



## 海河孕育天津城

海河是天津的母亲河，谈天津的历史就要从海河说起。当我们称呼海河的时候，她实际上包括两种含义：狭义上的海河是指从市区三岔河口到海河出海口这数十公里干流；广义的海河则是指海河水系，除了干流外还包括永定河、大清河、子牙河、北运河、南运河五大支流。这五大支流犹如一把巨大的扇子，覆盖了整个华北平原，海河干流如同扇柄。所以历史上便称天津为“九河下梢”、“诸河尾间”。就因为这个原因，很长时期海河一直没有固定的名称，直到清代还常常被称为白河、北河。20世纪初，海河的名称被普遍认同并逐渐固定下来。

海河也有她的历史。历史地理学家们认为，海河水系形成于东汉时期，也就是公元3世纪。在海河水系形成以前，华北平原还是黄河泛流之区，黄河频繁改道，几度经由天津附近流入渤海，滚滚黄河水每年输送的泥沙高达13~16亿吨。天津平原就是靠黄河泥沙的淤积造就的，在这沧海桑田的造陆过程中，海河水系逐渐形成了。

海河水系的形成并不完全是一个自然过程，人为因素——主要是政府行为，起了重要的作用。您也许想不到，海河水系的最初形成与三国枭雄曹操有关。东汉末建安年间，即公元3世纪初，曹操进攻占据河北邺（今河北临

漳）的袁绍，为了借助水路运输粮秣军马，于建安九年（公元204年）在今天河南北部的淇水入黄河的地方筑堰迫使淇水改道东流入白沟，也就是后来的卫河。从此，淇水脱离了黄河水系，连接白沟及其下游清河成为华北平原的一条主要水运通道。两年后，曹操为北征乌桓，又从今天青县西南开渠至文安县东，引滹沱河水入泲水（即大清河），称“平虏渠”，逐渐形成了最初的南运河。

曹操为了增加人工运渠的水量以利运输兵马粮草，把河北平原上的多条河流连接在一起，如当时称沽水的北运河、称漯水的永定河、称泲水的大清河以及称滹沱的子牙河。这几条大河借助运河的连接汇流于今天的天津市区，然后东流入海，海河水系至此宣告形成。成书于北魏时期的《水经注》中出现了“泲河尾”这一称呼，就是指今天天津市区的海河干流。

公元7世纪，隋炀帝开通济渠、永济渠，运河一度从江南直通涿郡。元明以降，皇朝定都北京，京城以及驻防北方的军队都需要仰赖江南的粮食供应，作为主要运输渠道的运河从此成为统治王朝的生命线。

从明朝到清朝，每年经运河运往北京的漕粮从二三百万石增加到四五百万石。这么多粮食都要通过运河运往北京，而且由于南北运河河道深浅宽窄不一，漕粮需要从南运河的漕船



上卸下,倒载到北运河的驳船上运往北京。这样一来,位于南北运河交汇处的天津便成了最重要的水运枢纽和漕粮的贮存地。这是天津城市兴起的主要历史原因。

天津地区最早的聚落都出现在海河沿岸,从金代建立在三岔河口一带的直沽寨,到元代的海津镇、大直沽,都与海河水运有着密不可分的关系。始建于明代永乐年间的天津卫城更是选择了既靠近海河三岔河口又靠近运河的最佳位置。

按照中国传统的营城制式,城的选址应在山南或水北,也就是背靠山或面对河,即所谓“阳地”。在以农为本的中国社会,城市建设的要点是注重阳光射入的方向,故以南北为基本轴向,以南向为正,也就是说一般要以城的南门面对河流。然而,天津城的选址恰好相反,这是由天津的地理环境所决定的。当时的海河,南运河以北两河相夹,形成三角状,空间非常有限。按照风水理论,城不能建在那里。所以,要使城与海河和运河保持相对的最佳位置,建在运河以南是唯一的选择。出北门就是卫运河,出东门,三岔河口近在咫尺。明代天津城初建之时,被称作“卫阳”,就是因为“卫治在(卫河)南岸,故名”([清]薛柱斗纂修:《(康熙)天津卫志》卷一,“沿革”。)。同时为了符合城池面对河流的传统观念,天津城改北门为正门。

出北门仅 200 步远就是南运河和设在运河上的“北大关”。每年数百万石的漕粮都要经过这里,可以想像当年天津运河的码头是多么的繁忙。不少史料中都可以找到描写北大关一带运河河道来往船只拥挤不堪的记载。漕运为天津造就了多少服务性的行业,为天津人提供了多少就业和发财的机会,现在已经无法确切统计出来了。根据 1895 年报纸的记载,当时天津专门从事漕运的驳船业者就有 5000 多户。

人类与自然的关系往往是错综复杂的。历代政府行为促成了海河水系的形成,海河造就了天津。可是,当海河发威的时候,却又成为悬在天津城上的德谟克里斯剑。据统计,

海河流域水灾的发生,从唐代到宋代平均三十多年一次,而从元代到清代,却每隔四五年发生一次。水灾发生频率增加如此之大,除了地理和气候的因素,也应该从海河形成的历史中寻找社会原因。

历代王朝投入巨大人力、财力改造原有水系,把原本分流入海的几条大河连接在一起。为了增大运河的流量,又把原本与运河不相干的河流人工截流改道,迫使其流入运河,到清代,已经有 300 多条大小河流汇入运河。众多河流汇流天津,经由一条并不十分宽的河道入海,这超越了自然条件许可的程度。这是海河经常溃决泛滥的主要生态原因。

人为改造的运河,很难长期保持畅通。为了维护这条关乎王朝命运的运输线,历代政府可谓殚精竭虑。天津地势本来就十分低洼,始终处在洪灾的威胁之中。但是在清代,每到洪涝多发之期,往往只要运河河道畅通,天津一片汪洋也在所不惜。当时天津境内只有捷地、兴济两条减河与运河相通,目的就是保证枯水期运河中水量足以使漕船往来。与此同时,杨柳青一带又有八十里运河不筑堤,为的却是一旦运河水涨,可任由洪水向周围宣泄。所以,每当洪水发生时,天津常常是运河首先溃决。

17~19 世纪,天津有记载的水灾就有 38 次。20 世纪前 50 年,天津共发生过 6 次洪水,其中尤以 1917 年和 1939 年两次洪水最大,给天津城市留下了深深的创伤。尽管如此,20 世纪以前天津却没有修过大的防洪工程。直至 20 世纪初漕运废止尤其是民国以后,海河才进行了一系列的改造工程,如疏浚河道、裁湾取直等等。到 20 世纪 60 年代以后,海河有效的防洪体系才最终建立起来。

纵观天津城市形成和发展的历史轨迹,处处都留下了海河的影子。无论是明代的设卫,还是 19 世纪 60 年代的开埠通商,直至 20 世纪二三十年代发展为中国北方的中心城市,天津因海河而兴起,因海河而辉煌,海河造就了天津城。

(作者单位:天津社科院)

责任编辑:陈凡