

第六江河

——在大运河上重新体验南北

本报记者 齐欣



通过长距离的资源调配，大运河将“农耕”和“游牧”两种完全不同的文明方式串联在一起，通过沟通“东部”与“西部”，大运河促进了最优秀的经济、文化基因由内陆向沿海平原地区平移。顽强而持久地穿越海河、黄河、淮河、长江和钱塘江水系，大运河是欧亚大陆东部平原上的“第六江河”，提供了独特的跨越10个纬度、多层次的体验时空。

1 穿越南北与不同的四季

余晖扫过军都山麓，常会呈现美妙的瞬间。G6公路上的车流向南切入峡谷，开始冲破最后的羁绊。八达岭一线，长城蜿蜒隐现于山脊和峰尖，勾勒出起伏又规则的金色天际线。在高原与低地间，这是独有的景观。

此时，人们都不禁回头再看上一眼：夕阳透过云层投下巨大的光束，照耀着远在100公里外的张家口；暮霭渐浓，淹没了一片又一片巨大的风车阵列。平坦、通透、低垂的塞外高原留下难以忘却的印象：羊群归啼，果香荡漾，还有忍不住裹紧和依偎的秋凉……

但是，当人们目光转向前方，平原的繁华、丰饶已经扑面而来——旅人有返乡的舒缓，骑兵有抵近的喜悦。

大运河，由此牢牢抓住了“北方”。

“中国大运河”成为世界遗产的那一刻起，价值体验者的视线便开始频频“北眺”，超越了河道区界。人们意识到，目前列入世界遗产的1011公里河道、31处遗产区，只是体现大运河庞大信息内涵和价值张力的初级段落，只够作为体验的“开胃菜”。文化遗产列入标准第“VI”项着重阐述了大运河“对国家大一统局面的形成和巩固起到了重要作用”。于是“大运河遗产小道”一直伸展到北纬40度以北，自张家口、承德向南——一定要自北向南——穿越长城抵达华北平原的边界。两条线路，遗产小道和大运河本身，都汇集在大运河北端的水源地。沿依山麓，白浮泉引水渠先是反向兜了一个大圈进入今日颐和园湖面，再折向东南方的京城。

京津冀地区是华北平原的北端。季风气候带来的降水像极了强弩之末。所以远距离调水工程遍布海河两岸。“中国大运河”十大历史河段中，通惠河、北运河、南运河都频繁截留自然水源保证水上运输。漕运景象已经逝去，干涸成为常态。行走在北方的河边，大河瘦得如同一把硬柴。缺水造成了枯竭，枯竭造成了遗弃，遗弃后就少了记住或者救生的勇气。没有水的大运河还值得去看吗？当然！这里的河段反而因祸得福，“真实性”好得不得了。

如此海量的真实，在世界各地并不多见。它将我们看似平常的现象、景观重新排列，揭示了其中令人惊奇的相互关联。

“110102-A001”号界桩寂寥地矗立在北京中轴线上的万宁桥南。编号前6位是行政区划代码，A的含义表明是遗产区。这是目前大运河最北端的文化遗产标识了。以此为起点，体验线路可以向多个方向延伸。游人如织，一晃而过，更多地奔向胡同、旧居；欣赏“老北京文化”时，可惜错过了下桥仁足，品味一下北京繁荣的初始。由万宁桥向南步行，即可到达永定门城址。这里既是正在申遗的另外一条线性遗产“北京城市中轴线”的南端，也是被誉为“大运河国道”的G104国道零公里处。

南运河沧州——衡水——德州区段，非常值得沿着河堤和“GT104”分别走上一次；河堤联通性极好，适合郊野户外体验。河堤连缀的树荫下，经常可以遇到纳凉歇脚的人群。京剧旋律，处处可闻。夏季的104国道，密集的麦田、环绕河边的村落、大堤上的杨柳林，会暂时阻挡视线。但白露季节过后，麦子已被收割，金褐相间的田野反而衬托出深绿色的河道，线条宛

如大提琴演奏的一曲 solo。你会觉得每骑行一会儿，就会与运河相近一次。忽而潜匿不见，忽而辗转浮现，河道就如同化作了一只顽皮的海豚在船舷边穿梭，激起涟漪，奔向黄河边。

理解大运河，应该先去看黄河。进入山东后，大运河流经黄淮海平原的腹地。行走在黄河两岸的运河区，是对体力和毅力的多重检验。自德州经临清、聊城，大运河抵达1855年改道的黄河北岸张秋镇。那里的19公里运河河道都属于遗产区。沿大堤向黄河上游行进。随意站定，捧起田野中的泥土——那是黄土！环顾四周大河滚来滚去留下的河滩高地、决口扇形地、坡地和河槽洼地，就会由衷地相信，黄河不仅是这片大地的母亲，更是暴躁的君王。理解大运河的艰难与成就，首先要将广阔的黄泛区，看做是巨大的、不断延伸入海的“鸟足状三角洲”。北美密西西比河的水量同样汹涌，下游同样浑浊；同时也在年复一年地向墨西哥湾推进。但和黄河带来的泥沙量相比，“泥泞之河（The Muddy Mississippi）”还谈不上什么。黄河在自己的三



角洲上不断淤塞迁徙；迫使运河也随之反复应对。不屈不挠中，大运河成为与黄河比肩的另一条母亲河。

两条母亲河影响了历史的走向，也或多或少地再塑了社会文化风貌。我们以北宋末年的黄河为地理南界，以今日可见的京杭运河为轴心，就能慢慢感受：大运河事实上在所流经的中原地区，形成了巨大的南北文化交融区，或者说是不同文明形态能够相安下来的缓冲地带。

有没有一个最理想的行走方法去体会这第六条大河？那应该是在春季，由南向北骑行。当长江两岸的桃花开始绽放，洪泽湖的鸿雁开始啼鸣北归，当年的漕运也开始全线忙碌起来。随后，来自湖广的“重船”自长江进入仪征运口，来自江南的漕船会从镇江进入瓜州。今日的骑行者每天骑行30-50公里，几乎和漕船北上的速度相仿。除去体会沿途风土人情的异同，体会餐桌上的主粮渐渐由稻米变为面食之外，还会有另外一个惊喜：北上的速度和季风气候的变化同步。一直来到北京，抵达山边，骑行者每天都能感受春暖花开。



延伸阅读：

“大运河国道”

104国道始自北京中轴线南端的永定门，南至福建省福州市，是中国重要的南北向公路运输线。104国道是唯一经过京杭运河、隋唐运河、浙东运河的非封闭式国家公路。它串联了中国大运河十大历史河段中的6条。浙江的上虞市曹娥江西岸，是人们体验大运河过程中的好帮手；许多时候，甚至成为寻找、分辨大运河位置的地理标识。

依据文化遗产传播理念，人们将中国交通线路中104国道（G104）的大部分线路，赋予其文化遗产体验的属性，并纳入正在兴起的“遗产小道”体验系统，称为“大运河国道”。

“大运河国道”编名“GT104”，源自104国道的编号“G104”和文化遗产传播体系中的遗产小道体验线路“the Grand Trek”。

2 可以“摊开”比对的历史景观

夕阳下，水面弥漫出碎碎的金光，呈现出典型的繁忙特征——微山湖南，中运河、淮扬运河直抵长江北岸地区。河道宽阔雄壮，常常可以上下并行6列船队，令拥挤的南方和缺水的北方羡慕不已。越冬的雁群陆续到达之时，银杏叶最先飘落；在阳光明媚的日子里，染黄了长长的河岸。每当风起又渐次转寒，杨柳林也开始加入，展现秋末迷人的运河景色。大运河两岸，河道容易辨识，历史沿革清晰，是静下心来体会人与大自然相互融合适应的好路径。

两岸风貌的变化是巨大的。原始林地不复存在，天然植被早已深耕为良田；顺着地势，河流被重新规划进运河水系。原来以为，中国东部还是有着许多“湖泊”的，实际上，早就被大运河改造而有存有废，也就是被刻意“大运河化”了。这事实上再次形成了一个“人工——自然”景观。不是“一半人工、一半自然”，而是完全经历了人工化后形成的新的“大自然”。这个景观的规模如此地广阔而巨大，甚至大到连我们自己都“难以”说服自我的地步。

于是以淮安和洪泽湖为中心，遗产小道内涵叠加，体验方法丰富多样。皂河古镇历来就是漕运重镇。当年为了躲避咆哮的黄河，人们开凿了中运河。从皂河北至宿迁大王庙的繁忙河道，是“ZH-02”遗产区；在它的身边，黄河故道蜿蜒并行，和中运河一比，已完全没有了当年的生气和霸气。大运河为啥能够慢慢看？因为可以把“沧海桑田”这么抽象的词语化作现实，比对着给你摊开看！环绕洪泽湖一线，每年都会举行环湖骑行比赛。大运河环湖体验线路经过的地区，分别串联了“洪泽湖大堤遗产线路”、“金湖入江水道体验线路”、“淮河体验线路”、“通济渠泗州——泗县体验线路”。作为黄淮运的核心节点，码

头镇是一定要停留下来的；用上一周的时间，在这座迷宫般的普通小镇里，辨识剥离出当年黄淮运三河缠斗的700年踪迹。

大运河提供的南北体验有一个特点，就是能提供“串联”。沿大运河做长距离的旅行，会产生候鸟迁徙般的感觉：沿线串起了大大小小的湖泊，景色优美，与人们的日常生活合为一体。湖水通常都不会太深所以面积变来变去，但位置又紧贴运河。仅仅以长江至今日黄河之间的相连河段为例，尚有重要运输功能的大运河淮扬段串起了邵伯湖、高邮湖、白马湖、洪泽湖。中河段串联了骆马湖、微山湖、昭阳湖、独山湖、南阳湖。如果算上历史上曾经出现过的淮扬运河北端的射阳湖，会通河上的马场湖、马踏湖、蜀山湖、南旺湖和安山湖，在这南北相隔不到4个纬度间，历史上共有15个“水柜”在大运河提供水源。

如果，我们不能了解和正视这个事实：沿线貌似天然的湖泊其实都是半人工的规划，就难以理解大运河为啥仍在改变着我们的周边？也就会基于错误的基础去判断最值得珍重的地理信息；我们更会产生一种错觉，以为它就是一条简单的、每年只需感谢一下上天恩赐、只需随时召唤民众修修补补就万事大吉的普通河流罢了。

即便到了江南，“串联”和“摊开”的景观也处处呈现。大运河再次如同一串糖葫芦般地链起了镇江、常州、无锡和苏州。这些名城早就被旅游者反复观赏，但值得再以历史河道的变迁为主题，逐一品味商居夹岸和百舸争流的景观，体会一下大运河是如何创造了沿线的城市——这记录人居千年发展脉络的独特过程，在体验规划中被称为“大运河洋葱般的景观”。



3 在耳熟能详中发现未知的境界

申遗成功那天，我们不约而同地都想回到小河直街，把最精彩的线路逐一再走一遍。小河直街在杭州拱宸桥南，从2005年起率先按照“真实、完整”理念进行环境改善。那天的一切都平静如常，我和杭州市运河综保委的陈述主任走进巷子深处，依然能侧耳听出河上船夫的喧哗。9年来我们并肩作战，说得出来街巷布局和建筑外貌前后细微的变化，记录了文化遗产如何改变了普通人的日常生活——街上的许多人家，仍是老住户；每次经过，都能停下打个招呼，聊聊“原来”和“现在”。原来这里给我最深的印象，是清早傍晚路过就能闻到的大碗面香味——那个香啊，简直难以拒绝。这味道为何传播得如此到位？因为，炉灶饭桌就摆到街上。几年前我跟着罗哲文罗老去骑拱宸桥南的遗产小道，午间特意引老人去找这个店。店还在，还是要排队抢凳子，只是已经不能在街边寻得。起名为“老桥头面馆”，它搬进了改造后的街区。今日的小河直街已与拱宸桥桥西历史文化街区和河对岸的大兜路街区隔河融为一体。如果有机会走到这里，请花一点时间，努力感受、欣赏这里的安静与平常。这是许多人多年努力才实现的愿望——只是多了大运河遗产区的界桩、多了博物馆和小小的咖啡馆，只是我们都已鬓染白霜。

如果到了钱塘江边，应该跨过去再走浙东运河吗？至少应该去看看西兴起点。几年前我开始探索骑行线路，在江北桥边聊得兴起，放下酒盅就骑车去找西兴。西兴隐匿在对岸林立的新城高楼间，冒雨骑行过江不是件快活的事。宋代大诗人苏轼在杭州留任，端起酒盅或郁闷之时，词中也反复描述这个渡口：“青山断处塔层层，隔岸人家唤欲应”——历史上浙东运河与北岸的交通，似乎比现在要相近许多；“江上秋风晚来急，为传钟鼓到西兴”——今日那里的遗产地上过塘行码头，早已远离江边。但是一出西兴，直上虞曹娥江西岸，104国道就变成了真正的“大运河国道”，与纤道、“唐诗之路”并行。两岸渠堰叠进，河镇相依。同样是水乡泽国，同样是河网密布的景观，但这里台风已是常客，海鲜是家常便饭。人们印象中残酷的南北冲突与割据，那只是意味着遥远的北方。

一路走过，景观不一定是最漂亮的，但不同区域的连续叠加，印象却一定是最令人感慨万千：大运河提供了一个再次理解“南北”的机会。通过长时间、跨流域、多主题的文化旅行，许多行走者表达认同、尊敬和支持，也由此成为文化遗产中的利益相关者。是什么在支撑年复一年的行走？每次行走怎样不同？如何在耳熟能详中定位自己的位置 and 发现未知的世界……只要更细致地观察、归纳、串联生活中的特征，我们就会发现，大运河文化线路延伸出的遗产地精神，已经超出了堤岸、遗产区边界和沿途城市的轮廓，而是如同季风气候一样，深深浸入了辽阔的大陆。