

更多类型遗产凸显

2021年的春天似乎放慢了脚步。隔河看柳之时，我去了天津南运河边；清明时节抵达江浙交界，去看还不为人熟知却又“运”意萌动的河边古镇。四月回到京城，春花似乎还在与沙尘纠缠，尚未到奔放尽兴的那一刻。

关注大运河的人对季节的变化尤为敏感。至少在公元十五至十九世纪中叶，来自江南地区的船队此时已准备向淮安集结，待到北方雨水充盈，就会跨过黄河，进入每年忙碌的漕运季。

天津是南运河与北运河的漕运节点，南北相加的遗产区有71公里。去看北运河要走国道G103，去看南运河要走G104，唯独中间部分我很少进入。我在那里度过一段少年时光，位置就介于南头窑向西至杨庄子一线。怀着非常复杂的心情回到故乡，我既愿看到繁华又想它保持原样——而看到的一切，相当接近于内心的企望。

故乡已经大变。在当地居民的引领下，只有先找到文物地标吕祖堂，才能辨识过往。予我启蒙的佟楼小学已不复存在。但弯弯曲曲的河依然在流淌，两侧多了以运河命名的道路、绿化带和醒目庄重的文物标识。这种凸显的运河景观，令我

有了反复与人诉说的惊讶：小时候每天跨过的河道，就是世界遗产！我生长居住的地方，原来离大运河那么近！

在天津的感受过程，帮助了我更准确理解遗产地居民的心境与愿望，也有助于人们去体验文化遗产价值的第“VI”项标准：大运河为何也能被称作“母亲河”？这种绵延3000公里的共同情感，也带来对正在建设中的大运河国家文化公园的畅想：会收门票吗？显然不会，因为到处都是活态的公共空间；那公园需要围栏隔断吗？公园的大门应该设在哪个位置？嘿！这些颇能考验建设者的智慧。

河边的一个现象也引起我的注意。1898年，芥园水厂在这里建成并从运河取

水。近年来人们拆掉了滤水池，将100年前的池壁留下一段放在河边，作为特殊的历史展示。那蓄水池所用的红砖都取自南运河河泥，烧制得坚固异常。池壁厚达一米。破碎时用电钻一刀一刀割开。成百的切面细腻平滑，使人有了欣赏雕刻作品般的艺术感受和对工程的赞叹。水厂建筑及其局部并不属于大运河文化遗产范畴，但文化公园大大扩充了范围，为漕运结束后仍与“运”相关的工业遗产、20世纪建筑遗产甚至农业和水利遗产留出了空间。

右图：孙绍坛（右）始终生活在天津南运河边。他兴奋地带着本报记者，看大运河两岸的变迁。刘 晓 摄



沿线村镇叫响“运河”品牌

离开天津，我掉头向南。

高铁动车与津浦铁路旧线、高速公路、国道G104线伴随在大运河两侧，在华北平原上如瀑布般向南展开。想象着漕运的景象，我一路都在记录春天北上的消息。独流减河与马厂减河间树木还未完全吐绿，局部返青的田垄在黄褐的大地上非常显眼。待到吴桥、德州一线，绿色明显增多。雨季不算真正到来，汇入河中的溪流还不饱满；但是河畔活跃着春天的气息，甚至夕阳西下时分的田野，也因退净冬日的单调枯燥，蕴含丰收的憧憬，让人的心境平添愉悦轻快。

跨过黄河，大地已被绿色覆盖。

我的举动引起了人们的好奇和模仿。车厢内眺望窗外或举手拍照的人很多，但可能只有我在记录田野中黄绿比例和变化——不了解北方对于大地滋润的祈盼，就难以理解南方为何今天可以处处看到“运”的景观；更难以心生亲近。于是，有意识地选择相隔遥远、各具特点的南北“公园”，互为起点和终点，共同阐释大运河的某一特定价值，就成了一项饶有兴趣的实验。

进入2021年，受新冠肺炎疫情阻滞的大运河文化带、大运河国家文化公园实践热情一下子在各地迸发出来。清明，我抵达江浙交界，避开了大的城市，在细雨中看了相城的望亭、虎丘的浒墅关、吴江的平望、秀洲的王江泾、桐乡的崇福和海宁的长安。无论从历史人文或经济发展的视角，它们都是当之无愧的“珍珠”；但大运河为主题时，它们又在文化知名度上算是尚未出道的“新秀”。望亭位于苏州北端，是大运河距离太湖最近的所在，与无锡交界近在咫尺。可谁会因为大运河去看偏居一隅的望亭呢？这可能是我这次行走的一个特点：我想看看这些原本深藏的、尤其位于行政区“边边上”的村镇怎样进入国家文化公园。

从苏州宝带桥遗产点开始向南进发，无论步行、骑行或者驾车，最好选择国道G524线。经吴江至平望的线路几乎紧贴着运河西侧，恰如G104跨过钱塘江进入绍兴的那一番景象。河上船来船往。对岸依然是连绵不绝的工厂、码头和仓库。进入吴江后人们会不由自主地停下，去看看珍贵的纤道。蒙蒙细雨中，宝带桥公园在建、吴江纤道公园在建；G524穿过318国道后进入平望古镇，那里同样在建而且变化大得令人惊讶。平望历史悠久，身处江浙交界，周边河网交织。新



上图拍摄于2017年10月。大运河文化遗产的江南运河段，在钱塘江边设立了最南端的“三角碑”。下图拍摄于2018年9月。这是江南运河设立在常州敕身亭附近的“三角碑”。目前，大运河遗产小道已经为研学体验完成了两个标识节点间的体验勘探。



迎接开放、共享、真实体验的国家文化公园

齐欣

如何理解公园与保护区的不同？

公园是保护的延伸，是价值阐释的平台。文化公园的独特之处，在于有效提升公共文化资源的社会化应用水平。

国家文化公园常常建立在巨型文化遗产、大遗址的广阔空间内。以大运河为例，其南北跨越了10个纬度，全线涉及8个省市。如今，大运河文化的影响力已经延伸到沿岸最基层的村镇。局部与整体之间，保护与体验之间，需要“骨骼”与框架。

2019年12月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发了《长城、大运河、长征国家文化公园建设方案》。指出：“国家文化公园建设，就是要整合具有突出意义、重要影响、重大主题的文物和文化资源，实施公园化管理运营，实现保护传承利用、文化教育、公共服务、旅游观光、休闲娱乐、科学研究功能，形成具有特定开放空间的公共文化载体，集中打造中华文化重要标志。”

这意味着，国家文化公园应具有开放、共享的格

局；社会公众可以进行真实、完整的价值体验。

以申遗为起点，大运河文化遗产开始形成了自己的品牌特征：具有鲜明的公共资源特点，带有开放的热情、磅礴的气度并提供广阔的文化地理环境。这就促使各地的规划者，不仅要阐释好自己局部的文化要素，还要“瞻前顾后”形成串联统一的文化氛围；既要建设好“点”，更要有意识地规划好“线”——国家文化公园中的体验，意味着长时间、长距离的反复“丈量”。“丈量”非常可贵，展现着文字难以比拟的可信力量。对沿线各地的每个运河文化公园来说，不能只想赢在“点”上，否则就有可能输在“线”下。

具体来说，如果把国家文化公园视为一个宏大的世遗文化传播平台，要达到有效的传播效果，应包含两个基础性阐释要素：“博物馆”方法和“遗产小道”方法。前者以“点”的形式阐释价值；后者通过串联、保持文化遗产空间的整体与统一。

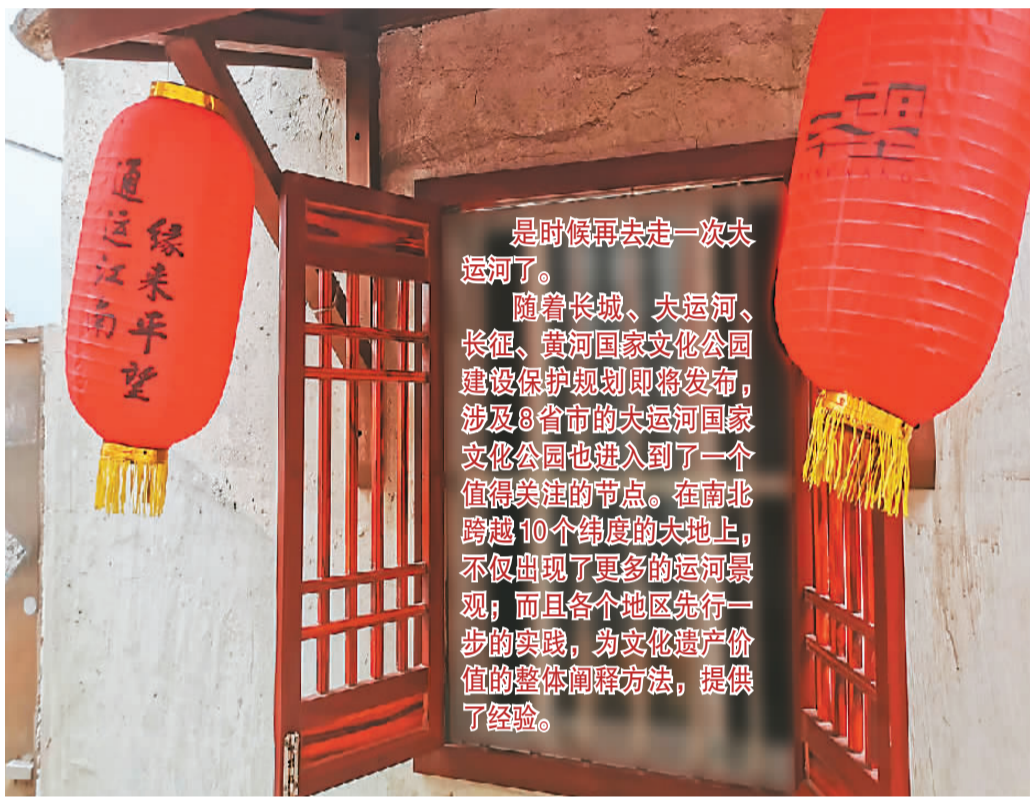
观天下

看·世界遗产

局部与整体

——大运河国家文化公园串联全新景观

本报记者 齐欣文/图



中国成立前，镇上交通工具就是船和为数不多的自行车。我在镇上吃午饭，身边来来往往的看起来基本上都是本地人，访客极少。这样的好处，是可以安静地品味

地道的小吃。平望横港路在当地很平常却值得驻足观察，街上聚集了许多人们心目中的“本地”与“活态”：品鲜老饭店的厨师和忙碌的阿姨头发都已花白。平望刻章

是时候再去走一次大运河了。随着长城、大运河、长征、黄河国家文化公园建设保护规划即将发布，涉及8省市的大运河国家文化公园也进入到了一个值得关注的节点。在南北跨越10个纬度的大地上，不仅出现了更多的运河景观，而且各个地区先行一步的实践，为文化遗产价值的整体阐释方法，提供了经验。

寻找“三角碑”

沿着王黎公路到达王江泾长虹桥边，就意味着进入了浙江。从这里向南过沈巷、穿过嘉兴环城河，作为文化遗产线路的大运河以崇福为中心分作两路：杭州塘西至塘栖；崇长港向南到达长安镇，开始连接进入杭州的上塘河。

只要有机会，我就会拐进王江泾看一眼心爱的长虹桥，甚至在它周边住上一晚。因为是大运河重要遗产点，长虹桥国家文化公园区域事实上早已成型，只是现在又新增加了“浙江嘉兴运河湾湿地公园”。

“330400-A009”号大运河文化遗产区界桩位于长虹桥西侧。与国家重点文物保护单位标识、嘉兴绿道和规划中的“大运河遗产小道”南下线路相邻。三角形的遗

产区界桩是大运河整体价值的最直观体现。于是追寻一个个“三角碑”，既是大运河遗产小道的基方法，也可成为未来国家文化公园中的一项重要体验内容。

今日的大运河主航道在石门和崇福有两次颇具难度的大拐弯。这种人工痕迹在地图上就非常显眼。有位学者曾向我描述了这一带独有的现象：只在一侧河岸，有众多带有“笕桥”的地名。“笕”是一种引水工程。河道同一侧有这么多的“笕桥”，其实是纤道留下的痕迹。但是这些景观都不容易看到，两岸不是城镇或工厂区，而是典型的大运河郊野段。这导致非常难于抵达河边，更别想说开辟沿河堤的体验道路了。

我在寻找崇福运河大拐弯的时候遇到了热心人。由于附近的打鸟桥正在改建，地图和直觉都乱了套。我沿着城中河颠簸环绕，最后被堵在了砂石堆前。一位路人停下车来，听闻专程来看大运河，立即非常热情地指路。在大运河沿岸，到处都能遇到我在天津南运河边、

店旁则是开了40年的小妹糕团店，门外如同鲜花铺子一般摆满了各式、各种颜色的糕团。人们路过时支好车，随手就能选上一二。我一停下来，总会找机会和当地人聊聊，扯到大运河上看大家怎么说。店家大嗓门地将平望和糕团叙说了个遍，对自己的文化显露着深深的感情和信任，我一下子找到了在天津南运河边的那种感觉。

平望是我多次来到的地方。今日的繁华与几年来观察到的印象大为不同。国家文化公园的影响有多深？大运河文化已被有意识地嵌入风貌的方方面面——大运河国家文化公园建成后，我就去算一下大运河沿岸有多少“运河路”“运河桥”和“运河苑”；然后再与同属遗产地的“长城”“大熊猫”品牌做个对比——在平望的横港路上，你会发现即便在路边分类清洁箱上，也出现了统一发布的“通运江南 绿来平望”平望品牌标识。原来只有莺脰湖边可以看到明显的运河文化踪迹，现在则沿着古运廊健身步道延伸到了古镇内部的街巷，形成了全新的运河街区。

中国大运河开始申遗之后的15年间，人们多将注意力集中于著名的运河城市或大型遗产点；而这一轮公园景观建设，则向河边众多小城小镇扩展而且成组连片出现。沿线村镇多已开始将“运河”增加为核心品牌，资源保护向资源应用转化明显。继续向南，这种变化与特点就反复出现。

题图：如同在各地看到的一样，平望古镇开始凸显大运河文化品牌。镇上的各个角落，都可以看到全新发布的运河品牌标识。

需要将“珍珠”串连起来

攻临安路线。元将伯颜从嘉兴“至崇德”、沿着崇长港“次长安镇”并屯兵临安东北皋亭山。今日上塘河衣锦桥边，能看到临危受命的文天祥塑像与大运河“三角碑”、上塘河健身步道里程标识相伴而立的场面。崇长港还在通航，沿线乡镇的开发热火朝天，弯弯曲曲的村道被拓宽十数倍，两旁工地上，自豪地宣示着自己的区位：“京杭大运河、320国道横贯，沪杭高速穿越”。

望亭、平望、王江泾、崇福和长安……这些历史悠久的古镇都在跑步进入大运河文化带、大运河文化公园的队列。“大运河”这三字不仅凸显文化要素，也在改变和重塑古镇风貌，形成了新的景观。

那下一步的关键步骤在哪里？需要将一个个“珍珠”串连起来。

从苏州枫桥向北，经浒墅关、望亭进入无锡的两岸

一直是体验者关注的重点。因为从地图上看，两岸全是繁忙的工厂码头，几乎无法安置可供穿行的体验线路。但这一次，苏州带来了惊喜。

现在从浒墅关水城路北上，河浦东岸已经开发为高质量的骑行线路，甚至可以满足公路自行车快速长途骑行。线路已经抵达苏钢大桥，逐步向望亭延伸。如果从“公园”的角度来看这条线路的意义，则要远远超过苏州同时新建的所有景观——它提供了一个令人激动的可能性：运河两岸最难规划的工业段被纳入整体文化线路之中。

长城、大运河、长征、黄河这样的国家文化公园，天生就具有长距离体验的基因，所以在线性体验中建立展馆、形成线路是一种自然而然的成果。这就可以回答畅想大运河文化公园未来时提出的那个问题：各地公园的大门应该设在哪个位置？至少应该沿着河的上游和下游方向，有预设穿行的通过口，不要用行政区划、公园区界甚至过多的围栏割裂了大运河的整体性和连续性。它是在人类历史上独一无二的伟大景观。



左图：浒墅关镇位于苏州市虎丘区，南抵枫桥，大运河遗产区段可接上塘河进入城区，北经望亭进入无锡。因为大运河提供了便捷运输，于是在经济较为发达的地区，运河两岸大多成为工厂和码头。随着大运河城区段文化景观带逐步成型，郊野和工厂区段也开始发生变化。浒墅关的骑行道路已经修至苏钢大桥下。