



大运河无锡段的清名桥。

中国大运河和意大利阿匹亚古道两条文化线路，可相互比较借鉴的内容非常丰富。两者都是由国家建设运行的古代基础设施工程，其规模与影响世所罕见。中意两国文化遗产工作者进行了长达6年的比较研究，为世界超长线路的文化遗产保护提供借鉴。

大道偕行

——中意遗产专家携手研究
大运河与阿匹亚古道

于冰

中意两国合作为何选择了两条文化线路

中国大运河和意大利阿匹亚古道，都是由国家建设运行的古代基础设施工程，其规模与影响世所罕见。两条线路的部分区段沿用至今，现实功能与遗产身份混合，保护利用管理都遇到相似的棘手问题。巧合的是，两者近年都在通过文化线路整合区域资源，振兴区域社会经济文化发展。

中国大运河和意大利阿匹亚古道两条文化线路，可拿来作比较研究的内容非常丰富。

中国政府近年来实施“大运河文化带”和大运河国家文化公园建设；意大利政府自2016年启动“阿匹亚古道—万路之母”计划，并于2022年10月1日宣布启动阿匹亚古道申报世界遗产程序。

2014年，中国文化遗产研究院与意大利国家研究委员会签署战略合作协议。首批合作研究课题中，《“文化线路：大型文化遗产的利用和管理——以中国大运河淮安和意大利阿匹亚古道为例（2016—2018年）》取得良好成果。自2019年起，《“一带一路”背景下文化线路保护利用和开放政策与实践研究》第二期合作项目中，大运河与阿匹亚古道仍为重点案例。

二者都是古代国家的基础设施工程

维系庞大国家的持续繁荣，离不开庞大的基础设施工程，其中就包含防御体系和交通运输路网。中国的长城和分布于欧洲、非洲、亚洲的“罗马边墙”，是前者的代表；中国大运河和古罗马道路网则是后者的范例。

只有具备强大的组织动员实力和卓越的工程技术能力，才能使上

述国家工程得以实现。中国大运河长距离连接政治中心与粮食产区，是为确保粮食运输的“漕运”安全，由国家投资开凿和管理的巨大工程体系。大运河的开凿始于公元前5世纪，在公元7世纪完成第一次全线贯通，公元13世纪完成第二次大沟通，沟通了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系。

阿匹亚古道修建完善于公元前4世纪至公元前2世纪，是古罗马庞大路网体系中最早建成的一条道路。这个庞大道路体系中其他任何一条道路的知名度和重要性都无法与阿匹亚古道相比。阿匹亚古道从罗马通向意大利半岛东海岸布林迪西，成为后续庞大路网设计的母版。古罗马“白银时代”诗人斯塔提乌斯称其为“万路之母”。这一庞大路网体系由古罗马军队负责建设和日常维护，随着古罗马的持续扩大延伸，鼎盛时期干线道路长达12万千米。“条条大路通罗马”，记录了古罗马帝国的统治和扩张过程。

两条线路在遗产价值和社会影响上有相似之处

基础设施工程不像中外那些著名建筑般吸引游客眼球，却具有更为深厚的政治、社会、经济和文化影响。大运河是解决中国南北资源不平衡的重要措施，实现了在广大国土范围内南北资源和物产的大跨度调配，沟通了国家的政治中心与经济中心，在国家统一、政权稳定、经济繁荣、社会发展等方面发挥了不可替代的作用，对中国乃至世界历史都产生了持久的社会经济和生态人文影响。

当时，阿匹亚古道不仅在军事征服中发挥关键作用，也在商贸和文化交流中扮演着重要角色。包含阿匹亚古道在内的庞大路网体系，成为思想、文化的传播渠道，也以古罗马人的生活方式改造着所经过地区人们原有的生活方式。



大运河洪泽湖渔港。



阿匹亚古道东端布林迪西纪念柱。

近现代地中海沿岸的城镇，仍沿当年的古罗马道路为骨干格局进行分布。阿匹亚古道也成为具有文艺复兴象征意义的符号，经由无数学者和艺术家的作品而传播不衰。

大运河申遗过程可为阿匹亚古道申遗提供借鉴

中国大运河和意大利阿匹亚古道这两个在世界历史上具有重要影响的重大基础设施工程，在遗产保护领域却是“后来者”。

2006年，中国大运河中的京杭大运河被公布为全国重点文物保护单位。2014年，大运河被列入《世界遗产名录》。

中国大运河的申遗工作成为社会广泛参与文化遗产保护的重要事件。2014年6月，在联合国教科文组

织第38届世界遗产委员会会议上，时任中国国家文物局副局长童明康发言称，持续多年的大运河申遗过程，是中国“迄今为止最大的文化遗产保护行动”。

这个分布在8个省（直辖市）27个城市的巨型文化遗产在短短数年内申遗成功，难度之大、组织力度之大受到国际社会高度赞扬。

在中国国家文物局组织和地方政府全力支持下，先后开展了3次大规模运河沿线文物调查，编制国家、省和市级三级大运河保护规划，完成遗产点的环境整治和保护维修展示，并成立中国大运河保护和申遗省际际会商小组，在专业、法规和组织上保障大运河申遗的成功。因此，意大利阿匹亚古道申遗团队特别希望从中学习借鉴相关经验。

在申请成为世界遗产的过程

中，阿匹亚古道同样面临着许多棘手问题，比如其部分线路现在仍是繁忙的交通线，私人违法建设仍难以有效制止。2004年，阿匹亚古道就曾申报世界遗产，但未获成功；直到2022年10月1日才再次正式启动申遗工作。

作为此次阿匹亚古道申遗工作的前期准备，意大利于2016年成立国家级阿匹亚古道考古公园管理局。阿匹亚古道将作为“系列遗产”申报，不仅包括阿匹亚古道全线近600千米的道路及相关遗迹，还包括后来修建的支线图拉真道路，共22个区段，总计超过1000千米。值得关注的是，阿匹亚古道是意大利首个由文化部直接牵头组织的世界遗产申报项目。为支持阿匹亚古道申遗，文化部近年持续投入巨资，用于沿线古迹遗址的维修和展示。

两条线路都寄望串联区域资源，促进发展振兴

“文化线路”具有资源、行业、社会融合发展的特质，已经成为国内外遗产保护、城乡振兴和区域发展的前沿领域。

大运河和阿匹亚古道作为具有重大影响的文化线路，相互交流实践经验，既有助于相互启迪，也有利于为世界可持续发展提供应有的借鉴。

自2017年上半年起，中国开始推动“大运河文化带建设”和大运河国家文化公园的战略部署。这一行动规划将大运河遗产保护与区域经济社会发展结合，提出文化带、生态带、旅游带建设愿景。

伴随着文化遗产体制改革，意大利阿匹亚古道也开始进入复兴阶段。考虑到阿匹亚古道申遗的复杂性，意大利政府从国家和地方层面均将其纳入多元政策框架。

数字化是阿匹亚古道整合资源支持区域发展的重要特点。意大利文化部近年组织实施阿匹亚古道的全线航空调查，应用数字技术生成摄影测量图，通过激光探测与测量技术生成数字地形模型，在此基础上开发地理信息系统，将文化遗产资源、保护管理信息和活化开放项

目及相关数据统一整合，形成现代步行道路的“地理—文化”平台。目前，这一平台已经对外开放。公众、企业均可便捷查询阿匹亚古道的遗产认定信息，保护范围，相关文化、自然和旅游的权威信息。通过数据整合和相关技术等战略工具功能，当地政府希望实现多目标服务，包括城镇规划服务、游客服务和产业服务，不仅增加阿匹亚古道自身价值，也使周边社会文化空间受益。

目及相关数据统一整合，形成现代步行道路的“地理—文化”平台。

目前，这一平台已经对外开放。公众、企业均可便捷查询阿匹亚古道的遗产认定信息，保护范围，相关文化、自然和旅游的权威信息。通过数据整合和相关技术等战略工具功能，当地政府希望实现多目标服务，包括城镇规划服务、游客服务和产业服务，不仅增加阿匹亚古道自身价值，也使周边社会文化空间受益。

中意两国合作成果丰富，促进世界遗产认知

中意两国文化遗产工作者的共同努力，既促进了相互交流，也是两条线路的广泛传播过程。两国学者多次沿大运河和阿匹亚古道现场调研，分别在两国举行了4次联合研讨会。参加研讨的人员涉及两国的政府机构和学术机构，极大扩展了交流规模和视野。

中方专家还组织了“大运河淮安段综合研究训练工作坊”和社会调查活动，结合文物培训宣传与社会实践的新形式，加强了淮安运河遗产的社会认知。现在，合作研究已经取得了许多学术成果，出版英文论文集和中文论文集。相关研究成果还被引用在意大利阿匹亚古道申遗网站中。

对于大运河与阿匹亚古道在保护和开放过程中出现的超复杂难题进行跨文化合作研究，能够提供多维认识与借鉴。中意遗产专家合作研究中，涉及许多全面和综合的研究维度，包括：从遗产保护工作环节的维度观察两条线路遗产价值研究与保护历史，保护维修与保护措施，开放利用与社会认知；从时间路径维度比较分析文化线路在历史长河中的演进与遗产保护历程及影响因素；从文化和国情维度对比对两条线路，探讨在不同的历史文化、政策体制和社会经济发展阶段下采取的策略和具体措施等。

6年来的持续合作探索，不仅促进了两国文化遗产工作者的相互了解，也在不同文化背景中，促进了世界遗产突出普遍价值的传播。

（本文图片均由作者提供）

于冰：中国文化遗产研究院研究员，中国文化遗产研究院与意大利国家研究委员会第一期合作项目《文化线路：大型文化遗产的利用和管理——以中国大运河淮安和意大利阿匹亚古道为例（2016—2018年）》和第二期合作项目《“一带一路”背景下文化线路保护利用和开放政策与实践研究》中方负责人。

延伸阅读

大运河所跨越区域的自然地理状况和水文地质条件迥异，运河开凿和工程建设中运用水道、堤坝、船闸、水闸、水源、泄洪等众多规划和工程技术措施，联结为一个大型工程体系以实现国家意图。大运河以其多样性、复杂性和系统性，呈现出这一工程技术体系的中华文明特征，也全面地展现了传统运河工程的技术和发展史。



大运河淮安段河道。

作为古罗马道路体系的最早母版，阿匹亚古道建设目的是以最短距离、最快速度调动军队，因此克服了因自然地形造成的技术难题等。道路在从罗马出发的最初90千米几乎笔直向南，遇山而凿，遇水而跨。道路的规划意味着对整个区域地形有着全面的分析，包括路线选择所需的地质勘探与测量、大量水利设施建设和土地平整、河流溪水的排水和导流、巨大的路基开挖和山体开凿、道路两侧山地和沟谷地形护坡施工和桥梁修建等。阿匹亚古道的修建，推动了世界工程建设的革命性发展。



罗马近郊的阿匹亚古道。



图拉真支线道路上位于卡诺萨-迪普利亚的图拉真凯旋门。



考古发掘的甲骨文残片。
（国家文物局供图）

甲骨文发现总计约15万片

本报电（记者赵晓霞）“甲骨文发现总计约15万片，经科学考古发掘的有3.5万余片，单字数量已逾4000字。甲骨文资料整理、分期断代、文字考释、商史研究、工具书编纂出版、人才培养等方面成果丰硕。”日前，在国家文物局在京召开的“考古中国”重大项目重要进展工作会上，中国社会科学院学部委员冯时系统介绍了120余年来甲骨文发现与研究的重要成果。

甲骨文是早期成熟汉字体系文字的代表，也是殷墟作为商代都城的实证。据冯时介绍，殷墟甲骨文共有3次重要发现，分别是殷墟内出土数量最多的完整窖藏小屯YH127坑、具有明确年代的小屯南地甲骨和史料价

值独特的殷墟花园庄东地甲骨。殷墟甲骨直接证实了古史记载中“商”王朝的存在和安阳小屯为殷商王朝的王庭，将中国历史的上限提早了千余年，开启了殷墟90多年的考古与历史研究历程，促进了中国传统文字学的革新与发展。

冯时表示，参与甲骨文文字学研究的学者遍布世界各国，著述卷帙浩繁，成为国际性学术课题，为促进人类文明共同发展作出极大贡献。新时代甲骨学研究立足百余年深厚学术积淀，更加注重与考古学的研究方法及多学科的结合，对推动思想史、天文历法、历史地理研究领域研究方面取得重要成果，诠释中华文明、传承中华优秀传统文化具有重要意义。