

文汇报 上海6000年 第169-4期

# 江南港口发展见证青龙港上海港地位变迁

顾宇辉、王建文探讨，曾经的小杭州小苏州与上海国际航运中心文化基因



### 嘉宾点评

两位青年学者所讲都来自考古发现与研究成果，这一点非常可贵。实用的、科学的、重要的考古证据，常常可望不可即、可遇不可求。

### 考古实证“上海六千年”历史

首先，考古发现具有偶然性，遗迹遗物必须依然存于地下。例如瓷器可存于地下，但香料、茶叶、丝绸未必，尤其在江南水乡早已分解。第二，即便发现也未必能发掘。特别在上海、江南等人口稠密地区，因为要遵循全人类共同遵守的基本伦理底线，许多是抢救性的发掘。一般都是基建过程中偶然发现，比如志丹苑元代水闸。由于这些限制，我们能发现青龙港本身就非常宝贵。

同时，考古发现的任何方法均有其局限性。比如，时间测定上目前最可靠方法之一是碳-14测定，但必须是在现场发现、被封存于地下的含碳物品，几个条件缺一不可。碳-14测定误差约五十年，通过校正精度可再提高。至于确切到某一年，恐怕要等文字资料的发现才能确定。比如，中华文明探源工程中的山西陶寺遗址，考古结论是“非常可能是传说中的尧都”，说“非常可能”是因为目前没有找到文字证明。

由此，今天谈及的无论青龙港还是元代志丹苑水闸遗址，对我们整体研究了解“上海6000年”都非常宝贵，不仅有考古实证，很大程度上都有文献的双重确认。有些问题，将来考古物品找到了，就可以回答，因为许多在文献上并无记载。

### 对上海影响最大的是黄浦江、苏州河水系

刚才无论演讲或对话均涉及很重要的问题，那就是人与自然的关系。对上海和江南，自然关系非常重要的因素是水，包括东海、长江、太湖流域、江北有很多小的港口在中晚唐以后开始兴起。港口的兴盛，一方面取决于航运条件，另一方面取决于所依托的经济腹地，两个条件都具备时，港口一般发展较好。上海港到开埠后很快变成国际大港口，到现在连续十四年为全球第一的集装箱港口，就是依托其广阔而富饶的经济腹地和水运条件。我们综合考古发掘与文献史料，目的就是追寻上海港的前世今生，探索上海港的时空变迁。



港口繁盛与经济腹地密切相关，人对自然干预要把握适宜尺度

## 葛剑雄：上海为何离不开黄浦江水系

有十六铺、公平路等码头。因此，某种程度上看，上海成为上海，离不开长江以及吴淞江、黄浦江体系。所以人与自然的和谐相处中，一是很难达到绝对和谐，二是利用时干预要恰到好处，比如建水闸。

### 嘉宾对话

#### 江南治水特殊处：促成航运、市镇发展

顾宇辉：对于唐宋元明的上海水治，我更多从航运角度思考。

江南在唐宋以来逐渐成为全国的经济重心、国家赋税征缴重地，历代王朝都非常重视这一区域的治水工作，因为它与农业生产的关系极为密切。一般意义上的水利工程，包含防洪、防潮（海潮）、灌溉、航运、水资源调配等功能。但江南地区很特殊，航运是水治之外同样重要的目标。

治水与水运的发展关系密切。历史上，黄浦江疏浚、吴淞江及娄江的疏浚有力地促进了江南航运业的发展，航运业发展促进了明清江南市镇的发展。

#### 青龙港于宋朝因扬州港废弃而崭露头角

顾宇辉：唐代中国重要的外贸港口，南方是广州，东部是扬州。宋初，随着长江河淤积，扬州已经不具备海港功能。这一时期，青龙港在江南的口岸中逐渐显现。唐代大中年间已有日本、新罗海船抵达青龙港的记载。北宋嘉祐七年（1062），镇上海平寺所造七层宝塔，成为进出港船只的导航航标。伴随内外贸易的发达，朝廷于北宋政和三年

（1113），在青龙镇设立税务监官，对商船货物进行征税。据南宋《绍熙云间志》所载，当时镇上寺院、街衢、麇肆鳞次栉比，市廛杂夷夏之人，宝货当东南之物，烟火万家，人号“小杭州”。唐宋时期上海还未成镇，青龙镇是当时江南重要的商贸口岸。

#### 元代后太仓的刘家港因漕运取代青龙港

元明时期，江南口岸重要的港口是位于娄江下游的刘家港。据明代陈仲所撰《太仓事迹考》和弘治《太仓州志》记载，刘家港为“天下第一码头”“六国码头”。这主要得益于元明两朝官方推动的以太仓为始发港的大规模海运活动。元代从刘家港把江南漕粮运到大都，明洪武年间从刘家港把江南漕粮运到辽东以供军需；明代郑和七下西洋，均以太仓为起锚地。这种由官方推动的大规模航海活动，有力地促进了刘家港的发展。除官方推动的航海活动外，此时刘家港的国内外商品贸易也非常繁荣。

#### 上海港正式崛起于康熙开放海禁后

上海港在宋元时期已经出现雏形。元代，它夹在刘河（民国后改为浏河）和激浦之间，港口功能发挥受到限制。明代，上海港虽被称为“小苏州”，但地位远不如北方的刘家港和南边的乍浦、宁波

及双屿等一众港口。其在整个江南口岸中迅速崛起是在康熙二十三年（1684）开放海禁之后。1685年，清廷在沿海设置闽、粤、江、浙四个海关。上海县城所在的江南大关，统辖长江口南北六百余里海岸线，下设24个大小分关。在海关行政建制上确认了上海港在江南口岸中的地位。道光初年，运河淤塞，江南漕粮北运由运河改走海运，上海成为江南漕粮北运的交汇港。大规模的漕粮海运促进了上海航运的发达和港口的繁荣。

乾隆末年刘嘉庆初年刘家港外的长江口出现拦门沙，航道堵塞，到嘉庆年间，原来清政府规定的“北洋的沙船到刘河收泊，闽广的海船到上海收泊”不再有效，原来停泊刘河的大型商船逐渐转移到上海。这无疑是上海港口在江南口岸中逐渐取得一技独秀地位的外部加持因素。

#### 国际航运中心建成，上海港从河港转向海港

上海开埠后，港口的发展经历了从帆船港向轮船港的过渡。至1930年代，上海港成为远东最大的国际海港之一。新中国成立后，港口回到了人民手中。新世纪前后经历25年的持续投入和建设，至2020年基本建成上海国际航运中心，2024年全面建成国际航运中心。上海港口布局和功能也发生显著变化。黄浦江上游、中游港区、宝山作业区港口运

输功能逐渐外移。长江口外高桥港区和外海洋山等港区迅速崛起，成为服务长江经济带，承接黄浦江港区功能的转移。上海港空间发展重点逐步“由江入海”，空间格局不断优化。

回顾江南口岸的演变和上海港的发展历程得到的重要启示，自然地理环境变迁不以人的意志为转移，包括上海港在内的江南各个港口在不同历史时期的此消彼长即是重要例证；同时，人类改造自然、利用自然的力量同样重要，历史上针对黄浦江、吴淞江、娄江及长江口等水道治理，还有通过这些治水活动所实现的港口发展变化正是这一力量的体现。

#### 上海港跃为国际大港与其经济腹地密切相关

王建文：您讲得非常准确。8世纪中叶之前的长江入海口在镇江、扬州之间，扬州是最重要的港口，在9世纪被废弃。太湖流域、江北有很多小的港口在中晚唐以后开始兴起。港口的兴盛，一方面取决于航运条件，另一方面取决于所依托的经济腹地，两个条件都具备时，港口一般发展较好。上海港到开埠后很快变成国际大港口，到现在连续十四年为全球第一的集装箱港口，就是依托其广阔而富饶的经济腹地和水运条件。我们综合考古发掘与文献史料，目的就是追寻上海港的前世今生，探索上海港的时空变迁。

### 现场提问

#### 上海水治促成了契约精神、商业信用

中国航空工业集团石小雨：主讲里谈到上海是逐水路发展而来，水治这种地缘特点与城市文化是什么关系？

顾宇辉：我理解水治和文化是双向塑造。以江南为例，水网纵横，航运活动频繁，人与人之间商业类型的交往自然增多，相适应的是人与人之间的契约精神、商业信用、消费思想等不可避免地带有这一区域水治和文化交互影响的印记。

#### 港口建设中，自然因素和人文因素交织

科技研发何东明：扬州曾经可看到湖水。人为因素、自然环境变化如何影响港口兴衰？

葛剑雄：有许多复杂因素。从自然因素而言，有长江口本身所带泥沙量大小和海岸线两个因素。长江本身携带的泥沙大小，还取决于海上潮汐对它的顶托作用。如果河流弯曲，迎水面就不容易淤塞；如果这个阶段潮汐力量较大，就会把泥沙顶托在江口。比如，扬州在西汉时有个广陵潮，离海较近，潮水进来能看见；杭州湾的钱塘江也一样，正好处在喇叭口。但如这段长江比较狭窄，或处于背水面就看不到。这两个因素有时是叠加的。比如1950年代以来，南通港正好在迎水面，镇江港正好在淤积面，后者需要24小时疏浚，最后镇江港还是废了。

面受河水冲刷不停地塌，东面不停地涨。现在在崇明岛西面建筑非常坚固的堤坝，西面不塌了，但东面还在不停地涨。

欧洲有不少港口建成之日就成了纪念碑，因为选错了地址，未建好外面就淤积了。外高桥目前还不是最理想的港口，现在还需要经常疏浚河道，但从成本效益考虑，长江往来的船只非常便利，码头放在这里最节约最有效。因此，各种因素的合力决定是否建造港口，没有十全十美的方案，人类利用自然条件时只能扬长避短。

#### 唐五代阿拉伯东航商人皆乘中国海船

研究生高靖涵：从航海史的角度，宋代是本土船只远洋航行大爆发的时代。而在唐宋五代，福船、广船尚未成型，沙船也不适合远洋航行，迄今在我国沿海也未发现唐宋五代的沉船实例。因此，唐宋五代时期来往中外的船只，是否存在成规模的本土船只？如果存在，在缺乏相关考古资料的情况下，应如何研究船只形制？

顾宇辉：您提了一个很好的专业问题。唐五代，被后世史学者乐道的广船、福船、沙船等中国航海船型均没有成型。以沙船为例，它在宋代被称为“平底船”，至明代才被普遍称为“沙船”。现在的水下考古尚未发现唐宋五代中国的航海沉船，因此也无法实现对当时大型航海船舶具体形制的研究。但据文献记载，唐代中国的造船业和航海业均非常发达，日本学者桑原鹭藏在《蒲寿庚考》中认为唐代五代时期，阿拉伯商人东航者皆乘中国海船。这里的中国海船是在国内制造还是在东南亚等地制造尚无文献证明。

#### 明朝初年上海人口减少，元朝快增乃至建县

文化传播姜俊：从人口研究角度，在贸易发达的唐宋元，上海地区人口有何变化？

葛剑雄：古代精确人口数没有留下来，现在看到的是户数，户数不等于人口数。在宋元明清，朝廷花时间、金钱、精力调查户口的目的是什么？大多为了收税、征发劳役兵役，所以调查的重点往往就不是全部人口。比如资料显示宋朝每户最多2.55口，最少1.45口，现实中不可能，这是指每一户纳税人口。明朝上海留下的户数，从明朝初年以后越来越少，户籍的规模也越来越小，平均每户五点左右，到万历年间每户两三口。因为纳税的标准提高，纳税的份额减少，但人口减少趋势看得很清楚。元朝上海一带人口增加比较快，一个重要证据是宋朝上海是归嘉兴（秀州）管辖，秀州的华亭县（今松江）到元朝华亭县升格为府，肯定因为人口增加了；上海镇也是在南宋末年所建，到元朝上海升格为县，松江是府，肯定人口增加了。明朝清朝基本持续这一趋势。

#### 航运最终目的是提升人的精神生活

理工科毕业换商者黄烁：同一主题随着时代的发展也会有变化，水治曾促进农业文明，在商业文明时代，航运可以向哪些方面更纵深发展？

葛剑雄：人类文明的发展，不同的阶段、关注点或生长点都是不同的，但目的都是一样的——解决了生存需求后，提升精神生活。水利最早有两个目标：灌溉和防洪。人类经过一次次的试错，最后找到了生存空间，即离水不要太远但又保持一定距离，这样既便于用水灌溉也能够规避洪水。后期农业发达了，江南在宋

朝开始引进双季稻，对水的要求是水量足以用于灌溉。受潮水影响，杭州湾建了海塘，农业才有所保障。到了工业社会，上海农业灌溉已完全可控，难题是排水，上海距海平面只有4米，下雨时积水不能靠自然排水，要聚焦人工排水。而当下，上海诸如芯片等先导产业，不受自然环境影响，但需要大量的电力，重心就转移了。

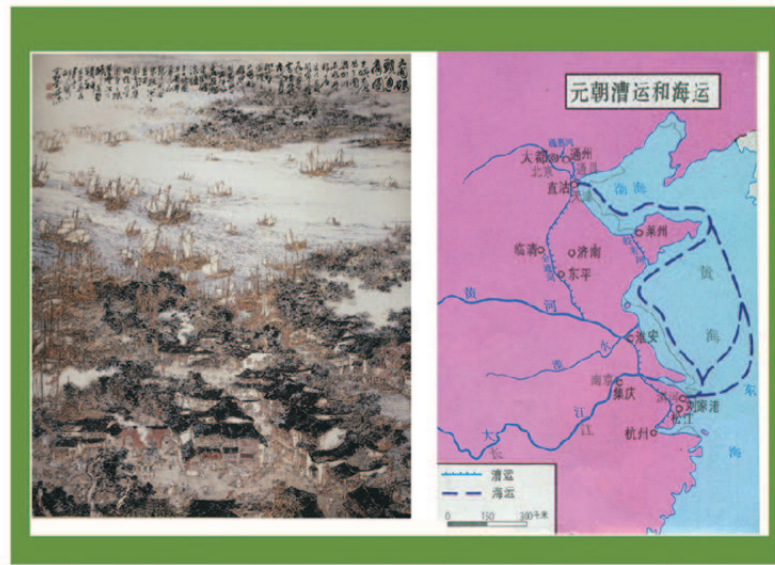
所以，航运的纵深发展必然也是和人类的精神生活密不可分。

#### 中原文化在江南达到本土化发展高峰

极地商业游企业主王守东：从魏晋开始的衣冠南渡在唐安史之乱和宋末年持续，对上海等江南人民有哪些具体影响？

葛剑雄：人口南迁是从相对发达的地区到相对不发达的地区，作为群体来说，他们的作用是不可替代的。衣冠南渡是这几次大南迁中比较主要的，其实平时一直在迁。一方面带来中原先进的儒释道文化，另一方面，中原的衣冠到了江南地理环境下产生新的变化。比如看到浙江的山水写出山水诗；比如北宋末年流行“苏常熟，天下足”，苏州府常州府丰收了，全国的粮食就有保证；到了明代清代，粮食的重心转移了，苏州精细的农业手工业发展了。儒家文化到了江南和南方，更加重视民生经济。到王阳明把商贸列为重要事项，不限于一定要做儒。

为何南渡在江南文化中最发达？因为带来的物质、文化、精神，到江南自然人文环境中都达到新的发展高度，丰富了文化的内涵和外延。上海是有代表性的。当年黄道婆从海南岛带来纺织技术，明朝松江“衣被天下”，靠的是什么？松江有能工巧匠，有很好的劳动力和商业机制，在这里能成为纺织品的集散地，因此，在西方成了最受欢迎的“南京布”。



▲左图为现代人依据明代《太仓事迹考》描绘的刘家港“六国”码头盛况，右图为元朝的漕运和海运图



▲上海历史博物馆收藏的《凤楼远眺图》形象描绘了清朝中期上海十六铺“一城烟火，半江船舶”的航运繁华景象，此图为清代画工曹史亭（树李）临摹，约成稿于咸丰同治年间