

## 海洋文化研究

【主持人语】作为中国文化的重要组成部分，中国海洋文化的传统继承与当代发展在强化民族自尊、历史自觉、文化自信、建设海洋强国、推进“21世纪海上丝绸之路”、构建“海洋命运共同体”的新时代条件下，受到学界越来越广泛的重视。本期栏目推出的3篇论文，集中反映了我校海洋文化与法学院在海洋文化特色学科建设发展中的部分代表性阶段成果，是中国海洋文化研究值得给予高度关注的3个重要话题。《线性文化遗产：茶船古道研究价值与内容体系》一文关于“茶船古道”作为“线性文化遗产”的研究，是学界尚少关注和揭示的海洋文化遗产中“海上丝绸之路”遗产作为海上线性文化遗产的重要延伸与组成部分，事实上，“海上丝绸之路”就是历史地与“茶船古道”等“陆上丝绸之路”（或茶叶之路、陶瓷之路，尤其是水路）联通一体的，如果没有对此的认知和研究，人们对“海上丝绸之路”的认知及其研究是不完整的。于此，希望引起学界的重视，引发更多的学术成果出现。《海洋非物质文化遗产转化利用的司法执法问题研究——以福建省为样本》一文是关于海洋非物质文化遗产保护与转换利用的法律问题的研究，同样是一个尚待给予广泛重视的重要课题。如何使海洋非物质文化遗产得到妥善有效的保护和可持续、良性的开发利用，尚有很多问题需要解决，相关法律建设自然是关键性、保障性制度建设问题，需要相关文化学科与法学学科更多的学者共同交叉综合来做。《新主流电影中的海洋叙事研究》一文以近年来新出现的几部重要电影作品为解剖对象，揭示了电影创作与电影受众对中国海洋、海外世界问题的意识提升与拓展，呈现出中国海洋文化在文学艺术领域的新的面貌。对于这类海洋文学艺术领域的新题材、新景观，相信会受到相关文学艺术界尤其是影视产业界的更多关注和重视。

（集美大学 海洋文化与法学院 曲金良）

## 线性文化遗产：茶船古道研究价值与内容体系

郑亮，汪子田

（集美大学 海洋文化与法学院，福建 厦门 361021）

〔摘要〕基于线性文化遗产的视角考察，茶船古道连接福建、浙江、江西和广东四省，并由闽江、汀江等航道和东南海航线组成水道，通过茶叶的联结性与海上丝绸之路衔接，是地域特色突出的文化遗产聚落。福建有着悠久的茶文化和船运历史，区域上陆地、航道相通形成了茶船古道，从唐代至今，这一茶船流动性的线路就展示出旺盛的活力。将交通线路和遗产主题相结合，整体性考察古道沿线的文化遗存，能够促进保护措施完备，保护种类多样化，形成整体的文化遗产保护生态。

〔关键词〕线性文化遗产；茶船古道；遗产保护

〔中图分类号〕G 122

〔文献标识码〕A

〔文章编号〕1008-889X（2022）05-0013-07

〔收稿日期〕2022-08-09

〔基金项目〕教育部人文社会科学研究一般项目（19YJA850016）；福建省社会科学基金“福”文化特别委托项目“福文化在福建非遗中传承”（FJ2022TWF012）

〔作者简介〕郑亮（1971—），男，安徽阜阳人，教授，博士，主要从事非物质文化遗产、生态文学研究。

## 一、引言

当前,有关茶与古道和线性文化遗产的研究正逐渐成为学术热点。对茶马古道以及万里茶道文化线路的研究整体处于如火如荼的开始阶段。国内依托水系、河流、古道的线路遗产还有秦直道、唐蕃古道、古蜀道、长江文化带、汉水文化带、珠江文化带等文化遗存。当然,线性文化遗产的研究整体还处在起始阶段,国际上2008年后才渐渐明确文化线路的相关概念、内涵等基础理论。有学者指出“现有文献对线性文化遗产还缺乏系统而细致的梳理,现有研究多集中于一些热点线路,对其他线性文化遗产的关注度不高”<sup>[1]</sup>。理论以及调研方法和保护措施等普适性研究都还远远不够,一些已列入名录的遗产项目研究方兴未艾,还有大量值得挖掘和关注的线路亟待进入人们的研究视野。

基于线性文化遗产的视角,建构福建茶与船结合的文化遗产研究内容体系是本研究讨论的重点。虽然茶是商贸物品,但在流通过程中所引发的资源分配和思想文化交流却是社会变迁和人群移动的一个动力。“茶从中国向外传播主要通过3条途径:向东传到日本,向西通过陆路传到吐蕃、蒙古、中亚和伊朗,并进一步传到俄罗斯和临近的斯拉夫国家;通过英国(和其他欧洲国家)传到世界各地”<sup>[2][3]</sup>。梅维恒所提到的传播途径中,东传的出口就有福建的泉州、福州、厦门、月港等港口,从港口出海抵达东南亚,并通向欧洲、美洲各港口,与海上丝绸之路吻合。但是,目前以福建为起点的茶船古道线性文化遗产的考察研究体系还没有形成,大量的茶与古道资源优势的线性文化资源还未得到有效的挖掘和研究,需要从综合的角度将茶文化、茶科学、茶经济等融合形成跨学科的区域整体、立体多样性的研究格局。

## 二、茶船古道与海上茶叶之路

福建位于我国东南沿海,东北连浙江省、西北接江西省、西南邻广东省,省域内山岭耸峙,丘陵起伏,山地和丘陵约占全省面积90%以上。

山脉使得福建省内各地之间及其与邻省之间均处于自然隔绝的状态,陆路交通自古不便。福建“厥土赤坟”,虽不宜种植稻麦,却是良好的种茶区。乾隆年间《福建通志》记载:“北苑茶为天下第一,官私之焙,凡千三百三十有六所,苑中有宋漕司行衙……有御泉亭,造茶时取水于此”<sup>[3]</sup>。《八闽通志》卷二十六记载,茶“泉州府七县皆有,而晋江清源洞及南安一片瓦产者尤佳”<sup>[4]</sup>。《宋史·食货志》记载,北宋时福建“建州岁出茶不下三百万斤,南剑州亦不下二十余万斤”<sup>[5]</sup>。而武夷山的茶不仅历史悠久,更是茶中精品,《崇安县新志》记载:“武夷茶始于唐,盛于宋、元,衰于明而复盛于清”<sup>[6]</sup>。欧阳修诗句“新香嫩色如始造,不似来远从天涯”和苏轼诗句“雪花雨脚何足道,啜过始知真味永”说的都是建安北苑茶。在道路交通不便的唐宋时期,武夷山的茶就闻名遐迩,出山的方式和线路经过长期探索也逐步形成体系。闽江发源于福建与江西、浙江二省交界处的杉岭、武夷山、仙霞岭等山脉,是福建省乃至我国整个东南沿海地区最大的水系,其流域附近的山区是中国茶原产地之一。

福建省大小河流600余条,闽江、晋江、九龙江、汀江等水系均独流入海,其中,闽江是福建开发最早和最重要的水系,也是从古至今东南诸省入闽的水上枢纽。闽江流域丰富的林木资源为茶船古道提供了物质条件,善造舟、善用舟的闽越人为福建早期水运奠定了基础。秦、汉时福建与广东、浙江、江西等地经由闽江干、支流及沿海的交往日渐频繁,不同朝代闽江流域的经济和水上运输相继得到开发,开辟东西洋航线,海运也有较大的发展,海上丝绸之路应运而生,中国的商人通过海路将丝绸、瓷器和茶叶销往世界各地。

沟通省内各个水系,就必须开通山道。水系与水系之间逐渐产生了许多古道,发挥着军事关隘、货物转运、商品流通、文化交流及交通的重要任务。史书记载最早山道开凿是公元前221年秦始皇征“南蛮”时开辟的直捣福州的通道,此后陆续有江浦古道、枫岭关、仙霞关、黄土关古道等,这些关隘大多设置在与浙江、江西、广东的交界处。在古道上设置的关隘,到清朝时已

经多达 370 多座, 古商道之繁荣由此可见一斑。此外, 这些古道除了其军事和商业价值之外, 还是接纳与保存中原文明的通道。历史上无数来自中原的华族、百姓通过这些古道避难而来, 为古老的华夏保留了许多珍贵的文化化石, 无论是语言语音还是民风民俗, 至今在闽地代代流传。山道与水道相连接, 沿河道到达港口, 再出海, 形成了福建茶叶、水果、山货、矿产等商品运输聚散的通道, 也是人们经济文化交流的重要纽带。

从空间上来看, 茶船古道在福建巨大的运输网上, 由于茶叶等商品的聚散形成了许多古老的商道、码头、驿站、村落等, 形成了以河流、古道为线, 码头、驿站、村落为点, 以大大小小的竹筏、船只为载体工具的独特文化长廊和线状分布的文化遗存。从时间上来看, 据福建考古发掘的文物遗址, 早在石器时期, 沿河两岸便已有许多聚落和频繁的水上交通、文化交流。从上古开始, 福建航运前后经历了几千年的发展, 经战国、秦汉至南朝, 随着闽地造船技术的发展, 航运规模有更大提高, 与浙江、江西等地的往来更加便利和频繁。三国时期, 孙吴开发了闽江、晋江两河, 南朝开辟了东西洋的航线, 闽地内河航运和海洋航运全面发展的格局正式确立。闽地航运在唐代进入了活跃期, 并于宋元达到鼎盛, 福建造船技术也远远领先于世界各国水平, 扬名海内外。明清两代是福建航运危机与转型并存的时期, 鸦片战争以来各口岸被迫通商, 但同时造船业也吸收了西洋的技术, 因而有所发展。

海上丝绸之路一直伴随着航运和船舶的发展与兴盛。复旦大学田汝康教授是研究中国帆船贸易的专家, 他一直关注中国帆船在东南亚以及其他海域的活动状况。在考察了东南亚以及欧洲各国对中国帆船的文献记载之后, 田汝康认为, 古代中国帆船在制造技术、航运路程、贸易交换等方面都是非常先进的, 甚至船员的驾驶技术, 因为中国人吃苦耐劳的品质, 在漫长的海上航行中, 得到各国船舶公司的高度认同, 中国船员与中国帆船一样是可靠的保证。从 7 世纪到 18 世纪中叶, 中国帆船在世界海域都处于领先地位。“中国帆船在国外早已成为中国古代文明成就的象征。各国海运博物馆都设有专门的陈列室或陈列柜。有关中国文明史的书籍总得有几幅中国古

代帆船的插图”<sup>[7]</sup>。直至 18 世纪后期, 资本主义生产方式在欧洲发展, 机械动力的应用, 中国帆船的发展开始举步维艰, 即使到了 19 世纪上半叶, 虽然数量逐渐减少, 中国帆船依然航行在大海之上, 经贸额依然可观, 仅 1843—1844 年中国帆船运茶叶至新加坡达 12 万箱。鸦片战争之后的五口通商让中国帆船遭受重创, 说到底, 是帝国主义的霸权与欺凌摧毁了中国帆船的海外贸易, 不仅仅是航海船舶机械发展的更替, 技术背后隐藏的贸易霸权和垄断才是中国帆船衰落的推手, 即使是现在, 贸易的霸权主义依然存在。

### 三、茶船古道的线性体系分析

从线性文化遗产的角度对福建茶船古道进行考量, 是将交通线路同遗产主题相结合, 对古道沿线的文化遗产和非物质文化遗产的整体性考察, 能够促进保护措施的完备以及保护种类的多样化, 从而形成整体的保护生态与综合全面的价值观。中国学界在文化遗产研究过程中不断与世界对话, 线性文化遗产正是由原国家文物局局长单霁翔根据欧洲文化线路和美国的遗产廊道等相近的遗产研究模式, 基于中国文化遗产保护的实际情况提出的创新性理念。如果聚焦在中国茶与世界交互产生的持久性文化影响方面, 以线性文化遗产的视角来看, 茶船古道可与西南茶马古道、中南直通欧亚大陆的万里茶道相并列, 成为中国三大地域特色的文化遗产聚落。

2009 年, 由国家文物局主导拟构建“国家线性文化遗产网”, 由北京大学俞孔坚教授牵头, 进行了全国范围内的调查, 整理出一份共计 19 项入围的线性文化遗产名单。根据俞孔坚教授研究制定的线性文化遗产的确定方式, 以“中国编年史为依据, 参考交通、水利、军事等历史文化资料”, 通过对位置、尺度、时间和属性四大参数进行把控, 结合对基础文献研究后的处理, 并听取专家的建议, 采用 Arc/Info 地理信息系统设立档案资料, 初步建成潜在线性文化遗产数据库, 将其核对、提取后形成一批国家线性文化遗产清单名录。但在公布的 19 个名单中, 云南茶马古道榜上有名, 茶船古道却不在名单中。按照俞孔坚教授的设定, 公布的这些线性文

化遗产主要是建立一个完备持续的、在国家层面上形成基础的线性文化遗产网络,“是一个发展历程的动态与活态的文化遗产构成的系统网络”,与遗产廊道和文化线路相比较,线性文化遗产更加“强调文化遗产分布的形态、规模及密度,可定义为与道路、峡谷、运河和廊道等呈线状或条带状分布的有形文化遗产族群相关的有用信息的集合,既包括直接的数据信息,也包括间接传递信息的各种形式和各类媒介集合”<sup>[8]</sup>。

由此可见,这是一份初步的名录,后期可以丰富和增补。动态和活态的设计理念包含着可以增加或者在这个遗产网络上有更清晰的线路名称,在系统网络中也是能够被认可的。从文化线路到线性文化遗产的理论体系都很注重遗产整体性所展现出的动态性和连续性,线路范围内的文化遗存都富有生机,能够连通古今。茶船古道符合遗产网络上的活态线路,并在现有的线路上起到丰富和凸显的作用,它能够从福建的港口连接海上丝绸之路,具体到福建以及周边省区的茶的贸易流动,船不仅仅是穿行在海上的交通工具,更是河道纵横的河流交通利器,茶在福建山区向外的流动,河道以及船发挥着巨大作用,从时间上来看,茶船古道直到现在依然具有活态文化价值。

进入21世纪以来,国人对文化遗产的关注逐步高涨,各地方政府申报世界遗产以及非物质文化遗产的热度一浪高过一浪,线性文化遗产在国际上的发展一直都有中国的积极参与和大力推动。1994年,联合国教科文组织世界遗产委员会在西班牙马德里会议上首次提出文化线路遗产,并确立文化线路遗产的概念内涵、线路判定和分界标准,其作为一种新的文化遗产类型被界定为“建立在动态的迁移和交流理念基础上,在时间和空间上都具有连续性”的一种文化景观,整体性的价值判断是文化线路遗产的精髓。马德里会议形成的《行动指南》附件文件强调文化线路使用所带来的文化上的反响和在文明传播上的贡献有4点基础:空间特征、时间特征、文化特征、角色和目的<sup>[9]</sup>。简而言之,达到一定的时间、一定的长度和空间范围,同时文化上多样性的交流也达到一定的丰富程度,并拥有特定的功能和作用,这4个条件是判别成为文化线

路的基础。

2005年,在西安举办的国际古迹遗址理事会第十五届大会上提出新的文化线路概念,会议同时通过了《文化线路宪章(草案)》。2008年,在加拿大魁北克举办的国际古迹遗址理事会第十六届大会暨 CIIC 会议,会议决议生成了《国际古迹遗址理事会文化线路宪章》(*The ICO-MOS Charter on Cultural Routes*)。该宪章的正式出台具有标志性意义,它对立宪目标、文化线路的定义、要素、内容、环境、特殊指标、类型、识别、真实性和完整性以及相关的研究、经费、保护和国际合作等问题进行了详细阐释<sup>[10]</sup>。这是在西安《文化线路宪章(草案)》基础上形成的文化线路的概念。至此,文化线路作为一种遗产类型,从遗产内涵到定义与构成、从类别与指标到识别的真实性和完整性,均有了基本确定的解释和界定,具备了一定的可操作性<sup>[11]</sup>。

20世纪80年代以来,随着丝绸之路的考察工作不断深入,我国学者逐渐开始对线性文化遗产进行研究。在欧洲,法国“南运河”、阿曼“乳香之路”等相关线性文化遗产概念提出之后引起了国内学界的特别关注,我国的长城、大运河和丝绸之路长安-天山廊道等线性文化遗产入选世界名录,随后海上丝绸之路、秦直道、唐蕃古道、古蜀道、红军长征路线、广西灵渠等多个线性文化遗产更是进入了我国申遗的备选清单中。福建有着悠久茶文化和船运历史,正是茶船的结合形成了区域上陆地、航道最终通往海上的交流线路,从唐代开始,这一茶船流动性的线路就展示出旺盛的活力。浙江、江西的丝绸、瓷器等物产,也都经仙霞岭及闽江水系,运往福州、泉州,再通过海上丝绸之路销往世界各地。

英国、荷兰及法国的东印度公司贸易活动频繁,把大量的茶叶带入欧洲,红茶逐步在18世纪确立了成为英国国民饮料的地位。有关17世纪的情况,没有清晰的统计,但自进入18世纪后,茶叶逐渐成为荷兰东印度公司的重要进口产品之一。“从数字上来看,1711年到1713年,茶的进口额还只占进口总额的2%,但到1730年到1732年就已经上升到18.8%,1771年到1773年占24.2%,到1789年到1790年则占到54.4%”<sup>[12]228</sup>。“但从1680年末开始,除绿茶之

外, 欧洲还进口一种被称为“武夷”的红茶。武夷红茶是从武夷而来, 这是福建省的一个地名”<sup>[12]232</sup>。19世纪之前, 纵观全球, 茶叶种植和生产基本都在中国, 因此, 中国一直是世界上唯一出口茶叶的地区, 远销海外的中国茶为当时带来了巨大的利润, 白银大量流入境内。直到东印度公司盗取茶种, 并在印度山区开始种植, 其所生产的阿萨姆茶逐步借助资本主义霸权的扩张, 才将中国的茶叶挤出欧美市场。

从线性文化遗产的角度分析, 茶船古道以福建为中心, 历史悠久, 流布海外, 福建省内的河道和古道段是目前关注的重点。自宋代茶叶成为福建山区的主要产品, 中国的主要产茶区也移到了福建。茶不仅是贸易的商品, 在18—19世纪间扮演着重要的引子角色, 所产生的蝴蝶效应甚至改变了世界的格局。美国学者梅维恒认为, “波士顿倾茶事件”是历史性的事件并引用了总统亚当斯的记录, 特别强调茶来自中国福建<sup>[2]1</sup>。

对于这一事件, 英国著名的政治思想家约翰·阿克顿在《美国革命》中概括为: “三便士税收打碎了英帝国。”<sup>[13]194</sup>正是阿克顿所说的英国茶叶税收方式, 加剧了作为殖民地的美洲与英帝国之间的矛盾, “停泊于波士顿避风港的一艘茶叶船, 在码头被强行占领, 船上整箱的茶叶被抛入大西洋中。这就是那场最伟大革命的温和序幕。”<sup>[13]195</sup>无论是阿克顿爵士还是梅维恒教授都在福建的茶叶和北美独立战争之间建立了一个联系的桥, 而这个无形之桥确实是由飘洋过海的茶叶贸易引起的, 福建的茶随着大航海时代的深入, 在改变不同人群的日常饮料之时, 带动着航运与贸易。

#### 四、茶船古道上多样化的文化遗存

茶船古道具有的线性文化带特性, 将福建内部的河流、码头、茶山茶园、岭洞、滩涂等文化遗产紧紧联系在一起, 又通过航道的延伸, 将古道与茶船相连、陆道与水道相连, 通过南海航线把整个闽浙赣粤等东南四省联系在一起, 凸显了福建在经济文化交流中的独特地理位置和贡献, 这都是福建独有的历史遗产和自然资源。茶船古道依托福建最大的闽江水系以及晋江、汀江、九

龙江三大水系所形成的线性文化带和历史文化遗迹, 有着非常独特的文化意义和经济价值。福建是海上丝绸之路的起点, 茶船古道从福州港、泉州港、厦门港出海所涉及的遗产范围更广, 在不断通过茶、瓷器、丝绸等贸易与世界相往来的文化互动中, 茶船古道的内涵积淀越发丰富, 福建人下南洋以及出海讨生活的移动, 借助茶船贸易, 将福建一个地区与世界建立起联系, 串联起来形成一个脉络从而具有整体的价值和意义。

从行业的角度来看, 茶船古道是以生产茶的农民与从事交通船运的船夫之间合作, 在流动的物质之下, 不同区域的语言、思想、习俗等也在顺着航道流动, 形成延续性的文化传播方式, 水路相续, 山海相连, 表面上看是商贸之旅, 沉淀之后的文化交互是在人与人的交流、物与物的交换完成。茶船古道拥有茶文化资源积淀和河道、山道相通的流动交换集合的线形区域内的文化遗产群落, 它历史悠久、涵盖范围广, 容纳的遗产类别与人类的行动及生活方式多样, 承载了大量物质与非物质文化遗产, 其中以文化遗产作为核心要素, 兼有自然遗产、文化景观等反映同一主题的多种要素, 诸要素之间存在相互交融并派生出丰富的形式与内涵的紧密联系。

茶船古道线性文化遗产数量众多、类型丰富, 一类是物质文化遗产: 古道本体、附属建筑, 山水植被景观、驿亭、关隘、木桥等, 古建筑(群)与附近的村落(群)等; 另一类是非物质文化遗产: 茶、船相关的传统技艺、帮会组织、行为禁忌、信仰仪式、民间艺术、民间文学等。仅从非物质文化遗产内容来看, 福建共有130项国家级非物质文化遗产代表性项目。据不完全统计, 传统技艺类28项中与茶相关的4项、与茶具相关的2项、与船类相关的3项、与古道相关的2项, 共占传统技艺类比重的43%。可见茶船古道线性文化遗产在福建区域文化遗产所占比重之多、对地方社会影响之深远, 需要进一步普查盘点和具体的田野调查, 才能发现更多茶船古道线性文化遗产的价值。

福建是文化遗产大省, 茶船古道沿线集聚了众多类型的文化遗存, 大量具有并反映闽地与中原跨越较长历史时期的多维、持续、互惠的货物、生活生存知识与技艺的交流的遗存遗迹, 诸

如茶厂遗址、茶具窑址、古道古建、制茶技艺、茶具制作技艺、茶行业习俗、民间信俗等大量与茶船古道相关遗产存续在乡村、山区,在保护层级上能够进入市县级别名录实属不易。在城镇化和现代化的冲击下,遗址损毁或改建,技艺消失或被取代,难以为继是面临的最大困境。单独一项一项的去保护或者开发利用,很难有成效,若能从茶船古道线性文化遗产的整体价值体系的建构考量,就会呈现出“1+1>2”的功效,既能挖掘出更重要的遗产价值,又能对它们进行更有效的整体保护。

根据现有的文化遗产价值体系,茶船古道沿线的文物保护单位分国家级、省级、市级、县级等层级。如国家级的建瓯市北苑御焙遗址(宋代),福建省级的梨岭关(唐代)、县级的延平区三千八百坎等;而非物质文化遗产项目也有层级性,如国家级非物质文化遗产中的武夷岩茶(大红袍)制作技艺,福建省级的建阳白茶制作技艺,还有碎铜茶制作技艺等大量市县级非物质文化遗产。现在依然活态传承的非物质文化遗产的整体认定级别普遍较高,而物质类的遗迹、遗址、关隘、古道等整体认定级别多数在县一级,个别甚至是年代久远的汉代遗迹,大量唐宋时期的古道、窑址也都是县级文物,单体的文物由于无法产生大的经济效益、文物自身展示度不够等因素,得到重视的程度不高,保护层级也难以提高,目前亟需从线性文化遗产整体性的保护和开发利用上采取措施。

在现有遗产价值体系基础上,建构新的茶船古道线性文化遗产价值体系,可以根据AHP层次分析法等对所有遗产重新赋值,尤其是大量市县级遗产在这一新的遗产价值体系评估中可以提高其价值赋值,以得到更多的关注和重视,有助于活化利用数量十分可观的市县级遗产项目。此外,一些文物保护单位与遗产项目看似与茶船古道无关,其本身的价值评估也未联系茶船古道的价值来考评,但在茶船古道的新体系下,它们都可以纳入价值体系的建构、协同规划和保护。例如,闽江重要的货运码头樟湖坂,曾因1991年建水库进行整体搬迁,目前不少古迹文物已被淹没,但齐天大圣信俗等与船员相关的习俗在村民新建的庙宇中活态延传,亟待借助茶船古道线性

文化遗产项目进行保护。

## 五、茶船古道的整体性保护

随着现代航运的发展,传统的水陆交通方式和交通线路不可避免地快速衰落,而依托于茶船古道之上的历史遗迹、文化遗存和民风民俗,也在逐步衰亡消失,需要进行抢救式的挖掘和保护。除了整理茶船古道文献资料、盘点摸底历史文化遗存之外,还需深入明晰相关概念的内涵。茶船古道的时空分布、商贸往来、文化交流以及古道的开发利用和保护等内容,都还有巨大的研究空间。茶船古道商贸与地方社会的互动、茶叶的商品消费与社会文化属性对地方文化的塑造等方面的研究还有待深入。

1. 茶船古道亟需进行文献整理,挖掘其文化价值。在现代化进程下,茶船古道线性文化遗产遭到前所未有的威胁。根据项目组调查,茶船古道的完整度受损严重:(1)古道陆路被公路覆盖较多,部分路段年久不再通行;(2)水利工程水运航道发生改变的建设使闽江航线已无法全线通航。此外,茶船古道沿线的村落也发生巨大变迁,大量非物质文化遗产的口述资料、技艺等将永远消失。如今再不根据仅存的部分线索进行抢救性搜集和整理,挖掘潜在遗产和濒临绝迹的遗产,茶船古道线性文化遗产将错失最后的保护机会,因此,亟待搜集、整理和保护传承机制的创新研究。

2. 实现茶船古道线性文化遗产的整体保护。目前茶船古道线性文化遗产相关的项目大多零散分布于古道沿线,项目之间的层级差别较大,大量的文化遗产被认定的级别较低、保护较弱、流失严重,但这些分散而且层级低的项目却是茶船古道整体线性文化遗产重要的组成部分。在线性文化遗产整体视角下,全面盘点茶船古道所属文化空间内的文化遗产,建构整体价值,探索整体性保护办法,“保护与管理规划重点要解决好遗产认定与识别、核心区与缓冲区的划定、部门行业统筹协调、公众利益兼顾、保护区划与管理策略、遗产利用与展示方案”<sup>[14]</sup>。实现从各个遗产“点”延伸到“线”,由“线”牵连茶船古道线性文化遗产辐射区域“面”的保护,才能实现

整体保护与传承, 最终有益于当前我国文化强国这一战略发展的方针。

#### [参考文献]

- [1] 陶犁, 王立国. 国外线性文化遗产发展历程及研究进展评析 [J]. 思想战线, 2013, 39 (3): 108-114.
- [2] 梅维恒, 郝也麟. 茶的真实历史 [M]. 高文海, 译注. 北京: 生活·读书·新知三联书店, 2018.
- [3] 郝玉麟. 福建通志: 四 [M] //四库全书: 第530册. 台北: 台湾商务印书馆, 1983: 260.
- [4] 黄仲昭. 八闽通志: 卷二十六 [M] //北京图书馆古籍珍本丛刊·史部·地理类. 北京: 书目文献出版社, 1988: 340.
- [5] 脱脱. 宋史 [M]. 北京: 中华书局, 2000: 3020.
- [6] 郑丰稔. 崇安县新志: 卷十九 [M] //中国地方志集成·福建府县志辑. 上海: 上海古籍出版社, 2000: 124.
- [7] 田汝康. 中国帆船贸易与对外关系史论集 [M]. 上海: 复旦大学出版社, 1987: 130.
- [8] 刘美杏, 徐芳. 线性文化遗产信息资源实体的 RDF 描述及其实现 [J]. 新世纪图书馆, 2020 (12): 49-55.
- [9] 李伟, 俞孔坚. 世界文化遗产保护的新动向: 文化线路 [J]. 城市问题, 2005 (4): 7-12.
- [10] 单霁翔. 关注新型文化遗产: 文化线路遗产的保护 [J]. 中国名城, 2009 (5): 4-12.
- [11] 王建波, 阮仪三. 作为遗产类型的文化线路: 《文化线路宪章》解读 [J]. 城市规划学刊, 2009 (4): 86-92.
- [12] 羽田正. 东印度公司与亚洲之海 [M]. 毕世鸿, 李秋艳, 译注. 北京: 北京日报出版社, 2019: 228-232.
- [13] 约翰·阿克顿. 自由史论 [M]. 胡传胜, 陈刚, 李滨, 等, 译注. 南京: 译林出版社, 2012.
- [14] 刘庆余. 国外线性文化遗产保护与利用经验借鉴 [J]. 东南文化, 2013 (2): 29-35.

## Lineal Cultural Heritages: Research Significance and Content System of the Ancient Tea – boat Road

ZHENG Liang, WANG Zi – tian

(College of Marine Culture and Law, Jimei University, Xiamen 361021)

**Abstract:** From the perspective of lineal cultural heritages, the Ancient Tea – boat Road connects Fujian, Zhejiang, Jiangxi and Guangdong provinces, composing a waterway with Minjiang River, Tingjiang River and South China Sea, connecting Maritime Silk Road through tea. It is a cultural heritage settlement with distinct regional characteristics. Fujian has a long history of tea culture and shipping. The Ancient Tea – boat Road forms the connection of land and waterway in the region. Since the Tang Dynasty, the flowing tea – boat route has shown great vitality. The combination of transportation routes and heritage themes and the overall investigation of cultural relics along the ancient road can promote the integrity of protection measures, the diversity of protection types and the formation of an overall ecological protection.

**Key words:** lineal cultural heritages; Ancient Tea – boat Road; heritage preservation

(责任编辑 陈蒙腰)