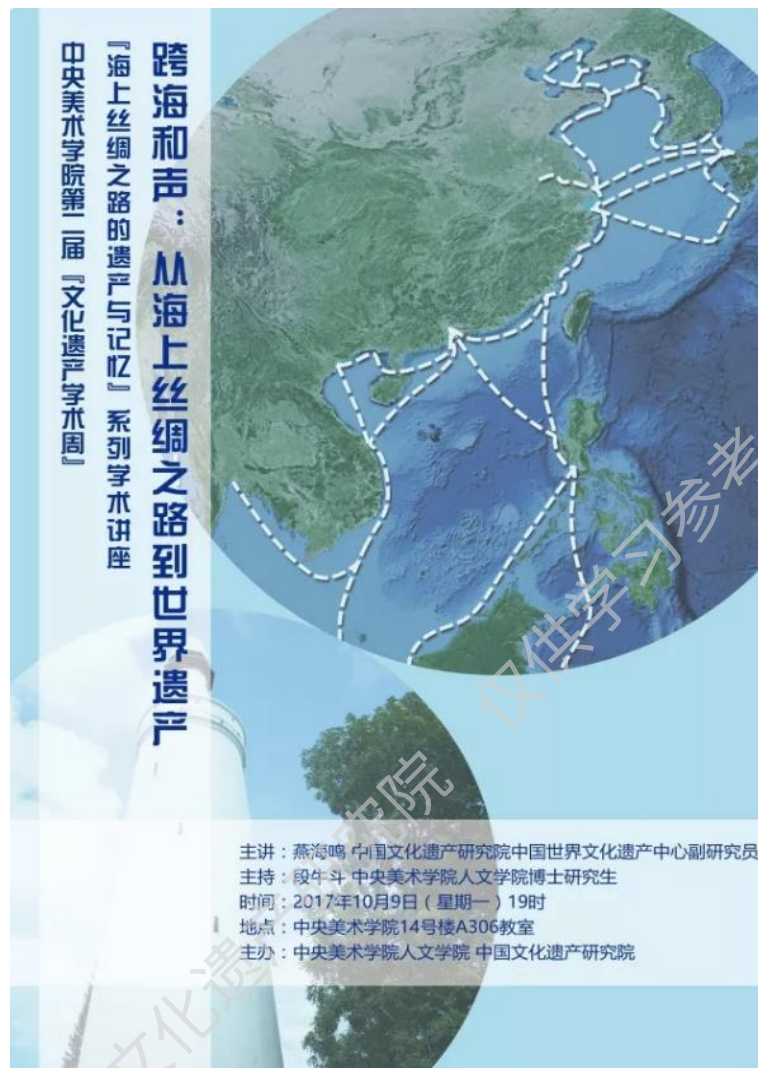


第一期：《燕海鸣——跨海和声：从海上丝绸之路到世界遗产》



2017年10月9日晚，中央美术学院第二届“文化遗产学术周”：“海上丝绸之路的遗产与记忆”系列学术讲座第一讲在14号楼A306教室举办。此次讲座由中国文化遗产研究院中国世界文化遗产中心副研究员燕海鸣主讲，由中央美术学院人文学院博士研究生段牛斗主持，题目为“跨海和声：从海上丝绸之路到世界遗产”。

缘起：对话之路

海上丝绸之路的申遗，缘于上世纪80、90年代，由联合国教科文组织、题为“对话之路”的全球文化遗产和文化线路寻访活动。1988年到1997年间，寻访活动涉及了五条文化线路，包括陆上丝绸之路和海上丝绸之路。1991年，“对

话之路”活动抵达泉州，并于2月17日至2月20日举办泉州“中国与海上丝绸之路”国际学术讨论会，这是“海上丝绸之路”的概念第一次在国际组织层面被提出。在会议前一天，与会专家访问了泉州九日山摩崖石刻，这是古代船只起航、祈风的地方。当时专家们效仿古人在石刻上留下了一段英文，其关键词为“peace”（和平）——这是1991年所代表的时期，国际社会所祈祷的秩序，而它在今时今日依旧是人们心中的希冀。



图 1 1991 年泉州“中国与海上丝绸之路”国际学术讨论会

海上丝绸之路与陆上丝绸之路有千丝万缕的关系，陆上丝绸之路已经阶段性地申报世界文化遗产成功。在此前的研究基础上，近年来中国也在申遗的层面开始推进海上丝绸之路的各项工作。因此，“海丝”申遗项目有联合国教科文组织层面的历史渊源，也有当下的现实意义。但是，申遗本身需要解决一系列最基础的问题：海上丝绸之路到底如何界定和理解，海上丝绸之路的文化遗产到底如何去遴选？2016年，中国文化遗产研究院和国家文物局水下文化遗产保护中心组成了联合项目组，专门针对上面这些问题，开展了“主题研究”。今天所讲的内容，便是主题研究的过程中的一些收获和思考。

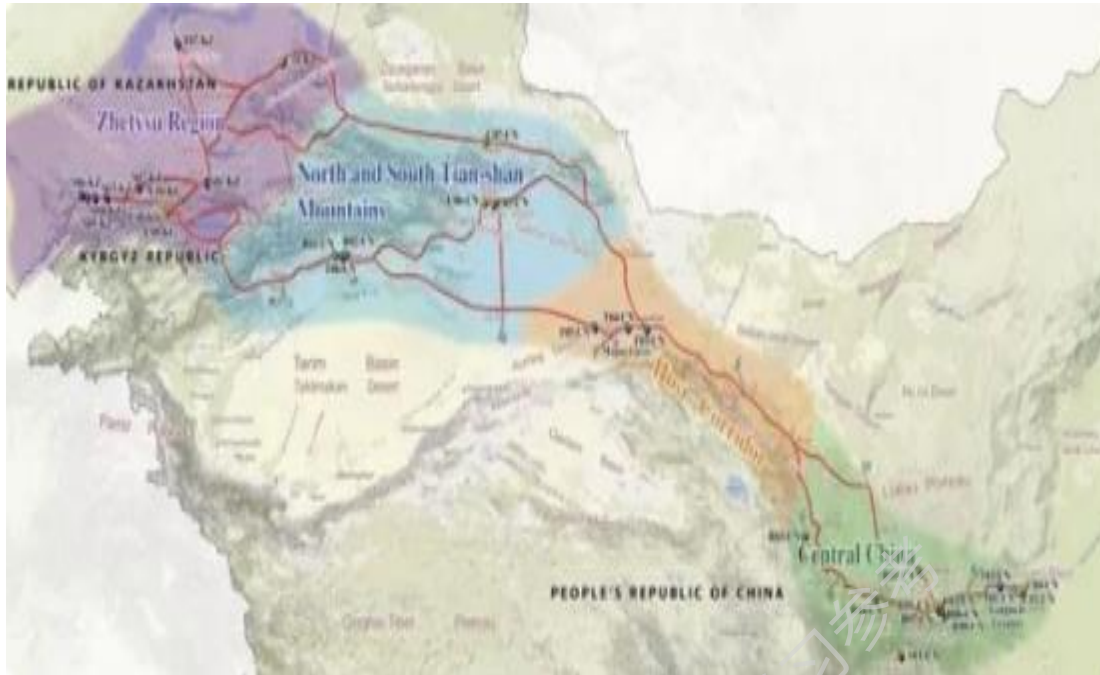


图 2 世界遗产“丝绸之路：长安-天山廊道的路网”

从丝绸之路到“海上丝绸之路”

什么是“海上丝绸之路”？“丝绸之路”的概念是在历史中不断被构建的：陆上丝绸之路的概念由李希霍芬等人提出并逐渐定型，而海上丝绸之路的概念则较为虚无，沙畹、三杉隆敏、饶宗颐都有提过类似概念，但从未成型。事实上，除了中国之外，国际上对于“海上丝绸之路”的题目争议不小，不同国家都会按照自己的历史特征和政治考量，为这条文化线路加上符合自身利益的名称。例如：印度在 2014 年提出“季风计划”，意欲将印度洋周边季风带沿线的文化遗产申报成世界遗产，此外还有“陶瓷之路”、“香料之路”等说法。因此，“海上丝绸之路”的概念很难达成共识，为“海丝”申遗带来了困扰。



图 3 印度“季风计划：航海线路与文化景观”

关于中国和海上丝绸之路的关系，我们总会预设中国很伟大，很重要。但当真正放眼世界历史，会发现，在整个人类海洋交流史上，中国的角色需要重新思考，需要破除固有印象。在真正了解中国在“海丝”所扮演角色之前，有必要建立三个假设：首先，中国可能在海洋贸易历史上并没有那么重要；其次，中国人在世界海洋史上的影响力可能并没有那么深远；再者，中国文化在“海丝”沿线的传播也许并没有那么广泛。

为什么会建立起这样一条贸易线路？亚当·斯密说：“每个人都依赖交换而生活。”因此，关于“海丝”的第一组关键词是“交换”和“货物”。由于土地之间的资源并不均等，不同地域的人需要交换资源。在当时的地图上，人们会在不同地区标出该地区的独特资源，如：中国的丝绸、非洲的象牙等。经过资料的搜集与整理，可知当时流通的货物主要有三大类，分别为：高质量的手工艺品（丝绸、瓷器、羊毛制品等）、原材料（印度的黑胡椒、东南亚的香料、中东的乳香等）以及具有货币价值的贵金属——这三类产品构成了西到罗马、东到中国的世界性贸易网络，而其背后是相互之间的需求。

此外，关于海上丝绸之路，还涉及到“怎么往来？”和“谁在往来？”两个问题，所以，“海丝”的第二组关键词是“季风”和“帆船”。季风是“海丝”与

“陆丝”的最大区别，“海丝”的通行依赖于大自然的气候条件。在南亚、东南亚和东亚沿海，每年冬天 11 月到 2 月有东北季风，次年 4 月到 9 月的时候是西南季风。因此，若从中国出海，向南的船只能于冬季出发，而从印度或者东南亚来中国的船只仅能在夏天抵达。季风导致了航行的规律性，因此往来“海丝”的商人经常要在异乡逗留数月才能返回，这也为文化交流提供了契机。

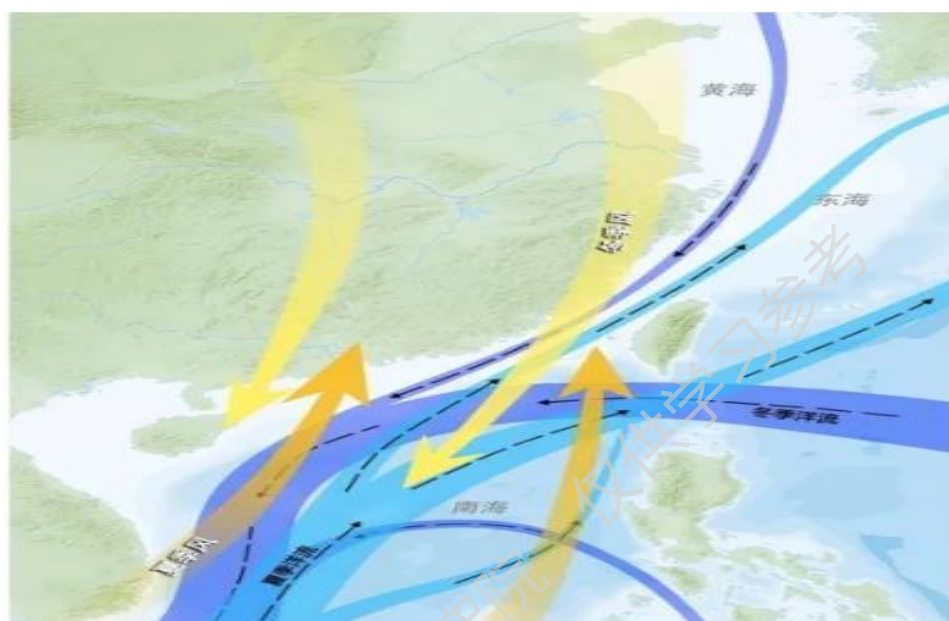


图 4 东亚的季风与洋流

“海丝”所维系的古代交通网络，并没有真正的起点和终点，因为“海丝”贸易具有明显的段落性，人们可以将其中的任一港口作为起点，将另一港口作为终点。实际上，不仅是海上，陆上丝绸之路也同样具有段落性特征。但不同的是，“海丝”受季风影响，气候会加剧这种段落性，这也是“海丝”沿线出现所谓的交流活跃区的重要原因，如：中国东南沿海、东南亚马六甲海峡、印度南部等地区之所以是“海丝”的活跃区，不仅有政治经济方面的原因，也有地理因素的影响。

“海丝”起始的时间大约为公元前 2 世纪左右，相当于中国的汉朝。当时，印度洋到西太平洋沿线已经形成一套密集的贸易网。但其截止的时间尚有争议，有学者认为郑和下西洋之后“海丝”就已终结，此后便进入西方殖民时代。换一种思路，从帆船的角度去理解这段历史，还有一个关键性节点——19 世纪中后期，蒸汽轮船取代了帆船的地位，这标志着以季风为基本运输动力的时代至此终

结，传统的依赖气候而运作的港口模式被打破。而在此之前，基本的航行模式尚未改变，从这个角度讲，“海丝”的下限可被定为 19 世纪中后期。当然，关于时间下限，应当进一步深化讨论。

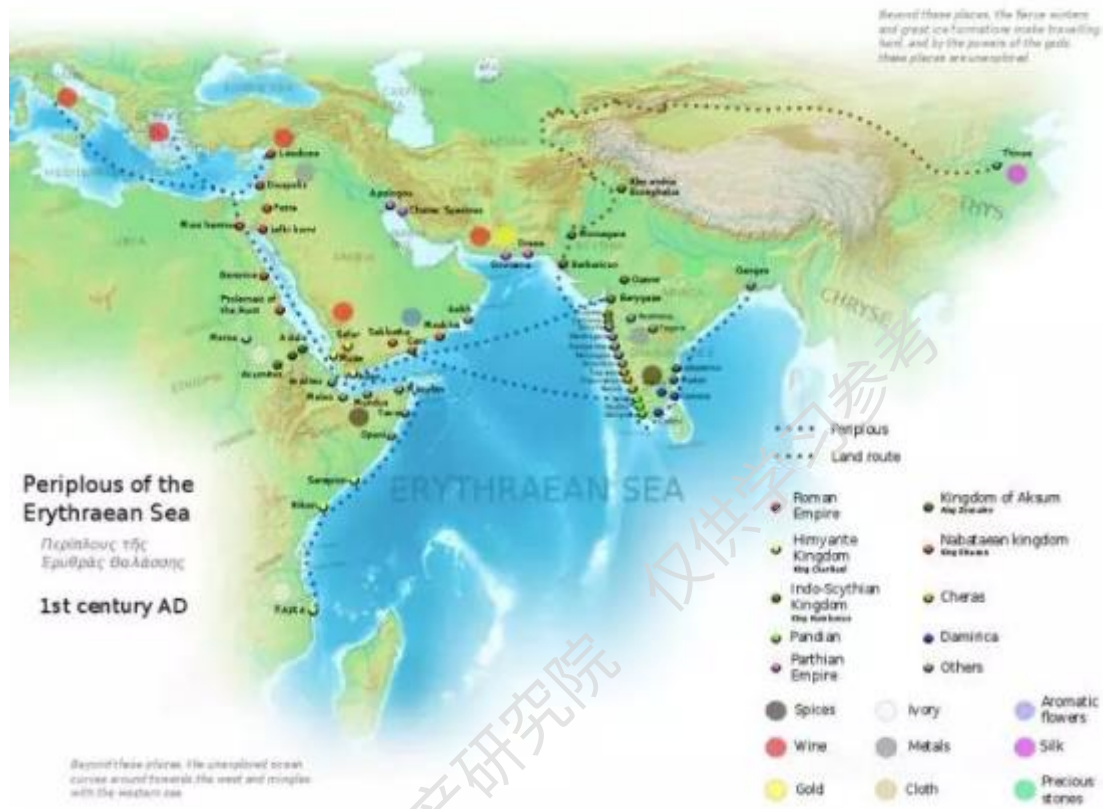


图 5 《厄立特里亚海航行记》中的交通路线

布罗代尔曾说：“连接陆地的不是大海，而是航海的人。”每一个通行于“海丝”的人，背后必然有组织的力量支撑着他，例如：中国就曾设立过诸如市舶司之类的管理外贸的机构，正是这种国家的力量，支持着活跃于海上丝绸之路的商人们。

总而言之，人有了交换的需求而发生往来，又因为季风的因素有所停留。在这之中就诞生了“海丝”的第三组关键词——“传播”和“融合”。这是贸易过程中的必然结果，而并非是这条道路开辟的初衷，例如：信奉印度教的印度商人曾在古代泉州形成了印度人社区，建造了印度教寺庙，留下了部分遗迹——季风带他们来到这里，又让他们留在这里，他们的文化也因此在此留下了痕迹。

因此，“海丝”也是文化传播的轨迹，其中最显著的是宗教传播。佛教传播

的路线从印度到东亚、直到日本。我们梳理沿线的佛教传播，发现其建筑遗产遍布各国，举几个例子，比如斯里兰卡的丹布勒、越南的顺化、日本的奈良，都有佛教建筑。伊斯兰教的传播甚至更为广泛，土耳其的圣索菲亚教堂、沙特阿拉伯的库巴清真寺，都是穆斯林历史足迹的见证，而中国于唐朝初年就建造了怀圣寺，是东亚最早的清真寺，因为早在唐初，穆斯林社区就已在广州形成。此外，方济各·沙勿略也将天主教传到东方，沙勿略从里斯本出发，一路向东，影响了东南亚、印度、日本等地区的天主教发展，但他最终在上川岛因病逝世，一生未能抵达中国大陆。

从文化的另一个侧面——饮食，也能窥见“海丝”的影响。例如：印度的胡椒沿着“海丝”得以广泛传播，罗马人的牛排、中东的羊肉串、非洲的 Alichu、东南亚的冬阴功汤、日本的味增汤，甚至中国的咕咾肉，各地的“特色小吃”中经常要使用到最早来自印度的胡椒。这意味着，现今人们所食用的所谓本地小吃，其实都是各地区文化之间碰撞融合的结果。甚至可以说，人们现今所有的文化符号、文化表达，都在两千多年的人类交流历史过程中被不断重新塑造。

此外，在文化的传播中，郑和是一个不能被忽略的人物。他一生七下西洋，但事实上，郑和究竟给其他地区带去了什么？大抵就是一些瓷片、货物和传说。尽管郑和在中国航海史、对外交流史上留下了不可撼动的地位，但是与阿拉伯、甚至是东南亚的商人相比，中国的文化输出确实略逊一筹。中国的货物遍布世界各地，但文化的影响力却远比不上商品，相反，中国同时也吸纳了世界各地的文化。



图 6 海上丝绸之路

“海上丝绸之路”是古代人们借助季风与洋流等自然条件，利用传统航海技术开展东、西方交流的海路网络，也是东、西方不同文明之间经济、文化、科技、宗教和思想的传输纽带。它有“交换和货物”、“季风和帆船”、“传播和融合”三组关键词。其中，季风和洋流是真正的基础，海上丝绸之路必须依赖自然条件才能够得以实现，这是有别于陆上丝绸之路的最大的特点。传统的航海技术——帆船技术，带动了东、西方不同板块之间的经济、文化、科技交流。其中，首要的是经济交流，在贸易的基础上产生了文化、科技、宗教思想交流，使“海丝”成为一个沟通的纽带。

中国之于“海丝”的角色

看起来，本次讲座的内容似乎都是在否定中国对“海丝”历史影响。但不是这样的，大家换个角度想，中国对于其他几大文明而言，那么遥远，那些航海的人，为什么要这么不远万里来中国？事实上，当时的中国对世界有着强大的吸引力，各地对中国都有所需求。虽然，中国也许没有胡椒、象牙这般珍贵的原材料，但中国可以将一些基本的生活用品做到极致，如：精细的丝绸、华丽的瓷器等。这是理解中国对“海丝”所扮演角色的一个重要基础。此外，中国是海上丝绸之路沿线多元文化融合的一个资源库，中国包容的文化氛围，使得不论是佛教、印

度教、天主教，甚至摩尼教都在中国留有遗迹——这也是“海丝”申遗的一大亮点，可以说，中国保留了海上丝绸之路最多类型的文化遗址。

探讨中国是否是“海丝”最重要的角色其实并无意义，因为每一个人、每一个历史群体都扮演着不同角色，这些角色在当时都融入了海上丝绸之路体系之中。



图 7 中国古代瓷器在海上丝绸之路沿线的发现

什么是“世界遗产”？

世界遗产，是联合国教育、科学及文化组织发起的文化项目。1959 年埃及阿布辛贝神庙的保护事件，让国际遗产保护界认识到团结起来保护人类共同遗产的可能性，于是在 1972 年正式发布了《保护世界文化和自然遗产公约》，设立《世界遗产名录》。所谓“申遗”，就是申请将遗产地列入该名录。设置遗产名录的初衷本是为了保护面临威胁的文化和自然遗产地，但当下已经变成为各国之间政治较量的重要平台。我国现今拥有 52 个世界遗产，名列世界第二。现在世界遗产已经有 1000 多项，但《世界遗产名录》数量的增加，也可能意味着每一项遗产的价值被稀释。

世界文化遗产有 6 条标准，必须满足至少一项才能进行申遗工作。这六条标准分别为：

- ①代表人类天才的创造力的杰作；
- ②在一段时期内或世界某一文化区域内人类价值观的重要交流，对建筑、技术、古迹艺术、城镇规划或景观设计的发展产生重大影响；
- ③能为延续至今或业已消逝的文明或文化传统提供独特的或至少是特殊的见证；
- ④是一种建筑、建筑或技术整体、或景观的杰出范例，展现人类历史上一个（或几个）重要阶段；
- ⑤是传统人类居住地、土地使用或海洋开发的杰出范例，代表一种（或几种）文化或人类与环境的相互作用，特别是当它面临不可逆变化的影响而变得脆弱；
- ⑥与具有突出的普遍意义的事件、活传统、观点、信仰、艺术或文学作品有直接或有形的联系。（本标准最好与其它标准一起使用）

申报遗产的类型构成			
类型		组成部分	
基础设施类遗产	港航设施	航标	万寿塔、六胜塔
		码头	石湖码头、江口码头和真武庙
		船厂	龙江船厂遗址
		辅助性交通设施	洛阳桥
	祭祀设施	南海神庙及码头遗址、湄洲妈祖祖庙、泉州天后宫和德济门遗址	
生产设施类遗产	管理设施	南越国-南汉国宫署遗址、永丰库遗址	
	窑址	上林湖越窑遗址、大窑龙泉窑遗址、德化窑梅岭遗址、南胜窑址、洞口陂沟遗址、东溪窑上虾形-封门坑遗址	
产物类遗产	宗教遗存	光孝寺、开元寺、天童寺、保国寺、怀圣寺光塔、清净寺、草庵石刻、方济各·沙勿略墓园及大洲湾遗址	
		南越文王墓、伊斯兰教圣墓、清真先贤古墓、淳泥国王墓	
	墓葬	土坑村	
	特殊产物	清源山、九日山摩崖石刻	

图 8 “海上丝绸之路·中国史迹” 的类型构成

按照上述标准，主题研究也提出，如果要开展申遗工作，可以按照如下的策略进行推进。

首先，从申遗的技术层面，需要将海上丝绸之路在中国的遗产进行分类。参

照联合国教科文组织的“丝绸之路主题研究”成果,“海上丝绸之路·中国史迹”可划分为三大类——基础设施、生产设施和产物类遗存。比如,基础设施有宁波永丰库、泉州洛阳桥、湄洲妈祖庙等;生产窑址包括上林湖越窑遗址、德化窑遗址、漳州东溪窑等;产物包括天童寺、草庵、清净寺等寺院。在地区的分布上,“海上丝绸之路·中国史迹”一共界定了四大片区,分别为广州、宁波、泉州和南京。

其次,“海上丝绸之路·中国史迹”符合世界文化遗产要求中的第二、第三和第六条标准,申请理由如下:

符合标准(ii):“海上丝绸之路·中国史迹”展现了公元前2世纪至公元19世纪中后期古代中国与世界各大文明之间通过海洋而实现的人类价值观的重要交流。在此期间,佛教、伊斯兰教、摩尼教、天主教等源源不断流向中国,佛教经历本土化后继续向日本、朝鲜半岛等地区传播,源于中国本土的妈祖信仰和制瓷技艺向海外广泛传播。

符合标准(iii):“海上丝绸之路·中国史迹”见证了古典风帆航海时期中国东南沿海区域“向海而生、多元共处”的海洋文化传统。该传统不仅是两千多年来中国面向海洋、走向海洋的基石,也展现了东亚的海洋族群发展跨海交流的主要方面,是对世界海洋文明的独特贡献。作为有机组合的系列遗产,海上丝绸之路·中国史迹从基础设施保障、国家和地方管理制度、经济模式、宗教信仰、社会形态等各方面展现了该传统的形成、发展历程以及对人类文明的深远影响,具有不可替代的完整而独特的见证作用。

符合标准(vi):“海上丝绸之路·中国史迹”物化了海上丝绸之路所承载的不畏艰险、勇于开拓的精神及多元共处、和平交往的理念;它与“郑和下西洋”及伊斯兰教、佛教、天主教等世界性宗教的跨海传播等古代海洋交流史上的重大事件直接相关,今天也仍然对国家间的和平交往做出重要贡献;它与海上丝绸之路上独特的海神信仰密切相连,相关海事祭祀和节庆传统流传至今;它也激发了《马可·波罗游记》《伊本·白图泰游记》等对古代人类探索世界产生重要影响的地理行纪作品的创作。

以上便是联合项目组在主题研究的基础上,提出的关于海上丝绸之路中国史

迹的申报策略。需要指明的是，无论从学术研究还是申遗文本的角度而言，海上丝绸之路都是一个非常具有挑战性的话题，需要完善的地方很多。我们的研究成果和价值论述，也仅仅是一个开始。由于各方面的原因，“海上丝绸之路·中国史迹”并没有成为 2018 年的申遗项目。但这并不妨碍我们进一步去深化研究。从另一个角度讲，这也给了遗产工作者们更多沉淀、思考的时间。更扎实的研究，更好的准备，更理性的策略，应该是今后中国申遗的基本思路。否则，在很多基础问题搞不清楚之前而仓促申遗，无论对遗产的价值阐释还是保护，乃至对国家在国际文化遗产舞台上形象和话语权，都未见得是一件好事。

联合国教科文组织层面，也在推动“海丝”的跨国联合申遗。2017 年 5 月，联合国教科文组织在伦敦大学学院召开了关于海上丝绸之路申报世界遗产的专家会议，各国代表普遍认可海上丝绸之路的保护、管理，也认同申遗工作应该尽快启动，但是正如最开始所讲，海上丝绸之路的命名尚存争议。因此，联合国教科文组织希望各国能够通力合作，进行跨国申遗，实现其追求的文化大同的理念。

跨海和声

“The ocean is a mighty harmonist”，这是英国诗人华兹华斯的一句诗，翻译成中文为：“大海是非凡的和声家”，意为：无论你来自何方，无论你来自什么样的背景、处于什么样的状态，一旦你进入到大海中，你都会被海浪所征服、被海浪所融合。中国及“海丝”沿线各地都经历了以大海为依托的文化接触、文化共处的过程，而“和声”更加体现出没有主旋律、没有主角的概念，无需去确定谁是“海丝”这段和声的最高音和最低音，也无需确定谁是开始、谁是结束，更不想确定谁是指挥、谁是听众。每一个人都在其中发出自己的声音，每一个文化、每一个群体都在表达自己的理念，都在表达自己对于生活、对于价值的理解。

另外，燕海鸣指出，“海丝”实际上传递的是一种价值观——只有无名英雄才是真正的英雄。在那段历史当中，航行在茫茫大海间，面对着各种不确定性，去追求自己的梦想，追逐自己未来的这些无名水手们，才是“海丝”历史上真正的英雄。



图 9 “海上丝绸之路·中国史迹”的生产设施类遗存：窑址

演讲结束之后，主持人段牛斗分享了自己的感想：本次讲座体现了文化遗产保护与学术研究之间的复杂而微妙的关系——保护的本质并非学术，而学术也未必能直接作用于保护，但二者又密不可分；此外，本次讲座体现了一种“批判性文化遗产研究”的视野——对此，燕海鸣补充道，这种“批判性”绝不是否定，而是一种思辨性。在与听众的提问、互动环节中，燕海鸣也阐明了他本人关于“海上丝绸之路”这个名称的开放性态度：一方面，这个概念是对丝绸之路的延伸，是在更大框架下的概念性扩展；另一方面，丝绸并不是专指贸易中的某一类商品，而是一种象征性符号，由于各地区最初的交流始于货物，所以继续沿用丝绸之路的名称合乎情理。虽然，“海上丝绸之路”是国际社会接受度最高的名称，但从学理上，他本人也不排斥别的国家用别的名称来认识和理解这条海上交流线路。比如“季风之路”的命名本身并没有问题，因为彼时海上贸易体系的根本动力就是季风——所以，学术概念和政治概念不应混淆。

与所有学术概念和社会认知一样，“丝绸之路”与“世界遗产”也是不断构建的结果，因此，了解这一构建的过程便非常重要，尤其在当代中国的社会环境之中，传统文化在塑造国家话语当中的重要性正在提升。所以，对于丝路和遗产概念的回溯，可以体现在纵向、横向两个领域认知世界的能力，也为思考学

术研究与遗产保护的关系提供了契机：在多学科方法的综合和提升之上，保护领域具有了自身的话语体系，同时，这一体系也应当在思辨当中不断发展。

中国文化遗产研究院 仅供学习参考