



文化

北京城市副中心报

4

2025年11月13日
星期四



通州冷知识

一座古桥的大名和小名

本报记者 张丹

走京通快速,来来往往,总会路过八里桥。这个地方北京人提起来不陌生,但地名背后,关于这里的历史可能很多人并不了解。八里桥与京西卢沟桥、京北朝宗桥并称“京城三大古桥”,它不仅是近代八里桥战役的历史见证者,更藏着古人适配漕运、兼顾实用的建筑智慧。为何民间叫它八里桥,官方却称为永通桥?中孔高耸、边孔低矮的造型有何深意?新老两座八里桥并存,又体现了古今交通怎样的传承与创新?本期通州冷知识,就与您一起到这座近600岁的古桥边,探寻其古建智慧与运河文化内涵。

运河水运体系枢纽

历史上八里桥景色优美,有“长桥映月”之誉。长桥就是八里桥,而映月则指中秋之夜时,三孔桥洞中各映一轮明月,夜空皎洁月如银盘,河水清清水影浮动,水月交辉,衬托着洁白如玉的长桥,使人疑在画中。清人王维珍有诗为赞:“是谁题柱游燕市,何处凭栏听玉箫。入夜需清一轮坠,凌寒征铎去萧萧。”

八里桥始建于明正统十一年(公元1446年),是京通粮道的核心枢纽,桥上通行车马、桥下通航漕船,“水陆双通”的功能使其成为南粮北运的“咽喉要道”,素有“京东门户”“国东门孔道”之称,与卢沟桥、朝宗桥共同构成拱卫京城的交通与军事屏障,如今三座桥均被列为全国重点文物保护单位。

“您看这碑上刻的‘永通桥’,才是它的官方‘大名’,这名字和大明帝都的建立还关联呢。”站在刻有“全国重点文物保护单位——大运河永通桥及石道碑”的标识旁,中央民族大学文学院民间文学研究所所长、运河文化研学基地主任王卫华,为记者讲解“八里桥”这个名字背后的故事。

“八里桥”作为小名源于它的地理位置。明正统十一年桥梁建成时,因距离通州老城

恰好八里,百姓便称它为“八里桥”,这个通俗的称呼一传就是近600年。而“永通桥”作为大名,既藏着古人对漕运畅通的美好期许,更有着特殊的纪念意义。王卫华解释道:“明英宗即位后,在正统六年正式昭告天下定都北京,这是北京作为大明帝都的开端。到了正統十一年,刚好是帝都成立五周年,朝廷特意将原来的八里桥木桥改建为三券石拱桥,赐名‘永通’,寓意‘永久通畅’,既是纪念帝都定名,也盼着漕运与陆路交通永无阻滞。”

八里桥从诞生起就肩负重任。它是清代雍正七年(公元1729年)修建的“京通四十里石道”的起始点,被称为“国东门孔道”,是南粮北运进入京城的关键枢纽。“桥上走车马,桥下过漕船,水陆两用的设计,让它成了当时京通之间的‘交通咽喉’。”王卫华说。

值得注意的是,1446年改建石桥时,八里桥旁还同步修建了一座河神庙。据《旧唐书》记载,这座河神庙是北京地区最早的河神庙之一,比建于清代的永定河河神庙早了近300年。它未选址通惠河主河道旁,反而紧邻八里桥,印证了当时八里桥周边水利功能的重要性,也从侧面反映出它在运河水运体系中的核心地位。

八里长桥不落帆

走到八里桥中央,抬头可见中孔拱券高耸,对比两侧边孔,悬殊的高度差格外显眼。“很多人第一次见会疑惑,这是不是设计不均衡?其实它原本并非如此,现在的造型是后来改建出来的。”王卫华解释道。

元代到明嘉靖前,八里桥的角色和现在完全不同。王卫华说:“那时桥下河道还只是北京向潞河(北运河)泄洪的通道,不是通惠河的主河道。”直到明正统十一年改成石桥,初期造型也和普通三孔桥类似,中孔与边孔高度相差不大,毕竟桥拱太高会影响车马通行,当时陆运才是首要需求。

八里桥真正的改变发生在明成化十二年(公元1476年)。据《明实录·宪宗纯皇帝实

录》记载,当时漕运总兵官陈锐等人上奏,提出“将西山泉源河道、通州等处水关闸座,与永通桥圈俱量为疏浚、修改,以便漕运”。这里的“桥圈”即指桥孔拱券。此次改造的核心,便是将中孔拱券从原有高度大幅加高至8.5米,边孔则保留3.5米高度。

为什么要这么改呢?答案藏在漕运的需求里。当时朝廷想利用通州城北的“通惠河积水处”,去转漕通航,让漕船能从这里直接运到附近的粮仓。王卫华告诉记者:“元代这里仅是通惠河支流,明代吴仲疏挖河道后,桥下才成为漕运主航道。为方便漕船通行,人们将中孔拱券加高至8.5米(边孔仅3.5米),便有了‘八里长桥不落帆’的民间谚语。”

建新桥分流行洪压力

中孔高、边孔矮,漕运是方便了,但遇到暴雨洪水可怎么办?面对这个疑问,王卫华带着记者走到中孔拱券下的步道,指着桥体与引桥衔接处的石栏,讲述了一段“水毁与修复”的往事。

王卫华先澄清了一个误区:“这不是设计缺陷,而是特定历史背景下的‘功能取舍’。”在漕运为国家大事的年代,保证粮食运输畅通是首要任务。八里桥改造后,日常降雨形成的小洪水,能通过边孔顺利排出。但如果遇到特大级别的洪水时,边孔狭窄的问题就会凸显出来。水流速度快、携带泥沙多,容易堵塞边孔,导致洪水漫过桥面,威胁桥梁安全。

八里桥确实因为这个短板受过重创。据记载,1983年8月上旬,通惠河上游流域普降大雨。8月4日,八里桥水位涨到26.2米,中孔上游水面离拱顶约80厘米。当日下午,八里桥下游的通州北关闸开闸放水,使八里桥下游水位迅速下降,上下游水位差达到110厘米,桥孔内形成巨大压力流。8月5日凌晨1点30分,北桥台基础桩间过水,桥台的东半部分下沉,东面侧墙开裂松动下沉;到1984年1月,北孔拱券东半部塌落,侧墙倒塌,桥栏杆悬架于空中;1986年6月,南边孔桥台的东部基础也被水毁,东面的拱券和侧墙坍塌,东侧桥栏杆及地伏石悬架于空中。

为保护古桥,现代工程师给出解决方案。1986年,政府在八里桥南北两端各新建了一座三孔钢筋混凝土桥,专门用于分流洪水。新修的水泥桥能帮助古桥分担行洪压力,让古桥既能保留原有的漕运设计特色,又能安全应对极端天气。同时也为八里桥文物修复保护工程的启动创造了条件。

新旧八里桥交相辉映

站在八里桥向西眺望,一座现代化的桥梁与古桥隔河相望,车流穿梭不息。那是2019年底通车的新八里桥。“2018年底前,这座古桥还在‘工作’,近600年里,它一直是京通之间的交通要道。”王卫华的语气里满是敬佩。

随着时代的发展,古桥的“疲惫”逐渐显现。桥体石材因风化出现裂纹,桥面柏油老化剥落,更关键的是,现代汽车远超古代车马,长期通行会对古桥石拱结构造成不可逆的损伤。为保护这一文化遗产,2018年底,北京市文物局正式发布公告,对永通桥实行全面禁车保护,工作人员随后清除了桥面的柏油层,露出了清代“京通四十里石道”的原始石板,让古桥回归“历史本貌”。

与此同时,古桥西侧100多米处的新八里桥开工建设,2019年底正式通车,接过接力棒。新八里桥的设计暗藏传承巧思,它采用现代化钢筋混凝土结构,桥面宽28米、设计承重50吨,成为通燕高速与京通高速的重要联络通道,日均通行车次超2万辆。而且,新八里桥与古桥的走向完全一致,这既是为了契合现有交通线路规划,也是对古桥“国东门孔道”交通功能的隐性传承。

如今,新八里桥承担着现代交通任务,旧八里桥则作为文物,静静诉说着漕运历史。对于古桥进行“保护”而并非“封存”,王卫华表示,八里桥的每一次变化,都是随着时代需求进行。从木桥到石桥,是为了适应陆运;中孔的加高,是为了服务漕运;从禁车保护到建新桥,是为了传承文化。它藏着的不仅是建筑智慧,更是“因势而变、守正创新”的精神理念。

下次路过八里桥,不妨停下脚步,看看那高耸的中孔、斑驳的石阶,或许能读懂更多属于运河与古桥的故事。那些故事里,有古人的巧思,有今人的守护,更有一座城市与一条河的千年羁绊。

本版编辑 黄漠 校对 彭师德 刘一 鲍丽洋 绘制

本版摄影 常鸣