

大运河聚落文化遗产生成与分布规律研究

李永乐 孙婷 华桂宏¹

【摘要】在梳理大运河文化保护项目时我们发现，大运河沿途所形成的聚落文化遗产有一定的生成与分布规律，并由此成为大运河文化的重要组成部分。根据调研统计，大运河（江浙段）现存各类聚落文化遗产 148 项，它们不仅是大运河文化的集中承载空间，更是宝贵的文化财富。大运河（江浙段）聚落文化遗产生成与分布呈现出若干规律，包括：运河水利工程指向性规律、运河航运节点指向性规律、运河交汇点指向性规律、运河机构指向性规律、运河商贸活动指向性规律。我们认为，大运河聚落文化遗产的生成与分布，不是某种单一规律，而是多重规律共同作用的结果；多重规律之间，有先有后，既相互关联、互相影响，又相互促进、互为因果。

【关键词】大运河 聚落文化遗产 生成与分布 历史规律

大运河是中国创造的伟大工程，深入挖掘大运河丰富的历史文化资源，建设大运河文化带，是新时代党和国家的一项重大决策部署。我们知道，大运河文化遗产类型多样，其中，大运河聚落文化遗产是重要的一支。所谓大运河聚落文化遗产是指大运河形成、发展、变迁、演化等与大运河建设、交通、运营、生产等活动密切相关的沿运河所形成的历史文化城镇、历史文化街区（以下简称“历史街区”）、历史地段、传统村落等。大运河聚落文化遗产所蕴含的与大运河相关的各类物质与非物质文化遗产，是运河文化的集中承载空间。

学术界关于大运河与沿线城镇的形成、发展、空间分布规律等已有相当数量的研究成果，但在文献梳理中我们却发现，还存在一些亟须关注的问题：一是研究对象往往以沿运河的大城市为主，以北方运河城镇为主，缺少对中小市镇和南方运河聚落的研究；二是研究内容散见于相关论著和运河资料之中，缺乏总结，或者说研究的系统性有待提升；三是有些规律尚待发现和提炼，研究的全面性不足。因此，本文将从大运河各类型聚落文化遗产（城市、古镇、历史街区、历史地段、村落）入手，以江苏、浙江段大运河聚落文化遗产密集区为研究对象，全面、系统、深入探究大运河聚落文化遗产生成与分布规律。

众所周知，江苏、浙江大运河地区河湖港汊密布，码头、桥梁、闸堰、堤坝等水利工程众多，自唐宋以后不仅成为全国重要产粮区和漕粮供应地，更成为全国手工业与商业繁荣、市镇经济发达的重要地区。因此，它也是研究大运河聚落文化遗产生成与分布规律的理想区域。

据课题组调研统计，大运河（江浙段）现存聚落文化遗产共 148 项^[1]。其中，徐州 5 项，宿迁 4 项，淮安 14 项，扬州 21 项，镇江 13 项，常州 19 项，无锡 11 项，苏州 19 项，嘉兴 14 项，湖州 13 项，杭州 15 项。具体名称与分布区域见表 1。

表 1 大运河（江浙段）聚落文化遗产构成

作者简介：李永乐，江苏师范大学大运河文化带建设研究院徐州分院、“一带一路”研究院教授

孙婷，苏州大学社会学院博士生

华桂宏（通讯作者），江苏师范大学党委书记，大运河文化带建设研究院徐州分院、“一带一路”研究院教授

基金项目：本文为国家社会科学基金“京杭运河（江浙段）文化遗产资源群研究”（14BGL085）和江苏高校优势学科建设工程资助项目（江苏师范大学地理学）阶段性成果。

²[1]我们以沿线 11 个地级市为历史文化城市单独统计单位，并将各市相对独立、具有一定规模的历史街区、历史地段等作为独立统计项目（也有一些地理或文化空间相邻的点合并统计）。优先统计在现代环境中仍保留古代基本特征，其环境、格局、历史遗存、传统氛围等均保存尚好的聚落。本研究区域不包括浙东运河，但为了研究的完整性，杭州段包括萧山区浙东运河的少量聚落。有些运河古镇往往包含一条或多条历史街区，在此都统计为一项遗产。有些聚落虽然在运河修建之前已存在，但因之后发展变迁受大运河影响，亦属大运河聚落文化遗产范畴。

区域	数量	名称
徐州	5	徐州城、户部山历史街区、窑湾镇（窑湾历史街区）、土山镇、下邳镇
宿迁	4	宿迁城、皂河镇、东大街-新盛街历史地段、洋河镇
淮安	14	淮安城、龟山村（老山子镇）、板闸村、河下镇、码头镇（安澜大街-官巷兴盛街）、杨庄村、清江浦丰济仓一草市口历史街区、都天庙街历史街区、花街-慈云寺历史街区、驸马巷-龙窝巷-上坂街历史街区、清江大闸口历史街区、渔沟镇骡马街-中市街历史地段、蒋坝镇、平桥镇
扬州	21	扬州城、宝应城、高邮城、湾头镇、邵伯镇、界首镇、瓜洲镇、南门大街历史地段、北门大街历史地段、仪征十二历史地段、仪征大码头历史地段、东关街历史街区、湾子街历史街区、汜水镇、仁丰里历史街区、南河下历史街区、射阳湖镇、安宜镇、车逻镇、真州镇、大桥镇
镇江	13	镇江城、西津渡历史街区、伯先路历史街区、东门坡片区历史地段、大龙王巷历史街区、姚一湾片区（含打索街）历史地段、大杨家巷片区历史地段、荣庆里片区历史地段、西门大街历史地段、新河街历史地段、双井路片区历史地段、张官渡村、吕城镇
常州	19	常州城、奔牛镇（奔牛老街）、青果巷历史街区（含正素巷）、南市河历史街区、前后北岸历史街区、天宁寺-奴舟亭历史地段、西夏墅-西栅门片区历史地段、魏村镇（魏村老街）、孟河镇（孟河老街）、余巷老街历史地段、西直街-三堡街历史地段（含运河五号街区）、鹤园弄、戚墅堰老街（东街）、杨桥老街历史地段、焦溪老街历史地段、篦箕巷历史街区、横林镇、南河沿历史地段（含西仓街）、锁桥湾历史地段（含勤工路地块）
无锡	11	无锡城、惠山镇、梅里镇、荡口镇、清名桥历史街区、接官亭弄历史地段、前后蔡家弄历史地段、淘沙巷历史地段、荣巷历史街区、日晖巷历史地段、洛社镇沿河历史地段
苏州	19	苏州城、木渎镇、府直镇、同里镇、明月湾历史地段、陆巷历史地段、盛泽镇、震泽镇、平江路历史街区、山塘街历史街区、平望镇、周庄镇、长桥镇、松陵镇、望亭镇、浒墅关镇、枫桥镇、横塘镇（横塘老街）、蠡墅镇
嘉兴	14	嘉兴城、王江泾镇、濮院镇、石门镇、乌镇、崇福镇（横街历史街区）、长安镇（东中西街历史街区）、盐官镇（古邑历史街区）、许村镇（沿塘街历史街区）、梅湾街（南门历史街区）、月河历史街区、芦席汇历史街区、双魁巷历史地段、新滕古镇
湖州	13	湖州城、南洋镇（南洋镇历史街区）、新市镇、练市镇、小西街历史街区、衣裳街历史街区、息塘村、和孚镇袁家汇、荻港村、善琚镇、菱湖镇、双林镇、潞村
杭州	15	杭州城、桥西历史街区（含北新关历史地段）、小河直街历史街区、大兜路历史街区、塘栖镇（水北历史街区）、拱墅运河历史街区、清河坊历史街区、觅桥老街历史地段、老余杭古镇、南宋御街历史地段、五柳巷历史街区、留下镇（老街）、衙前镇（衙前历史街区）、仓前镇（仓前历史街区）、西兴镇（西兴历史街区）

探讨、揭示大运河聚落文化遗产生成与分布的规律,对于还原和理解大运河历史、保护和传承大运河文化资源具有重要意义。下面我们将进一步深入探究江浙段大运河聚落的发展历史,总结、归纳、提炼并阐释大运河聚落文化遗产生成与分布的若干规律及其相互之间的关系。

一、运河水利工程指向性规律

大运河的首要属性是水利工程,而依托大运河水利工程生成的运河聚落,又主要分为两种情况:第一种是大运河水利工程的开凿或修建,如河道、水源工程、水柜、堤、坝、闸、桥梁、渡口码头、水利枢纽等的开凿或修建,需要大量的劳动力^[1],建成后因交通、地势等条件的改善而吸引较多居民前来停留、定居、贸易、生活,逐渐生成聚落;第二种是大运河水利工程的使用、运营及维护带来的人流、物流等(成为运河聚落生成的必要条件),典型如依托码头、渡口或闸口水利工程而生成的聚落。

翻阅史料我们可以看到,一是随着运河河道及其支流的开凿与修缮,沿河道会生成聚落。如:荻塘(顿塘)运河的开凿与历次修缮促使嘉兴南浔镇逐渐兴起。初为小村落的南浔,在南宋淳祐年间被敕准设镇,清代后期民间有谚语云:“湖州整个城,不及南浔半个镇。”^[2]湖州新市镇,原为陆路镇,运河开通后,新市镇演化成规模较大的运河水路镇。杭州塘栖在“宋时所无”,因“运道改移”遂致“日益繁盛”^[3]。

苏州松陵镇,在元代大运河贯通之前,人口较少,明清时期“民夹运河南北以居,自称聚落”。“元以前无千家之聚,明成(化)弘(治)间,居民乃至二千余家。坊巷井络,栋宇鳞次,百货具集,通衢市肆以贸易为事者,往来无虚日。嘉(靖)隆(庆)以来,居民益增,贸易与昔不易”^[4]。水工建筑物的修建也是如此。

清康熙时,在邵伯、江都、高邮、山阳(淮安旧称)等地修筑漕壕、滚水坝、减水坝等,使附近逐渐生成运河城镇聚落。如南来北往的船只过壕,邵伯逐渐成市。淮安清江浦清江大闸是漕运必经咽喉要道,运粮时节,万艘漕船“帆橘衔尾,绵亘数里”。由于清江大闸也是民商船必经之地,航运繁忙,过闸船只往往需要等待较长时间,加之大闸之上的桥梁沟通运河两岸,因此以清江大闸为中心的大闸口一带是历史上淮安城的繁华中心所在。清代文学家黄钧宰云:“清江上下十数里,街市之繁,食货之富,五方辐臻,肩摩毂连,甚盛也。”^[5]

淮安码头镇居民点最初呈点状分布,人口较少,后黄河夺淮,水患频发,该地便成为黄、淮、运交汇的水利要枢之地。在此区域内,建成了众多大运河水利工程,如惠济闸、通济闸、福兴闸(俗称头闸、二闸和三闸)、临清堰、束清坝以及里运河内堤、外堤。此后,码头镇聚落格局演化为沿堤坝呈条带状展布,“高堤结屋,因堤兴街”^[6],聚落繁盛。明朝时在邵伯以南建造了多座水闸,清朝道光年间建成了归江十坝,以致闸、坝水利工程所在地湾头镇逐渐人口聚集,后发展成为市镇聚落。

常州奔牛镇也是因兴修水利工程而发展起来的聚落。查阅史料可知,奔牛汉时有其名,隋唐时随着京杭大运河和孟河的开凿与拓浚,奔牛从堰到闸再到坝,水手船民和为船民服务的商店酒肆旅馆也越来越多,遂成聚落。奔牛闸的地位非常重要,陆游云:“苏常熟,天下足。此闸尤为国用所仰。迟速丰耗,天下休戚在焉。……牧贡戎贄,四方之赋输,与邮置往来,军旅征戍,商贾贸迁,途出于此者,居天下十七。其所系岂不愈重哉。”^[7]宋代奔牛就出现了集市,南宋杨万里曾记载了奔牛闸的繁忙,“一行二十四楼船,相随过闸如鱼贯”^[1]。到清朝中期,奔牛市镇聚落已有较大规模,全长1500米,馆舍店铺林立,驿站酒肆随处可见,一时成为江浙名镇。

二是因运河河道改变所导致的城镇聚落形态发生变化。以无锡城区为例。明嘉靖年间,为抵御倭寇,关闭了锡澄水关,运河改道至今莲蓉桥、亭子桥、羊腰湾一带。此后,商贸交易市场也随之逐渐从城内转移至城外。无锡城外西侧,沿运河形成多处繁

^[1]如明中期,仅通州至仪真(现仪征)的瓜洲运段,国家额定夫役人数就有47004人。参见安作璋主编:《中国运河文化史》(中册),山东教育出版社2006年版,第1065页。

^[2]刘大钧:《吴兴农村经济》,上海文瑞印书局1939年版,第122页。有学者对此民间谚语提出质疑,笔者认为此谚语可能有夸大之嫌,但可以说明彼时南浔镇的发展规模与繁华程度。

^[3]虞铭:《运河商埠》,西泠印社出版社2010年,第74页。

^[4](清)陈荀缓、丁元正修,倪师孟、沈彤纂:乾隆《吴江县志》卷4《镇市村》,《中国地方志集成·江苏府县志辑》第19册,江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社1991年版,第373-374页。

^[5](清)黄钧宰撰,王广超点校:《黄钧宰集》,陕西人民出版社2009年版,第83页。

^[6]王凌瑾、吴晓、宁昱西:《运河古镇的历史演化与特色价值解析——以淮安码头镇为例》,《规划师》2017年第S2期。

^[7](宋)陆游:《渭南文集》卷20《常州奔牛闸记》,《文渊阁四库全书》影印本第1163册,上海古籍出版社1987年版,第465页。

华的商市（特别是南北水关处），无锡城区也开始形成沿运河的条状发展趋势。再以杭州城为例。因古代钱塘江天然河道沿岸的自然条件不利于城市建设，故杭州老城的基本空间形态主要沿大运河人工河道南北铺展。

三是依托桥梁的修建，进一步提升了大运河河道的交通便利性。在自古以舟楫为重要交通工具的江南地区，临河聚货，夹桥为市，加速了货物、人群的聚集，从而使聚落得以孕育生成。正如杭州塘栖镇的发展，除了运河开通穿镇而过这一重要因素外，还得益于横跨运河、连接塘岸官道的广济桥（曾名通济桥、碧天桥，俗称长桥）。元代时，塘栖仅仅是人口稀少的小村庄。元末开浚大运河，明弘治二年（1489）广济桥建成，使塘栖成为江苏、上海一带联系杭州的水陆要道，渐成市镇。

“迨元以后，河开矣，桥筑矣，市聚矣”^[2]。就连描绘塘栖盛况的诗词也离不开桥梁：“市门相向锁长虹，画舸奔云趁晚风。箫歌声喧春梦杳，两廊灯火映溪红。”“武林东下是通津，水面长虹杂沓尘。”^[3]描述了明清直至民国塘栖百业兴旺、人口剧增、富甲一方的盛况。再看浙江嘉兴的王江泾镇和江苏苏州的盛泽镇，横跨运河东西两岸的长虹桥促进了两镇聚落的发展，清咸丰六年（1856）绘制的《虹桥画舫图》，就描绘了长虹桥及运河周边繁华的市镇聚落景观。

四是依托大运河码头、渡口类水利工程，各类商品得以集散、交易，同时码头（渡口）附近有完备的客栈、饭馆、酒楼等服务设施，使市镇聚落得以生成。大运河（江浙段）沿线的窑湾码头、皂河御码头、邵伯码头、清江浦码头、界首码头、瓜洲渡、西津渡、张官渡、震泽码头、乌镇码头等，都形成了一定规模的聚落。明朝修建的清江闸和清中叶以后在闸北修建的石码头，对淮安清江浦城的生成与繁荣影响甚大，石码头是“南船北马舍舟登陆”之地，“南人乍骑马，北客半登船”^[4]。

邵伯镇自邱沟贯通江淮始就成为南来北往的必经之路。此外，运河两侧建成的大量码头（现存四座码头：竹巷口码头、大码头、朱家巷码头和庙巷口码头）也是古代客商在邵伯镇的主要停靠之处，是邵伯镇及运河以东地区货物贸易的主要场所。邵伯镇的繁荣，很大程度上依赖这四座码头^[5]。扬州瓜洲渡“每岁漕舟数百万，浮江而至；百舟贸易之人，往返络绎，必停于是”^[6]，逐渐形成繁盛的聚落。镇江西津渡“乃南北冲要之地，江浙闽海物资，悉由此以达京师，使命客旅，络绎往回，日不暇给”^[7]。今天西津渡古街，依然可见当年聚落的繁华。常州青果巷紧邻大运河码头，在该码头停留的船舶主要卸载各种果品，沿岸果品商铺众多，因之称为“千果巷”，保存至今仍是历史街区。

二、运河航运节点指向性规律

大运河航运节点是生成市镇聚落的良好区位，船只在大运河上航行有一定的日航程，史料记载：“唐制：水程之行，舟之重者，溯河日三十里，江四十里，余水四十五里；空舟溯河日四十里，江五十里，余水六十里；沿流之舟即轻重同制，河日一百五十里，江一百里，余水七十里。”^[1]根据日航程，大运河沿线因上水、下水形成诸多航运节点，在这些航运节点，船只（水陆驿亦有驿马）需要停留进行补给等活动。

航运节点凭借区位优势吸引人口集聚，运河聚落在这些节点地区逐渐生成与分布。如塘栖镇距离杭州城正好是天的水路航程，从北方去杭州的商家旅客都要在此留宿一夜，这为塘栖镇聚落生成提供了良好的条件。据明黄训记载：“自通州至仪真水路三千里，凡为驿四十有二。……沙河驿至沛县泗亭驿六十里，泗亭驿至徐州夹沟驿七十五里，夹沟驿至本州彭城驿九十里，彭城驿至本州房村驿六十里，新安驿至本州下邳驿六十里，下邳驿至本州宜河驿六十里，宜河驿至宿迁县钟吾驿六十里，钟吾驿至桃源县古城驿六十里，古城驿至本县桃源驿六十里，桃源驿至清河县清口驿六十里，清口驿至淮安府淮阴驿六十里，淮阴驿至宝

^[1]（宋）杨万里撰，辛更儒笺注：《杨万里集笺注》卷29《过奔牛闸》，中华书局2007年版，第1500页。

^[2]杭州市余杭区地方志编纂委员会编：《余杭通志》，浙江人民出版社2013年版，第226页。

^[3]桂国栋、陆文宝：《京杭运河第一谈古论今广济桥》，《浙江档案》1997年第4期。

^[4]（宋）文天祥：《文天祥全集》卷14《指南后录》卷2《发崔镇》，中国书店出版社1985年版，第361页。

^[5]蔡蕃：《京杭大运河水利工程》，电子工业出版社2014年版，第279页。

^[6]《江苏地方志》编辑部：《钩沉古瓜洲》，《江苏地方志》2014年第2期。

^[7]（元）脱因修，俞希鲁纂：至顺《镇江志》卷2《津渡》，《中国方志丛书·华中地方》第171号，成文出版社1975年版，第112页。

应县安平驿八十里,安平驿至高邮州界首驿六十里,界首驿至本州孟城驿六十里,孟城驿至扬州府邵伯驿六十五里,邵伯驿至本府广陵驿四十五里,广陵驿至仪真县仪真驿七十五里。”^[2]

据 1998 年发掘的《嘉兴重建驿记》碑记载,“江以南繇润至于杭七百里,为驿凡十有四”,即从镇江到杭州距离七百里,有水驿十四座,平均间距五十余里。从仪真江岸到扬州广陵驿的水程是七十五里,从清口驿到桃源驿的距离是六十里,因此杨士奇诗云:“朝辞仪真坝,暮过广陵城。”^[3]暮出清江闸,夜投清江口。明日到桃源,谁家问沽酒。”^[4]明张天赋也写过一首诗,诗名即为《夜泊仪真次早发舟宿扬州》,说明这段距离需要船舶行进一日航程。如果不考虑天气、风向和运河水量的影响,驿站之间的距离和运河船只的日航程基本一致。地处运河航运节点,生成了很多知名的运河城镇聚落,如宝应城、高邮城、下邳镇、王家营镇、邵伯镇、界首镇、平望镇等。

大运河航运节点还有一种情形,是由于运河航道的水流情况或船闸、城门的启闭,使得船舶被迫靠泊停留,这样的节点也是运河聚落生成和分布的重要区位。如徐州窑湾镇,因大运河在窑湾附近有三道弯,水流因之减缓,利于船舶避风和靠泊,而过窑湾后自直河口到徐州的水路凶险,夜间行船危险重重,故南来船只都会在窑湾靠泊一夜,修整补给后次日凌晨出发。据记载,窑湾的一大特色是“夜猫子(猫头鹰)集”,船只夜晚靠岸,凌晨起航,而这一时段形成交易集市。

有诗云:“梆打三更满街灯,恭候宾客脚步声,四更五更买卖盛,十里能闻市潮声。”^[5]窑湾遂成一方大镇。此外,船闸之处还有另一番景象,即往往需要等到聚集一定数量的船舶,才允许过闸,并严格规定闸门开启时的最低积水深度和开闸次数,不许违例开闸。如明宣德四年(1429)规定,清江四闸“凡运粮及解送官物并官员、军民、商贾等船到闸,务积水至六七板方许开”^[6]。

杨万里《过奔牛闸》诗云:“春雨未多河未涨,闸官惜水如金样。聚船久住下河湾,等待船齐不教放。”^[7]又如《过吕城闸》:“泊船到得暮钟时,等待诸船不肯齐。等得船齐方过闸,又须五鼓到荆溪。”“等到船齐闸欲开,船船挨拖整帆桅。一船最后知何故,日许时间独不来。”^[8]大量船舶的停留使得官丁、纤夫以及商旅之人聚集,也推动了市镇聚落的生成。再看因张继诗得名的枫桥古镇(一说因江边多枫树),唐以前称“封桥”,为古驿道必经之地,是城市门户要塞,官府在此设卡检查过往商旅船只。每晚苏州城的城门关闭后,运河即封航,船舶须在此停泊待旦。宋元之际,枫桥市肆已远近闻名,明清间,枫桥已发展成著名市镇,“金阊门外枫桥路,万家灯火迷烟雾”^[1]。

三、运河交汇点指向性规律

由于大运河与其他河流、河段、湖泊交汇之处地理位置优越,交通发达,同时也是河道挑浚、水工建筑物修筑的重点地区,因此也是生成运河聚落的最佳场所,较易生成较大的区域性中心城市,如:大运河与淮河、宝应湖、高邮湖交汇处分别形成淮安城、宝应城、高邮城;大运河与长江的交汇处形成扬州城和镇江城;大运河与太湖交汇处(江南运河引太湖水作为水源)形成无锡城;大运河与钱塘江、浙东运河交汇处形成杭州城;等等。

以扬州为例,隋代大运河贯通后,由于长江与大运河的水量、水位不同,长江的船舶一般不驶入大运河,大运河的船只也不

^[1]〔宋〕章如愚:《群书考索后集》卷 55《财赋门·漕运类》,《文渊阁四库全书》影印本第 937 册,上海古籍出版社 1987 年版,第 782 页。

^[2]〔明〕黄训:《名臣经济录》卷 51《漕河图志叙》,《文渊阁四库全书》影印本第 444 册,上海古籍出版社 1987 年版,第 475-476 页。

^[3]〔明〕杨士奇:《东里集·诗集》卷 1《晚过扬州》,《文渊阁四库全书》影印本第 1238 册,上海古籍出版社 1987 年版,第 307 页。

^[4]〔明〕杨士奇:《东里续集》卷 60《清河县调公素》,《文渊阁四库全书》影印本第 1239 册,上海古籍出版社 1987 年版,第 509 页。

^[5]刘士林、耿波、李正爱等:《中国脐带:大运河城市群叙事》,辽宁人民出版社 2008 年版,第 161 页。

^[6]〔明〕申时行等:《明会典》卷 198(1 部·河渠),中华书局 1988 年版,第 999 页。

^[7]^[8]〔宋〕杨万里撰,辛更儒笺注:《杨万里集笺注》,中华书局 2007 年版,第 1500 页,第 1433 页。

驶入长江,江南的漕粮以及盐、茶、丝绸、药材、瓷器等在扬州交卸后,再继续通过运河北上,成就了扬州第一繁华都市的地位。

苏州城的选址与变迁也明显符合交汇点指向性规律。隋代大运河开通以后,苏州处于江南运河与娄河(今浏河)的交汇处,内河和海上运输极为便利。隋朝末年,苏州因战火而将城迁到了横山下、黄山东,名为新郭;但仅三十年后,苏州又将城迁回了原运河与娄河的交汇处,正是因为此处便利的交通和完整的城内水系^[2]。

苏州经运河到长江,渡江而西,“走皖鄂,逾彭蠡,引楚蜀岭南”^[3],可以联系内地许多省区:经运河北接河南、山东、河北,直达北京;经运河南至杭州,远联福建、广东;经娄江又可直抵长江入海,自苏至沪,娄江实为要津之地。正是凭借这种交汇点带来的优势,苏州城迅速发展起来,隋代时苏州人口仅为一万八千户,至唐代元和时剧增为十万多户。明清时苏州“上自帝京,远连交广,以及海外诸洋,舶舻毕至”^[4],之后还发展成为“五更市贾何曾绝,四远方言总不同”^[5]的大都会。

除了区域性中心城市外,还有大量的中小商业、手工业聚落,往往也分布在大运河与其支流、减河、引河等相关河道或湖泊的交汇处。如:大运河和骆马湖的两个交汇处,分别孕育了窑湾镇和皂河镇;淮安老子山镇龟山村也因位于洪泽湖南岸,是淮河洪泽湖入口处而成为知名的小镇;大运河与北澄子河、盐邵河、子婴河、泾河、通扬运河、(老)孟河、白马塘、金牛塘、崇长港(亦名长安塘、运塘河)、胥江、上塘河、荻塘(顿塘)、烂溪(亦名澜溪)塘等交汇处分别生成和分布有高邮城、邵伯镇、界首镇、宝应县、湾头镇、奔牛镇、石门镇、崇福镇、长安镇、木渎镇、枫桥镇、南浔镇、平望镇等大运河聚落文化遗产。

徐州窑湾镇位于大运河和老沂河交汇而入骆马湖处,尽管这里早期较为荒芜,周围零星有几座砖窑,但到明清时期,随着漕运的鼎盛,窑湾可南达苏杭、北抵京津,迅速发展起来。明清时期直到20世纪40年代,窑湾有山西、江西、福建等8省会馆,10省代办,360多家商铺、行栈,有10多个国家的商人和传教士聚居于此,常住人口达3万余人^[6]。嘉兴乌镇(原乌、青二镇)既与大运河贯连,南北两端又与钱塘江和太湖相通,明嘉靖即“商贾走集四方,市井数盈于万户”^[7]。清代乌(青)镇繁荣依旧,“户口日繁,十里以内,民居相接,烟火万家,巨丽甲他镇,市达广袤十八里”^[1]。

四、运河机构指向性规律

通过史料归纳我们发现,与大运河有关的机构主要包括两个方面:一是运河漕运、河道政府管理机构,如漕运总督衙门、河道总督(南河总督)衙门、税关(钞关、榷关、常关、户关)等;二是相关功能性和服务性机构,如粮仓、驿亭、造船厂等。其中,漕运、河道政府管理机构对聚落生成的影响主要表现为以下三个方面:首先,管理机构设立的目的是督理漕务,治理河道,对大运河上来往漕船和民商船开展盘验、征税等管理活动,因此大运河上的船只在这些地点经过往往需要停留,随船官吏、运丁水手上岸歇息、消费,故使得人群得以聚集。其次,管理机构日常需要较多的官吏、士兵、杂役,以及相关服务人员和劳务人员,这些常住和流动人口,形成了较大规模的消费群体,进而吸引了更多行业的人群在此聚集,经营谋生。再次,运河机构的设立,使所在区域的治安水平提升,管理更加有序,手工业和商业发展的社会环境得以改善,这都是聚落不断成长壮大的有利因素。

据记载,淮安历史上的第二次繁荣,从15世纪初叶到19世纪中叶,持续了400多年,如此长时间的繁荣与漕运总督、河道总督驻扎在此有着密不可分的关系。从人数上来看,明朝时直属淮安漕运总督府的文官武校及下辖官兵有2万余人。雍正年间,分设北河、东河、南河三总督,南河总督衙门设于清江浦,三者之中以南河总督最重要,其下设24厅、汛,有河标营兵弁10余万人^[2]。在陈瑄总理漕运之前,清江浦地区还是人烟较少的“闲旷之地”。漕运总督和河道总督的驻节,再加上其他管理机构的设

^[1]苏州市政协文史委员会编:《运河名城:苏州》,古吴轩出版社2012年版,第118页。

^[2]傅崇兰:《中国运河城市发展史》,四川人民出版社1985年版,第97页。

^[3]江苏省博物馆编:《江苏省明清以来碑刻资料选集》,生活·读书·新知三联书店1959年版,第366页。

^[4]苏州历史博物馆编:《明清苏州工商业碑刻集》,江苏人民出版社1981年版,第331页。

^[5](明)唐寅:《唐伯虎全集》卷2《阊门即事》,中国美术学院出版社2002年版,第52页。

^[6]中共江苏省委党史工作办公室:《走近大运河:江苏篇》,中央文献出版社2005年版,第265页。

^[7](清)张园真:《乌青文献》卷1《建置》,转引安作璋主编:《中国运河文化史》(中册),山东教育出版社2006年版,第1200页。

立,使“清江浦文武厅营,星罗棋布,俨然一省会”^[3]。“国朝河院又移驻于此,舟车鳞集,冠盖喧闻,两河市肆栉比,数十里不绝”^[4]“水陆都会,舟车辐辏,四方豪强大贾鳞集麇至,侨户寄居者不下数十万”^[6],一派繁华都市景象。

此外,税关机构的设立和聚落的生成也密切相关。税关的设置,一方面增加了等待过关的众多行商、官员和依附税关生存的胥役、关棍、牙商、脚夫等消费群体,带动了商业和服务业的发展;另一方面,过往船只在等待过关验收时还会在此进行商品贸易,这都是促进聚落生成的契机。如淮安板闸镇。

板闸原为陈瑄在清江浦河所建的一道闸,明宣德四年(1429)于此处设淮安钞关(民间俗称榷关),为运河七大钞关之一,也是明、清两代全国最大的钞关。康熙九年(1670)将清江闸户部储粮关和工部抽分关并入板闸榷关,更加促进了板闸镇的繁荣。“自清口以至邳、宿几三百里,为南北咽喉之地。板闸居其南,舟航漕贾实攸赖焉。”^[6]板闸临河市廛密布,沿河两岸居民数千家,有东街、南街、前后西街等,依赖税关事务生存的居民约占总人口的一半,诗云:“板闸人家水一湾,人家生计仗淮关。婢媵斗米奴骑马,笑指商船去又还。”^[7]

清代《山阳竹枝词》云:“关楼百尺倚淮流,小吏凭阑气象遒。过午贾船齐放渡,笙歌如沸占扬州。”^[8]可见,彼时的板闸繁盛景象甚至可以与扬州媲美。明景泰元年(1450)在杭州北新桥附近设立钞关——北新关(又名户部分司、北新钞关),为明代运河七大钞关之一。清时北新关有主事、巡捕、管事、更夫等127名^[1],围绕北新关形成了热闹的商业区——北关市(镇)。“北关夜市”是旧时“钱塘十景”之一,商贾骈集,物货辐臻,不分昼夜。明高得昉诗云:“北城晚集市如林,上国流传直至今。”^[2]明清时期在浒墅关运河畔设“浒墅钞关”,建关署,置巡检司,“(浒墅关)镇前有钞关,南北往来船到此湾泊(停泊)点检,然后乃行”^[3]。后浒墅关镇发展成为江南名镇,称“吴中一大镇”。

大运河驿站的设立,也是推动聚落生成的重要因素之一。隋唐时期,随着大运河的开凿,沿线普遍设置水驿。明永乐年间,又沿运河增设水驿多达41处而且驿站功能日益综合化,即兼邮、交、馆、监等职能。驿站至少从两个方面推动了大运河聚落的生成:一是与驿站相关人员的消费行为有关;二是持驿之人往往凭借特权,或者和商人勾结,利用驿递进行贸易活动以牟利,因此围绕大运河沿线驿站,逐渐形成商贸货物交流的关口。

如清朝时常州毗陵驿有驿马56匹,木船15艘,马夫34名,水夫82名^[4];南来北往的驿使、官员、差役、文人络绎不绝,他们在大码头上岸,进行消费活动。依托驿站和码头形成的篦箕巷热闹非凡,“篦梁灯火”是常州古时八景之一。孟城驿对高邮城的发展(尤其是南门大街地带)具有决定性的作用,鼎盛时孟城驿有厅房100多间,另有驿马65匹,驿船18条,马夫、水夫200多名,肩负着广大里下河地区的粮食、海盐等大量进京物资的调集和运输。至今驿站遗址所在的街巷仍被称为馆驿巷,周边还有运粮巷和盐塘巷^[5]。

苏州横塘镇和平望镇聚落的生成也和运河驿站有很大的关系。横塘驿位于苏州城西南要道,是一座水路驿站,范成大《横塘》诗云:“年年送客横塘驿,细雨垂杨系画船。”横塘驿亭是典型的迎来送往的运河水边“长亭”(横塘驿亭石柱镌刻对联曰“客到烹茶,旅舍权当东道;灯悬待月,邮亭远映胥江”)。清代最盛时,横塘驿有马夫70名,快马70匹,快船20条,水手60名,水夫230名^[6]。平望镇在唐代之前很少有居民定居,唐代设置驿站后,宋元年间“两岸邸肆间列,以便行旅”^[7]“明弘治时“有

^[1](清)董世宁:乾隆《乌青镇志》卷2《形势》,《中国地方志集成·乡镇志专辑》,第23册,上海书店出版社1992年版,第230页。

^[2]荀德麟:《运河之都的形成及其嬗替》,《江苏地方志》2006年第4期。

^[3](清)孙云锦修,吴昆田、高延第纂:光绪《淮安府志》卷2《疆域》,《中国地方志集成·江苏府县志辑》第54册,江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社1991年版,第26页。

^[4](清)卫哲治、叶长扬等修纂,荀德麟等点校:乾隆《淮安府志》卷5《城池》,方志出版社2008年版,第142-143页。

^[5](清)卫哲治、叶长扬等修纂,荀德麟等点校:乾隆《淮安府志》卷13《盐法》,方志出版社2008年版,第471页。

^[6]^[7](明)马麟等修,(清)杜琳等重修,(清)李如枚等续修,荀德麟等点校:《续纂淮安志》,方志出版社2006年版,第32页,第35页。

^[8]冒广生撰,荀德麟、刘怀玉点校:《淮关小志》,方志出版社2006年版,第469页。

巡司、水驿，冲要之所也。居民千百家，自成市井”^[8]

由于漕运离不开粮仓，因此围绕粮仓常常会形成人员的聚集，产生粮食交易等经济活动，进而生成聚落。如杭州仓前镇，原名灵源，南宋绍兴二年（1132）在此建立皇家粮仓，后又设立督粮署，负责粮仓管理。各地运粮船集中于此，商贾云集，久之形成了一个非常繁华的大运河市镇聚落。苏州平望镇位于大运河与其支线荻塘的交汇处，明清时期成为著名的粮食交易市镇，“地方三里，居民千家，百货凑集，如小邑然，成弘以来尤盛”^[9]，市镇已然具有县城气象。苏州平江历史街区聚落的生成、分布，与平江河沿岸粮仓密切相关。平江河位于大运河西侧，通过多条巷河与大运河贯通，是苏州漕粮主要通道之一，沿河粮仓密布。最著名的是丰备义仓，有粮仓220间。淮安清江浦，明朝时设立常盈仓（后改名丰济仓），大量漕船在此停留。粮仓作为税收机构征收一定的货物税，以及货船在此贸易，都促进了清江浦城镇聚落的生成与发展。

“三代以下，国用之资莫大于漕运，漕运之器莫大于舟楫”^[1]，这是明代《漕运通志》中描述的造船厂设立的重要性。造船厂需要大量工匠和相关人员，如设在清江浦的清江督造船厂，厂区沿清江浦河南岸排开，夹河二十里，工匠杂役兵弁逾万人（一说6000余人），这有力地促进了清江浦聚落的繁荣。

清代清江浦镇下有19个坊镇，其中7个名称与漕船厂直接相关^[2]。苏州同里镇造船厂也较多，“造作之属曰船厂，在辽滨，居民多于此设厂造船”^[3]。扬州、镇江、仪征（明朝称仪真）等境内也有规模庞大、人员众多的造船厂。当然，造船还能带动相关产业发展，如缆索、桐油、铁钉、木材加工等行业，进而生成手工业聚落，如镇江城外运河沿边的打索街源于宋代，居民大多以打绳索为业，至明清成为繁华地段。

五、运河商贸活动指向性规律

我们知道，商业文明是大运河文化的重要特性。依托大运河开展的商贸活动，主要包括三类：粮食贸易、盐业贸易以及综合性商贸活动（如漕船附货政策带来的运河商贸活动、商人会馆活动等）。这些活动不仅在储存和转运漕粮的运河沿线地区活跃，还带动了码头、粮仓以及桥梁附近粮食交易市场，进而生成聚落。

以常州为例，明正统五年（1440）在运河边建西仓，规模达200余间，用于储存漕米。大量运粮车船汇聚，粮商抓住商机，竞相开设粮店，形成繁盛的大运河沿岸粮食交易市场，西仓街等街巷聚落伴随着粮食贸易生成和发展。再以枫桥镇为例，沿长江东下的粮食，在镇江中转，经运河抵达枫桥米市，“湖广之米桂集于苏郡之枫桥，而枫桥之米，间由上海、乍浦以往福建”^[4]。外地在枫桥地区售卖的稻米，每年至少有数百万石。官府还在此设有标准粮斗，俗称“枫斛”。

清初“枫桥市”地位已在“山塘市”“浒市”之上，为“储积贩贸”之地^[5]。可见，粮食贸易促进了苏州枫桥聚落的生生不息。明清时期嘉兴长安镇是芜湖大米运往宁、绍地区路程最短且运价低廉的水运要冲，是浙北粮食集散地。河上每天都停泊着上千艘运粮船只，镇上有四处米市，长安堰与闸塘还形成了米夜市，“上下两河商贾往来，舟航辐臻，昼夜喧沓”^[6]，“杭绍诸郡，商贩成集”^[7]，“闸塘夜市”成为修川（长安镇旧称）八景之一。至清嘉庆年间，长安已经成为“万家灯火”的大镇。扬州城的

^[1]全国政协文史和学习委员会、政协杭州市委员会编：《运河名城：杭州》，中国文史出版社2009年版，第215页。

^[2]〔明〕田汝成：《西湖游览志余》卷12《北关夜市》，上海古籍出版社1980年版，第222页。

^[3]葛振家：《崔溥〈漂海录〉评注》，线装书局2002年版，第108页。

^[4]常州市政协学习与文史委编：《运河常州》，中国文史出版社2008年版，第82页。

^[5]陈薇等：《走在运河线上——大运河沿线历史城市与建筑研究》（上卷），中国建筑工业出版社2013年版，第25、184页。

^[6]黄强、周恺：《舟驿天下：江南水驿》，《百科知识》2018年第15期。

^[7]〔清〕陈荀繆丁元正修，倪师孟、沈彤纂：乾隆《吴江县志》卷4《镇市村》，《中国地方志集成·江苏府县志辑》第19册，江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社1991年版，第373页。

^[8]〔明〕曹一麟修，徐师曾等纂：弘治《吴江县志》卷2《市镇》，刘兆祐主编：《中国史学丛书》三编第1册，台湾学生书局1987年版，第80页。

^[9]〔清〕翁广平：道光《平望志》卷1《沿革》，《中国地方志集成·乡镇志专辑》第13册，江苏古籍出版社1992年版，第46页。

繁荣是多重因素造成的,其中粮食市场也是一个很重要的因素。两湖地区的稻米顺长江到达,长江以北的麦豆经运河抵达,每年仅粮食的关税即占扬州关税总额的三分之一。

此外,唐代恢复盐业专卖、征收盐税,也是大运河聚落生成的“温床”。淮南和淮北自古就是产盐重地,而扬州又是淮盐的集散中心。至元十六年(1279),各盐场转运至扬州的海盐近 58.76 万引(合 11 万多吨),乾隆四年(1739 年)扬州两淮盐集散量达到 217.7 万引^[8]。如此庞大的盐量,几乎都是依靠大运河运输。从元朝到民国,都在扬州城内设立两淮盐运衙署机构,统辖两淮地区食盐生产、运销,城内又居住着八大商总、大小盐商,“四方豪商大贾”“富者以千万计”“百万以下者为之小商”^[1]。盐商钱财大多都用于自身消费与修建宅第园林,带动了扬州城的繁荣发展。

扬州仪征十二牙地段同样是盐业商贸活动的产物。由于自然环境的变化,盐栈经历了由仪征到瓜洲再到十二坪的变迁。清朝后期十二牙是淮盐储存和中转的集中之地。清同治十二年(1873)建两淮盐务总栈于十二牙镇,该镇最盛时有 9 街 18 巷,码头 30 多座,商铺 400 多家,人口 20 多万,船舶 2000 余艘,盐工 5 万余人^[2]。

明清时期,大运河上的南粮北运逐渐演变为更为广泛的商品交换,这与漕船附货政策有很大的关系。明朝政府规定,漕船可以携带货物,自由在沿途贩卖,称为“土宜”。到了清朝,漕船附货政策进一步放宽,从明朝时的每船附带 10 石(成化年间)、40 石(嘉靖年间)、60 石(万历年间),增加到清嘉庆年间的每船附带 100 余石,甚至也允许漕船头工、舵工每人“带土宜三石”^[3]。

事实上违限私挟的货物大大超过此数,一艘容载漕粮二千石的漕船,每船正粮不过五六百石,私货却不止数倍。漕船回空时,一般都是满载私货。清代有漕船 1 万多艘,裁减后也还有 6000 艘左右,其所携货物量惊人,加上其带动作用,影响可想而知。以镇江为例,漕船附货带来的大量北方货物,进入江南运河的第一站即是镇江,镇江港口、码头商贸活动繁盛,“商贾居民咸资其利”^[4]。

这极大促进了镇江的发展,“京口为舟车络绎之冲,四方商贾群萃而错处,转移百物以通有无”^[5]。与大运河有关的服务业也会促进聚落的生成、发展与繁荣。如过塘行是大运河特有的服务业,它属于转运业的一种,专门从事代客转运货物、驳船过塘。据记载,西兴镇(西兴历史街区)地处钱塘江南岸,是京杭大运河与浙东运河的交汇处,西兴街市商贸最大的特点是过塘行数量多,鼎盛时达到 72 家^[6],街市坊肆栉比。

此外,依托大运河发展的手工业及伴随其的商贸活动,也促成了专业型运河市镇聚落。如历史上来自西北的玉石要进贡给北

⁹[1] (明)杨宏、谢纯撰,荀德麟等点校:《漕运通志》卷 5《漕船表》,方志出版社 2006 年版,第 93 页。

[2] 金德海、张林、杜涛等:《淮一曾经的全国漕船制造中心》,《江苏经济报》2017 年 6 月 30 日,第 A04 版。

[3] (清)阎登云修,周之祯纂:嘉庆《同里志》卷 8《物产》,《中国地方志集成·乡镇志专辑》第 12 册,江苏古籍出版社 1992 年版,第 31 页。

[4] (清)贺长龄、魏源等编:《清经世文编》卷 44《与浙江黄抚军论开米禁书》,中华书局 1992 年版,第 1065 页。

[5] 苏州市政协文史委员会编:《运河名城:苏州》,古吴轩出版社 2012 年版,第 106 页。

[6] (明)刘伯缙修,陈善等纂:万历《杭州府志》卷 34《市镇》,爱如生数据库,中国方志库(初集),(万历)《杭州府志》,明万历刻本。

[7] (清)邹存混同治《修川小志》卷首《陈序》,《中国地方志集成·乡镇志专辑》第 20 册,上海书店出版社 1992 年版,第 727 页。

[8] 全国政协文史和学习委员会、政协江苏省扬州市委员会编:《运河名城:扬州》,中国文史出版社 2009 年版,第 10 页、第 75 页。

¹⁰[1] 傅崇兰:《中国运河传》,山西人民出版社 2005 年版,第 165 页。

[2] 李德楠:《明清淮扬运河城镇发展的驱动因素探析》,《中国名城》2019 年第 9 期。

[3] 赵尔巽等:《清史稿》卷 122《食货三》,中华书局 1977 年版,第 3584 页。

[4] 刘锦藻:《清朝续文献通考》卷 75《国用》,商务印书馆 1936 年版,第 7297 页。

[5] (清)高得贵修,张九徵等纂,(清)朱霖等增纂:乾隆《镇江府志》卷 4《风俗》,《中国地方志集成·江苏府县志辑》第 27 册,江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社 1991 年版,第 120 页。

[6] 陈钦周、杨卡特:《杭州河道文明探寻》,杭州出版社 2013 年版,第 49 页。

京,都要通过运河南下加工,使扬州湾头镇成为全国玉材集散地和玉器生产中心,工匠云集,大量居民以此为生,这也是湾头镇聚落生成发展的重要原因之一。还有与漕运、漕船有关的单一性商品贸易也推进了聚落形成,如嘉兴的芦席汇历史街区,就是因为明清时期嘉兴漕运发达,芦席汇以堆放、买卖漕船苫盖所用芦席为主,渐成嘉兴城北门外商贸聚落区。

正是上述的经营活动,又使大运河沿线的商人会馆成为商贸经营活动的大本营;或者说,经营活动是促进大运河聚落生成并影响其分布的一个重要因素。有“姑苏第一名街”之称的苏州山塘街明清就有会馆总计 59 所,其中 30 所集中于山塘街及其周边地区。山塘街、南河下街、水北街等街巷的生成、繁荣与众多商人会馆的出现密不可分。

需要说明的是,运河商贸活动指向性有运河聚落生成与分布的规律,同时只有存在一定规模的聚落,商贸活动才能进一步发展繁荣,两者是相辅相成的关系。

六、结语：多重规律之间的关系

综上,通过历史文献梳理与分析,我们发现,大运河聚落文化遗产的生成与分布,不仅仅是单一规律在发挥作用,更是多种规律共同作用的结果。

以徐州城为例。元代京杭大运河开通,引黄济运,使徐州位于黄河与运河交汇处,更成为一座重要的码头,“军民贡赋转输、商贾贸易,皆由于斯”^[1]。明太宗朱棣定都北京后,“凡江淮以南之贡赋及四夷方物上于京者,悉由于此,千艘万舸,昼夜罔息”^[2]。永乐十三年(1415)城内设彭城驿,城周边设 8 处驿站。另外,明朝政府在徐州设立了户部分司和工部分司等管理机关,还有钞关以及漕粮储运的广运仓(运河沿线四大粮仓之一)。

明代的徐州城“物华丰阜,可比江南”^[3]。再以嘉兴石门镇和长安镇为例。大运河的开凿通航使石门镇南通闽、广,北达沪、苏,成为杭州府与嘉兴府之间的要道。唐代在石门镇设置水陆两驿,称为石门驿,舟车驿骑,昼夜不绝,官舫贾舶皆泊于此。宋朝时设置瞻军监库廩,元代设置巡检司。

因明代崇德县普遍种植蚕桑,占用了粮田,每年有四个月缺粮,其粮食靠运河从鄂、皖等地贩销,故石门镇又成为粮食运销崇德县的第一站,镇上布满了粮店,粮食生意兴隆。此外,长安镇的兴起,除了前文所述粮食贸易因素外,还与运河水利工程以及运河机构设置有关。

有资料显示:大运河重要水工建筑长安三闸、长安坝的修筑,大大改善了长安镇的运河交通,使之成为嘉兴运河网的重要节点;北宋时期又特别设置了长安堰闸指挥,下有闸兵 120 名,后又增设堰闸监护使臣,衙同县令;唐代时设立的长安驿站上通临平驿,下通石门驿,东达盐官,元朝时长安镇专设水陆两驿,有马 60 匹,舟 60 艘^[4]。这些都是例证。

淮安河下镇的兴起,也与前述几个规律有关系。河下镇位于古运河和淮河的交汇点,宋代河下即筑坝建闸,黄河夺淮后,河下又成为濒备黄河、地理险要的重地。明永乐十三年(1415)陈瑄“乃凿清江浦,导水由管家湖入鸭陈口达淮”^[5],运河通道改经淮安城西,河下位于管家湖嘴,地位更加重要。据记载,河下镇淮河五坝为民船、商船盘驳转搬之地,“自明改运道,径指城西,贾舶连橘,云集湖嘴,繁滋景象,俶落权舆”^[6]。

“秋夏之交,西南数省粮艘衔尾入境,皆停泊于城西运河以待盘验”,“牵挽往来,百货山列”^[7]官吏、船工、水手、客商汇聚于此,“市不以夜息”^[8]。淮北盐运分司署、淮北盐引批验所移驻河下,河下遂成为盐业中心,“盐策富商挟资而来,家于河下,河下乃称极盛”^[9]据考证,富商在河下修建的私家园林有 65 座之多^[10]。

此外,清江督造船厂的漕船零部件配套加工基地也设在河下,造船物资在此集散,“船厂抽分复萃于是,钉铁绳蓬,百货骈

集^[11]。至今河下镇还有钉铁巷、打铜巷、竹巷、绳巷等带有鲜明造船业特点的街巷名称。有资料显示,明朝时河下有街 22 条,巷 91 条,坊 13 处,形成了“纵横衢路,东西广约五六里,南北袤约二里”^{[12][11]}的城镇聚落。

聚落是人类聚居和生活的场所。运河水利工程的修建、运河机构的设置、运河航运节点以及运河与江河湖泊的交汇带来了人群的聚集,人群集聚既是运河商贸活动开展以及运河机构(如税关、驿站、漕运和盐务管理机构等)设置的原因,又是其结果。在这个过程中,聚落得以生成并不断发展壮大。前述若干规律之间,往往是互相影响、互为因果的关系。

以运河机构驿站与税关为例。二者多选址于重要的船闸、码头、航运节点、河流交汇处等位置,这些地区往往是运河商贸繁盛之地。驿站如此选址,即为方便各路官员、使客采办宫廷用品并进行大众消费活动;而税关设置带来了更多的消费群体,这又反过来促进了运河商贸愈加繁荣。在这互相影响、互为因果的互动过程中,城镇聚落的生成与繁荣成为必然。

以高邮的孟城驿为例。它距离大运河不过几十米,正厅皇华厅原就坐落于运河河堤之上,水路通衢。明代除了大运河往来船只经过高邮外,还有大量船只由里下河地区运送盐、粮等各种物资至高邮。孟城驿的所在地正是漕河与东部地区物资交换的中转站和集散地。

驿站设立之前,此地就是城外一处重要的市场,邻近的南门大街和北门大街同为高邮最繁华的商业街,交易最多的商品是粮食,号称“六陈行”(稻、米、麦、豆、高粱、芝麻),方圆数百里都来采购。孟城驿的设立,是此地街市繁华的结果,又助推了当地商业与聚落进一步发展,两者相互促进,互为因果。姑苏驿的情况也是如此。“姑苏驿递,南接行省,北抵大江,东南贡赋并两浙、闽海之供,悉由兹道,是以送往迎来,岁无虚日。”^[1]

明代苏州最繁华的商业区(万年桥附近)与姑苏驿毗邻,相距不过百米。乾隆年间徐扬所绘的《姑苏繁华图》既描绘了万年桥附近繁华的城镇聚落景观,也描绘了姑苏驿接官厅前迎送官员、使客的繁忙情景。此外,苏州浒墅关镇生成与快速发展的一个重要原因也与浒墅钞关的设置有关,而钞关之所以设于此,主要考虑浒墅关是大运河航运枢纽之地和繁荣的商贸活动之所,“为扬关、浙关、浙海关等处中道,凡南货北行,北商南贩,最为衡衢”^{[2][12]}。

我们认为,上述几种指向性规律并不是孤立存在的,而是互相紧密联系在一起。运河水利工程(码头、渡口、堤、坝、闸、水利枢纽等)常常修建在运河与江河、湖泊及其支流的交汇处。重要的码头、渡口、闸口往往是粮食转运、货物流通、人员通行的必经之地,而粮仓、驿亭、税关、衙署等运河机构更会建置于此(如邵伯驿、清口驿和仪真驿等都建于船闸处)。

总之,运河商贸活动,一般都会发生在码头、桥梁、驿站、粮仓、交汇点、航运节点等附近,而运河税关的设立,更会考虑独特的交通地理位置、繁荣的商贸活动以及充足的税源等因素。而上述几种规律之中,运河水利工程指向性和交汇点指向性规律是大运河聚落文化遗产生成与分布的基础性规律,即一般先有这两个规律,后有其他规律;在这两个规律的作用下,节点指向

¹¹[1][3]葛振家:《崔溥〈漂海录〉评注》,线装书局 2002 年版,第 125 页,第 193 页。

[2]《京杭运河(江苏)史料选编》编纂委员会:《京杭运河(江苏)史料选编》,人民交通出版社 1997 年,第 188 页。

[4]全国政协文史和学习委员会、政协浙江省嘉兴市委员会编:《运河名城:嘉兴》,中国文史出版社 2015 年版,第 221-222 页。

[5](清)张廷玉等:《明史》卷 85《河渠三》,中华书局 1974 年版,第 2081 页。

[6][9][11][12]王光伯原辑,程景韩增订,荀德麟等点校:《淮安河下志》卷 1《疆域》,方志出版社 2006 年版,第 21 页,第 23 页,第 23 页,第 21 页。

[7](清)孙云锦修,吴昆田、高延第纂:光绪《淮安府志》卷 2《疆域》,《中国地方志集成·江苏府县志辑》第 54 册,江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社 1991 年版,第 25-26 页。

[8]邱沅、王元章修,段朝端等纂:民国《续纂山阳县志》卷 1《疆域》,《中国地方志集成·江苏府县志辑》第 55 册,江苏古籍出版社、上海书店、巴蜀书社 1991 年版,第 313 页。

[10](清)李元庚著,李鸿年续编,汪继先补编,刘怀玉点校:《山阳河下园亭记》,方志出版社 2006 年版,第 555 页。

¹²[1](元)朱德润:《存复斋文集》卷 2《凝香亭记》,明成化十一年刻本,南京图书馆藏。

[2](清)两江总督那苏图折:《宫中档朱批奏折·财政类·关税》,乾隆四年三月初六日,胶片第 18 卷第 924 号,中国第一历史档案馆藏。

性、运河机构指向性、运河商贸活动指向性等规律才能更好地发挥作用。

通过研究分析论证我们得出的结论是，事物的发展变化是多种因素共同作用的结果，大运河聚落文化遗产的生成与分布，往往不仅限于某种单一规律，一般是多重规律共同作用的结果；多重规律之间，有先有后，既相互关联、互相影响，又相互促进、互为因果，这更需要我们在具体的大运河聚落文化遗产研究中加以识别。