
构建大运河“文化遗产走廊”的思考

——以淮扬文化的保护传承为例

陈留俊

中共扬州市广陵区委党校

大运河的发展现已成为沿河两岸各地发展战略的重要组成部分，以此为契机和载体带动当地的发展是各地政策谋划的主要方向，不管是地方的经济发展，各地区的协调运作，还是沿岸的环境保护，都在一定的投入和关注后急需找到新的切入点和刺激点，才能唤醒大运河的历史功用和现实效益。在大运河文化旅游博览会已经举办第二届之时，“文化遗产走廊”成为一个结合历史、文化、旅游、生态和社会等多维视角的重要设想，也是新发展理念在具体地域的实践性方案，这种视角对制定运河沿岸经济发展、生态维持、文化涵养等政策都有根本性的指导意义。而淮扬文化作为大运河历史流变中的重要组成部分，研究其保护传承，对于当下构建务实高效美丽的“文化遗产走廊”具有一定价值。

一、大运河“文化遗产走廊”：从过去走向未来

河流与人类一直在相互作用，河流孕育了人类，人类沿着河流创造文明。大江大河对于国家的发展与一般的山形地貌、沙漠盆地、沃土草原有所不同，它的流动性往往使经济延展腹地很大，多样化的纵深条件往往形成人类的聚集和文明的昌盛，是为璀璨辉煌的“大河文明”。今人的任务，就是将这些古老而优秀的文化成果通过“文化遗产走廊”之类的系统工程带回到现实，并使其走向未来。

京杭大运河作为一条人工河道，相比于自然河流有更丰富的内涵，它纵贯南北千余公里，连通五大水系，承接数十座城市，在古代中国运作非常有效，承载了中国人民太多的血汗和智慧，与“万里长城”一起成为中国历史上最伟大的两项人工工程，为世界瞩目。只是，属于大运河的耀眼时代已经过去，这是无须讳言的现实，留给运河儿女的是一笔深厚得近乎沉重、丰富得近乎杂乱的巨型文明遗产。

对大运河这笔巨型遗产的最大尊重，就是将它从历史的沉睡中唤醒，让它焕发出新的生机。“文化遗产走廊”的设计就是出于这样一种动机，让沿岸各地相关的文化遗产得到保护、认识、尊重、反思和再利用。这些文化遗产包括物质的和非物质的，构成了过去人们生活的印迹，要让这些印迹继续存在并在未来持续获得发展，需要调动社会各种力量和智慧，才能让他们真正存活下去，并能够创造性转化、创新性发展。在淮扬文化中，省级非物质文化遗产“谢馥春”香、粉、油制作技艺的保护传承就是一个范例，它将历史上的制作工艺结合现代市场需求，加以不断改革创新，使得老工艺获得了新活力，其遍布全国各地的销售网络和较强的品牌影响力都源于过去，并将持续走向未来。而作为联合国教科文组织“人类非物质文化遗产代表作”的广陵派古琴艺术则显得有点冷清，也许是因为真的曲高和寡世人难以欣赏，也许是因为古琴技艺不能适应现代快节奏社会生活而陷于被边缘化境地，其现状确实使人担心它未来发展的趋势。

对于大运河“文化遗产走廊”中的件件瑰宝而言，关键是让他们存活下来，并能在未来保持其不竭的生命力。首先，要有理性的定位，不能苛求每一种遗产都会享誉世界，而是要在一定范围内确保其传承，不管是一个人、一个家族、一个单位，还

是一个地区、一个学院、一个流派，只要能埋下种子就不怕以后不会生根发芽、茁壮成长。其次，要将文化遗产进行现代化继承，固守不合时宜的旧办法和采取面目全非的新办法一样危险，都将葬送文化遗产的未来生机。使古代遗产结合现代文化与科技，是必须要精心谋划的路径。再次，要将文化遗产适度市场化，有了市场的推崇就会有存活的本钱，在了解市场的前提下发掘市场，确保文化遗产在不过度开发的情况下不断有新鲜血液注入，将是其从过去走向未来的根本保证。

二、大运河“文化遗产走廊”：从地方走向世界

在人类历史上的众多运河中，京杭大运河开凿最早、耗时最久、距离最长，长约苏伊士运河的9倍、巴拿马运河的22倍，而开挖时间比它们早一千多年。大运河作为中国古代国家地位的象征之一，也对近代东西方文化的碰撞发挥了巨大作用。作为中国古代南北交通的大动脉，历史上它曾发挥过“半天下之财赋，悉由此路而进”的巨大作用。大运河淮扬段两岸，自唐宋以来一直风光旖旎，丝竹声声，龙灯、旱船、高跷、面塑、泥塑、纸扎、葫芦、土布印花、编织等南北荟萃的运河文化遗存，如点点繁星熠熠闪光，是举世闻名的经济发达与文化繁盛之地。但今天相比于苏伊士运河与巴拿马运河依然是世界上主要航道而言，大运河过往农耕时代“水上通衢”的繁华已不复存在。“文化遗产走廊”的构建设想，需要通过对沿线文化遗产的传承保护和开发利用，使大运河再次走向世界，成为世界范围内成功利用古代河流文明的范例。

当前，大运河沿线不乏世界级的项目和成就，只是其中要么与大运河的历史文化遗产缺少联系，要么还没有真正走向世界，需要重新规划和开发。自南水北调工程实施以来，大运河由原先的运输通道增加了输水功能，要重新发挥大运河的世界性地位，必须努力在文化遗产保护的基础上，以新型水道建设为契机，借鉴国际先进经验，加强区域合作，构建遗产保护、生态修复、交通旅游、文化产业等多元功能为一体的遗产廊道，才能在运输、输水功能之外，实现大运河作为世界级休闲通道的身心再生和文化滋养价值。

运河文化走向世界，需要创造条件推动更高水平对外开放。淮扬地区可以发挥独特的带头作用，如将货物运输变为服务运输，在船运过程中提供某种服务，像餐饮、娱乐、旅游等；在服务运输中配套提供沿线文化遗存的内容介绍和体验，至少可以形成3至7天的观光线路以备选择，让八方来客感受古运河辉煌过去。这里有2500年前吴王夫差开邗沟通邗城的创举，隋朝贯通南北运河的气魄，“扬一益二”（指唐代时谓天下之盛，扬州第一益州次之——编者注）的经济发展巅峰，新四军驰骋江淮的英勇、周恩来总理“为中华崛起而读书”的执着等历史人文和红色文化；在这样的旅程中还有属于地方特色的淮扬菜、淮扬剧、玉器漆器手工艺、修头修脚“三把刀”等文化遗产值得慢慢品味，绝对是值得期待的世界级旅游线路，足以媲美多瑙河、莱茵河的相关项目，定能吸引对中国历史文化感兴趣的世界各地游客。

走向世界还得会乘船出海，在相关地区、国家乃至世界的发展战略中寻找自己的机遇，实现跨越式发展。大运河的北端有京津冀协同发展规划，南端有长三角区域一体化发展规划，对外有“一带一路”倡议。大运河两岸不仅有静止的历史文物，还有鲜活的自然人文景观。如果说“丝绸之路”曾经是历史上东西方文明的传输纽带，“一带一路”就是现代东西方文明的沟通渠道，而大运河可被称为一条“文化丝绸之路”。将大运河的文化遗产保护传承利用连接到国家战略的相关项目中是一个绝好的机遇，如扬州曾经将毛笔画笔的生产推向世界，还可学习鉴真大师的做法，加大世界范围内各领域的文化交流，推动大运河文明与世界文明的相互借鉴与融合。

三、大运河“文化遗产走廊”：从文化走向生活

构建大运河“文化遗产走廊”的根本目的，是让古运河成为涵养当今中国文化繁荣的新载体，并真正浸润到当地民众的生活中去。运河两岸的很多文化遗产就是中华民族的精神，是中国人民的生活。如各种流行在古运河上的河工号子，是河工们在劳作过程中的创造，既是集体劳动中必不可少的工作指令，也是不可或缺的精神鼓舞，粗犷有力，振奋人心；沿岸各码头的“满载会”“交船头”“汛前宴”等习俗，则直接、真切地体现出劳动人民对丰收的期望与祈愿；在淮扬地区的运河边，还保留有大量此类生活遗迹，包括各种河埠、桥梁、码头、花船、会馆、戏院、园林等，都是当年繁盛的生活留给今人的思考。由此看

来，古运河的辉煌是与当地人民的生活紧密联系在一起的，将这些文化遗产复活到现今生活中的思路，应该在“文化遗产走廊”的设想中得以体现。

从文化走向生活的首要前提，是大运河水环境的保护。水本身就是一种生命力的体现，大运河更是依赖于水环境的健康而发展。形成清水绿道是“文化遗产走廊”建设的应有之义。在大运河历史的大部分时间里，它都是沟通中国南北核心区域的重要水道，几乎涵盖区域内所有类型的地形地貌，它的伟大之处就在于这条水道是作为生态走廊对沿岸民众的生活起到有力帮助的。新中国成立后，通过多年不懈努力，淮河水系和运河都得到了有效治理。但后来沿岸大量的工矿企业给运河带来了严重的污染，水质受损；快速城镇化过程又影响了周围的生态体系，原有的平衡被打破，百姓对运河的依赖不再；还有一些工程在文化保护的名义下对运河进行随意性改造，使得大运河整体的环境遭到不同程度的损害。未经论证情况下河道被渠化、堤岸被硬化，水系的裁弯取直也屡见不鲜，原本连续的水系网络日趋断裂和零散，严重影响到了水系生态功能的发挥。当然，国家及各地方正在对运河水环境进行大力整治，国家的南水北调工程将大运河作为东线走廊，对沿运河地区水资源与生态环境保护提出了很高的具体要求。

从文化走向生活的重要路径，是整合其生态价值和经济效益。作为文化遗产保护领域的区域化趋势和绿道思想结合的产物，大运河“文化遗产走廊”建设还必须有能力在生态保护、遗产传承和经济收益之间保持平衡。大运河流域是地球上土地资源高度紧缺、人口密度非常高的地区之一，任何忽视当地百姓生活的文化遗产项目都是不负责任的做法，也不会行稳致远。大运河淮扬段的航运开发是一个不错的案例，按世界标准，现今大运河可通航的区段主要是为六级航道，但徐州到扬州的 400 多公里大运河段已经升级为二级航道，2000 吨级以上的船舶可全年适航，如今国家北煤南运的压力增大，大运河正在由历史上的“南粮北运”通道向“南水北调”和“北煤南运”的通道转变。在可见的未来相当长一段时期内，大运河作为中国南北交通走廊仍将发挥重要作用，单就煤运而言，一条大运河就相当于三条同等长度铁路的运力。据专家估计，随着大运河深水航道的治理和船舶标准化、大型化的发展，仅大运河江苏段的年航运能力就可达到 15 亿吨左右，相当于沪宁铁路目前运量的 19 倍。面对如此繁重的运输任务和交通压力，为保证大运河的可持续发展，务必要对大运河的承运能力认真测算、规划，严格管控，在文化遗产和生态环境不受影响的情况下，最大程度地保证大运河与沿岸人民和谐共生、共同发展，而这也反过来有助于“文化遗产走廊”的推进。

四、大运河“文化遗产走廊”：从实践走向信仰

从实践走向信仰，这是一个更高更长远的要求，寄希望于将大运河“文化遗产走廊”的发展理念植根于每一位老百姓、决策者和参与者内心，并能永久传承下去，成为所有人对大运河未来发展的坚定信念。事实上，大运河的诞生，也是源于它能造福百姓、强国固本的坚定信念，否则古代的统治者也不会对它不惜血本、不遗余力。

运河的信仰核心是“运”，它因运而生，因运而活，让它动起来是这份信仰的实践要求。古建筑学家罗哲文说：“如果没有这条运河，北京城可能就修不起来了。”六百年的北京城有多少奇珍异宝、建筑材料、文化产品等，都是通过运河运去的，乾隆皇帝的数次南巡，沿运河推动了淮扬菜系、戏剧、景观的快速发展，成就了今天无数的文化遗产。以扬州为例，瘦西湖的出现源于对帝王的奉承，园林的兴盛则是盐商走南闯北的结晶，历史上依托运河而动最活跃的是盐商，次为茶商，三是珠宝商等商贾，大批的外国商人如波斯、大食商人居住或活动在扬州，其时的扬州是一个极具流动性的国际化大都市。而后来大运河沉寂的直接原因就是依河而动的人和物都日趋减少了，至 19 世纪，海运慢慢发达，铁路通车，河道淤塞断航，以致大运河渐失其灵魂和生机。

要使这份信仰走得更远，就必须推进大运河的多元治理，尤其要强调政府与市场的协调合作。大运河淮扬段鼎盛时期的漕运历史就值得研究。明清时期，随着商品经济的发展，南北物资交流的需求大增。其时，漕运中私带货物的现象由少到多，越来越严重，朝廷没有一禁了之，而是在加强监管的前提下主动放开某些限制，如允许漕船北上时可以附带一定的货物，南返时允许载客运输，这既是对市场规律的尊重，促进了南北物资的流通，也适当补贴了漕工的生计，还能满足一些官绅大贾的需求，

一举数得，从而成就了漕运的发展壮大。漕运本身越来越商业化的同时也带动刺激了运河沿岸商业活动的发展，催生了运河沿岸众多商业城镇的兴起，使“黄金水道”真正产生了“黄金”效益。如此大跨度、大范围的市场运作既需要市场经济的高度发达，实现资源的有效配给；也需要政府的积极作为和强大的行政能力，实现市场与政府的高度协调，解决市场失灵的流弊和问题。

运河两岸，山川秀丽，人才辈出，古迹荟萃。京杭大运河在沿运城镇的感知度高达 92.33%（张帆. 对大运河线旅游开发潜力的思考[J]. 上海：旅游科学，1999（2）：5.），这是大运河在新时代再出发的心理前提。作为一种线路文化遗产，大运河具有跨区域、跨管理单位、历史信息叠加程度高、流动性强、边界模糊的特点，由于缺乏成熟的发展经验，需要各方力量一起去探索创新，推动大运河“文化遗产走廊”付诸实践。