

【人类学与民族学】

## 乌江航路文化线路遗产的当代保护研究

李 然, 林婵娟

( 中南民族大学 民族学与社会学学院, 湖北 武汉 430074 )

**摘 要:** 贯穿渝黔地区的乌江航路是以木船、纤夫为主要特色的文化线路, 是乌江流域各民族交往交流交融的历史见证。经田野调查发现, 其沿线文化遗产类型丰富, 遗存了航道、纤道、绞关站、水码头、渡口、古镇、古街、会馆、碑刻及船工号子等物质和非物质航运文化遗产。在政府主导下, 学界、文物部门与旅游市场等主体已经对乌江航路相关文化遗产开展了一定的保护实践。但由于现阶段对乌江航路文化线路遗产的整体价值认知不清、缺乏协调保护机制、开发不当、公众意识淡薄等问题, 其总体保护形势依然严峻。急需抓住国家文化公园建设等机遇挖掘其线路价值, 通过建立健全联合保护机制、探索全新的文旅融合模式、扩宽市场和公众的参与渠道等途径进行整体线路保护。

**关键词:** 乌江航路; 乌江流域; 文化线路; 遗产保护

**中图分类号:** C952 **文献标识码:** A **文章编号:** 1673-9639 (2022) 04-0073-09

作为遗产保护领域的热点之一, 文化线路是一种陆路、水路或混合性质的交流通道, 反映了不同地区、民族或国家之间人群的交往, 反映了多维、持续的思想、价值观、商品交流, 反映了所涉及的文化在时空上的互动, 其产生的交流互惠完整地体现在其物质和非物质文化遗产之中<sup>[1]</sup>。自大运河和丝绸之路(长安—天山廊道路网)作为文化线路申遗成功后, 国内对文化线路的关注也已经从理论探讨转入了遗产保护实践。目前, 除万里茶道、茶马古道、川盐古道等广为关注的成熟线路外, 还有一大批区域间的流域性文化线路亟待挖掘与抢救, 贯穿于渝黔之间的乌江航路就是其中之一。

乌江航路是一条堪与滇藏之间的茶马古道媲美的重要物资运输线路。它以木船、纤夫为主要象征符号, 是由乌江干支流航道组成的物资贸易和多地

域、多民族人群交流的文化通道, 是乌江流域各民族在两千余年的航运历史交往交流交融的见证。乌江航运所辐射区域复杂多样的自然生态环境以及汉族、苗族、土家族、仡佬族等多民族聚居的文化特性, 使得航路沿线地区留下了丰富而厚重的有形和无形文化遗产, 形成了一条历史悠久、内涵丰富又具有自身文化特质的文化线路。其中的文化遗产伴随着历史上乌江航运带来的不同人群之间的互动而产生, 均属于航运文化遗产, 可以将乌江航路这一概念理解为对乌江航运文化线路遗产的简称和概论性总结。本文结合历史文献, 在田野调查的基础上, 对乌江航路文化线路遗产的构成、保存现状、现存问题以及保护对策等方面展开论述, 以期引起学界对乌江航路文化线路遗产的关注, 推动其整体性保护和合理利用。

收稿日期: 2022-04-08

基金项目: 湖北省社会科学基金一般项目“乌江航路文化线路遗产研究”(BSY21034)。

作者简介: 李 然(1976-), 男, 湖北随州人, 教授, 博士生导师, 研究方向: 南方少数民族历史与文化遗产。  
林婵娟(1997-), 女, 山东聊城人, 2020级硕士研究生, 研究方向: 南方少数民族历史与文化遗产。

## 一、乌江航路的线路分布与遗产现状

文化线路包括交通线路本身、与线路功能相关的有形要素、见证交流和对话的无形要素以及环境背景与线路城镇<sup>[2]</sup>。笔者将从文化线路遗产的理论背景出发,结合田野情况,阐述乌江航路的空间分布与遗产构成现状。

### (一) 乌江航路的线路分布

乌江航路的覆盖范围包括贵州、重庆两省市的 20 多个民族,其线路分布沿乌江干流和部分支流呈网络状分布。乌江干流线路与川盐古道沿岸一线密切相关,向北延伸后可与长江航线贯通,向乌江上游延伸可与茶马古道联通,沿其两条支流线路又可接入鄂西南山地和贵州东部地区。

1. 涪思段(重庆涪陵——贵州思南):从长乌二江汇合处涪陵出发,沿乌江干流逆水而上,过武陵羊角碛、彭水县城到酉阳龚滩。到龚滩后入黔省境内,经沿河,过德江境内的潮砥、新滩两滩,抵达思南城,全长约 395 公里。

2. 思湄段(思南——湄潭沿江渡):从思南县城沿乌江干流上行,过境内邵家桥、塘头两江口、文家店,抵达凤冈与石阡交界处的河闪渡,其上河道变窄、多险滩,民国时期再过通木坪,可抵湄潭沿江渡,直通瓮安江界河,全长约 60 公里。

3. 郁江段(郁山——彭水):抵达彭水县城后,乌江航运可接入其支流郁江。从彭水城内观音岩溯流而上,可抵达郁山古镇,历史上再向上可至蔡家坝、峡口塘,长约 112 公里。

4. 石阡河段(思南两江口——石阡):抵达思南塘头镇两江口后,可转入乌江支流石阡河(亦称龙底江、龙川河)航运。自两江口上行,过板桥、雷家屯、浮桥口,直抵石阡县城,全长约 27 公里。

### (二) 乌江航路的遗产现状

乌江航路兴于战国时期,初盛于明清,民国时期最为兴旺,目前仍为长江水系高等级航道布局“一横一网十线”的“十线”之一,是具有 2300 余年悠久历史的活态文化遗产,保留了类型丰富的遗产内容。

## 1. 物质文化遗产

### (1) 航道遗存

航道系统是乌江航路各种文化遗产形成的基础。乌江航路涪思段、思湄段的航道仍在使用并有所拓展,郁江段和石阡河段航道总体上已经退出了航运舞台。2017 年初,乌江贵州遵义乌江渡至重庆涪陵段的全线复航,不仅使乌江航路主体线路涪思段航道的重新畅通,还意味着其延伸线路思湄段航道的向上延展。但是,由于航道所经过的各级水电站的船闸调度与水运竞争力问题,实际上航道全线通航效率并不高,仅有发自贵州境内的少量大吨位运载磷肥的货船走全线航程。郁江段与石阡河段已不复历史中的舟楫繁忙景象,仅有郁江县城河段有少量两江(乌江、郁江)航道在继续利用。大体上,涪思段与思湄段的航道仍系分段通航,其利用方式以观光旅游为主,沿线通勤为辅。其旅游航道包括彭水县城一鹿角、彭水万足一酉阳龚滩、万足一鹿角、龚滩一万木、大乌江一大坝、大乌江一沙湾、大乌江一思林电站等,通勤航道仅有沿河县城-龚滩-洪渡段落有所利用。

### (2) 纤道、绞关站遗址

受两岸山峡地势影响,“天险”乌江多险滩、急弯,沿线劳动人民“靠水吃水”,在险滩密布与峡谷急弯处发展出了人工拉纤与绞关(绞滩)等助航手段。乌江古纤道开凿的时间已不可考,有明确记载的纤道开凿可追溯至清道光十三年(1832),思南知府杨以增倡修镇江阁纤道<sup>[6]</sup>。古纤道遗迹多在乌江峡谷航段,纤道多宽约 70~80 公分,高约 1~1.2 米。除供船夫行走拉纤外,沿线居民、过往行人也多在其上行走,如彭水万足至县城的纤道在 20 世纪 80 年代仍有供孩童上学、行人赶场之用。但随着水电建设后乌江水位的抬高,古纤道大多已永沉江底,仅有彭水电站、思南塘头两江口等几处纤道尚裸露在江面之上。

绞滩始于明朝,系人力拉纤不足以过滩时的助航方式,先后经历了人力、畜力、电力三个阶段。据记载,1940 年,乌江工程局在羊角碛、鹿角子、

沿滩、下连等处设置绞关 19 座<sup>[7]</sup>, 但随着后期各险滩的疏浚、炸除, 尤其是现代电站建设后水位的上升, 从根本上消除了航行过程中的险滩威胁, 绞关站早已退出了乌江航运的历史舞台。除已知的贵州德江县的潮砥绞关站外, 在老羊角碛五里乱石滩之上, 也留有保存较为完整的绞关站遗址, 但尚未引起相关部门关注。

### (3) 水码头、渡口

有江河之处必有往来摆渡客货的水码头和渡口。乌江航路上的重要水码头多分布在沿岸的重要城镇节点, 重庆涪陵大东门码头、武隆羊角码头、彭水四棱碑(西门)码头、龚滩上下码头、贵州沿河东风码头、淇滩码头、潮砥码头、思南卢家码头等均是历史上具有代表性的老码头。如今, 这些繁荣一时的水码头或无人问津, 或徒余地名, 或成了旅游指示牌上的空荡景点, 仅有沿河东风码头经后期扩建仍在使用的当中。此外, 乌江两岸水流平缓处曾有难以计数的渡口, 按是否向渡客收取费用可分为义渡和民渡。思南桶井、风清渡口、石阡与凤冈交界处的河闪渡(仡闪渡)、湄潭沿江渡、余庆马骆渡等古渡口均有较多历史记载。经田野调查, 古渡口原址基本已被淹没水下, 极少数沿江村镇人口密集处的古渡口尚在使用, 如思南鹦鹉溪镇桶井渡口发挥着对岸学童每周上学通勤摆渡的功能。此外, 彭水红军渡(原南渡沱)、沿河红军渡、河闪渡、迴龙场等渡口均被作为红色长征文物被列为县级乃至省级文物保护单位。

### (4) 古镇、古街

繁忙的乌江航运, 曾经促进了大批沿岸城市、集镇的兴起和繁荣。航路沿线的涪陵、彭水、思南、沿河、石阡等城市都曾经是乌江航运的受益者, 武隆羊角、酉阳龚滩、沿河淇滩、潮砥、新滩等则是因航道险滩处而生的盘滩贸易集镇, 临江的彭水万足、郁山, 思南塘头、板桥等集镇在明清时期的兴旺也均有航运交通便利、物资集散的加持。考察发现, 航路上的古镇建筑群原址已不复存在, 在具有代表性的古镇聚落中, 酉阳龚滩古镇受水电建设影

响, 现为原貌搬迁复建; 武隆羊角古镇因地质灾害避险, 已迁至上游约一公里处的土坎镇, 系再造型的纤夫文化主题古镇; 彭水万足留有搬迁复建后由万天宫、万寿宫、肖家祠堂等组成的茶林坪古建筑群; 贵州沿河淇滩古镇保存有复建后的封火桶子古建筑群。此外, 思南县城内保存有由周和顺盐号、永祥寺、川主庙等坐落其上的安化古街, 该街道 2019 年被列入贵州省历史文化街区名录。

### (5) 会馆、庙宇、祠堂

乌江航路上分布着许多会馆建筑。这些会馆多是清时受川盐之利吸引, 由从陕西、江西、四川和两湖等地区迁居乌江沿岸贩盐运盐的商人、民众所建立。在现存的会馆建筑中, 陕西会馆仅余酉阳龚滩古镇西秦会馆一处, 两湖会馆也只有石阡禹王宫, 江西会馆有彭水万足万寿宫、思南万寿宫、石阡万寿宫, 四川会馆有彭水万足万天宫、酉阳龚滩川主庙、思南川主庙等。除会馆建筑外, 航路沿线还遗存了与乌江航运密切相关的当地人的宗教信仰场所——王爷庙。王爷庙多系船工及家人祈求航运平安的庙宇, 现仅思南、石阡保留有其建筑遗存。此外, 航路沿线城镇仍保存着许多精美的祠堂建筑, 如彭水万足场肖家祠堂、龚滩董家祠堂、沿河淇滩张家统子等。

### (6) 碑刻、摩崖石刻

数量众多、内涵丰富的碑刻与摩崖石刻映射出乌江航路厚重的历史文化内容。记载渡口兴废的碑刻数量最为可观, 较有代表性的如贵州德江的《蛮夷司上渡记》、河闪渡遗存的《吴公义渡》《施田仡闪渡永作修船碑记》《善缘普渡》、余庆县境内《构皮滩管理渡口碑》、思南的《柑溪子管理渡口碑》、湄潭沿江渡的《政德碑》<sup>[8]</sup>等。此外, 还有记载乌江航道开发的碑文, 如《通木坪修河碑》; 有反映地方航运贸易的市场管理碑文, 如酉阳龚滩的《永定成规碑》、思南的《桶井严禁漏溢舟舫挽重载碑》<sup>[9]</sup>等。

航路上还有众多摩崖石刻, 名人摩崖中以明代田秋在潮砥所题刻的“黔中砥柱”以及清末书画家孙庆彦在龚滩题刻的“惊涛拍岸”最具代表性, 景

观摩崖有彭水县境内的“马峰峡”、思南的“赤壁”等。上述摩崖石刻现均已被列为县级或省级文物保护单位。

## 2. 非物质文化遗产

许多非物质文化遗产与乌江航运有密切关联,尤其体现在饮食、民俗、船工号子、与航运密切相关的文学作品、船舶建造技艺等方面。

乌江航路沿岸城镇衍生出的特色饮食、民俗与因乌江航运产生的人员往来和文化交融关系紧密。如彭水郁山在唐朝宫廷文化与当地文化交织下产生的三香、鸡豆花、都卷子、烧白等独特美食,以及贵州乌江沿线的德江傩堂戏、德江土家族炸龙、思南花灯戏、石阡木偶戏等。

乌江峡谷地带曾广泛流传的船工号子,是历史上沿岸劳动人民在乌江航运历史中的文化表达,也是川江船工号子的重要组成部分。乌江船工号子以贵州沿河山峡一带最具代表性,其内容中有大量反映航道险滩、拉纤盛况、船夫生活等与乌江航运密切相关的内容。

与乌江航运密切相关的古代诗歌、竹枝词等前人多有整理<sup>[10]</sup>。例如,在明代酉阳土司冉天育所作的《龚滩》一诗中,龚滩船运之艰险跃然纸上;清朝文人陈答猿所创作的《晓发活闪渡》,描绘出了那时河闪渡附近乌江航道的繁忙和乌江滩险的胜状。这些古代文学作品描绘了不同历史时期乌江航运的具体情景。

乌江各航段水流、险滩情况不一,不同线路各有特定船只,如郁江段航路有蛇船,涪思段航路有特制“歪尾船”,潮砥以上航段还有麻雀尾船、船笼子等船型。其中,以“歪尾船”最具特色,其“头尾高翘,尾部歪向左方,干舷很高,两舷外各有枋三根,结构特别坚固”<sup>[11]</sup>。贵州沿河淇滩镇乡愁馆内收录了这种船只的模型,还记载了这种“歪屁股船”在选料、填缝用料和祭祀上的讲究。但如今这种特殊船舶建造技艺早已失传,徒留船只模型供后人遐想。

## 二、乌江航路相关文化遗产的保护实践

乌江航路作为文化线路的完整性虽未得到广泛认知,但学界早已开始对其历史文化的相关探讨,沿线地方政府也已注意到了其部分相关遗产的价值,实际上开展了一系列与乌江航路文化线路遗产密切相关的前期保护活动。

### (一) 乌江航路的相关学术阐释与考察

近年来,学术界已经就乌江航路的相关历史、文化展开了不少学术考察活动。其中,包括其航运历史<sup>①</sup>、流域文化概貌<sup>②</sup>、船工文化<sup>③</sup>、流域族群关系<sup>④</sup>等多个方面。有学者注意将乌江航路沿线地区的同类遗产要素进行综合探讨,已涉及非物质文化遗产<sup>⑤</sup>、古镇<sup>⑥</sup>、碑刻<sup>⑦</sup>等层面。亦有研究从整体角度提倡构建乌江旅游廊道<sup>⑧</sup>。值得一提的是,已有学者注意到了乌江这条黄金水道的文化线路性质。2007年,铜仁学院的田永国、罗中玺等学者实地走访了乌江中下游沿线地区,从盐运的角度重新梳理了乌江航运的历史与运盐线路<sup>[13]</sup>。2009年9月起,贵州民族的龚锐联合贵州思南等地的地方专家,沿乌江而行,对彭水、龚滩、沿河、思南等地做了大量的实地考察,提出了“乌江盐油古道”<sup>[14]</sup>的学术命题。自贡市盐业历史博物馆的邓军等学者在2014年开始对“川盐古道”展开大规模学术考察活动<sup>[15]</sup>,其涉及的“川黔古盐道”中的“涪岸”中的盐运文化遗产,与乌江航路密切相关<sup>[16]</sup>。

### (二) 文物普查与立牌保护

早在20世纪后期,部分珍贵遗存已开始受到了沿线文物部门的重视。例如,贵州德江的“黔中砥柱”摩崖早在1980年便被公布为县级文物保护单位,后复于1985年公布为省级重点文物保护单位。新世纪,相关保护工作中出现了联合保护与搬迁保护的 trend。2001年,贵州石阡的会馆建筑遗址万寿宫、禹王宫、观音阁、龙王庙、玉皇阁、忠烈宫、启灵桥等以“石阡万寿宫古建筑群”为名,成为第五批全国重点文物保护单位。2006年,贵州思南的万寿宫、王爷庙、周和顺盐号同府文庙、永祥寺等古建筑被纳入“思唐古建筑群”,成为第六批全国重点文物保护单位。2009年,酉阳龚滩古镇的西秦会馆、

川主庙、董家祠堂、永定成规碑等优秀遗产,在随古镇整体原样复建后,以“龚滩古建筑群”为名被列为重庆市文物保护单位。此外,受彭水电站蓄水影响,万足镇的万寿宫、万天宫等清代会馆建筑同肖家祠堂一起整体上迁至茶林坪,2011年被列为县级文物保护单位,2019年又成为重庆市文物保护单位。近年来沿线各地区部门进行了一系列相关保护工作。2014年,乌江航路沿线的彭水、酉阳、武隆三地被纳入武陵山区(渝东南)土家族苗族文化生态保护实验区。2020年,贵州思南实施了思唐古建筑群文物保护利用设施建设项目,同时申报长征国家文化公园建设项目9个。2021年,贵州余庆重新划定迴龙场红军抢渡乌江战斗遗产保护范围,重庆彭水文管部门陆续开展乌江纤道与绞关发掘、歪尾船模型复刻、长江流域文物资源调查工作等。

### (三) 文物搜集与博物馆保护

在乌江航运文化赋存丰富和实物遗存较多的地区,大量搜集反应乌江航运历史的实物和图文资料,设立了反映乌江航运的博物馆(陈列馆)。贵州思南文管部门积极实施思南历史文化馆、盐号文化馆、府文庙陈列馆、乌江博物馆等四个展馆的展陈工作,重庆武隆乌江博物馆、贵州沿河淇滩古镇乡愁馆及石阡非遗博物馆等展示了大量相关遗产。以思南乌江博物馆为例,由“思南与乌江文化”、“思南非物质文化遗产”与“思南孔学堂”三部分组成的乌江文化专题展厅陈设在王爷庙遗址,内有大量乌江渡口、碑刻的图文展品,以及渡船等文物陈列。同时,一些围绕红军长征文物设立的集中宣传展示场所也已初具博物馆模型。迴龙场遗址位于贵州省余庆县大乌江镇,是当年红军长征强渡乌江所留的战斗遗存。大乌江镇围绕迴龙场渡口和红军强渡乌江指挥部遗址,建立了全面展示长征途中强渡乌江史实与精神的文化场所,现已成为当地重要的红色教育基地。

### (四) “非遗”名录与活化展示

21世纪以来,非物质文化遗产的保护受到高度重视。乌江船工号子进入了国家级、省(直辖市)级非物质文化遗产名录。乌江是川江的重要组成河

流之一,由重庆市申报的川江号子于2006年被列入第一批国家级非物质文化遗产代表性项目名录。2007年,思南船工号子被列入贵州省第二批省级非物质文化遗产名录。2019年,武隆区乌江船工号子也成为重庆市第六批非物质文化遗产。由张艺谋团队设计的《印象·武隆》将“川江号子”作为七大演出篇章之一,自2012年开始在武隆仙女山开展的巡回表演,是对川江船工号子的一种活化传承。

### (五) 相关航运文化景观开发

沿线部分地区充分挖掘了境内的航运历史底蕴,打造了一批富有特色的乌江航运文化景观。集体搬迁后的武隆羊角倚靠纤夫历史,制作了反映乌江纤夫形象的大规模石雕,形成了以纤夫文化为主题的新羊角古镇。酉阳龚滩古镇作为中国历史文化名镇,除了将西秦会馆、川主庙、永定成规碑等作为景点进行开放外,还在北门游客中心修建了反映当时乌江盘滩贸易的纤夫、背夫等雕塑,并在乌江岸边再造盐码头景点,结合内部文字展示再现当时龚滩航运贸易的繁盛。贵州沿河县城在乌江堤坝上展示与航运密切相关的古诗词,淇滩古镇将复建后的张家桶子等建筑作为展示淇滩古镇历史的文化空间,内设“古镇溯源”、“航运兴镇”、“淇滩集市”等内容,重现繁华一时的古镇贸易。思南万寿宫、周家盐号经修复后对外开放,石阡的万寿宫、禹王宫及王爷庙也完成了开放前的修缮工作。

## 三、乌江航路文化线路遗产保护存在的问题

乌江航路的相关文化遗产保护虽然取得了初步成效,但是由于未形成文化线路遗产保护共识,以及沿线区域内的大规模水电建设、快速城镇化、旅游开发等问题,总体保护形势依然严峻,主要表现在以下几个方面。

(一) 对航路整体价值认知不清,缺少整体保护设计

由于未形成对乌江航路的整体认识,缺乏整体价值认知,未形成整体保护设计,导致其线路遗产资源家底不清。20世纪末开始的乌江流域大规模的

水电建设,导致沿岸大批古镇被高涨的江水所淹没,除少数相关珍贵文物得以保存、古建筑异地复建外,大量的航运遗产都沉没水底。目前,即便已经成为文保单位的文物,也正遭受着一定程度的破坏。如思南桶井古渡的许多碑刻或散落山边;重庆武隆羊角碛的两处老绞关遗址散落在乱石滩之上,绞关筒底座已经腐朽,绞关站也已经遭到部分破坏,周边环境更是乱草丛生,缺乏相关部门的重视。

与乌江航运相关的非物质文化遗产流失也较为严重。除航运文学作品前人有过相关梳理外,乌江“歪尾船”等独特的船舶建造技艺已经随着历史变迁而消失,在传统的木船运输中成长起来的乌江船工号子也失去了承载的基础。尽管川江号子这一国家级非遗发展态势较好,但内容繁杂,乌江船工号子占比有限,其传承效率无法得到保障。武隆、思南两地的船工号子依然缺少关键性传承人,传承问题不可小觑。

(二)未形成线路遗产的协调保护机制,遗产保护呈现碎片化

乌江航路文化线路遗产的保护实践中存在保护管理体制分散的问题,线路遗产保护的系统性不强,尚未形成黔、渝二省市遗产相关地的协调保护思路和规划,未建立跨地区、跨部门的协同保护管理机制。乌江作为水运通道,在管理体制上,一直由各地区的交通局或航道管理处分段管制,其必然结果是,交通部门不可能注意到乌江上散落的航运文化遗产,文物部门也不能从整体上主动介入对乌江航路的监控。许多航运遗产散落在自然风景区、旅游风景区、水库保护区以及沿岸居民地范围之内,分别归属各地建设部门、环境保护部门、旅游部门等各自管辖,机构交叉重叠,造成了一种无序开发和管理混乱的局面。

乌江航路空间跨度大,所涵盖的黔、渝二省市各有自己的文化遗产侧重点,沿线的涪陵、彭水、武隆、酉阳、思南、石阡等区县又各有自己的文物工作重点,使线路遗产保护呈现碎片化,各地的保护工作缺乏联动性。沿线地方政府采用的主要是单

体要素保护模式,已经认定的文物分别属于不同的单位和地方管辖,由此形成了一种分散的遗产管理模式。沿线各地区往往依照地方文物的保护原则,只注重对本地区文物的个体保护,对单个文化遗产之间的关联性认知不清。各地区之间的文物保护力度存在着明显差异,不利于形成点、线、网的完整航运文化线路保护网络。

(三)关联旅游业开发行为不当,遗产原真性与创造性失调

乌江航路沿线地区围绕其相关遗产展开的开发性旅游行为,既有对遗产的保护又有再造。但部分旅游区在遗产再造过程中,未处理好原真性与创造性的关系,其再造行为一定程度上破坏了文化遗产的原真性。文化遗产的原真性是国际上定义、评估和监控文化遗产的一项基本因素<sup>[18]</sup>。文化线路的遗产模式有利于乌江航运文化遗产的开发利用,以及航路沿线旅游业的发展,尤其是整体性保护规划和旅游规划的建立,但这种跨时空、跨地区的大规模规划在实践中又存在真实难度。

在乌江流域大规模水电移民后,航路沿线出现了大量的“仿古建筑”,诸多重要的文物遗迹因留在原址而遭受着不同程度的破坏和拆毁。搬迁规划后重新建成的潮砥、洪渡等“古镇”徒留仿古外表,丢失了历史上因乌江航运而形成的文化空间,古意名存实亡。羊角古镇重新规划搬迁后,街区内部再造的纤夫文化符号浮于大型雕塑表面,真正宝贵的绞关遗存等却流落在老羊角的五里乱石滩上。作为航路沿线历史文化名镇的代表,龚滩古镇一砖一瓦的搬迁复原是对众多古建筑遗存的合理保护,实际上是一种文化空间再造。但其旅游品牌塑造中,盲目塑造“小丽江”娱乐文化,对码头文化、盐文化的挖掘流于表面,未凸显作为乌江千年古镇的真实历史文化内涵。从而使依靠遗产再造的龚滩成为了获取经济利益的物化产物,而不是作为乌江古镇本身文化中应有的精神性、独立性而存在。

(四)社会公众保护意识淡薄,遗产保护的参与面窄

长期以来, 乌江航路的认知度、影响力、吸引力有限, 存在市场和社会资本引入不足, 公众缺乏保护意识的问题。在政府主导下, 乌江航路内部遗产一部分以文化遗产要素的形式得到了保护。但由于乌江航路尚未以名录的方式被纳入我国正式的文化线路遗产保护体系中, 当地社区与公众的自觉性参与在其完整的线路遗产保护中严重缺位。公众对乌江航运历史与相关遗产线路的内容了解较少, 意识不到乌江航路所具有的宝贵价值, 更未形成保护意识、参与保护工作。

在政府主导下, 沿线极少数市场主体主动参与到乌江航路的遗产保护与利用中来, 也未出现围绕乌江航路历史、文化展开的针对性社会活动。航路沿线居民对文物与航运历史相关古迹的保护意识较弱, 这使得具有很高文物价值的古迹正遭受着严重破坏, 如彭水、沿河、思南等地的许多珍贵碑刻被砌入农家田院, 过去的部分珍贵船舶也被乡民拆毁焚烧, 这无疑加大了后期的文物维护和修缮难度。

#### 四、对乌江航路文化线路遗产的保护建议

作为文化线路遗产, 乌江航路涵盖的遗产内容多, 涉及的地域广, 整体价值大, 针对当下保护工作中存在的问题, 特尝试提出一些关于航路遗产保护的建议与思考, 以推动未来的保护实践。

(一) 抓住国家重大战略机遇, 全面挖掘航路价值

紧抓线路特点, 主动融入国家重大战略机遇挖掘航路价值, 是保护乌江航路文化线路遗产的突破口。第一, 乌江航路沿线属于多民族地区, 要挖掘好、整理好、宣传好其中的各民族交往交流交融史以及民族团结进步事迹, 主动融入“铸牢中华民族共同体意识, 促进各民族交往交流交融”的伟大战略。第二, 乌江是长江右岸最大的一条支流, 长江国家文化公园建设工程是乌江航路文化线路遗产的重大机遇之一。要系统总结乌江航路与长江国家文化公园的密切联系, 捕捉乌江航路的文化线路遗产特色和亮点, 重点融入长江国家文化公园建设之中。

第三, 长征文化线路与长征国家文化公园工程是乌江航路的又一机遇。乌江航路沿线大量与红军长征有关的渡口、指挥部遗址等文化遗产, 也是长征文化线路与长征国家文化公园的重要组成部分。要挖掘整理航路沿线各民族群众舍生忘死, 积极支持、拥护、投身于长征的真实故事, 做好文物搜集和遗址保护工作, 积极融入长征文化线路与长征国家文化公园建设。

(二) 共同开展遗产资源大调查, 建立健全联合保护机制

乌江航路是跨地区的流域性文化线路遗产, 建立健全跨区域、多部门的文化线路综合协调机制是其遗产保护的重中之重。针对遗产资源家底不清的问题, 迫切需要贵州、重庆二省市携手并进, 组织相关专家对乌江航路文化线路开展遗产资源大调查并系统评估遗产现状, 形成详尽的遗产资源谱系。其次, 作为水路性质的线性遗产, 可以总结、学习大运河保护和其成功申遗经验。确定乌江航路的保护对象、整体层次、遗产本体等保护规划内容框架, 尽快完成该线路遗产保护的顶层设计, 争取早日进入中国世界文化遗产备选名录, 丰富我国流域性水路文化线路类型。最后, 要秉持文化线路区域性、整体性的保护原则, 破除单体遗产要素保护的割裂性思维。尤其需要贵州、重庆二省市从跨区域的整体保护出发, 探索构建有效的跨区域协调机构和机制, 针对乌江航路文化线路建立专人专责的遗产管理部门, 出台系列保护规划、传承方案, 利用新技术建立统一的管理服务及监测信息平台。

(三) 探索“古航路+旅游”模式, 平衡遗产再造与原真性的关系

以乌江航运历史文化引领现代旅游, 探索“古航路+旅游”的文旅融合模式, 化解遗产原真性与遗产再造的矛盾, 是保护乌江航路文化线路遗产的现实着力点。

文化遗产的原真性是其文化旅游的基础, 相关旅游活动要应用乌江航路中木船、纤夫、盐运等文化符号, 在旅游过程中合理阐释相关遗产的历史文

化内涵,形成沿线地区文化旅游的特色吸引力。通过对这些文化符号及景观的提取、价值挖掘和传播形态的完善,提高旅游对乌江航路文化线路完整性的认知。

将乌江航路文化线路遗产的保护传承与旅游产品创新相交融。基于其历史文化与相关航运文化遗产,开发具有乌江航路特色的文创产品,办好围绕乌江航路的特色文化主题活动,增强乌江航路文化线路遗产的现代性,契合现代人的审美特点和旅游消费行为。

利用好航路沿线的山峡风光,将文化景观建设与自然景观游览有机结合。打造一条融交通、文化、体验、游憩于一体的复合水上廊道,通过旅行者在线路上的活动使乌江航路再次成为具有传播功能的文化走廊。

(四) 扩宽市场和公众的参与渠道,推动文化线路遗产活态保护

乌江航路文化线路遗产保护需要社会公众和民间组织参与保护,通过吸引市场资本参与建设,推动其活态保护。

激发公众意识以及沿线社区居民的参与<sup>[19]</sup>,让乌江航路文化线路遗产保护回归公众现实生活。在遗产调查过程中,可以鼓励、发动航路沿线的民众参与到调查记录的过程中,利用此机会普及乌江航路文化线路遗产的价值、整体保护理念以及基本技术,强化遗产地社区居民的保护意识。

确立并宣传乌江航路的文化线路遗产形象。发挥好现场参观在公众参与遗产保护中的重要作用,在博物馆参观中做好航运遗产的阐释工作,采取易于理解的形式降低遗产知识获取门槛,使公众更多地参与到遗产地的展示乃至阐释中。

允许市场资本参与乌江航路文化线路建设工作,借其建设改造沿线地区的基础设施。通过举办相关文化活动,扩大乌江航路知名度,促进沿线地区文化旅游业发展,同时让当地公众参与其中,提高当地就业率 and 经济发展。

## 五、结语

作为中华大地上珍贵的文化线路遗产,乌江航路不是尘封于历史中的内陆水上交通系统,而是一条古代中原汉民族与乌江流域各少数民族的交往交流交融之路,是促进各民族交往交流交融、铸牢中华民族共同体意识的宝贵资源。保护乌江航路文化线路遗产,符合《中共中央关于党的百年奋斗重大成就和历史经验的决议》中提出的“加大文化遗产保护力度”的任务<sup>[20]</sup>,贴合《关于在城乡建设中加强历史文化保护传承的意见》中发出的“加强跨区域、跨流域历史文化遗产的整体保护”的要求<sup>[21]</sup>,契合《“十四五”文物保护和科技创新规划》“试点推广国家文化遗产线路”的号召<sup>[22]</sup>。作为长江的大支流之一,挖掘与保护乌江航路文化线路遗产是传承弘扬长江文化,探索国家文化公园可持续发展模式,构建中华文明标识体系的重要课题。乌江航路文化线路遗产应该得到科学保护与合理开发,其在经济、政治、文化、社会等多方面的当代功能更应该得到充分发挥。

## 注释:

- ① 夏鹤鸣、廖国平:《贵州近代航运史:古、近代部分》,人民交通出版社 1993 年版;廖国平:《贵州航运史:现代部分》,人民交通出版社 1999 年版;王绍荃:《四川内河航运史:古近代部分》,四川人民出版社 1989 年版;王绍荃:《四川内河航运史:现代部分》,四川人民出版社 2000 年版。
- ② 汪育江:《乌江流域考察记》,贵州教育出版社 2000 年版;刘冰清、田永红:《乌江文化概览》,崇文书局 2008 年版;彭福荣、李良品:《乌江流域文化概论》,重庆出版社 2016 年版。
- ③ 彭福荣、吴昊:《水木匠·血盆饭·水和尚——乌江船夫文化解读》,《广西民族大学学报(哲学社会科学版)》2016 年第 6 期;陶少华:《乌江船工文化研究如何深入——对已有文献的梳理和反思》,《三峡论坛(三峡文学·理论版)》2019 年第 2 期。

- ④ 李良品、祝国超、曾超:《乌江流域民族史》,中央文献出版社 2007 年版;张世友:《变迁与交融:乌江流域历代移民与民族关系研究》,中国社会科学出版社 2012 年版;李良品:《和谐共生:明清时期乌江流域族群文化》,《贵州民族研究》2017 年第 7 期。
- ⑤ 李伟:《乌江流域的非物质文化遗产及其保护原则》,《重庆社会科学》2006 年第 9 期;李良品:《“乌江流域非物质文化遗产抢救与保护”研究》,《重庆三峡学院学报》2011 年第 2 期;熊正贤、吴黎围:《乌江流域民族文化资源的特征分析及开发初探》,《贵州民族研究》2012 年第 3 期。
- ⑥ 李良品、吴冬梅:《乌江流域民族地区古镇的特征、现状与保护措施》,《城市发展研究》2009 年第 1 期;熊正贤:《乌江流域民族文化资源开发与文化产业发展研究》,西南民族大学博士学位论文,2013 年。
- ⑦ 王静:《乌江流域民族地区古代交通管理略论——以乌江流域碑刻文献为中心》,《怀化学院学报》2009 年第 4 期;彭福荣:《试论乌江流域民族地区历代碑刻文献的和谐思想》,《贵州民族研究》2009 年第 2 期;徐晓光、徐斌:《乌江流域少数民族碑刻习惯法研究》,《原生态民族文化学刊》2019 年第 2 期。
- ⑧ 何立高:《构建乌江生态文化旅游廊道的思考——以乌江流域铜仁段为例》,《三峡论坛(三峡文学·理论版)》2019 年第 5 期;黄大勇、谢正发:《乌江风情廊道文化旅游产业集群发展研究》,南通大学学报(社会科学版)2018 年第 6 期。
- 州日报,2017-01-10(004)。
- [6] 马震昆. 思南县志稿[M]. 贵阳:贵州人民出版社,2019:196.
- [7] 彭水县志编纂委员会. 彭水县志[M]. 成都:四川人民出版社,1998:320.
- [8] 汪育江. 乌江流域考察记[M]. 贵阳:贵州科技出版社,2000.
- [9] 彭福荣,李良品,傅小彪. 乌江流域民族地区历代碑刻选辑[M]. 重庆:重庆出版社,2007.
- [10] 黄节厚. 乌江古代诗词译注[M]. 成都:四川人民出版社,1994.
- [11] 王绍荃. 四川内河航运史:古近代部分[M]. 成都:四川人民出版社,1989:320.
- [12] 费孝通. 费孝通文集:第十四卷[M]. 北京:群言出版社,1999:166.
- [13] 田永国,罗中玺. 乌江盐殇[M]. 贵阳:贵州教育出版社,2008.
- [14] 龚锐,等. 乌江盐油古道文化研究[M]. 北京:民族出版社,2014.
- [15] 邓军. 川盐古道文化遗产现状与保护研究[J]. 四川理工学院学报(社会科学版),2015(5):35-44.
- [16] 邓军. 文化线路视阈下川黔古盐道遗产体系与协同保护[J]. 长江师范学院报,2016(6):19-25,146.
- [17] 彭福荣,李良品. 乌江流域文化概论[M]. 重庆:重庆出版社,2016:69.
- [18] 阮仪三,林林. 文化遗产保护的原真性原则[J]. 同济大学学报(社会科学版),2003(2):1-5.
- [19] 丁援. 国际古迹遗址理事会(ICOMOS)文化线路宪章[J]. 中国名城,2009(5):51-56.
- [20] 中共中央关于党的百年奋斗重大成就和历史经验的决议[N]. 人民日报,2021-11-17(001).
- [21] 中共中央办公厅 国务院办公厅印发《关于在城乡建设中加强历史文化保护传承的意见》[J]. 中华人民共和国国务院公报,2021(26):17-21.
- [22] “十四五”文物保护和科技创新规划[N]. 中国文物报,2021-11-09(003).

(下转 91 页)

- [25] 牛耀红. 线索民族志：互联网传播研究的新视角[J]. 新闻界, 2021 (4).
- [26] 赵旭东. 线索民族志的线索追溯方法[J]. 民族研究, 2017 (5).
- [27] 马歇尔·麦克卢汉. 理解媒介：论人的延伸[M]. 何道宽, 译. 南京：译林出版社, 2014: 1-2.
- [28] 阿尔文·托夫勒. 第三次浪潮[M]. 朱志焱, 潘琪, 张焱, 译. 北京：新华出版社, 1996: 183.

## Media Anthropology: Research on Digital Society from the Perspective of Anthropology

LI Shuai

( School of Humanity, Tongren University, Tongren 554300, Guizhou, China )

**Abstract:** As a new field of anthropology research, media anthropology pays great attention to "media practice" and analyzes the internal relationship between media and society, economy, culture and politics. Media anthropology research not only inherits the relevant theories and perspectives of anthropology research, but also explains the phenomenon of cultural communication in today's society by drawing lessons from communication theory. It not only continues the anthropological field investigation method, but also explores the research methods of multi-point ethnography, network ethnography, etc. which adapt to the modern social way; It focuses on the internal time of the media's own communication system, and also places the phenomenon of cultural communication in the human social system, and examines the dynamic relationship between media and economic system, social structure, cultural differences and political framework. Media anthropology research will integrate the whole process of information production, dissemination and feedback continuously, and analyze the separation and connection between digital society and real society, so as to promote the innovation of research methods of the integration of digital technology and ethnography research.

**Key words:** media anthropology, cultural communication, network ethnography, development trend  
(责任编辑 郭玲珍) (责任校对 车越川) (英文编辑 田兴斌)

-----  
(上接 81 页)

## Research on Contemporary Protection of Cultural Heritage along the Wujiang River Route

LI Ran, LIN Chanjuan

( School of Ethnology and Sociology, South-Central Minzu University, Wuhan 430074, Hubei, China )

**Abstract:** The Wujiang River Route, which runs through Chongqing-Guizhou region, is a cultural route featuring wooden boats and trackers, and it is a historical witness of the exchanges and blending of ethnic groups in Wujiang River Basin. Through field investigation, there are rich types of cultural heritages along the route, including tangible and intangible shipping cultural heritages such as waterway, track road, Jiaoguan Station, water wharf, ferry, ancient town, ancient street, guild hall, tablet inscription and boatman's chant. Under the leadership of the government, academic circles, cultural relics departments, tourism market and other subjects have carried out some protection practices for the cultural heritage related to the Wujiang River Route. However, at present, due to some problems such as unclear recognition of the overall value of cultural heritage of the Wujiang River Route, lack of coordinated protection mechanism, improper development and weak public awareness, the overall protection situation is still severe. It is urgent to seize the opportunity of national cultural park construction to tap the route value, and to protect the whole route by establishing and perfecting the joint protection mechanism, exploring a brand-new integration mode of culture and tourism, and broadening the market and public participation channels.

**Key words:** Wujiang River Route, Wujiang River Basin, cultural route, heritage protection  
(责任编辑 车越川) (责任校对 黎 帅) (英文编辑 田兴斌)