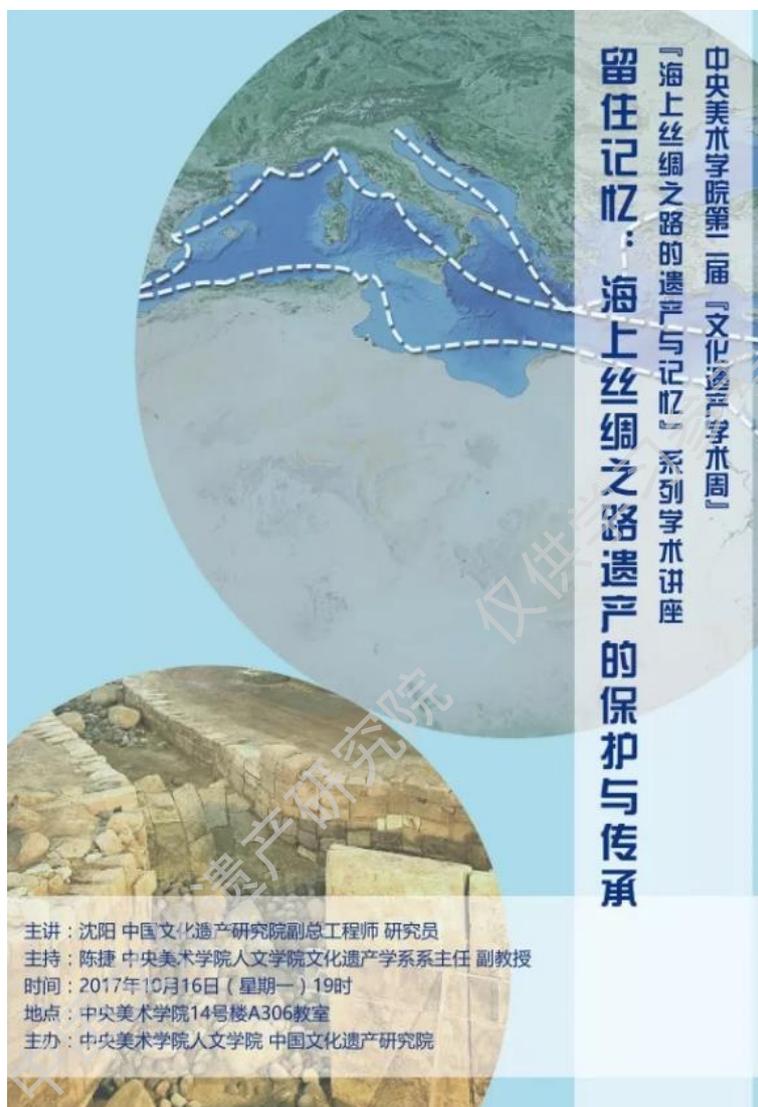


第四期：《沈阳——留住记忆：海上丝绸之路遗产的保护与传承》



2017年10月16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”系列学术讲座第四讲在14号楼A306教室举办。此次讲座由中国文化遗产研究院副总工程师、研究员沈阳主讲，由中央美术学院人文学院文化遗产系系主任、副教授陈捷主持，题目为“留住记忆：海上丝绸之路遗产的保护与传承”。

2016年初，“海上丝绸之路·中国史迹”申遗工作开始，前期研究工作需要花费大量时间和精力，因为对于中国的“海上丝绸之路”概念，无论对国际还是

国内都是比较新的课题，而研究工作的重点在于“海丝”遗产价值的发掘。

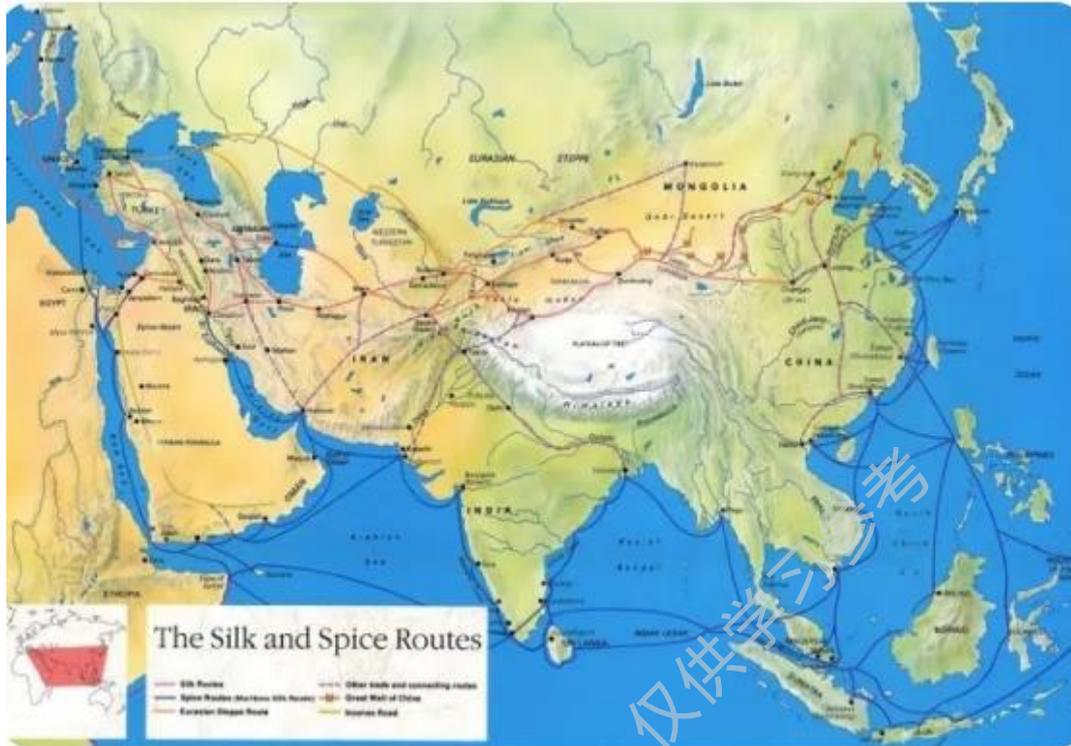


图 28 陆上丝绸之路与海上丝绸之路（丝绸与香料之路）

“海上丝绸之路”的概念

“海上丝绸之路”的概念提出于上世纪 60 年代，但是，目前为止并未形成像陆上丝绸之路一样的系统理论性研究，国际社会对于“海丝”有不同理解，需要从中国的角度对海上丝绸之路进行全面分析。我们对海上丝绸之路要有基于国际视野的全面理解，回答中国在其中起了何种作用。所以，“海上丝绸之路·中国史迹”申遗项目的基本工作原则包括：发掘“海丝”遗产的价值；遗产价值与文物价值的区别；重新发现和认识遗产要素的价值；“海丝”构架下的价值认识。

海上丝绸之路涵盖了古代世界的所有海域，西至北非和南欧的地中海沿岸，东至东北亚的日本和东南亚地区，包括了地中海区域、阿拉伯半岛、东非、南亚次大陆、中南半岛、中国以及日本和朝鲜半岛。对“海丝”的概念空间进行梳理，可知若干个组合关系构成海上丝绸之路的整体。“海丝”是以海洋为纽带的结合体，中国在其中并不是最活跃的段落，最活跃的段落是从南海到印度洋一带，海

洋贸易最集中和繁华的地区。根据区域关系，我们将“海丝”划分为六大板块，板块之间以重要港口城市为节点即东亚、东南亚、南亚、西亚、地中海和东非，而中国属于东亚板块，以中国东南沿海为中心。“海丝”的时间跨度则以航海技术界定，分为四个阶段：肇始于两汉三国两晋南北朝时期，成熟于隋唐五代，宋元时期达到繁盛，明清之后继续发展。

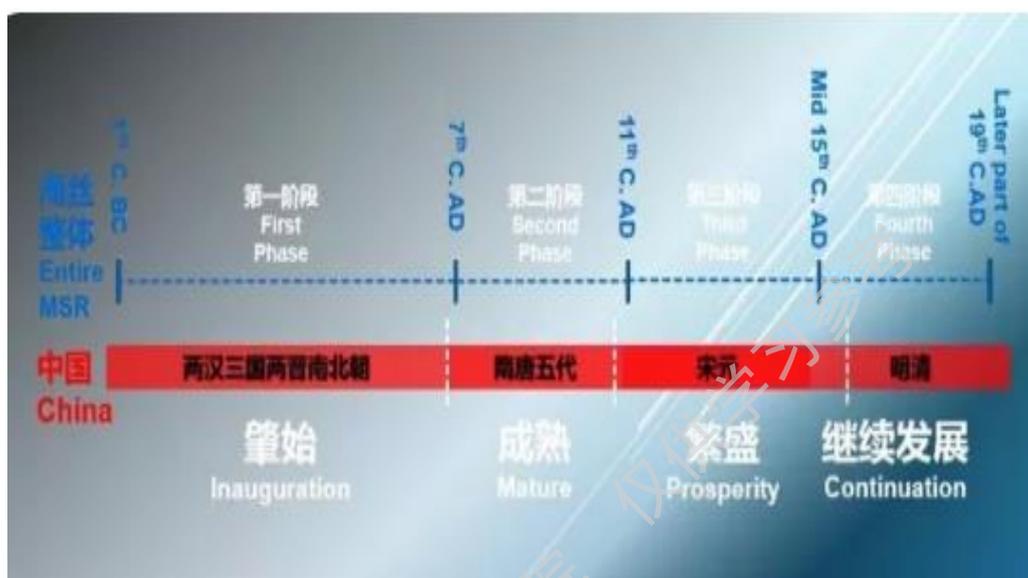


图 29 海上丝绸之路的时代跨度



图 30 海上丝绸之路的主要板块

海上丝绸之路的中国部分主要表现为四个方面：第一，中国是海上丝绸之路东段的重要环节，既向南，又向东，虽然日本处于东亚板块最东端，但其贸易活动与中国密切相关。第二，中国是高档商品的制造和输出者。虽为“丝绸之路”，但海上贸易中发现最多的陶瓷，所以上世纪 60 年代也有日本学者提出“陶瓷之路”的说法。中国陶瓷出现在许多西方国家的博物馆和皇宫，说明瓷器在当时被视为奢侈品，只有富人能够享用。当然也有丝绸，但是海上贸易中的丝绸遗物难以保存，目前在“海丝”遗存中尚未确实发现。第三，中国是海外货物的消费者。海外货物大量进入中国，包括香料，如：沉香、花椒、胡椒，最早这些香料最初被作为高档药物使用，后来普及。还有西亚的玻璃和琉璃制品。把香料运到中国，再把陶瓷带回，曾是古代东西方贸易的主要内容之一。第四，中国文化的传播者、海外文化的吸收者，是贸易活动的副产品。海外贸易当中最活跃的是西域人和阿拉伯人，由于航海技术限制，古代中国人一般只能到达东南亚，因此，能到达西方的中国人很少，需要和其他海域的航海人协作，大量西方人来到中国，导致伊斯兰教、天主教、拜火教等外来文化的进入，中国的妈祖信仰也经由这一过程传至海外。相比之下，外来文化的输入更多一些。

海上丝绸之路·中国史迹

2016 年“海上丝绸之路·中国史迹”申遗的重点区域有广东省的广州、江门；福建省的泉州、漳州、德化、莆田；浙江省的宁波、龙泉和江苏省的南京。其中，重点城市为广州、泉州、宁波和南京。据历史文献，广州是最早开展海洋贸易的中国城市，从汉代到现代，两千多年海洋贸易史从未中止，即使明代“海禁”时期也依然在进行。



图 31 中国海上丝绸之路重要节点

广州附近的江门台山上川岛，是葡萄牙航海活动进入中国的一个节点，我们将其界定为贸易岛，葡萄牙人与中国人在上川岛进行商品交换，考古发现附近海域有大量瓷器碎片。著名的天主教传教士圣方济各·沙勿略（1506-1552）两次登岛，希望进入广州未成，最终病逝于此。“南海一号”沉船地点距离上川岛不远，整体打捞至阳江之后，导致江门遗产点的价值有所下降，只能称为“关联点”。泉州的海洋贸易主要在唐宋元时代，至今保留了大量与海洋文化有关的遗存，其中对外贸易的大宗物品主要是德化窑和漳州窑瓷器。发源于莆田的妈祖信仰也随着贸易传播至东南亚等地。宁波遗产点比较特殊，交流主要面向东方各国，与日本、朝鲜之间的文化传播和贸易关系非常密切。附近还有主要出产青瓷的上林湖越窑遗址和龙泉窑遗址，青瓷是古代贸易的大宗货物，在海外很多沉船遗址均有发现。南京是郑和下西洋的起点，前面几个遗产点，官方只是管理者，交流主要是民间活动，而郑和下西洋属于官方行为。因此，广东、福建、浙江和江苏等重点区域基本表现“海上丝绸之路·中国史迹”的特点。

申报遗产的类型构成			
类型		组成部分	
基础设施类遗存	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	
管理设施	南越国-南汉国宫署遗址、永丰库遗址		
生产设施类遗存	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	
产物类遗存	宗教遗存	光孝寺、开元寺、天童寺、保国寺、怀圣寺光塔、清静寺、草庵石刻、方济各·沙勿略墓园及大洲湾遗址	
	墓葬	南越文王墓、伊斯兰教圣墓、清真先贤古墓、淳泥国王墓	
	聚落	土坑村	
	特殊产物	清源山、九日山摩崖石刻	

图 32 “海上丝绸之路·中国史迹”的类型构成

“海上丝绸之路·中国史迹”具有丰富的遗产价值，概括为：交流、见证、联系，与世界文化遗产的六个标准直接相关。首先，见证了风帆航行时期的海外贸易，伊斯兰教、佛教和妈祖信仰等宗教的传播，以瓷器为代表的生产工艺沿海路传播与交流的历史，是古代人类价值跨海交流的典范。其次，以丰富的遗存类型，见证了人类沿着海上丝绸之路历史悠久的风帆航行与贸易，以及相关的祭祀与信仰传统。第三，与郑和下西洋、伊斯兰教先贤来华等中外交通史重大事件直接联系，一些重大祭祀和节庆传统流传至今，对世界各国的和平交往做出积极贡献。

在选择“海上丝绸之路·中国史迹”遗产点时，要考虑体现中国“海丝”遗产的特点，主要有：物产、贸易运输和关联产物。物产，主要考虑原产地、生产设施和生活设施，因为有生产就会有活动；贸易运输，相关设施有码头、航标等体现航道存在的载体。海上丝绸之路界定的最大问题在于，由于技术问题，早期船只大多沿着海岸航行，沿线有众多停靠点，技术改进之后，仍然依赖港口——虽然港口显而易见，但航线难以确定，只能以沉船遗址连接主要航线。

“物产”包括：陶瓷的原料产地、窑址和窑神庙等，以及丝绸和金银物品的加工地等。“贸易运输”包括由“驿道—河—江—海”组成的运输线，体现了

“海丝”的贸易形式，当时的社会分工很明确——生产、采买、交易、运输：商人到地方采买，通过驿道运送至大河上船，再至入海口，货物在海边聚集到一定数量后，等待季风，集中成船队运输。由于要靠季风航行，所以一次海洋贸易的周期大概为一年。海洋贸易运输的形式决定了遗产点具有自己的特征：码头看上去很不起眼，难以和“海丝”相联系，实际上只是停靠一般船只的普通港口，因为大船无法靠岸，只能依赖小船与码头进行联系。其他辅助设施有造船厂、码头、航标性设施、标志点等。“关联产物”包括伴随海洋贸易而传播的宗教和文化，其中比较特殊的是泉州锡兰后裔遗存，其故居与闽南民居相同，但锡兰人后裔的墓地具有斯里兰卡特色，而且有明确文字记载。

综上，可以看出“海上丝绸之路·中国史迹”的特点：超大规模、线型、活态；遗存类型丰富、保存现状各异；保护称号多种多样；利益相关者众多、诉求多样化；管理机构众多、管辖范围交叉。



图 33 “海上丝绸之路·中国史迹”的生产设施类遗存：码头与航标

在遗产保护领域，经常会提到“真实性”和“完整性”，界定“海上丝绸之路·中国史迹”的真实性和完整性是一个难题。《奈良文件》提出“不可能产生固定标准的价值和真实性评估的基础……在每一种文化中，必须依照其遗产价值

的特殊本质和信息来源的可信度和真实加以认定”——为解决这一难题，我们提供了一个思路，“海上丝绸之路·中国史迹”的类型基本完备：各片区有代表性遗产点，重要节点都在遗产区内，能够支撑主要历史阶段的格局和特点；各组成部分有实质性的（功能上）的联系，对突出普遍价值有实质性、科学的、可清晰界定和辨识的贡献。

中国的“海丝”遗存有特点也有缺点，主要有三个问题：第一，体系欠缺。“海丝”并不是一个很系统很完整的体系，需要进行进一步的补充；第二，改变明显。前面提到“海丝”具有活态的特点，一直在延续，后代不断地在使用，随着需求的增加，会增加新的功能，比如很多码头都变成了现代港口，致使老码头保存现状极差，很多遗产点被破坏；第三，缺少震撼力。我们了解陆上丝绸之路遗存，比如：莫高窟、交河故城、高昌古城等，即使是遗址，保留下来的东西也很多，十分令人震撼。但“海丝”保留下来的东西十分有限，遗产点不吸引人，遗产的文化价值和遗产价值就会受到影响。

复杂的遗产、复杂的保护

对于“海上丝绸之路·中国史迹”的保护与传承主要分为两部分：一，坚持整体保护策略：各类遗产点共同构成遗产体系，不可分割；将已确认的遗产点列入保护对象，但不局限于传统的文物保护单位模式。二，建立实事求是的管理框架：充分考虑在用功能和活态遗产特性，正视现代海洋生产和运输的现实需求；通过城市联盟会议制度实现“海丝”的整体协调管理，各遗产片区在不改变现状管理格局的条件下，理顺管理机制和机构。

申遗工作开始之时，均为生产、运输、贸易相关的设施，遗产点中没有聚落，但缺乏人类生活相关的类型。知道我们发现了泉州土坑村，村落历史风貌完整，土坑刘氏家族自明朝开始从事海洋贸易，有家谱和文献记载——作为居住区域，如何与海洋贸易有关系，要找到与海洋贸易有直接关联的元素。



图 34 “海上丝绸之路·中国史迹”的产物类遗存：土坑村

应进一步突破遗产价值，以泉州石狮的石湖码头为例：在退潮时发现了真正的码头遗迹——大礁石，还有人工开凿的栈桥——通过清理遗产点，遗产价值得以显现。因此，面对一个对象，首先应对其进行识别，并进行一些相对简单的清理，尽可能多的保留遗产点原貌。

此外，还要适度保护利益相关者的诉求：在泉州南安，一位当地居民曾为保护九日山石刻，三次搬迁，为文物保护作出了巨大的牺牲和贡献，所以我们充分考虑他的诉求，并请他在遗产保护过程中讲好自己的故事，让大家认可。



图 35 “海上丝绸之路·中国史迹”的产物类遗存：九日山摩崖石刻

未来的工作

由于某种原因，“海上丝绸之路·中国史迹”并没有成为 2018 年的申遗项目，取而代之的是包含其中半数遗产点的“古泉州（刺桐）史迹”，虽然中国“海丝”的重要节点城市泉州单独申遗打破“海上丝绸之路·中国史迹”的遗产构成体系，削弱“海上丝绸之路·中国史迹”突出普遍价值价值。但这并不妨碍我们进一步的深化研究，去填补因此造成的缺憾。

关于“海丝”申遗，未来工作主要有：首先，扩大“海丝”遗产的价值，将山东蓬莱到广西合浦的整个东南海岸线基本纳入；增加广西合浦汉墓等新文物类型和遗产点。其次，构建面向世界的“海丝”，加强国际范围的合作研究与交流，争取中国的国际话语权。

在交流环节中，沈阳老师与在座师生针对以下问题进行了气氛热烈的互动：

问题一：被淹没的文物如何保护和展示？

石湖码头栈道由花岗岩建成，总体来讲，抵抗自然侵害的能力是比较强的，其本身属于天然礁石，随着涨潮和落潮而出现，这样的自然形态对文物本体不会有很明显的损害。而且石湖码头尚在使用当中，从古至今已存在很长时间，目前为止还保存得很好，所以不存在很大问题。相对而言，上川岛大州湾陶瓷碎片堆积的保护显得比较麻烦，每涨潮一次就会被冲刷掉一些，所以对此的保护属于复

杂项目。总之，不同对象要采取不同的保护对策。



图 36 石湖码头栈道

问题二：“海丝”与“一带一路”之间的关系？

这首先是一个政治问题，“一带一路”是中国找寻的一条出路，通过贸易经济带的概念来寻求发展。“海上丝绸之路”没有系统和完整的理论，文物保护领域要用历史为国家政治做支撑，用条线把散落的遗产点串起来。遗产强调关联，强调文化之间的联系，“海上丝绸之路·中国史迹”是作为文化遗产类型？还是作为文化景观类型？尚待继续研究。总之，“海上丝绸之路”为“一带一路”所提倡的国家之间平等发展提供了一定支持。

问题三：由于“海丝”本身的国际性，有没有可能由中国和其他国家联合申遗？

中国有这种意愿，但是实施起来比较困难。“海丝”在不同国家有不同的名称，比如：古代印度和阿拉伯地区曾大量输出香料，所以要搞“香料之路”。针对这一问题我们提出了“板块”的概念，就是希望架构一个整体的海上丝绸之路，然后分解成若干段落，每一段落相关各国可以独自申遗，最后形成完整的“海上丝绸之路”。

从李希霍芬提出“丝绸之路”的概念，到“海上丝绸之路·中国史迹”和“古

泉州（刺桐）史迹”申遗，海上丝绸之路文化遗产的保护与传承，以边疆和海外交通为切入点，延伸至宗教、艺术、科技、建筑、文物等领域，而且通过对众多遗产点的梳理和保护，搭建起基于遗产保护层面的“海丝”图景。纷繁复杂的工作使日渐模糊的“海丝”叙事和遗迹正在逐渐清晰可辨，最终达到“留住记忆”的目的，助力于当代中国的社会发展与民族复兴。

中国文化遗产研究院 仅供学习参考