

南阳地缘交通古今变迁及其对城市发展的影响

李瑞, 冰河

(武汉大学 城市设计学院 武汉 430072)

摘要: 从历史地理学的角度,分析南阳地缘交通的古今变迁,总结地缘交通因素对南阳古城产生以及对南阳城市经济、人口、规模、形态、功能等方面发展的影响,有助于更深入地理解地缘交通与城市发展之间的关系,并为南阳未来的城市发展提供参考。结果表明:地缘交通对南阳城市形成、经济社会发展以及空间发展均产生了重要影响。其中,对南阳城市空间发展的影响可以划分为4个阶段,依次是晚清及其以前、民国时期、1949至1979年、1979年以后。

关键词: 地缘交通;变迁;城市发展;影响;南阳

中图分类号: K928.6; TU98

文献标志码: A

文章编号: 1003-2363(2014)01-0148-05

1 地缘交通对城市发展的影响

地缘交通对城市发展的影响,主要体现在城市的形成(即城址的选择)、城市经济社会发展、城市形态及空间结构发展等几个方面。自古以来,城市的形成及发展都离不开其所处的自然地理与区位交通。马继武从哲学思想的角度,将中国古城城址的选择及布局分为“礼-法”制度决定观、“环境-实用”理念主导观、“象天-法地”宇宙图景观以及“天人合一”自然生态观4种类型^[1]。其中,“环境-实用”理念主导观考虑的是城市建设与自然环境的适应性,强调城市规划建设应充分结合地理条件,并以春秋战国时期《管子》提出的因地制宜的城市选址和规划思想为代表。邓祖涛等在《汉水流域核心-边缘结构的演变》里谈到了区位及交通条件对流域空间结构的演变的影响,具体反映在中心城市的地位变化、经济兴衰以及人口迁移等方面^[2]。

在城市空间结构发展方面,邢忠等认为“工业革命以前,城市以水运为主要交通方式,使河流水系成为了城市发展的主要动力因素且主导城市发展方向,决定城市整体空间结构;工业革命以后,交通方式发生变革,原有的水运交通逐步被发达的公路、铁路交通所取代,道路交通决定城市的发展方向”^[3]。苏毓德则以台北为例,分析了道路交通对城市形态演变的影响,即“随着城市道路的放射状向外扩展,城市的外部形状由块状的点向外延伸,然后向内填充,成为更大的饱和块状,并继续不断向外伸展、填充、扩大”^[4]。

2 南阳地缘交通的变迁

收稿日期: 2013-05-07; 修回日期: 2013-12-12

基金项目: 武汉大学自主科研项目(2011-111141); 湖北省建设科技计划项目(2011-0065)

作者简介: 李瑞(1978-),女,河南滑县人,副教授,博士,主要从事城市规划研究。(E-mail) reallirui@126.com。

2.1 先秦时期

南阳盆地因其特殊的地理位置及环境,在中国古代历史上一度占据一席之地。从秦汉的辉煌到其后的衰落,从明清的复兴到清末民初的闭塞^[5],南阳城市的几起几落与其交通地位的变迁密不可分。根据文献记载,春秋战国时期,南阳地区已开拓成途,且与中原地区联系的主要有方城路与三鸦路。由于特殊的地形地貌,南阳盆地东、西、北三面是山地与丘陵,只在盆地的东北端方城县附近形成缺口,从而裂开了一条比较平坦的隘道,即方城路,是楚国与中原华夏诸国的交通要道,当时专称为“夏路”。而另一条连接南阳与中原地区的交通要道——三鸦路,由南阳北上,“跃伏牛山脉,到鲁山、临汝,山地高峻,道路曲折迂回,是楚人北进中原的一条近路,却也是一条险路”。这两条路在古代交通、军事地理上占有相当重要的地位^[6](图1)。



图1 先秦时期南阳地缘交通图

Fig. 1 Nanyang's geographical transportation map before Qin Dynasty

春秋时期,南阳地区与楚国联系的主要道路为宛郢干道,即宛城至楚国首都郢城(今湖北纪南城)的陆路交通干道,“干道自宛城出南门,过清水(白河),经三里户(三十里屯)、小长安(瓦店)、界中、新野达襄阳,再过汉

水经鄂城、荆口,至郢城”^[7]。另有一条始于春秋时期沿桐柏山谷至大别山北麓以东的古道,名东南大道,虽历史上商务并不繁盛,但颇有军事之要,“该道起自南阳,经溧河店、双桥铺(今双铺)、大姑冢(今汉冢),出县界后经比阳(今唐河县桐寨铺)、平氏县、复阳县(桐柏县西)、平春(今小林店)至钟武(今信阳)”^[7]。

在水路方面,先秦时期南阳出现航运的河流有唐河、白河和丹水,这与该时期“江汉流域干支各流的常年水位远较现在为高”^[8]有关。从相关史料记载上看,唐河与白河航运历史悠久,东周时期即为楚国水运干线^[9];而根据战国时期书籍《禹贡》的记载可以判定,丹江在战国前就通航了^[10]。

2.2 秦汉至清代

到了秦汉时期,交通更为发达,形成了“西通武关郢关,东南受汉江淮”、“推淮引湍,三方是通”的水陆并臻的辐射型交通网;唐代驿传制度完备,这里又是国家重要驿道经过之地,“控二都之浩穰,道百越之繁会”,号称“天下启闭,两者同蔽”^[8](图 2)。



图 2 秦汉至清代南阳地缘交通图

Fig. 2 Nanyang's geographical transportation map from Qin Dynasty to Qing Dynasty

秦汉至清代,南阳重要的陆路交通,除有春秋战国时期已开拓成途的方城路、三鸦路、宛郢大道及东南大道以外,还有秦汉时期新修建的武关道、午阴道和由方城路向西南延伸的西南大道。武关道为秦时“东南驰道”之一段,“西通咸阳,东经今之西峡、内乡、镇平县,南与宛郢干道相接”。午阴道,古为区间通道,“起自南阳东门,经东菜园过白河,东经草店、柏树坟、清河堂、桥头、赊店、郝寨,至古城寨(即汉午阴县),为县境东部的一条古老捷近大路”。西南大道为方城道向西南延伸的道路,始建于东汉,“自宛城出西关,经卧龙岗、十二里河、辛店、安众铺(今潦河镇),过潦河达安众城(今杨官寺),又经蔡桥、青华、涅阳(今穰东)、穰县(今邓县)至今湖北阴县(时为宛郡三十六县之一);至阴县分水,陆两路通达益州(今四川),是一条通向云南的捷近道路”^[7]。

由于南阳地处长江、淮河、黄河三大水系交汇处,其不仅是联系关中、巴蜀、关东、江南几大基本经济区的陆路交通枢纽,而且也是“长江水系支流伸入中原腹地最

远的地区”,其水运航程为“中国古时代南北天然水运航线之最长最盛者”。该时期,南阳盆地境内主要河流有白河、唐河、丹水、湍河等,历史上这些河流都可以通航,有的还发挥过重要历史作用。

北宋及其以前,沿白河而上的船至少可以抵达今南阳市北 25 km 的石桥镇;唐河(下段古称比水、泌河,上段古称堵水),在今方城以下都可行船。白河在新野境内由于汇接了潦河、湍河、朝河数水,流量增大,舟楫往来更为频繁。随着降雨减少、河流常年水位下降、水土流失以及大量泥沙在河床淤积等原因影响了通航,明清时期南阳地区唐、白河的航程呈逐渐缩短趋势。到清代末年,从湖北襄樊开出的大型货船沿白河仅可抵南阳城关;唐河的通航终点则南移到了今社旗县城关。

湍河(古称湍水)是白河的重要支流,历史上也是一条通航的河流,其通航的终点当在今邓县城西三里的六门堰,通舟的情况大概一直延续到清代中叶;自清末以来,其航道逐渐萧条,且受白水水位影响,该时期仅能短期通航。丹水为过境河,境内又称淅水,在唐代时船逆流而上,一直可到陕西商县城,因而为长安至荆州“次驿路”的一个重要组成部分,当汜河漕道不通时,丹水便成为重要的漕粮之道,江淮一带的粟帛及租庸盐铁之物,大都由此运至长安^[8];唐代以后,都城东迁,丹水的漕运意义不大,但其商运一直延续了下来。

2.3 民国时期

随着 1906 年京汉铁路的修通,南阳昔日交通枢纽的重要地位逐渐丧失。民国时期,修筑公路,运输工具有所改善,但一直未能改变交通落后的面貌。该时期,南阳交通主要呈以下特点:一方面,南阳水路交通日渐衰退,至民国时期,南阳地区主要河道仅为白河、唐河与丹水。湍河河道至清中叶开始逐渐萧条,民国时期只能短期通航。白河河道至民国以来,水位下降,仅在丰水年汛期流量很大;抗日战争时期,由于泥沙淤积,通航里程日渐缩短,仅盛水季节通航。而唐河航运里程则相对缩短,向北仅通达社旗镇。另一方面,公路建设加快,并承担了主要的运输任务,在南阳地缘交通中地位突显(图 3)。



图 3 民国时期南阳地缘交通图

Fig. 3 Nanyang's geographical transportation map during the Republic of China period

就白河水路而言,原大寨门、小寨门、永庆门、琉璃桥 4 个码头,随着水运不畅,逐渐废弃。南阳与县区连系的白河南关渡口(现大寨门)、校场渡口(白河大桥处)、盆窑渡口(现公路漫水桥处)依然存在。其中,随着 1935 年许南公路的改线,盆窑渡口成为南阳最大的汽车渡口;校场渡口则成为桐柏、唐河北通南阳的汽车渡口;南关渡口民国时期也可渡汽车。

民国时期公路基本是在原古道的基础上修筑而成,始建于民国二十年(1931 年)。方城路经修筑改为许(昌)南(阳)公路,至民国廿四年(1935 年),许南公路南阳段改线,废除原经桑园、十里庙、许坊、三桥湾、博望至方城旧驿道,改道盆窑经刘寺至方城。三鸦路改为南(召)南(阳)公路,且 1946 年以前南召北不能通车。武关道改为南(阳)坪(西坪)公路,至 1936 年可达西峡;抗日战争时期,南阳段全部毁损,直至 1946 年才又修复通车。西南大道改为南(阳)邓(县)公路,并于民国廿二年(1933 年)全线通车。宛郢干道改为南(阳)新(野)公路,至民国廿五年(1936 年),南阳至新野以南的豫鄂交界处全线通车。东南大道改为南(阳)信(阳)公路,至民国廿四年(1935 年),南阳至平氏段通车;抗日战争时期,此路破坏严重,直到 1949 年未能再通车。而午阴道从南阳至社旗一段改为南赊路,原古道废为乡村便道;1935 年许南公路改线,南赊路南阳县境内一段重复于许南路^[11]。

2.4 1949 至 1979 年

建国以后,放射型的公路网逐步形成,20 世纪 50 年代末民航通航,70 年代初焦枝铁路通车,结束了南阳近代交通一度闭塞的历史。该时期,南阳地区的主要公路有许南公路、鲁南公路(原南南公路)、南坪公路、南邓公路、南新公路、南信公路及南赊路^[11](图 4)。



图 4 1949—1979 年南阳地缘交通图
Fig. 4 Nanyang's geographical transportation map from 1949 to 1979

在水路方面,至民国时期,南阳主要水运河道为白河。1958 年以前,白河在夏秋季节可以行船,上行至石桥、白土岗,下行至襄樊、老河口,经襄樊又可达武汉等地。1958 年开始,在白河上游鸭河口修筑水库,水库建

成后,河水流速减少,河床流沙淤塞或有时拦河引水,不能行船。加之,公路汽车发展,南阳市白河水运已被取代。而水位的下降与 1958 年丹江口水库的修建使得唐河、丹水在该时期仅作为内河航运通航。

2.5 1979 年以来

党的十一届三中全会以后,随着经济体制的改革和运输市场的开放,南阳地域交通呈现快速发展的局面。到 1985 年,南阳公路干线直通武汉、西安、郑州、开封、洛阳;铁路运输经郑州中转连接全国干线;民航直达郑州贯通全国航路。到 2007 年,焦枝铁路纵贯南北,宁西铁路横穿东西,在南阳市形成十字交汇,并在城区设有站点;而位于城区的南阳飞机场为全省三大航空港之一,可起降波音 737 客机,开通了数条国内航线。在公路建设方面,到 1994 年,南阳市通车里程达 5 695 km,共有 G312, G311, G207, G209 国道 4 条,省道 16 条,县乡公路 169 条。到 2007 年,新修的 103 省道郑新线、231 省道金孟线分别从全市纵横穿过;正在建设的国家高速公路网的二广高速和沪陕高速交汇于城区。南阳中心城区已初步形成铁路、公路、航空纵横交织,四通八达的立体交通网路,成为中国中部地区新的交通枢纽(图 5)。

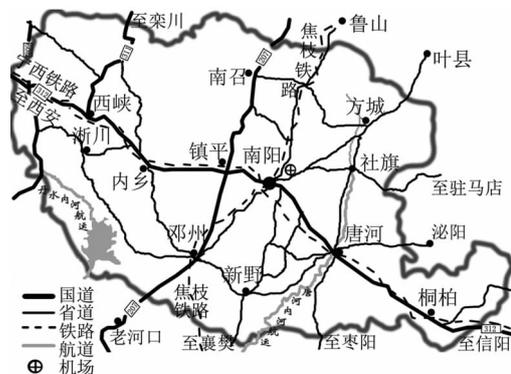


图 5 1979—2009 年南阳地缘交通图
Fig. 5 Nanyang's geographical transportation map from 1979 to 2009

在水路方面,随着近年来白河季节性水量的萎缩,中心城区白河航道不再承担城市航运的功能,主要作为城市生态景观河道,但市域范围内仍有丹江、唐河等河流担负着一定的内河航运功能。

3 地缘交通与南阳城市的形成

根据马继武归纳的 4 种城址产生及分布的哲学思想观,南阳城市的形成符合了“环境-实用”的理念,具体表现在以下几个方面。

第一,从地理区位的角度看。南阳盆地北靠伏牛山,东扶桐柏山,西依秦岭余脉武当山,南临汉江,是个三面环山、南部开口的地方,三面环山是天然的城墙,东北部的方城缺口为江汉通向中原的孔道,西部是江汉通

向关中的咽喉,南部的汉江具有天堑的作用。宛城位于南阳盆地中部,东南面的汉江支流——白河成为了城郭的天然护城河,“其北有独山、蒲山为东北面之屏障,西北被紫山、磨山、羊山等孤山环抱,西有麒麟岗、卧龙岗横贯南北,另有十二里河、三里河、梅溪河、温凉河、崑河、溧河等河流由北向南穿过城区汇入白河”^[12]。优越的地理位置使得南阳具有“易守难攻”的重要战略意义。最初,南阳城作为“军事堡垒”而建立,具有防御楚国的功能;后被楚占领,成为楚问鼎中原的前哨阵地。

第二,从交通运输的角度看。“南阳交通便利,地处南北之交,春秋战国时期即为楚秦间与中原各国的交通枢纽,由关中向江淮此乃孔道,由伊洛向荆襄此乃要冲,既为南北交通咽喉,又是西北向东南的必由之路”^[13]。南阳还是“长江水系伸入中原腹地最远”的地区,其水运航程为“中国古代南北天然水运航线之最长最盛者”。发达的水陆交通不仅为商业发展提供了条件,而且为文化的传播和交流提供了便利,使古代南阳成为关中地区、中南地区和东南沿海地区经济文化交流的交汇点,成为关中、中原以及江淮一带所产商品货物最为重要的集散地,在全国的经济地位也非常突出。更有学者提出“古丝绸之路源头之一就在南阳的方城”这一说法。可见,交通运输对古代南阳城市的繁衍与发展起到了举足轻重的作用。

第三,从气候环境的角度看。“南阳郡地处汉水流域,气候温和,土壤肥沃,雨水充沛,自古以来就是农业较为发达的地区;南阳地处伏牛山和桐柏山之间,为四周高、中央低的盆地,境内唐河、白河、湍河诸水横贯如网,为实行水利灌溉、发展农业生产以及城市的繁衍提供了十分有利的条件”^[14]。

4 地缘交通与南阳经济社会的发展

自古以来,南阳所处的交通地位就十分重要,“北连北京,西北至西安府,南入江汉、湖广,西南通贵州、云南,东抵南京、淮安府,南船北马,处于南北交通枢纽的地位”^[15]。便利的交通使得古代南阳城商贾云集,工商业呈现出一派繁荣景象,人口也随之快速增加。可到了清代晚期,由于京汉铁路的通车,使北京和川、滇、黔等省之间的大路不再经过南阳,其交通地位日渐衰退。抗日战争时期,省城开封与武汉相继沦陷,陇海、平汉路阻塞,汉口至宛水路断绝,山西、陕西、湖北、四川、甘肃、青海、宁夏等地商人,多以黄金在宛成交。南阳一时成为西北、西南诸省与上海联系的枢纽和货物集散中心;加之河南省会机关、学校迁宛,人口骤增,商业出现畸形繁荣。随着1948年邻县及广大农村大部的解放,南阳城乡隔绝,商业渐趋萧条;再加上由战乱导致的人口流失,南阳城关人口数量骤减。建国以后,由于公路、航空、铁路的发展,南阳结束了近代交通一度闭塞的历史,逐步建

成放射型的公路网,并被定性为豫、鄂、陕三省交界地区重要的交通枢纽,经济与人口呈现快速增加的趋势。

5 地缘交通与南阳城市空间的发展

秦汉至五代时期,南阳城特殊的交通枢纽地位不但促进了城市人口、经济的发展,还使得两汉时期的南阳城规模空前壮大,对南阳城用地形态也产生了一定的影响,如对外交通用地——驿站的出现。宋元明清时期南阳交通的发达,使得明清时期南阳城发展突破了城郭的限制,东、南二关规模空前壮大,同时,对明清南阳城用地形态也产生了一定影响,如利用驿站、码头等交通优势形成了东关官驿街商业区、南关新街工商业区等。

民国时期,在城市用地形态上,水路交通的衰退使得白河码头及渡口等对外交通用地与工商业中心的联系不如明清时期那么紧密。同时,汽车运输的发展对南阳城市道路空间格局产生了较大影响,大量道路被改造拓宽,内城的网格状格局更加清晰;但道路的改造也带来城市中轴线以及老街道面貌的破坏。

建国以后,南阳地缘交通的发展对城市用地形态、空间格局及城市规模都产生了较大影响。在城市用地形态方面,火车站用地的出现,不但使南阳外交通用地类型及分布发生了改变,还使得城市工业用地及仓储用地形态出现沿铁路线发展与分布的格局。由于城西焦枝铁路线及城北飞机场(20世纪80年代及以前)的限制,早期南阳城市空间主要在白河以北、铁路以东、机场以南区域发展,并维持着单中心格局。

1979年以后,由于城市进一步扩展的需要,南阳出现跨铁路向西发展的状态,并逐步形成多中心的城市格局。另外,交通的发展使得城市用地及路网得以大幅度向城外延伸,城市规模也随之扩大。

综上所述,地缘交通对南阳城市空间发展的影响可以划分为4个阶段:第一阶段为晚清及其以前,该时期南阳城市用地形态及空间格局主要受水运交通的影响,城市规模变化不大,并表现为较强的集聚性。第二阶段为民国时期,是水路交通与公路交通主导地位更替的时期,南阳城市空间格局开始受道路运输的影响并出现相应的变化。第三阶段为1949至1979年,放射网状的道路交通安全主导了城市空间格局的变化,城市规模开始扩大。第四阶段为1979年以后,道路交通安全主导作用进一步加强,城市用地沿着纵横交错的路网向外延伸,城市空间结构因为铁路线的分割以及跨河大桥的建设,由单中心转变为多中心。

6 结语

纵观古今,南阳城市的产生与发展都与其地缘交通的变迁密不可分。在交通高速发展的今天,处于西武高铁、京广高铁、郑西高铁包围的三角地带中心的南阳,其交通地位呈现出被“边缘化”的趋势。分析南阳地缘交通的古

今变迁及其对南阳城市发展的影响,对南阳城市在豫、鄂、陕三省交界地区的可持续发展具有一定的参考价值。

参考文献:

- [1] 马继武. 中国古城选址及布局思想和实践对当今城市规划的启示[J]. 上海城市规划, 2007(5): 18-22.
- [2] 邓祖涛, 陆玉麒, 尹贻梅. 汉水流域核心-边缘结构的演变[J]. 地域研究与开发, 2006, 25(3): 29-33.
- [3] 邢忠, 陈诚. 河流水系与城市空间结构[J]. 城市发展研究, 2007(1): 27-32.
- [4] 苏毓德. 台北市道路系统发展对城市外部形状演变的影响[J]. 东南大学学报(自然科学版), 1997(3): 46-51.
- [5] 刘振华. 近代南阳盆地区域史研究述论[J]. 南都学坛, 2012, 32(5): 38-44.
- [6] 王文楚. 历史时期南阳盆地与中原地区间的交通发展[J]. 史学月刊, 1964(10): 24-30.
- [7] 南阳县地名委员会办公室. 河南省南阳县地名志[Z]. 福州: 福建省地图出版社, 1990.
- [8] 龚胜生. 历史上南阳盆地的水路交通[J]. 南都学坛, 1994(1): 104-108.
- [9] 金栋梁. 金栋梁水文水资源论著选(22) [EB/OL]. (2007-03-06) [2013-05-06]. <http://www.cjh.com.cn/pages/2007-03-06/136983.html>.
- [10] 周宏伟. 汉初武都大地震与汉水上游的水系变迁[EB/OL]. (2013-04-02) [2013-05-06]. http://www.21ccom.net/articles/fsyl/yulu_2013040280453.html.
- [11] 南阳市地方志编纂委员会. 南阳市志[Z]. 郑州: 河南人民出版社, 1989.
- [12] 黄光宇, 叶林. 南阳古城的山水环境特色及营建思想[J]. 规划师, 2005(8): 88-90.
- [13] 刘太祥. 南阳汉文化的特色及形成原因[J]. 南都学坛, 1997(2): 7-14.
- [14] 李桂阁. 从出土文物看两汉南阳地区的农业[J]. 农业考古, 2001(3): 46-49.
- [15] 江凌, 徐少华. 明清时期南阳盆地城镇体系形成的人文地理基础[J]. 南都学坛, 2003, 23(6): 28-32.

The Change of Nanyang's Geographical Transportation and Its Influence on City Development

Li Rui, Bing He

(School of Urban Design, Wuhan University, Wuhan 430072, China)

Abstract: Nanyang Basin once had a place in ancient Chinese history due to its special geographical position and environment. From Qin Dynasty to the late Qing Dynasty, Nanyang city had experienced several ups and downs, which was inseparable with the change of its geographical transportation. From the perspective of historical geography, the change of Nanyang's geographical transportation was described; the relationship between the emergence of Nanyang city and its geographical transportation was analyzed; and the influence of geographical transportation on Nanyang's development was summarized, which was involved in economy, population, size, shape and function of city. The results show that Nanyang's geographical transportation has a significant influence on Nanyang's origin, economic social development and spacial development. As for the influence on Nanyang's spacial development, it can be divided into four stages, which are period before late Qing Dynasty, the Republic of China period, period from 1949 to 1979, and period after 1979.

Key words: geographical transportation; change; city development; influence; Nanyang City