

大运河、丝绸之路双双入选《世界遗产名录》 让“一河一路”再活2000年



本报记者 姜燕 乐梦融 王文佳

驼铃古道,大漠孤烟;千里长河,漕运粮盐。一段路,一条河,两条承载着文明和历史记忆的大动脉,昨天成功被列入联合国教科文组织《世界遗产名录》。

在卡塔尔多哈举行的第38届世界遗产大会宣布,中国大运河和丝绸之路两个项目申遗成功,至此,中国世界遗产的总数已达到47项,仅次于意大利。

然而,申遗成功,鼓掌欢呼过后,还有哪些待解的难题在等待着,我们又该如何保护这些世界文化遗产?

杭州申遗负责人

“保护运河,只有逗号没有句号”

大运河申遗不仅是一项巨大的文化遗产的保护工程,更成为惠及运河两岸民心民生、建设生态城市、美丽乡村、推动乡村旅游的惠民工程。初步统计,通过大运河保护与申遗工程直接和间接受益的民众超过500万人。有社会效益,也有经济效益。

中国代表团团长、国家文物局副局长童明康在世界遗产大会中表示,大运河申遗成功以后,中国政府将恪守《世界遗产公约》及其操作指南的有关要求,继续为大运河珍贵文化遗产提供最好的保护,并将继续团结各利益相关方,进一步巩固跨地区跨行业对话和协调机制,深入探讨巨型线性文化遗产,让蕴含丰富精神内涵的大运河流淌向可持续发展的未来。

杭州方面也表示,坚持“三大目标”不改变:即还河于民、打造世界级旅游产品、保护运河的目标不改变。杭州市大运河保护和申遗工作领导小组办公室相关负责人表示,申遗不是目的,保护运河只有起点,没有终点;只有逗号,没有句号。“我们将以此为新的起点,努力把大运河这份厚重的文化遗产、人类的共同财富保护得更好,让运河再活一个两千年”。

玉门关文管所所长

“文物监测系统投入使用”

游客经济与文物保护是否真的是“鱼和熊掌不可兼得”呢?目前,一种文物监测系统已经在一些申遗点得到初步应用。敦煌研究院保护研究所所长苏伯民透露,去年申遗的国际专家组专程到莫高窟来考察过这套系统。

苏伯民说:“就是首先呢是文物本体的一个情况,大环境的一些监测,你比如说像风沙啊,空气的温度湿度,水文的一些监测啊,所有开放洞窟内部微环境的一些变化。第三个方面我们还要对来莫高窟随时随地的旅游人数进行随时的监测,及时能够调节。”

记者在申遗点玉门关也看到了这种电子化的监测。年近花甲的玉门关文管所所长何国武在这儿工作八年有余,工作站距离遗址300米:

何国武表示:“没有这套系统,我们工作人员每天都要到那边去,不管下雨刮风,人员要定时地到那里去看一下。有了这个以后,我们基本上人就不去了。从这里把情况了解到,经过记录反馈到敦煌研究院去,他们进行分析。”

文化人方毓强

“痛心,大运河古河道被填埋”

专栏作者、文化人方毓强曾经花了7年时间走过了运河流经的每一个城市。他认为大运河最大的特点在于两个“长”——年代长、



2014年2月7日,大运河江苏淮安里运河段雪景

新华社

首次跨国申报有讲究 此次申遗的是丝路北道

联合国教科文组织第38届世界遗产大会上,由中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦历时8年,跨国联合申报的丝绸之路“长安-天山廊道”路网项目列入世界遗产名录。

这是世界上第一个以联合申报的方式列入世界遗产名录的丝绸之路项目,也是我国第一个跨国联合申报的世界遗产项目。

复旦大学中国历史地理研究所教授侯杨方介绍,这次申遗的是丝路的北道,也是当年玄奘西行时走的道路。丝路最早形成

于西汉,从当时的长安出发,经河西走廊、吐鲁番主干道进入新疆后,分为北、中、南三条道路。西汉时期只有中道和南道,东汉时开辟了北道。中道和南道经过的是沙漠绿洲国家,如西域36国等,然后翻越古称葱岭的帕米尔高原,再西行至阿富汗、塔吉克斯坦的瓦罕谷地,或向南到达克什米尔,最终抵达伊朗、印度和(东)罗马帝国等。北道经过的主要是草原,生活的主要是游牧部落,连年征战,途经商队经常受抢劫之苦,在当地政治稳定时适宜通行。它经哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦等国通往俄罗斯南

部草原和黑海沿岸,也可折向南道,即从北部绕道前往阿富汗和古印度。

丝绸之路申遗文本负责人、中国建筑设计院中国建筑历史研究所所长陈同滨说,此次的申遗工作最初是中国与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦中亚五国联手合作的,“但丝绸之路本身很长,联合国也认为整个项目过于庞大,就分割为两部分,中国、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦承担其中的一部分,其他三国承担另一部分。而由于与两国的合作,就导致中国境内的申遗线路是往北走的,所以其实并未涵盖丝绸之路的全部路段。”另外,按照规定,每年每个国家只有一个文化遗产的申报名额,今年中国的申遗名额给了大运河,所以丝路这次申遗用的是吉尔吉斯斯坦的名额。

公里长。

所谓年代长,京杭大运河中最古老的一段是春秋末期吴王夫差为北上争霸中原开凿的邗沟,在今江苏淮阴、高邮、扬州一线。邗沟今天还在,方毓强去看过,以此算来,大运河的历史已经超过2000年。再说公里长,因为大运河有京杭大运河、隋唐大运河和杭甬大运河三个概念,很多都已经淤塞填平变成故道,就目前剩下的水道也超过1000公里。

相比之下,“国外已经申遗成功的运河,都是工业时代的产物,最长的也就三百多公里,并且沿着运河没有什么城市和生活形态。”方毓强说,大运河对于中国的意义非凡,政治上,是中国古代社会南北统一的重要通道;文化上,是中国南北文化沟通的渠道;经济上,是南粮北运的重要途径,促进了南北的沟通和互补,“包括故宫的金砖都是大运河运过去的”。

方毓强从小就对大运河情有独钟,1967年,在他13岁的时候,他和五个小学同学步行道杭州,途径大运河,他就第一次受到了大运河的冲击。1982年,他就一个人骑车到苏州、无锡、镇江去考察。真正开始有计划的探访大运河是从2000年开始,到2007年,方毓强已经把所有地方走了一遍。但他接触大运河的脚

步并没有停止,不少地方他又去了第二次,第三次。

申遗之前,方毓强看到的多是让他心痛的场景:“我亲眼看到拖拉机正在填埋淤塞的古河道;看到沿用上千年、还留有缆绳印痕的石柱被废弃,看到乾隆皇帝待过的龙王庙被破坏,古迹在荒野上散落遍地;两个城市之间的河道无人管理,堆满了垃圾;还有的河道就被开发商变成了楼盘景观。”为了保护古街、古河道,一些地区的文化考古工作者甚至和地方政府发生了激烈争论。

申遗之后,许多地方都发生了翻天覆地的变化。不少城市积极地开始整修运河,“我觉得做得最好的扬州、杭州,杭州建起了运河博物馆、有运河游艇,河道疏通了,两岸绿化也跟上了。”方毓强说,让他印象最深的是扬州的东关街,当年就是一个废弃的小巷子,但扬州政府斥资重新整修,花了五六年,现在完全恢复了古貌,而且成了扬州的新地标。

因此,申遗除了社会效益和经济效益,更是对大运河的一种保护。对运河的未来,方毓强很有信心:“各地政府会更加重视,我还有一个美梦,能不能在运河边建起步行和自行车道。张家湾目前已经在做了,我希望能够拓展到整条运河。”

【编后】

申遗的真义

两大古迹入选“世界遗产名录”,是一个好消息。但关于文化遗产保护,我更希望不要听到坏消息。

以大运河为例,致力于大运河保护的阮仪山教授说过,大运河两岸的文化遗存,特别是古镇,因为盲目建设已经消失得太多太多。事实上,关于长城、关于曲阜、关于云冈石窟,这些已经“上榜”的遗产遭破坏的消息也屡有听闻。

5月31日,本报“新视界”《荒野丹青》特稿专题报道过山西珍贵古壁画无人看护的情况,这样“二线”“三线”甚至“不入流”的文物被忽视、被破坏的情况在全国又有多少?是文物,就应竭尽全力去保护。因为所有的文物都非常脆弱,一旦失去就无可挽回。

申遗成功后,一定要避免出现家家户户开商铺、旅馆、酒吧的旅游模式。应该可以找到既保护文物又合乎当地特色的开发模式,或许这才是申遗成功的真正意义所在。 岳铭