

Civilização em fluxo: o legado milenar do Grande Canal na Província de Jiangsu (I)



Construída em 1415 em Huai'an, a Grande Eclusa de Qingjiang é, das antigas, a mais bem preservada do Grande Canal. Juntamente com o seu vizinho, o Pavilhão Qingjiangpu, testemunha a história deste local como centro do transporte hidroviário norte-sul e da distribuição de cereais.

O embrião do Grande Canal remonta a 486 a.C., quando o Reino de Wu escavou um canal militar, designado por Canal Han, para transportar tropas e mantimentos, estabelecendo uma ligação entre o Rio Yangtzé e o Rio Huai. Posteriormente, com a grande ligação norte-sul realizada durante a Dinastia Sui (581–618) e os reajustes ao traçado dos canais efetuados sob a Dinastia Yuan (1271–1368), esta via aquática acabou por atingir a sua configuração definitiva durante as Dinastias Ming e Qing (1368–1912). Assumiu então uma missão vital para o destino da nação — o transporte ininterrupto por via fluvial dos cereais do sul da China para o centro político e militar do norte (a capital, atualmente Pequim).

No entanto, o troço setentrional da via navegável em Jiangsu depa-rou-se desde o início com um adversário implacável — o Rio Amarelo. A partir do século XII, o Rio Amarelo atravessou um período de mais de 700 anos durante o qual desaguava no mar através do Rio Huai. Nessa época, o Rio Amarelo não desaguava no mar, em Shandong, como mostram os mapas atuais, em vez disso atravessando cidades como Xuzhou, Suqian e Huai'an, arrastando consigo enormes sedimentos para o sistema de canais, o que representava uma enorme ameaça não só para o canal, mas também para essas cidades. Uma vez assoreado o canal, a corte a nor-

te e os seus Exércitos viam-se mergulhados numa crise de escassez de cereais, um perigo latente e constante que obrigou as sucessivas dinastias a estabelecer um rigoroso sistema de gestão e resposta ao longo do troço setentrional do Grande Canal, em Jiangsu.

Nesta longa contenda, as várias cidades ao longo do troço setentrional assumiram funções distintas, formando um sofisticado sistema de divisão de tarefas. Xuzhou, situada numa importante zona de confluência entre o Rio Amarelo e o sistema do Grande Canal, era a primeira a suportar a invasão dos sedimentos, constituindo a verdadeira linha da frente na defesa contra essa ameaça. As obras hidráulicas de sucessivas dinastias concentraram-se aqui, onde gerações de mestres-de-obras travaram uma batalha contínua contra o lodo, dragando e construindo diques uma e outra vez, defendendo firmemente as margens do canal nos locais de maior acumulação de sedimentos. Mais a jusante, Suqian era o local aonde a mais alta autoridade do império se deslocava para supervisionar pessoalmente as obras.

Durante a Dinastia Qing (1644–1912), os imperadores Kangxi e Qianlong realizaram múltiplas viagens de inspeção ao Sul pelo Grande Canal. Qianlong, em particular, instalou-se por diversas vezes no Palácio do Templo do Rei Dragão, em Suqian, para verificar pessoalmente as condições das obras hi-

dráulicas. A escolha deste palácio, que servia de residência e centro de governação ao imperador durante as suas expedições, demonstra claramente que a segurança do Grande Canal estava já intimamente ligada ao próprio destino da nação.

Se Xuzhou e Suqian assumiam, respetivamente, os papéis de execução e supervisão, Huai'an constituía o centro de coordenação de todo o sistema. Durante as dinastias Ming e Qing, a corte imperial instalou aqui o Gabinete do Intendente-Geral, responsável por orquestrar a cobrança e o transporte dos cereais, bem como a mobilização das embarcações. Anualmente, dezenas de milhares de toneladas de arroz da região de Jiangnan chegavam a este ponto, de onde, após rigorosas inspeções e fracionamento, eram expedidas para o

O Grande Canal da China é um enorme sistema de transporte hidroviário construído ao longo de mais de dois milénios, composto pelo Grande Canal Pequim-Hangzhou, pelo Grande Canal das dinastias Sui e Tang e pelo Canal Oriental de Zhejiang, com uma extensão total superior a 3200 quilómetros. Em 2014, foi inscrito na Lista do Património Mundial da UNESCO.

O Grande Canal Pequim-Hangzhou, que atravessa o país de norte a sul, estende-se por cerca de 1794 quilómetros, dos quais aproximadamente 690 quilómetros percorrem a província de Jiangsu, representando quase 40% da sua extensão total. Tendo o Rio Yangtzé como linha divisória, esta via navegável depara-se com realidades profundamente distintas no norte e no sul de Jiangsu. A história do troço setentrional de Jiangsu é, no fundo, uma longa e árdua luta travada pelo homem contra as cheias e a sedimentação ao longo de séculos.

Norte. As antigas eclusas preservadas em Huai'an testemunham, ainda hoje, o engenho com que os antigos controlavam com precisão o nível da água, permitindo que as frotas carregadas de cereais transitassem em segurança.

Ao fim de séculos de combate à sedimentação, os antigos conseguiram finalmente encontrar uma solução eficaz. O especialista hidráulico da Dinastia Ming, Pan Jixun, propôs o conceito de “constranger a corrente para atacar os sedimentos” — em vez de dragar com força humana, estreitava-se o leito do rio para forçar a aceleração do fluxo de água, aproveitando a própria força erosiva da corrente veloz para arrastar os sedimentos acumulados. Este braço-de-ferro entre o homem e os sedimentos conheceu, por fim, um ponto de viragem decisivo com este engenhoso golpe de mestre da engenharia hidráulica clássica.

Um confronto árduo gera muitas vezes uma prosperidade extraordinária. Yangzhou, situada na linha divisória entre o norte e o sul da China, foi a principal beneficiária do triunfo nesta contenda. Com o Grande Canal desimpedido, Yangzhou tornou-se um importante centro de transbordo de sal. A colossal fortuna acumulada pelos comerciantes de sal propiciou a construção de requintados jardins clássicos, como o Lago Oeste Delgado e o Jardim Ge. Recuando à Dinastia Tang (618–907), Yangzhou já era um porto internacional, no qual convergiam navios mercantes de diversas nações, e os fragmentos de cerâmica persa aqui desenterrados ainda hoje narram o esplendor do antigo comércio global.

Da dragagem árdua em Xuzhou e da coordenação meticulosa do transporte de cereais em Huai'an até à concentração de riqueza, ao esplendor dos jardins e ao intercâmbio internacional em Yangzhou, o troço setentrional do Grande Canal constitui uma epopeia da luta do homem pela sobrevivência num ambiente natural severo. E quando o canal atravessa o Rio Yangtzé e penetra na região de Jiangnan, com a sua intrincada rede hidrográfica, a relação entre o homem e a água passa da “oposição” para a “simbiose” — um tema que a Parte II deste artigo vai abordar.

O Grande Canal da China

Sistema hidroviário histórico inscrito na Lista do Património Mundial da UNESCO (2014)



O mapa à esquerda ilustra o traçado completo do Grande Canal da China, classificado como Património Mundial pela UNESCO. O mapa à direita representa o troço do Grande Canal na província de Jiangsu.

Secção de Jiangsu do Grande Canal da China

O percurso do norte ao sul através da província de Jiangsu

