“江西填湖广”、“湖广填四川”这样的大规模移民潮，汉江上游的人口密度逐步增加。

外来人口的增加打破了原有的自给自足经济格局，商品性种植业和工场手工业首先在汉江上游发展起来，资本主义开始萌芽。“山内营生之计，开荒之外，有铁厂、木厂、耳厂、纸厂各项。一厂多者恒数百人，少者亦数十人，最大的可达数千人”“安康人人种落花生，每秋冬舟运两湖三江，获利以亿万计”。相对陆路，水运方便且价格低廉，山货开始由汉江水路运往下游的襄阳，汉口。由于商品贸易的发展和进出货量增加，从事货物运输有利可图，汉江流域沿岸逐步出现从事水运的船帮，专门从事商品的收购和长途贩运。汉江航运逐步把封闭落后的秦巴山区与相对发达的东南各省密切地联系在一起，最终成为联通陕、鄂的主要商路。“南郑、城固大商重载此物，历金州以抵襄、樊、鄂渚者，一舳舻相接”，其交易额之巨，“岁糜数千万金”内外贸易的发展，贸易货运量的迅猛增加，刺激了汉江航运的发展，形成了一条以陕西为起点，途径汉中、襄阳、汉口，横跨大半个中国的商业廊道。

汉江作为沿线相互之间的纽带，承载了多样化的功能（商品贸易、文化交流、物质运输等），从社会、经济、文化多个层面推动了沿线从聚落向市镇的发育，进而向遗产廊道的转变。汉江沿途逐步出现以汉口、赊店、襄阳、社旗、龙驹寨为代表的地区性、区域性和国际性的繁华商贸中心型市镇，以及服务于航运的市镇、码头、馆驿、会馆、纤道、堤防、庙宇等有机的遗产单元。

可以说汉江遗产廊道是因航运而起，因商贸而兴。

3 汉江遗产廊道的遗产特征

3.1 汉江遗产廊道的演变特征

国家政治中心在西安与洛阳时期，汉江上游地扼秦陇蜀鄂四地交通咽喉，交通地位显耀。秦、汉、三国、两晋、南北朝时期，汉江上游与故道、褒斜道、金牛道等七条栈道一起是通联关中平原和巴蜀地区的主要通道，“栈道千里，通于蜀汉，唯褒斜馆穀其口”。此时的汉江主要担负是宫廷王命下达、粮草运送、军事控制的政治和军事功能。

国家政治中心东移的唐宋时期，汉水流域作为国家政治交通要道的地位丧失，而漕运功能逐步凸显。隋唐时期，汉中、南阳、襄阳是沟通南北的枢纽，其中襄阳漕运中心的地位最为显赫，“江汉间州以数十，而襄阳为大，旧多三辅之豪，今则一都之会”。尽管在隋朝开凿的京杭大运河改变了中国的交通格局，东部的水上运输成为国家的主要通道的情况下，汉江漕运的功能也未被削弱。因地势靠近京师，漕运通过汉江支流唐白河水陆联运直达东都洛阳，汉江漕运的功能仍然发挥重要作用。此外，在战乱和国家多难时期，汉水流域又开始发挥政治交通的作用。在黄河漕运和大运河漕运被切断时，江淮漕粮还可走汉江至梁、洋，再由陆路转运关中。在这个时期，汉江漕运成为南粮北运的唯一的一条生命线。

北宋时期，国家政治中心定都汴梁（今开封市），汉水上游漕运地位下降而中游地位依然重要，其中尤以襄阳为盛，晏殊称襄阳“西及梁州，南包临沮，北接阴邓，邑居隐轸，盖一都之会也”。

南宋抗金期间，汉江流域成为南北行旅和马纲动脉。川秦沿边蕃部收集的马匹在成都和汉中两处集中团纲，经汉江谷地运送到长江中下游地区。兴元府（今汉中市）、金州（今安康市）为纲运繁忙的集散码头，“舟船辐凑，车马云集”。

明清时期，民间商贸发展起来，汉江成为南北物流的商道，沿途呈现商贾云集、会馆林立的繁华景象，汉江流域进入繁盛阶段。汉口的瓷器、布匹及日用工业品洋货通过汉江北运，来自陕和鄂西的山货、桐油、木材、竹器等土特产则顺流而下，在沿江各个码头集散流通。

汉江航运始于西周时代，经历了秦汉时期的奠基，隋唐时期的发展，明清时期的船马转换、近代衰落跌宕起伏的发展轨迹。作为文化线路，汉江遗产廊道形态特征是基于军事、漕运、商贸而形成的通道形态特征，且这通道伴随中国的历史进程而发展，产生了功能上的演变，是中国历史上一条重要的文化线路。

3.2 汉江遗产廊道的跨度特征

汉江流域线性文化遗产的基本要素，是我国古代交通重要的通道，在世界东西方文化交流之中处于重要节点地位，它标志着民族文化身份的重要遗产。

内河航运方面，汉江与长江、大运河和黄河连接成为国家战略性交通环，由此形成洛阳、长安、扬州、江夏（武汉）等一级交通枢纽节点。“当江汉交汇之区，水道之便，无他埠可拟，循大江而东，可通皖赣吴越诸各区，以直达上海；循大江而南，可越洞庭入湘沅，以通两广云贵；又西上荆宜而入三峡，可通巴蜀以上溯金沙江；至于遵汉水而西，经安陆、襄阳、郑阳诸府，纵贯全鄂，以抵汉中；又沿汉水之支流白河、丹江二水，以入宛洛，所谓九省之会也。”。

汉江流域也是一条与世界东西方文化交流的经济走廊，是连接东西方的纽带，产生了许多重要的交通文化路线，其中南北丝绸之路和万里茶路为著。在横跨亚欧大陆、线性分布近 1 万多 km 丝绸之路上，北方丝绸之路经汉江水路由汉口进入一南襄

隘道—洛阳或长安—玉门关—新疆—帕米尔高原—中亚—西亚，最终抵达北非和欧洲。历程 2 万多 km 茶路，是一条以茶叶为主的国际商贸路线，以武夷山为起点，途径湖北汉口—襄阳—河南南阳—社旗，于社旗转陆路，经方城—山西—北京—蒙古国乌兰巴托—俄罗斯恰克图，跨越中蒙俄三国。

汉江这条 1500 余 km 流程的大尺度线性廊道，不仅使得国内经济、中外贸易变得容易和频繁，也促进了南北文化、东西文化、中外文化的大交流，使得各种区域文化、外来文化相互接触、融会和整合。呈现一条线路跨越多元文化地形的跨度特征。

3.3 汉江遗产廊道的文化特征

春秋战国之前，汉江流域是一个林莽丛生，虎豹出入的云梦古泽。恶劣自然环境造就了古楚先民“楚虽三户，亡秦必楚”，“俗剽轻易发怒”的执拗不屈的文化心态。迥异于中原华夏诸国的敦厚朴实之风，汉江流域所在的古楚被视为“南蛮之国”。战乱和移民是促使汉江流域土著文化开始裂变的主要因素。据史料记载，汉江流域首次移民发生在三国两晋之时。由于战乱频繁而湖北等故楚旧地相对安定，大批中原移民涌入荆襄，社会发生了第一次文化变迁。随着“北客南贾，吴樯蜀船”的移民涌入，中原文化与古楚文化发生碰撞和融合，造成“五方杂居，风俗大变”。而南宋至清之间，作为兵家必争之地的汉江流域，经历了蒙古、满族入主中原和李自成农民起义等战争后，社会动荡，人口锐减。明朝时期“大约自荆至襄，所经荆门、宜城，城邑无恙，而村落已空，然犹有一二仅存，自襄到郢，则城邑已不堪言，而出城境不见一人，村落上存废址，欲觅一椽一瓦，俱不可得矣，若郢之六属房县、竹山、竹溪、上津、郢西、徐康并城廓俱已平夷，城北一片蓬蒿”。人口凋敝为移民提供了可能。这段时期移民中规模最大的是史称“江西填湖广、湖广填四川”的沿长江和汉江移民浪潮，“此地从来无土著，九分商贾一分民”，“一分民亦别处之落籍者”，“本乡人少异乡多”。

历史上的移民浪潮以及南北通航使汉江流域在成为沟通多个文化地带的最繁忙的文化交流路线。在多维的文化互惠交流中，汉江流域社会文化结构发生重大变化，独特的汉江文明孕育成型，基本上形成了一个由移民为主体的文化混搭社会。受巴蜀文化、秦陇文化和荆楚文化的影响，建筑、语言、文化习俗、仪式、衣食住行、生活方式和价值观等方面的文化构成单元呈现“南北杂交”和“五方杂处”的结构特点。具体表现为：“秦声楚歌”的语言风俗结构；“尚鬼信巫”的宗教信仰；“质朴劲勇”的行为风尚；“五方杂处”的岁时礼仪。文化构成独具特色，形态复杂，形成了一个典型的地域文化圈。

汉江遗产廊道的精华集中于汉江沿线“商业市镇群”，它是交融和沟通的平台，不仅活跃了南北间的物流与人际交往，同时影响了北方儒学思想与南方诗性文化的统一，把原本并行的南北文化熔铸起来，消除了南北文化的隔阂。可以想象，没有沿河市镇，古老的中华文明，将会变得多么的单调。它既对中国古代社会向更高社会形态的演进起到刺激与推进作用，又在岁月沧桑中逐渐演化成为一种愈显珍贵的文化资源与遗产。

3.4 汉江遗产廊道的经济特征

汉江运河繁忙来往的贸易和商船蕴涵着巨大的经济效益刺激了沿岸市镇的迅速崛起，使汉江沿岸一些默默无闻的普通村庄发展为具有相当规模的大都会。如汉江的下游的汉口，得益于“依长江，傍汉水”的地理优势，繁荣的水运把没有人居的芦苇荒滩变成为一个重要的商品集散中心，成为“四川、云贵、山陕、中南以及东南诸省广大地区的交通枢纽与新兴的商业巨镇”。清代杰出史学家章学诚曾这样描述：“品物畅茂”，“繁盛极矣”，“居其贸化之贾，比邻而居”，“转输搬运，肩相摩，踵相接”，据《湖北商报》卷十五记载：“汉口内地贸易之区域极辽阔，殆包括湖北、湖南、河南、山西、安徽、山东、甘肃等省，故内地贸易之盛大，甲于中国”，是清代两淮地区最大的盐业、粮食、竹木、纺织品、矿产品、药材等商品集散和转运中心。及至汉口开埠，汉口的商业繁盛达到鼎盛，“与武昌、汉阳鼎立之汉口者，贸易年额一亿三千万两，夙超天津，近凌广东，今也位于清国要港之二，将进而摩上海之垒，使视察者艳称为“东方芝加哥”。及至 20 世纪初，汉口的对外贸易总额占全国外贸总额的 10% 左右，常居全国第二位，“驾乎津门，直逼沪上”。

汉江蕴含的经济价值的也体现在市镇的发展和人口的扩张方面。贸易的繁荣也极大地刺激了汉口城市经济的发展。早期的汉口，蜷缩于汉水南岸、龟山以北的狭长空间里，运河的综合功能难以发挥。明崇祯八年（1635 年）在汉水北岸修筑袁公堤以后，汉口市镇的规模急剧扩大，进一步刺激了市镇的空间和人口的扩张，可以说“没有汉江，就没有今天的汉口”。

市镇人口的数量也是衡量汉江经济繁荣的重要尺度。从明朝至近代汉口人口数量依次是：明嘉靖四年（1525 年）约 6978 人；清乾隆三十七年（1772 年）99381 人；清嘉庆十九年（1814 年）为 129183 人。1861 年汉口开埠后汉口人口急剧增长，从光绪三十四年（1888 年）的 18 万人增加到 1908 年的 24.49 万人。辛亥革命的 1911 年，汉口已经达到 59 万人，成为一个现代的大都会。汉江沿岸市镇巨大规模的人口，是汉江作为发达水运系统固有的财富效应的结果。

参考文献：

- [1] 陕西省交通史志编纂委员会. 陕西省志·航运志[M]. 西安：陕西人民出版社，1996.
- [2] 湖北省地方志编纂委员会. 湖北省志·地理[M]. 武汉：湖北人民出版社，1997.
- [3] 鲁西奇. 汉江流域开发史上的环境问题[J]. 长江流域资源与环境，1997（8）.
- [4] 严如煌. 三省边防备览[M]. 扬州：江苏广陵古籍刻印社，1991.
- [5] 杨洪. 汉江航运与社会发展[J]. 华夏文化，1998（3）.
- [6] 洋县地方志编纂委员会. 洋县志[M]. 西安：三秦出版社，1996.
- [7] 鲁西奇. 历史时期汉江流域农业经济区的形成与演变[J]. 中国农史，1999（1）.
- [8] 任春明. 清代汉江流域的经济开发述评[J]. 中国社会科学院研究生院学报，1990（6）.
- [9] 陈启良. 明清移民与陕南开发[M]. 西安：三秦出版社，1999.
- [10] 岳震川. 赐葛堂文集[M]. 西安：三秦出版社，2014.
- [11] 萧正红. 清代汉江水运[J]. 陕西师范大学学报，1988（4）.
- [12] 司马迁. 史记·货殖列传[M]. 长沙：岳麓书社，2004.
- [13] 王象之. 舆地纪胜[M]. 北京：中华书局，1992.
- [14] 祝穆. 方輿胜览[M]. 北京：中华书局，2003.
- [15] 武汉地方志办公室，武汉图书馆. 民国夏口县志校注[M]. 武汉：武汉出版社，2010.
- [16] 高钟. 移民与湖北传统社会文化之变迁[J]. 华中师范大学学报，1994（5）.

-
- [17] 叶调元. 校注汉口竹枝词校注[M]. 武汉: 湖北人民出版社, 1985.
- [18] 邓经武. “麻乡约”考辨[J]. 文史杂志, 2009 (1) .
- [19] 吕一群. 晚清汉口贫易的发展及其效应[D]. 武汉: 华中师范大学, 2009.
- [20] 苏长梅. 武汉人口[M]. 武汉: 武汉出版社, 2000.
- [21] 陈启良. 明清移民与陕南开发[M]. 西安: 三秦出版社, 1999.