© 刘士林　耿　波　李正爱　2008

图书在版编目（CIP）数据

中国脐带：大运河城市群叙事 / 刘士林，耿波，李正爱等著.—沈阳：辽宁人民出版社，2008.1
ISBN 978-7-205-06181-4

Ⅰ.中… Ⅱ.①刘…②耿…③李… Ⅲ.大运河—流域—城市史：文化史—研究 Ⅳ.K928.5

中国版本图书馆CIP数据核字（2007）第159996号

出版发行：辽宁人民出版社
地址：沈阳市和平区十一纬路25号　邮编：110003
电话：024-23284324（邮　购）　024-23284321（发行部）
传真：024-23284191（发行部）　024-23284304（办公室）
网址：http:// www.lnpph.com.cn
印　　刷：辽宁泰阳广告彩色印刷有限公司
幅面尺寸：165mm × 235mm
印　　张：$23\frac{1}{4}$
插　　页：1
字　　数：302千字
出版时间：2008年1月第1版
印刷时间：2008年1月第1次印刷
责任编辑：刘一秀　张天恒
封面设计：杨　勇
版式设计：王珏菲
责任校对：吴艳杰　侯俊华
书　　号：ISBN 978-7-205-06181-4

定　　价：36.00元

前　言

在运河逝波间寻觅明灭的城市灯火

灯火阑珊处的街市与波光

大运河是世界上开凿最早、规模最大、里程最长的运河。从时间上讲，自公元前486年吴王夫差开凿邗沟起始，中经历代王朝不断的疏浚与整修，至清代末年的漕粮改折为终点，以古运河、隋唐大运河、京杭大运河为主要形态的大运河在中国大地上先后驰骋奔流了2500年之久；从空间上看，无论是以洛阳为中心，北起北京南至杭州，贯通海、黄、淮、江、浙五大水系全长2700余公里的隋唐大运河，还是元代经过截弯取直之后形成的纵横北京、天津、河北、山东、江苏、浙江六省市全长1794公里的京杭大运河，其规模与里程在世界上都是绝无仅有的。如此巨大的时间跨度与空间规模，使大运河与万里长城一起成为中华文明最伟大的标志性工程。但两者的现代命运却是很不相同的，当巍巍万里长城以中华文明的雄伟标志被世界逐渐接受的时候，同样对中华文明作出巨大历史贡献的大运河，却如韩愈所说“骈死于槽枥之间”，在20世纪日益式微，甚至在人们的记忆中走向了彻底的遗忘。值得庆幸的是，在21世纪曙色初开的时候，借助于世界文化遗产申报与保护的时代风云，在现实中已严重边缘化、在大众记忆中早已沉寂的大运河开始于深渊般的沉默中滚动起激荡四海的风雷声，使人们重新注意到它辉煌的历史与充满生机的未来。关于大运河，人们似乎突然发现，有太多的时间、地点、人物、活动、历史、记忆、话语与愿望需要寻觅、钩沉、捕捞和重建。所谓十年河东，十年河西，由于一些偶然的原因，我们也被卷入到这个人员越来越多、声势越来越浩大、节奏越来



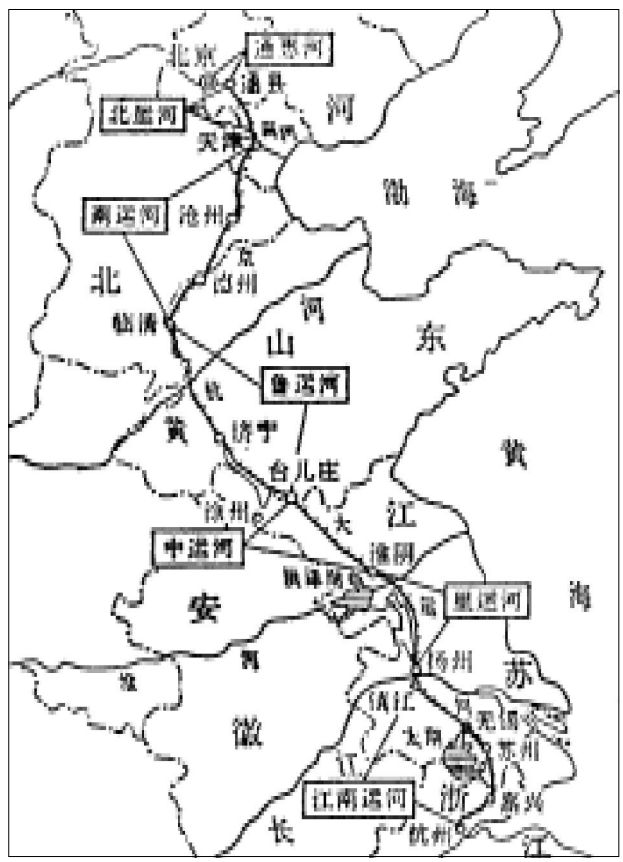
运河全图（选自赵大川编著《京杭大运河图说》）

越快速的人流、思潮与社会进程中。

作为一个规模巨大、历史悠久的古代交通工程，大运河在深刻地影响了中国古代社会以后，也由于太多的人事恩怨而成为一个“任人评说”、“见仁见智”、“表达情感或还原历史”的对象。在当下迅速生产的大量运河知识与话语都可以作如是观。而我们选择了“运河城市文化”的视角。

首先，城市是政治、经济与文化的中心，也是历史上一切文明成果的创造与传播中心。由于南北贸易的直接刺激与重要影响，大运河沿岸先后兴起了包括北京在内的22座城市，这些城市不仅集中体现了大运河文明的本质，也是它的最高历史表现形态与遗留下来的活化石。以人口城市化、城市功能商贸化、生活方式多元化、文化生态多样化为基本特征的运河城市文明，构成了中国古代城市体系的一个独特谱系，极大地促进中国古代的区域文明以及不同城市、城乡之间的交流与对话，对中国政治型城市结构、历史悠久的农业文明形态、积淀深厚的农耕社会与精神传统等，均产生了不可忽视的重要影响。对运河城市经济社会的研究与阐释，可以更深刻地理解大运河在中国古代世界中的地位与意义。

京杭大运河示意图（选自庄明辉著《大运河》）



其次，“如果说长城是凝固的历史，大运河就是流动的文化。”如同运河城市一样，运河城市文化不仅是中国古代文化的一个有机部分，同时也因其特有的人工河流文明背景而有众多值得探究的秘密。单霁翔先生曾将大运河文化遗产具体描述为九个特征：“它是一项文化要素和自然要素共同构成的混合遗产；是静态与动态共同构成的活态的文化遗产；是由点、线、面共同构成的文化遗产的廊道；是由古代遗址、近代史迹还有当代遗产


京杭大运河保护与申遗纪念标

共同构成的中国文化遗产；反映了普通民众生产生活的工业遗产、乡土建筑等遗产；包括了物质与非物质共同构成的文化空间。”（李韵《大运河保护应遵循“原真性”“完整性”》）这充分说明了运河文化深厚的历史积淀与未可限量的当代价值。沿着大运河的曲折两岸的城阙，在或急或缓的逝波间挖掘与重建曾经的繁华与梦想，重建作为一个有机整体的大运河文化，这对于充实运河城市的文化底蕴，展示它们的文化魅力，培育它们的当代城市精神，发展运河城市的文化生产力，无疑是必要的与重要的。

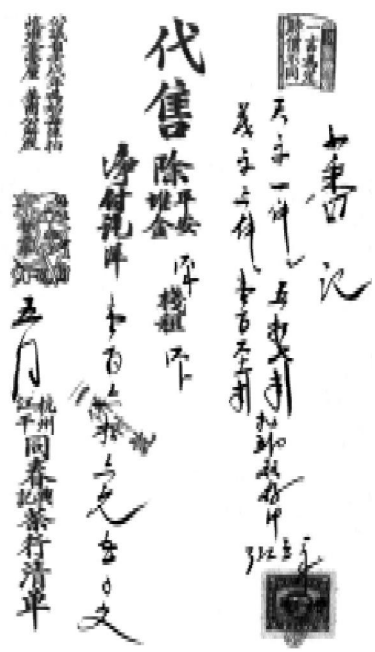
再次，以“京杭大运河”为主体的“中国大运河”申报世界遗产已经启动，参与申报的城市也由京杭大运河的18个增至中国大运河的22个，这既是一项涉及面广、内容丰富、环节复杂的巨型系统工程，更是一项波澜壮阔、革故鼎新、蔚为大观的当代中国文化建设事业。而如何重新整理大运河固有的传统文化资源、还原与阐释运河城市文化的深层结构、合理利用与保护大运河的文化遗产，也包括在当代意义上对运河城市群文化建设提出科学的思路与战略构想，都是在当下急需思考与解决的问题。特别需要指出的是，不管是已经展开的运河历史往事，还是当下正在升温的各种时代议题，它们无一不是以运河城市共同体为中心空间与主要平台的。这使运河城市文化研究实际上早已成为运河研究的中心与焦点。一方面以单体城市为对象深入研究运河城市文化的特殊性与历史内涵，另一方面以运河城市群为背景阐释运河文明的普遍性及其现代意义，是我们解读、研究与阐释运河城市文化的主旨所在。就其现实意义而言，在参与申报世界文化遗产的城市之间，既有政治与文化上共同的长远利益，也有经济与资源在当下的矛盾与竞争，而后者将成为影响它们相互合作与共赢发展的主要障碍。以大运河城市群为总体框架将运河城市建构为一个文化共同体，对它们共同的发生机制、内在结构、历史源流与人文精神进行学术梳理与现代阐释，有助于推动运河城市彼此之间产生更深的文化认同与价值共识，同时对它们在实践中采取一致的战略与和谐的步调也是不无裨益的。

经济型城市的中国模式与经验

中国大运河南北五千里、纵横数千年的英雄时代已经过去，这是无须

讳言的事实。在无数人关于财富、欲望、飞黄腾达的努力与梦想在波涛间消逝之后，留给运河儿女的是一笔深厚得近乎沉重、丰富得至于杂乱的巨型文明遗产。而对它的正确认识与全面了解，则是任何继承与发扬的前提。在发生学的意义上，与世界上的尼罗河文明、两河文明，以及同一片国土上的黄河文明、长江文明一样，运河文明也属于河流文明。但另一方面，它又有自己的特殊性。如果说一般的河流文明在起源上主要依托于自然界的大江大河，那么人工开凿疏浚的河流则是运河文明发生与成长的摇篮。这是运河文明的独特本质所在。而两种河流文明的差异在于：前者在起源中更多地依赖自然环境与资源，体现的是人类对大自然直接的生产与实践行为；而后者的发生与成长则更多地包含了社会与文化的要素，主要功能是对已初步成型的文明模式与经济社会格局的加工与再生产，目的在于推动中国古代世界的内在循环与可持续发展。历代统治者对大运河的疏浚、改造一直不惜血本，就因为它实际上已经成为古代中国的“主干大街”，承担着交通、经济、移民、商贸、税收等多种重要的功能。

法国学者斯宾格勒曾在其《西方的没落》一书中这样说：“世界历史，即是城市的历史。” 也可以说，运河文明史就是运河城市发展史。沿运河水陆网络在广阔空间上扩展开去的城市与乡村，它们在社会结构、生活习俗、道德信仰以及人的气质与性格上，无不打上了深深的“运河”烙印，是运河文明“基因”的再现与物化。作为独特的河流文明谱系，运河文明的精华集中于两岸的城市或中心城区，然后又以城市为中心枢纽而延伸到古代中国文明肌体的末梢与细部。如城东门和城北门在明清时期是天津最繁华的所在，原因无他，只是因为这两个城门正

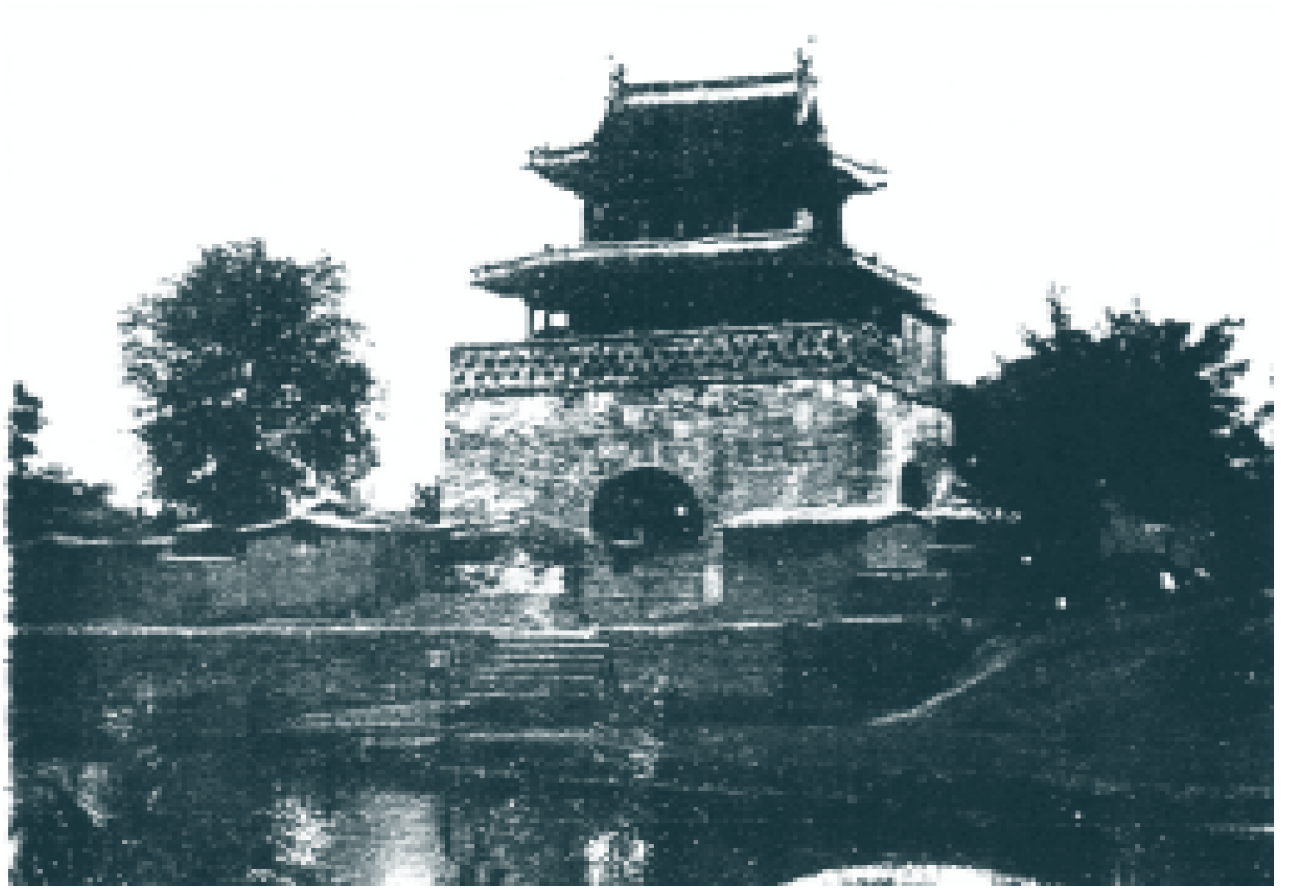


杭州江干同春兴记茶行清单

对着运河，占到了经济地理上的“区位优势”。又如北京齐化门外东岳庙一带，历来是京城人士辐辏之处，也是因为它沾了运河漕运的光儿。如《析津志》所述：“江南直沽海道来自通州者，多于城外居住，趋之者如归。又漕运岁储，多所交易，居民殷实”。经济的发展必然带动以商业为主要标志之一的城市化进程，所以每年三月，东岳庙一带才会出现“道涂买卖，诸般花果、饼食、酒饭、香纸填塞街道”的城市景观。像这样的例子，在运河沿岸城市中是举之不尽的。

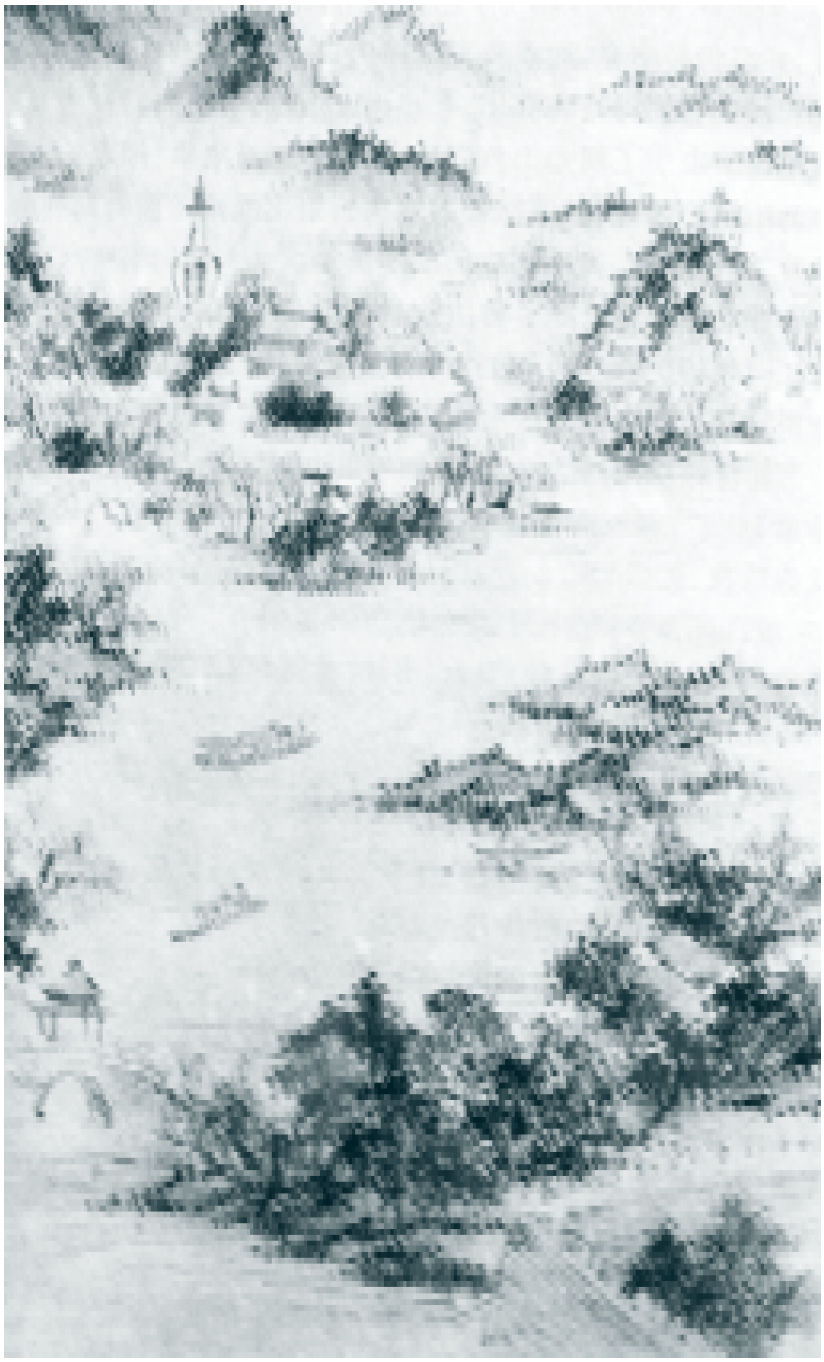
大运河与沿岸城市是一体同胞、唇齿相依的。对于运河城市，它们或是由于运河开通而直接完成了自身的“城市化进程”，从默默无闻的农村或普通市镇发展为具有相当规模或中心意义的大城市。如山东临清，就是由于大运河的开通，把它一个叫“鳌头矶”的水洲改变为一个重要的运输与

既是城市重要人文景点又是水关、城关的临清启秀楼，拍摄于民国时期。



物流中心，同时也使临清一跃发展为“绅士商民近百万口”（[民国] 国立中央研究院历史语言研究所编《明清史料》甲编第10册）的明清中心城市。清人贺王昌在诗中曾说它“舟车辐辏说新城，古首繁华压两京”（《题清源》其二）。这并不是诗人的想象，在明清时期，临清是华北最大的棉布、绸缎和粮食等商品集散和贸易中心。在明代经临清转销的布匹和纺织品每年至少在一二百万匹以上，在清代每年经由这里交易的粮食则达到500～1000万石。以乾隆年间为例，临清城内粮食市场有六七处，粮铺多达百余家。又如唐宋时期的常州，当时江南运河西自朝京门外广济桥入城，经西水门出东水门后穿城而过，使常州获得“三吴襟带之帮，百越舟车之余”的美誉。发达的运河交通，不仅使常州出产的细纻、绵布、纸张成为唐代的贡品，同时也极大地刺激了常州城市经济的发展。而由于穿过城区的运河曾数次改道南移，则使常州城区的空间规模不断地扩大。（何荣昌《唐宋运河与江南社会经济的发展》）或是借助大运河的综合功能超越了城市已有的规模与局限，使城市在空间、人口等方面发展到一个更高的水平。如著名古建筑专家罗哲文先生说：“如果没有这条运河，北京城可能就修不起来了。”（李韵《大运河保护应遵循“原真性”“完整性”》）如故宫太和殿的龙柱、铺地的金砖等，也包括城市建设需要的大量木材与石料等，都是通过运河运来的。与《说文·土部》的“城，以盛民也”一致，城市人口的百分比也是西方城市社会学评价城市化水平的主要依据，因而，运河两岸城市人口的增加也是我们衡量运河对城市影响的重要尺度。如苏州正是在大运河开通以后，才“成为江南运河线上的中心城市……隋时苏州人户只有一万八千多户，唐天宝间增至七万六千多户，元和年间又发展到十万户，成为江南大郡。”又如运河最南端的杭州城，“……隋时一万五千户，唐贞观中三万五千户，宋元丰间增至十六万户，南宋初为二十六万户，至咸淳年间高达三十八万户、一百二十多万户口，成为全国最大的城市。”（何荣昌《唐宋运河与江南社会经济的发展》）运河城市中如此巨大规模的人口，是运河作为发达交通系统固有的聚集效应的直接成果，而城市人口也主要依靠运河才能获得生存与发展。如一千多年来，北京人吃的大米都是由运河运来的。

而最重要的一点是，许多城市的命运与大运河的兴衰是紧密联系在一起的。以扬州为例，在京杭大运河走向繁盛的唐代，扬州是一座举世闻名



《扬州白塔秋光图》，作者不详。明清时期扬州靠盐商、也主要是靠运河再度兴盛。

的大都市，“那里商贾云集，店铺栉比，各种货物，从高档的珠宝绫罗到日常生活用品，精美华丽，应有尽有。那里不仅山水风光，明媚秀丽，而且有数不清的娼楼、酒馆、茶店，有风姿绰约的妓女、身怀绝技的艺人、手艺高明的厨师和充满浓郁地方色彩的美味佳肴，可以供人们尽情地吃喝玩乐，尽情地享受挥霍。无论是白天，还是夜晚，扬州的生活总是沉浸在一派热闹、繁华、喧腾的气氛之中。”（阎守诚《隋唐小说中的运河》）在京杭大运河欣欣向荣的元明清三代，扬州也一直处于繁荣与发展中。真正使扬州命运发生逆转的，是另一种现代交通系统对大运河的取而代之。如现代作家郁达夫在其《扬州旧梦寄语堂》一文中所说：“自大业初开邗沟入江渠以来，这扬州一郡，就成了中国南北交通的要道；自唐历宋，直到清朝，商业集中于此，冠盖也云屯在这里。既有了有产及有势的阶级，则依附这阶级而生存的奴隶阶级，自然也不得不产生。贫民的儿女，就被他们强迫做婢妾，于是乎就有了杜牧之的青楼薄幸之名，所谓春风十里扬州路者，盖指此。有了有钱的老爷，和美貌的名娼，则饮食起居（园亭），衣饰犬马，名歌艳曲，才士雅人（帮闲食客），自然不得不随之而俱兴，所以要腰缠十万贯，才能逛扬州，以此。但是铁路开后，扬州就一落千丈，萧条到了极点。从前的运使、河督之类，现在也已经驻上了别处；殷实商户，巨富乡绅，自然也分迁到上海或天津等洋大人的保护之区，故而目下的扬州只剩下了一个历史上的剥制的虚壳，内容便什么也没有了。”

与人工开凿的大运河关系如此密切，使运河城市与其他中国城市在发生上有很大的区别。如西方城市社会学家认为城市起源于防卫的需要，在《墨子·七患》中也有“城者，所以自守也”的记载，人们普遍认为汉语中“城”的本义是城垣，主要功能也是防卫，因而防卫功能也是中国古代城市发生的重要原因与基本内涵。在中国最具代表性的无疑是万里长城，它的功能即“自守”，是中国一个最大的城垣。与之相对，大运河的主要功能则可以称之为“市”，它的基本功能是“买卖所之也”（《说文解字》），是“致天下之民，聚天下之货”（《易·系辞下》）。与“城”因防卫需要而倾向于封闭不同，“市”的功能在于推动内部的循环与交流，这在客观上有助于使中国社会因为更广泛的交流而成为一个内在联系更加密切的有机体。

强大的交流功能集中体现在运河城市身上，在表层是实用性的交通、

物流、商贸等，而在深层则直接建构了城市的存在方式与运行机制。这可以“经济型”与“政治型”来表达。“政治中心的核心问题不在生产环节而在分配环节，首要功能是如何聚敛与控制社会生活资料与物质财富。为了更有效地强化统治的物质基础与社会秩序，传统政治中心一般也会自觉不自觉地限制、压迫其他城市的规模与实力，如朱元璋对‘中古时期最富裕、城市化程度最高和最先进的经济文化中心’苏州的压制，就具有代表性。经济中心的基本功能是扩大生产规模、贪婪地占有自然资源、人力资源以便创造出更多的物质财富，与前者不同，它最突出的城市性格是一种‘永无休止’地探索与扩张的浮士德精神。”（刘士林《都市与都市文化的界定及其人文研究路向》）以苏州与杭州为例：“宋代苏州城的建设和城市经济更加兴盛。从现存宋代石刻《平江图》可以看出宋代苏州城市的规模与繁荣。城区有南北向河道六条，东西向河道十四条，街道与河道并行，排列整齐。城里的商业很发达。有米行、丝行、鱼行、船行等数十种行业。运河上往来商船很多。宋龚明之的《吴中纪闻》称苏州‘风物雄丽为东南之冠’。”“……城市商业十分繁荣，临安城里有四百十四行。北宋熙宁十年，杭州的商税已居全国首位，共八万二千多贯，南宋咸淳年间增至四十二万贯。”如果说，



清代《盛世滋生图》
苏州胥桥局部

政治型城市趋向封闭，对中国社会的稳定起到重要作用，那么经济型城市则倾向交流，是一个社会具有活力与创造性的集中体现。在泛政治化的中国古代城市中，运河城市代表了经济型城市的中国模式与经验，对于中国当代城市发展具有鲜明的参照价值与重要的示范意义。

如同有机体一样，社会的发展也需要不断地扩大交流，依赖河流文明而出现的运河城市，在这一点上有其他城市不能比拟的巨大区位优势，对中国古代社会的发展做出了巨大贡献。由于中国古代农业文明总体上“喜静不喜动”，容易走向自闭与僵化，因而在运河两岸出现的这些活力充沛的城市，对中国古代社会的自我更新与可持续发展，其功劳是怎样评价都不为过的。

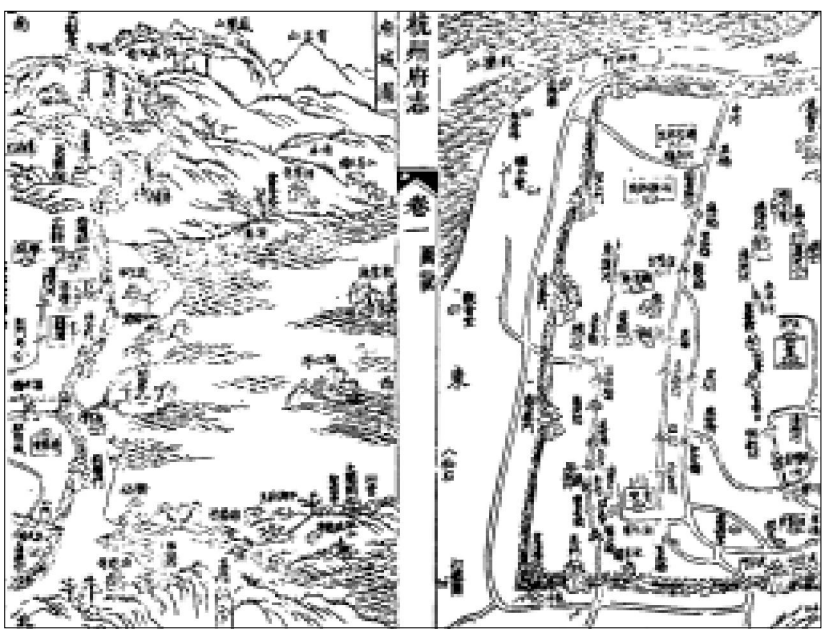
大运河城市群及其对中国古代世界的影响

运河城市不是一些联系松散的单体城市，借助运河文明在水文、商业、航运等方面的共通性，它们构成了一个规模巨大的城市群，是中国古代纵贯南北的“主干大街”。

城市群是一个当代的概念，也被叫做都市群、都市带或都市连绵区。1961年，曾任牛津大学地理学院主任的地理学家戈特曼（jean Gottman），发表了他的纪念碑式著作《都市群：美国城市化的东北部海岸》。在书中第一次提出了“都市群” 概念。都市群的英语为“megalopolis”，来自希腊语的“巨大城市”。城市群是一个具有中国特色的概念，大概是由于城市化水平不够，所以在中国人们常用的是城市群。按照相关的研究，衡量城市群的标准主要有五条：一是区域内有比较密集的城市；二是有相当多的大城市、中心城市与外围地区的经济社会联系十分紧密；三是城市间有通畅便捷的交通走廊；四是人口必须达到相当大的规模，西方的标准是2500万人以上；五是属于国家的核心区域，并在国际联系中起到交往枢纽的作用。抛开一些历史的因素和发展阶段的差异，运河城市可以说已构成了一个古代中国的城市群。

这可以从几个方面看。第一，区域内有比较密集的城市，是不成任何问题的。以京杭大运河为例，它的城市数量已经达到17座。而如果以中国

大运河为例，城市的数量则扩展到22个。第二，运河城市之间的经济社会联系十分密切固不待言，而且其中也不乏人口超过百万的大城市。如明清时代江南的中心城市苏州，首先，它是一个具有相当规模的“特大城市”，“在明中叶至清中叶的三个世纪中，苏州城市有显著扩大。这个扩大同时表现为城市地域范围的扩展与城市人口的增加。苏州城市变化的主要趋势，是城市从府城内扩大到城厢附郭和郊区市镇，从而形成一个以府城为中心、以郊区市镇为‘卫星城市’的特大城市。”（李伯重等主编《江南的城市工业与地方文化》）其次，以苏州大都市为中心，还形成了一种十分成熟、多层级的、可以辐射全国的古代市场经济体系，“苏州不仅是江南区域市场，而且已具有全国市场的规模，它的经济辐射力已遍及全国各地，而全国各地的商品和商人都汇集到苏州来。”（陈学文《明清时期太湖流域的商品经济与市场网络》）第三，通畅便捷的交通走廊更不成问题，因为大运河本身就是古代中国的一条“高速公路”，使核心城市之间的往来交通十分便捷。大运河是四通八达的交通枢纽，如沈括《平山堂记》所说：“自淮南之西，大江之东，南至五岭蜀汉，十一路百州之迁徙贸易之人，往还皆出其下。舟车日夜灌输京师，居天下之十七。”尽管它与今天现代化的

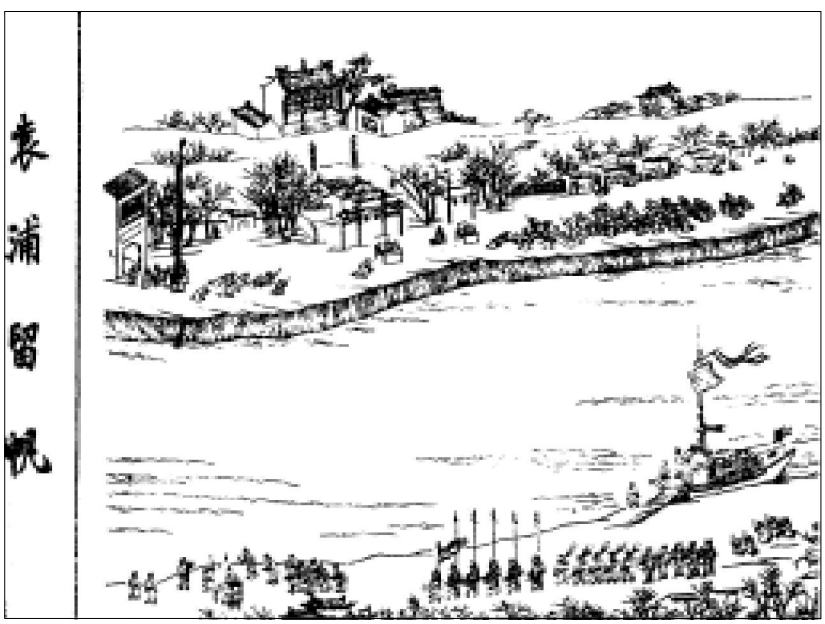


清代杭州府城图（选自清乾隆《杭州府志》）

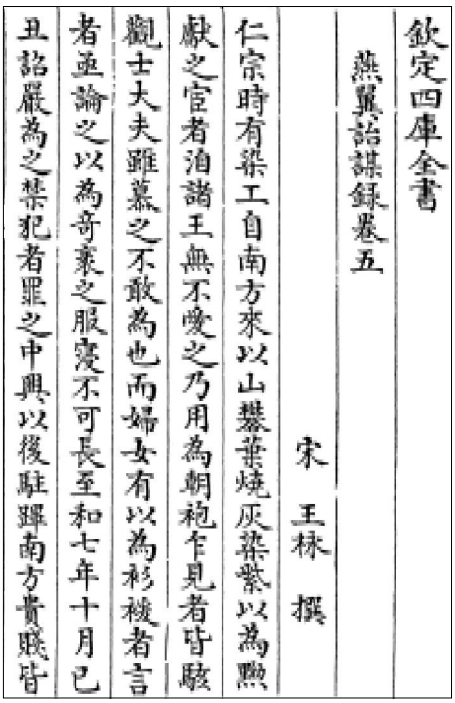
交通系统不能相比，但在当时已是人们可以利用的最便捷、效率最高的了。正是因为这个原因，自宋太宗雍熙四年（987）以后，南北贸易“以陆路不便，悉从水路……自此迄于宣和不改。”（王栐《燕翼诒谋录》卷五）第四，从人口规模与数量上看，不仅当时的苏州、杭州、扬州都是人口超过百万的“国际化大都市”，即使像临清这样如今已衰落的城市，在它的繁盛时期人口也超过了一百万的规模。第五，至于运河城市作为国家核心区域是无须论争的。如张方平《论汴河》所说：“今日之势，国依兵而立，兵以食为命，食以漕运为本，漕运以河渠为主。今仰食于官廪者不惟三军，至于京师士庶以亿万计，大半待饱于军稍之余，故国家于漕事至急至重。有食则京师可立，汴河废则大众不可聚。汴河之于京师，乃是建国之本，非可与区区沟通水利同言也。大众之命，惟汴河是赖。”当代也有学者指出：“唐宋汴河是维系唐宋王朝繁荣的支柱。唐代中叶，转运到长安的漕粮一般每年保持在四百万石左右，北宋时仅汴河就猛增至六七百万石的数字。唐宋两代通过汴河转运的漕粮到底有多少，难于用数字表达，每年航行在汴河上的船只成千上万，一般有六七千只之多。从唐代中叶起，汴河就是维持唐王朝存在的生命线……是真正的交通大动脉和生命线。”（马正林《唐宋运河述论》）最后，大运河在当时也是重要的国际交往枢纽。如田余庆先生在《运河访古》一书前言中所说：“大运河的一端通过明州港以通海外诸国，另一段则从洛阳西出以衔接横贯亚洲内陆的‘丝绸之路’。可以说，大运河起着沟通陆上‘丝绸之路’和海上‘丝绸之路’的巨大作用。”

正是大运河提供的地理、交通、经济与文化联系，使运河两岸的城市自身不断做大做强的同时，也在日益深化的联系中发展为一个水平更高、规模更大的城市共同体。特别值得关注的是，像这样一个城市群对中国古代社会的重要性。作为一个在经济社会发展上直接联系南北、在文化上横贯燕赵、齐鲁、吴越、河洛等区域文化的城市群，它极大地促进了中国内部在人口、物质、信息、生活方式与价值观念等方面的交换与交流，这对于改变专制体制下日趋僵化与保守的社会与文化结构，使其在生态上实现多样性，在实践中走向多元化具有重要的意义。这可以从两方面加以深入地了解，首先，中国古代社会有两个基本特点，一是农业经济对自然条件与环境的高度依赖，二是社会的再生产主要以“乡土中国”为中心进行。运

河文明与运河城市群则与此相反，如果说商贸性是运河文明的基本特点，那么城市经济与文化则是运河城市群的本质。这两种非农业的经济要素与文化特质一旦结合起来，必然在整体上对中国古代政治、经济、社会与文化产生重要的影响。由于运河涉及的地理、人口与文化空间巨大，使得这种影响得以在一个更加广阔的范围扩展开去，并在很大程度上改变了中国古代社会的历史进程。其次，运河城市群还直接参与了中国古代城市的建构与发展。经济史学家曾将中国城市分为“开封型”与“苏杭型”，前者作为政治中心，基本上是北方大都市的象征，“工商业是贵族地主的附庸，没有成为独立的力量，封建性超过了商品性”，“充满了腐朽、没落、荒淫、腐败的一面”，后者作为经济中心，则多半以江南大都市为代表，其“工商业是面向全国的”，流露着“清新、活泼、开朗的气息”。（傅衣凌《明清时代经济变迁论》）这个划分也可以用来表明中国南北城市的差异。但在运河城市群中，频繁的交往与交流使两者的区别明显弱化，甚至出现了一体化的重要征兆，突破了北方政治型城市与江南经济型城市的界限。如明代朝鲜人崔溥在《漂海录》中就将山东临清与江南城市相提并论：“繁华丰阜，无异江南，临清尤为盛。”（刘泽贵等《独占鳌头看临清》）江南的生活方式正是



袁浦留帆


欽定四庫全書

燕翼詒謀録卷五

宋　王林　撰

仁宗時有梁工自南方來以山蠶葉燒灰染繭以為黠獻之宦者洎諸王無不愛之乃用為朝袍乍見者皆駭觀士大夫雖慕之不敢為也而婦女有以為衫帔者言者亟論之以為奇衺之服寖不可長至和七年十月己丑詔嚴為之禁犯者罪之中興以後駐蹕南方貴賤皆

宋・王林撰《燕翼诒谋录》书影

沿着运河传播到北方城市的，如临清人喜欢使用竹器与马桶，至今还留下竹竿巷、箍桶巷这样的街名。当然，交流与影响总是双方面的，大运河也为江南城市向北方与中原学习提供了桥梁，如《隋书・地理志》谈三吴地区："毗陵、吴郡、会稽、余杭、东阳……数郡……其人君子尚礼，庸庶敦庞。"对"运河城市群"作仔细与全面的研究，可以改变许多以往形成的"观念"与"常识"，对于深入认识中国城市与中国文化是一把重要的钥匙。

作为"文化线路"的大运河

如同人类其他交通工程一样，古代中国人开挖运河的直接目的是发展经济。经济是政治最重要的基础，所以发展经济的根本目的在于维护统治。受之影响，人们对运河的认识与研究，长期以来也主要局限于政治经济学层面。由于目光仅仅停留在"物"上，这不能不说是一个很大的缺憾。首先，大运河的开凿与整修，不仅只为粮食、茶叶、丝织品等提供了便捷的流通渠道，由于"物"的背后是"人"，有着特殊的感性需要、精神内涵与

文化形式，因而，从一开始，大运河本身也是南北乃至古代中国与世界发生联系的重要桥梁。在大运河的深层，还潜藏着一条文化的河流，它不仅直接串联起南北，也由于沟通了黄河与长江，从而间接地连接起更为广阔的空间，对中国文化大格局的形成具有十分重要的作用。其次，尽管大运河的鼎盛时代已经过去，对当今中国与世界的政治经济功能大为减弱，但正如“实用退潮，审美登场”这一美学原理所暗示的直接的政治经济功能衰退，并不意味着大运河已寿终正寝。相反，正是直接的功利性与实用性功能退居二线，才使它固有的思想、情感、记忆等文化审美功能获得了表现的可能，具有了重要的历史文化遗产价值。

在世界文化遗产的申请与保护上，有一个重要的新概念是“文化线路”（cultural routes or cultural itinerary）。有关专家指出，文化线路是指带有起点和终点、具有一定长度和宽度的线性景观或网络系统，其特殊性在于“整体大于个体之和的价值”，如某段重大历史时期经常性和重复性运动的物理表现或认识表现，能够连接时间、空间，跨越陆地和水域，或者除了促进商品和思想交流外，还推动文化区域内或各文化地区间的共同发展。文化线路的主要特征是：（1）与一定历史时期相联系的人类交往和迁移的路线，既包括一切构成该路线的文化元素，如城镇、村庄、建筑、闸门、码头、驿站、桥梁等，同时也包括山脉、陆地、河流、植被等自然元素。（2）作为一种线形文化景观，它可以是国际的、国内的、地区间的或地区内部的；可以是一个文化区域内部的，也可以是不同文化区域间的。（3）它的价值构成是多元与多层次的：既有作为线路整体的文化价值，又有承载该线路的自然生态价值；既包括其内部的建筑和其他单体遗产自身的价值，也包括非物质文化遗产所蕴涵的人文价值。从这些基本的界定看，在时间上始于春秋时代，历经整个古代社会，直到今天仍在使用，在空间上一直作为中国南北地区联系的重要枢纽，无疑是世界文化遗产中一条重要的“文化线路”。

作为“文化线路”的大运河，也主要是以运河城市为中心展开的，其具体内容可以从三方面加以了解：

首先，大运河的开通与历代的整修，对于古代北方先进生产技术与文化的向南传播，具有重要的交通走廊意义。如何荣昌先生在《唐宋运河与