

京杭大运河的完全价值观

俞孔坚, 李迪华, 李 伟

(北京大学景观设计学研究院, 北京 100871)

摘 要: 从理论和现实背景出发, 提出对京杭大运河价值的初步认识: 京杭大运河具有四大基本价值: (1) 作为文化遗产的价值, 起到彰显民族身份和促进文化认同的作用; (2) 作为区域城乡生产与生活的重要保障, 具有输水、航运和灌溉等现实功能的价值; (3) 作为区域生态基础设施的价值, 是保障国土生态安全的关键性格局; (4) 运河还具有作为潜在的休闲通道的价值, 是国民身心再生和教育的战略性资源。强调只有用完全的价值观念充分认识运河廊道, 并处理好现实的功能需要与这些价值间的相互关系, 才能保护和利用好运河遗产及其相关资源, 使之在当代发挥应有的作用。在此基础上提出以建设遗产廊道的方式, 结合南水北调和东部生态安全格局及中国南北生态休闲廊道的建设, 将保护与利用京杭大运河作为国家战略。当务之急是: (1) 应用“反规划”理念进行运河的整体保护规划; (2) 展开资源摸底, 全面掌握大运河遗产廊道资源情况; (3) 制定整体性的管理和发展战略; (4) 以申报世界遗产南水北调工程为契机, 建立大运河区域间协作机制。任何单一的价值观念(如从单一的输水功能考虑)和单一的工程措施, 都将给中国大地上这一独特的文化景观和与之相联系的历史文化、生态及社会经济系统带来不可挽回的遗憾。

关 键 词: 大运河; 文化遗产; 生态基础设施; 南水北调; 遗产廊道; 遗产运河

京杭大运河北起北京, 南至杭州, 沟通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江等中国最重要的五大水系, 是中国漫长封建历史社会赖以维系的漕运命脉, 是世界上最长的人工河流。由于其在维护封建帝王的统治和社会稳定、促进经济发展和文化交流等方面的重要作用, 京杭大运河的功能和地位历来为人们所重视^①。

但是, 随着社会的进步、时代的发展, 京杭大运河已经发生了重要的角色转变。从整体上来说, 漕运的衰落使得大运河已不再具有以往在中国南北交通运输上的重要地位; 区域环境的变迁更使得运河多处断流; 环境保护意识的淡薄使运河的多个区段几乎沦为城乡排污沟渠; 南水北调的进行将使得运河增加了一份输水通道的职能; 中国东部城市带的快速形成又使运河面临前所未有的压力、机遇和挑战。

近年来, 随着世界文化遗产保护领域一系列新

的进展, 作为中华民族重要文化遗产的大运河更是受到了社会各界、特别是文化遗产保护界的高度重视。众所周知, 价值认识是遗产保护和利用的依据和基础, 在沧海桑田的历史巨变面前, 如何全面重新认识京杭大运河的价值和功能, 将决定我们对待这一举世无双的遗产运河的态度和行动。本文试图从理论和现实背景的分析出发, 论述对京杭大运河的价值进行再认识的必要性, 并以此为基础, 讨论京杭大运河的全面价值观。

1 大运河价值再认识的理论背景

1.1 世界文化遗产保护理论背景: 新概念和新趋势

1990年代以来, 随着世界文化遗产保护全球研究的完成和世界遗产全球战略研究的开展, 世界文化遗产保护领域出现了一系列重要趋势。这些趋

收稿日期: 2008-02; 修订日期: 2008-03.

基金项目: 国家文物局全国文物保护科学研究课题(第20030103项)。

作者简介: 俞孔坚(1963-), 男, 浙江金华人, 北京大学景观设计学研究院院长, 教授, 博士研究生导师, 研究方向为城市规划、景观设计学和景观生态学。E-mail: kju@urban.pku.edu.cn

单霁翔, 全国政协会议开幕式上, 单霁翔代表呼吁保护大运河文化遗产, 中国文物报, 2004年3月13日。

早在1987年, ICOMOS(国际古迹理事会)就和一些国家代表团合作, 开始进行关于文化遗产的全球研究(Global Study, ICOMOS1987~1993)。其目的是全面掌握和了解世界各国的文化遗产种类和状况, 以确保形成一个可信、平衡的世界遗产名录服务。这一研究在1994年发展成为世界遗产保护的全球战略。

势包括价值认识上的多元化、遗产构成上的有机观、保护内容上的综合化、保护战略上的全面化、遗产运动的政治化等。对大运河价值认识来说,这些国际趋势集中体现在文化景观日益受到遗产保护界的重视,其中两种针对线形文化景观保护的新的遗产种类——遗产运河与文化线路的出现,则直接涉及到大运河的整体保护^[2-8]。

所谓文化景观^[2-3],是“人与自然共同的作品”。总的来说,文化景观是人和自然共同作用的产物,是人类持续利用的成果,其形式、气氛、格局是使用者文化的重要反映,其结构、功能和组分又是自然生态过程长期演化的结果,对文化景观的保护,一方面是保护人类文化的重要一环,另一方面,也有利于生态系统和生物多样性的保护。

遗产运河与文化线路是文化景观的发展和延伸,1994年,在加拿大召开了遗产运河专家会议,通过了《遗产运河信息文件》^[9](World Heritage Convention Information Document On Heritage Canals),文件肯定了遗产运河作为人类文化遗产的地位,指出:从技术或历史的角度看,一些运河的代表具备作为世界遗产的突出普遍价值。以这一文件为基础,国际古迹理事会和产业遗产保护委员会合作进行了研究,形成了《国际运河古迹清单》^[7]提交世界遗产委员会及其咨询机构作为审议提名之参考,在这一文件中,我国的京杭大运河占据突出地位。与此同时,提倡交流与对话(exchange and dialog)的文化线路(cultural routes)概念也日益受到关注。在这样的背景下,显然应当重新认识京杭大运河的价值。

1.2 中国文化遗产保护体系背景:大尺度线形文化景观遗产保护存在的体制性缺陷有待完善

我国有着悠久的文明史,其文化遗产丰富而多样。这些遗产不仅包括伟大的建筑和城市,更包括以京杭大运河、丝绸之路、茶马古道等为代表的、内涵丰富、历史久远的大尺度线形文化景观遗产,它们在世界文化遗产宝库中占有突出的地位。与此形成鲜明对比的是,在以《文物保护法》、《中国文物保护单位》等法规条例为基础的中国历史文化遗产保护体系中,历史文化遗产主要在三个层次上加以保护:即文物保护单位、历史文化保护区、历史文化名城。显然,这些架构对中国丰富而且地位独特的大尺度线形文化景观遗产缺乏考虑,使得大运河作为

文化遗产整体性的保护在法规体系方面处于空白状态。

长期以来,我国关于京杭大运河、丝绸之路等大尺度线形文化景观的文化遗产保护研究主要把精力放在对作为其构成部分的单个或部分古建筑、古遗址等的研究上,从整体、全面角度出发的研究开展得相对不足。加之大尺度线形文化景观在行政上一般都存在多头管理的问题,涉及问题广泛而复杂,在客观上也限制了对其保护的深入开展。具体到京杭大运河的保护上来说,这些问题的根本原因是对运河遗产价值认识不够全面,导致难以形成从管理、研究到保护和利用的整体、系统的战略和思路。

1.3 中国东部快速城镇化背景:科学发展观期待大运河担当重任

1.3.1 东部可持续发展与国土生态安全问题

近15年来,中国城市建成区土地面积年均扩张速度为850km²^[9],这表明以城市化为特征的景观改变进程正呈燎原之势展开。据研究,在未来近十多年时间内,中国的城市化水平还将从目前的37%左右达到65%。在人口负重与土地资源的贫乏的矛盾下,快速的城市化进程给中国大地带来了前所未有的生态压力,使中国的城市化进程危机四伏,严重威胁之中国东部区域的可持续发展前景^[10-13]。由于大运河在该区域景观格局中的关键性地位,其沿线的如下几方面改变使东部可持续发展前景和国土生态安全面临严重危机:

(1) 景观格局与景观基质急剧变化

非农建设用地发展迅速、耕地锐减是我国改革开放以来土地利用变化的重要特点,有关资料表明,我国1986~1995年间耕地年平均净减少21.5万hm²,1997~1999年间更达到27.8万hm²^[14],其中很大一部分是城市化的直接后果,这一点在京杭大运河所在的东部地区尤为突出^[15]。据研究,在运河流经的东南部地区,在高速城市化作用下,我国建设用地中心近10年来向东南偏移达27.98km²^[16]。有研究也表明,20世纪80~90年代以来,京杭运河流经的长江三角洲区域植被覆盖下降相对较为显著,显然与该地区的城市化发展有关^[17]。

一些城市的土地利用变化更能说明这一趋势,以无锡市为例,20世纪90年代后5年,该市土地利用变化就主要体现为耕地向林地、水域、建设用地

的转移,同时伴有林地向建设用地、未利用地的转移,草地、水域向建设用地的转移等^[18]。

京杭大运河区域城市化进程中被蚕食的土地大多为城市周围地势平坦、交通方便、水源充足、土壤肥沃的农田^[19],包括黄淮海平原主产小麦的耕地和长江三角洲主产稻米的耕地,直接影响了京杭大运河区域景观的基质,使得运河区域大地景观生态格局正在发生着急剧变化。

(2) 自然景观破碎化与水系网络破坏

经过多年的开发,京杭大运河所在的中国东部地区已经是中国国土上受人类影响最为剧烈的地域之一,以耕地和建设用地为主的人文景观已经占

据绝对优势^[20]。在快速的城市化进程蚕食之下,城镇斑块不断扩张,农田、林地、湿地等斑块一直在不断缩减。

在这一由城市化主导的景观破碎化进程中,开发区模式和大规模的基础设施建设起着关键性的作用,表 1 显示的数据揭示了这一过程的深刻与迅速,在动辄以平方公里、公里计的开发建设中,以农田、水网、林带、自然斑块和定居点斑块组成的土地镶嵌体被无情的切割开来,千百年形成的有机联系被割裂,残余不多的自然地斑块日益被分割蚕食,导致严重的破碎化。

水系在大地景观生态系统中具有不可替代的

表 1 扬州、无锡、常州三市 2001 年新开发土地及公路建设情况

Tab.1 Data of new development and cost in road construction in Yangzhou, Wuxi and Changzhou, 2001

地名	扬州	无锡	常州
年份	2001	2001	2001
新开发土地面积或耕地转非农用地(km ²)	10.02 km ² 耕地转非农建设用地	新开发 45 km ² , 19 km ² 耕地转非农建设用地	新开发 3.7 km ²
新增公路里程(km)或公路建设情况	投入 10.48 亿元,公路密度达 1.21 km/km ²	高速公路建设投入 11.8 亿元,	新增 54 km

资料来源:《无锡统计年鉴》、《扬州统计年鉴》、《常州统计年鉴》,2002。

独特作用,并因此被认为是大地的血脉,以麦克哈格为代表的现代生态规划思想和现代景观生态理论更是把水过程的连续性作为景观健康运转的重要标志。可惜的是,在快速城市化主导下的京杭运河景观演化过程中,水系网络受到的影响恰恰最大、后果也最为严重。城镇的扩张和农田建设上的盲目决策,使得大量河渠被填埋和改造;新一轮的城市美化运动和防洪工程上的错误认识,又使得为数众多的河道被渠化、堤岸被硬化,水系的裁弯取直更是屡见不鲜。原本连续的水系网络日趋断裂和零散,严重影响到水系生态功能的发挥。

1.3.2 社会发展与国民身心再生需求背景:潜在的战略休闲资源

游憩可以认为是人们利用空余时间、自由选择的、以恢复体力和获得愉悦感受为主要目的的所有活动的总和,因此游憩又可以认为是一种身心再生,是对以快节奏和高压力为特征的现代城市生活所不可或缺的重要调整,更被现代主义认为是城市的四大核心功能之一。随着城市化进程所产生的强劲需求,游憩已经成为当代许多国家最大的产业之一。以美国为例,人均收入的 1/8 都用在了户外游憩上^[21]。京杭大运河所在的区域是世界上人口密度

最高、土地资源最为紧缺的区域之一。在经济快速发展和急速城市化背景下,城乡居民的身心再生要求将是该区域发展面临的重要挑战。

人口和人均年收入是影响休闲游憩需求的重要因素。中国国内旅游市场正处在发育之中,东部沿海地区的游憩需求和出游率要明显高于西部。有关研究表明,人均收入在 400~800 美元之间时,国内旅游需求增长快速^[22]。随着经济的进一步发展和城市化进程的进一步深入,京杭大运河所在区域乃至全国都将迅速进入游憩需求高速增长的临界值,无疑出现迫切的游憩需求。与此同时,由于高速城镇化的作用、大量基础设施的兴建,草地、水域、林地、湿地、农田等自然和半自然斑块被人工化的建成区替代,开放空间日趋紧缩,可利用的休闲地日趋减少,将在客观上也使得未来这一供求矛盾更为尖锐。

据研究,京杭大运河在沿运城镇的感知度高达 92.33%^[23]。其丰富的文化和景观财富无疑是具有极高潜力的战略性休闲资源。整合这些丰富资源,整体地保护和建设未来南北连续的休闲通道,满足日益增长的城乡居民的身心再生要求,是运河区域可持续发展的一个重要机遇。

1.4 大运河遗产保护背景:真实性和完整性危机

大运河作为遗产廊道的真实性和完整性的危机体现在:

(1) 运河遗产廊道空间结构完整性面临的威胁:运河部分区段(如济宁以北)因为断流、断航、河道治理改道等原因,正成为城市化和农田的蚕食对象。如聊城、临清、德州、沧州等地的运河近 30 年以来多因淤塞、水源等问题,经过了改道,其故道便成为城市建设或其他用地,这种蚕食威胁到了运河遗产廊道空间结构的完整性;

(2) 河道污染严重。运河区域水污染主要来自于沿河城镇不断增加的排污,以山东段为例,仅 1998 年的沿运城镇排污总量就高达 9.38 亿 m^3 。其中多数入运^[24];在江苏,只有宿迁和镇江段的水质达到了 III 类标准,其余城市均为或低于 V 类标准(见表 2)^[25];在浙江,自公开发布环境质量公报的 1997 年起,京杭运河浙江段一直被认为是“严重污染、水质很差,95%以上甚至全部河段水质均不能满足水域功能要求”^[26]。污染破坏了水质,直接导致运河廊道生态功能的丧失和瘫痪。

表 2 京杭运河江苏各城市段 2003 年水质情况^[25,26]

Tab.2 Data of water quality in cities of Jiangsu Province along the Grand Canal,2003

地名	宿迁	淮安	苏州	无锡	镇江	扬州	常州
检测年份	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003
水质级别	III	V	劣于 V	劣于 V	IV	V	V

(3) 对具体遗产元素的威胁:一些构成运河遗产整体的重要实物正面临或已经遭受拆除、改建的命运(比如通州的古粮仓)。由于遗产廊道是不可分割的有机整体,这些威胁也影响了遗产廊道本身。

古代水利工程设施是京杭运河价值的重要体现,是京杭大运河遗产的核心内容。但是,随着近代以来不断开发和城市化进程,许多古水利设施都因这样或那样的原因而被拆除。如山东地区是运河古闸坝最密集的区域之一,许多闸坝在世界水利工程史上都有一定地位,但至今遗留下来的极少。此外,一些曾经作为水柜起调蓄作用的湖泊、池塘也正因为生态环境变迁、城市化和过度开发等原因濒临干涸、消失的命运;

(4) 对非物质文化遗产(intangible heritage)的威胁:非物质遗产是文化线路价值的重要组成部分。

众所周知,运河地区有着丰富的非物质文化遗产,既包括地方特有的民间文化,又包括一些通过运河而传播的民间文化,前者如宿迁的淮红戏(又称百曲)、琴书,天津的杨柳青年画等,后者则如京剧、评剧、河北梆子等等,随着城市化进程的不断发 展,这些与运河廊道紧密关联的地方戏曲、民间传说、民俗、民间工艺等地方文化正在日益消失,这些非物质文化遗产受到的威胁也影响着运河遗产廊道本身的价值。

(5) 以城市和旅游开发为目的的治理,对大运河历史文化遗产形成建设性破坏:一些个别区段进行的治理也多从城市开发的角度出发,往往以运河文化为旗号,效果却值得怀疑,以通州为例,在运河起点设计的以运河文化为主题的文化广场,大而 无当,被有关学者称为是“文化广场没文化”;

(6) 出于美化或单一功能治理目的的建设性破坏:人们出于美化或治理目的对于运河加以整治,堤岸的自然形态因此消失(如北京通惠河已经全段堤岸硬化),破坏了生态效应的发挥^[27]。

1.5 大运河本身将作为输水通道的背景:迫在眉睫的景观和功能改变

目前大运河廊道面临的最主要挑战之一是南水北调工程,这使得运河河道被以新的方式赋予了水道功能。运河廊道的景观属性因此将面临新的变异^[28]:

(1) 南水北调是继京杭大运河开凿以来又一次对以京杭大运河为骨架和主体形成的包括支流和湖泊、池塘、沼泽等湿地在内的运河区域生态网络施加的人工干扰。南水北调作为大规模的跨区域调水工程,将是人工因素对于河域生态系统的又一次大规模干扰过程。

(2) 南水北调将在区域尺度上改变运河区域生态网络的功能和结构。调水改变河道的功能,进而影响到整个水系网络。水作为核心生态因子又影响和改变整个区域生态格局和过程。其影响的过程可归纳为:调水 改变原来的水文情势 自然环境变化 社会经济变化^[29]。这些都将对区域可持续发展造成重大影响。

(3) 南水北调是对大运河区域景观生态格局的巨大挑战,更是重要机遇。大规模调水形成的人工干扰有机会使得已经成为生态基础设施的部分更加高效和具有前瞻性,并同时有机会对断流和生态

功能瘫痪区域进行全面的生态系统修复,保护运河遗产廊道,从而实现区域可持续发展。

1.6 大运河价值再认识的理论研究背景

国内关于京杭大运河的研究文献可谓浩若烟海,限于本文篇幅,不能逐一列出加以细致分析。这里仅从几个主要的方面归纳国内学者的研究重点。总的来说,国内大运河研究强调以下几大方面:

(1) 历史文化方面,包括考古、历史地理、水利科技史研究、综合性的文化研究等^[30-44];

(2) 生态环境整治与水利航运,包括南水北调东线工程规划的有关研究,局部区段污染治理的研究,航运能力方面的研究等^[45-53];

(3) 旅游与游憩,包括整体性的旅游开发思路和区段性的旅游开发构想等^[54-56];

(4) 城市建设,主要是大运河作为城市重要水系和历史文化资源的研究^[57];

(5) 发展战略和经济开发层面,包括未来的功能定位、角色转换、经济带的构建等研究^[58,59]。

通过对国内学者研究重点的归纳,能够说明国内学界关于大运河价值认识的大致取向。不难发现,目前国内关于京杭大运河价值的认识还很不系统。这一现状显然不利于大运河作为世界级遗产廊道的保护和利用。

2 用完全价值观对京杭大运河的再认识

如前所述,资源的价值是它能满足人们需要的属性。要认识大运河的价值,就应当从历史、现实与未来的多个视角,从可持续利用的角度出发,全面研究京杭大运河在满足人们现实的和潜在的需求,从而全面判断其相应的价值。任何单一的价值判断,以及由此而导致的单一的工程措施,都将会留下不可弥补的遗憾。

2.1 大运河具有重要的文化遗产价值

文化遗产属性是大运河最重要的属性。从已经发表的研究成果看,目前专门关于京杭大运河遗产价值认识和阐述尚不系统,比较系统的研究是《国际运河古迹清单》中关于京杭大运河的遗产价值认

识部分。

《国际运河古迹清单》是世界遗产委员会及 ICOMOS 委托研究的产物,是集中了当今世界遗产运河研究领域权威专家意见的结果,可以说是世界遗产运河研究的权威文件。该文件在《世界遗产公约》《实施指南》(96 版)文化遗产标准(6 条)基础上,对遗产运河拟订了 4 条价值评价标准,并以此 4 条标准为依据,对大运河的价值进行评价,认为^[7]:

(1) 大运河在“是一件人类天才创造力的杰作”、“对(运河)技术发展产生过巨大影响”、“是一个杰出的构筑物或特征之范例、代表着人类历史上的重要时期”三个方面都具有突出普遍价值(outstanding universal value);

(2) 大运河在“与具有突出普遍意义的社会、经济发展直接相关”方面具有很高的普遍价值。

因此,京杭大运河具有毋庸置疑的突出普遍价值,是标志着中华民族文化身份的重要文化遗产。这一价值,是京杭大运河最为核心和基本的价值。

2.2 大运河具有作为区域城乡生产与生活基础设施的价值

除遗产属性以外,大运河的另外一个重要属性是作为区域城乡基础设施。这就决定了它具有作为基础设施的价值,具体表现在 3 个方面:

(1) 作为输水通道的价值。随着南水北调东线工程的启动,运河将承担重要的输水通道功能。由于南水北调东线工程所具备的重大意义,运河的这一职能决定了它在当代中国历史发展中将再次发挥重大作用,作为生命之源的水的输送,将成为继漕粮运输之后的又一个意义非凡的文化景观。

(2) 作为运输通道的价值。京杭大运河对于今天部分区段城乡的生产生活仍有着重要意义。

(3) 作为工农业水源的价值。灌溉是运河历史上除运输以外的最大功能。其未断流的部分,至今仍是区域农业安全的重要基础。同时,运河也是部分城市工业用水的重要水源。

在这几个方面中,作为输水通道的战略意义决定了这一价值的核心性和首要特征,作为运输通道和工农业水源的价值也非常重要,但相对居于较次要地位。输水通道对水质的要求决定了它对沿岸景观格局和生态环境的要求,充分利用这一职能并加以综合筹划,无疑将大大促进大运河文化遗产的保

护。与此同时,部分区段过量的水运使得运河不堪重负,已经出现危及文化遗产保护的趋势。不合理的农田水利建设也使得点源污染大面积发生,影响运河水质,工业和城镇排污更是导致运河水质恶化的罪魁祸首。因此,要使大运河在保护遗产的前提下,充分发挥其作为基础设施的价值,就必须进行科学合理的整体规划,限制过量航运,根除工业污染,治理农业污染,构建能够满足遗产保护和输水通道要求的景观格局。

2.3 大运河作为中国东部国土生态安全和可持续发展的生态基础设施

生态基础设施本质上讲是区域和城市所依赖的自然系统,是区域及其城市能持续地获得自然服务(Natures Services)的基础。这些生态服务包括提供新鲜空气、食物、体育、休闲娱乐、安全庇护以及审美和教育等等。它不仅包括习惯的城市绿地系统的概念,而是更广泛地包含一切能提供上述自然服务的城市绿地系统、林业及农业系统、自然保护地系统^[29]。关于京杭大运河作为区域生态基础设施的价值,笔者已有专文另述,总的来说,京杭大运河对区域生态的重要意义主要体现在以下几方面^[60]。

(1) 作为对区域生态结构有着广泛影响的半自然生态系统

运河廊道长期横跨南北多种不同类型的自然、半自然、人工生态系统,通过长期的能量、物质、信息的流动和循环,河域本身形成了复杂、影响广泛的生态系统,形成了自身的生态调节能力。现在,其整体结构和功能虽然在人工、自然等多种外来因素的干扰下处在瘫痪状态,但台儿庄以南部分仍然发挥着包括航运在内的多种作用。其整体在系统的生态修复之后仍然有可能恢复其调节能力;

(2) 作为运河区域城乡生态基础设施的重要组成部分

运河廊道是沿运多个城市环境形成的主要因素或主要因素之一^[30]。同时,灌溉是运河历史上除运输以外的最大功能。历代修运河,“贡赋通漕”之外,兼利灌溉都是另一个重要理由。其未断流的部分,至今仍是区域农业安全的重要基础。运河不但是河域城市和乡村重要的自然条件,而且发挥着重要的

生态服务功能,是沿运城市和乡村生态基础设施的重要组成部分;

(3) 丰富的湿地生态系统存留

湿地是人类及众多动植物的重要生存环境之一,它具有极为丰富的生物多样性和多项生态服务功能,被誉为“自然之肾”。运河河道大多依据天然河道修筑,虽然这些天然河流在航运功能要求下大多被渠化,但经过长期的生态变迁之后,仍然存留了大量的沼泽、泥地。历代为蓄泻洪水,同时也沿河修建了大量的人工池塘或修建、利用湖泊作为蓄泻之用,这些湖泊、池塘或存或废,都发挥着重要的湿地生态系统功能;

(4) 横贯南北自然与文化景观剖面 and 绿色廊道

京杭大运河是中国东部为数不多的横贯南北的绿色通道,是唯一的沟通中国东部五大最重要水系的河流。这条绿色通道穿越了多个自然地理区域,在中国东部季风区域有着独特的标本价值,犹如一个剖面清晰地展示中国大地景观的南北分异。

2.4 大运河是未来联系南北和东部大量城镇的战略 性休闲游憩廊道,是爱国主义和历史文化教育的重要资源,具有极其重要的身心再生和教育价值

大运河作为具有很高感知度的游憩资源,具有休闲游憩目的地属性。在快速城市化背景下,能够满足居民的身心再生需要,提供环境和文化教育、远足、自行车远游等服务的设施将是未来东部各大小城市的重要稀缺资源。西方国家的经验和教训告诉我们,建立区域性和全国性的游憩廊道具有极其重要的意义,如美国东部的阿帕拉奇通道、加拿大的全国性绿色通道系统都是这方面的重要范例。大运河作为中国东部高密度人口地区唯一横贯南北的、自然元素主导的、同时串联丰富的物质和非物质文化遗产的连续通道,无疑将具有极其重要的身心再生价值和教育价值,同时也是极其重要的爱国主义和历史文化教育的资源。

要发挥大运河作为战略性休闲通道的身心再生和教育价值,就应以保护遗产为基础,以建设输水通道为契机,借鉴有关国家的成熟经验,通过区域协作,建设集生态与文化保护、旅游发展、文化产业开发等多种功能于一身的遗产廊道^[61]。作为绵延

遗产廊道(heritage corridor)是盛行于美国的一种集遗产与生态保护、经济发展、休闲游憩等于一体的保护与发展战略,是一种行之有效的资源保护与利用及区域复兴平台。

三千多里的南北文化景观剖面,它将是一条独一无二的、教科书式的体验和学习廊道。

3 基于大运河完全价值观的保护和利用战略

在重新认识京杭大运河廊道价值的基础上,有必要从新的现实需要出发,保护和利用其价值。必须提高到国家战略来认识、保护和利用大运河。基于以上讨论,本文认为:保护和利用京杭大运河,当务之急是采取以下措施:

3.1 展开资源摸底,全面掌握大运河遗产廊道状况

目前对大运河的资源情况的掌握还远远不够全面和深入。从遗产廊道建设的角度讲,全面掌握资源情况是制定保护与开发战略的前提。因此,要建设京杭大运河遗产廊道,就需要展开详细的资源摸底,全面掌握大运河资源情况,以为进一步制定保护与开发战略奠定基础。

3.2 “反规划”思想与大运河沿线城镇发展

所谓“反规划”,就是逆向的规划思维过程,它是在传统规划思维方式难以适应高速城市化背景需要情况下提出的。反规划把保护自然生态和文化资源放在规划的首位,把追求人与自然的和谐共处作为规划的根本目标,与传统规划思维以经济驱动特征的正过程恰恰相反,“反规划”首先是强调对土地、对文化和自然资源的尊重^[60]。

对京杭大运河的整体保护来说,“反规划”思维的意义在于,以新的基于运河遗产全面价值的认识为基础,把遗产保护、城镇化与经济发展统一起来,在国土尺度上进行有关资源的整合和景观的整体规划。

3.3 制定整体性的管理和发展战略

建设遗产廊道,就是通过包括遗产保护、环境整治、文化产业开发、旅游和解说系统的组织在内的一整套措施,整合地区的文化和景观资源,实现遗产保护与利用、经济开发与自然生态、旅游与地方文化等多赢局面。

运河遗产廊道的建设将意味着地区间的经济整合,意味着地方经济结构的调整,意味着旅游产

业、文化产业在地区经济中将发挥更大作用。因此,建设遗产廊道,就必须妥善处理地区间的协作与竞争,制定整体性的管理与发展战略,保护京杭大运河文化遗产。

3.4 以申报世界遗产和南水北调工程为契机,建立大运河遗产廊道区域间协作机制

区域整合与协作是京杭大运河申报世界遗产和遗产廊道建设的首要问题。区域协作的核心是建立有效的合作机制。目前正在进行的南水北调东线工程,正在启动的申报世界遗产行动,无疑是大运河遗产廊道建设的一个重要契机,目前是大运河遗产廊道建设的最佳时机。申报世界遗产和南水北调东线工程本身要求沿运各省、市、区、县间的协调与合作,借此东风,建立大运河遗产廊道地区间协作机制,为大运河遗产廊道研究、保护、规划、管理和资金募集搭建平台,是可行而且十分迫切的。与该协作机制配套,逐步完成一系列的法律法规,并将逐步形成一系列的保护与开发战略和规划措施。

4 结语

作为属于全人类的重要遗产,京杭大运河的保护已经得到了我国遗产保护界的高度重视,但象大运河这样尺度宏伟、价值综合、内涵深厚的遗产保护对象,其保护头绪之多、问题之复杂,决非一般的文物保护单位、历史文化名城可比。要保护运河遗产的真实性和完整性,就必须对京杭大运河遗产保护的特殊性有充分认识,首先就必须认识到运河是以遗产属性为核心的综合性资源,具有多方面、多层次的价值。

本文阐述了京杭大运河价值的四大基本方面,在这四个方面中,作为文化遗产的价值是运河资源价值的核心和首要价值;同时,运河又是重要的区域生态基础设施和基础设施;从社会发展和未来国民的全面发展需求来看,运河是潜在的、对国民的身心再生和环境及文化教育具有极其重要意义的战略性休闲通道。只有充分认识并处理好这些价值间的相互关系,才能完整地保护和利用好运河遗产廊道,使之在当代和未来中国文明进程中,有如其历史上一样,发挥巨大作用。

参考文献

- [1] 姚汉源. 京杭大运河史. 中国水利水电出版社, 1998.
- [2] UNESCO World Heritage Centre, 1994, Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, <http://whc.unesco.org/en/guidelineshistorical/>
- [3] Fowler P J. World Heritage Cultural Landscapes 1992~2002, UNESCO World Heritage Centre, Paris - World Heritage Papers no. 6, 2003.
- [4] UNESCO World Heritage Centre. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, <http://whc.unesco.org/en/guidelineshistorical/>, 2002.
- [5] UNESCO World Heritage Centre. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, <http://whc.unesco.org/en/guidelines>, 2008.
- [6] World Heritage Centre, Information Document On Heritage Canals, WHC - 94/CONF.003/INF.10, Paris, 31 October 1994, <http://whc.unesco.org/archive/canals94.htm>
- [7] ICOMOS International Canal Monument List, 1996, <http://www.icomos.org/studies/canals2a.htm>
- [8] ICOMOS and World Heritage Centre, The World Heritage List: Filling the gaps - an action plan for the future: An analysis by ICOMOS, http://www.international.icomos.org/world_heritage/whl_gaps.htm
- [9] 谈明洪, 李秀彤, 吕昌河. 我国城市用地扩张的驱动力分析. 经济地理, 2003, (23) 5: 635-639.
- [10] 吴良镛. 发达地区城市化进程中建筑环境的保护与发展. 建工出版社, 1999.
- [11] 吴良镛. 面对城市规划的“第三个春天”的冷静思考. 城市规划, 2002, (2): 9-14.
- [12] 周一星, 曹广忠. 改革开放 20 年来的中国城市化进程. 城市规划, 1999, (12): 8-14.
- [13] 杨多贵, 陈邵锋, 王海燕, 牛文元. 中国区域可持续发展能力差距的系统学研究. 系统辩证学学报, 2002, (10) 2: 10-16.
- [14] 李平, 李秀彬, 刘学军. 我国现阶段土地利用变化驱动力的宏观分析. 地理研究, 2001, (20) 2: 129-138.
- [15] 陆大道等. 中国区域发展报告. 商务印书馆, 2000.
- [16] 王思远, 刘纪远, 张增祥, 周全斌, 王长有. 近 10 年中国土地利用格局及其演变. 地理学报, 2002, (57) 5: 523-530.
- [17] 朴世龙, 方精云. 最近 18 年来中国植被覆盖的动态变化. 第四纪研究, 2001, (21) 4: 294-302.
- [18] 战金艳, 江南, 李仁东, 鲁奇. 无锡市城镇化进程中土地利用变化及其环境效应. 长江流域资源与环境, 2003, (12) 6: 515-521.
- [19] 张文忠. 我国城市化过程中应注意土地资源减少的几个问题. 中国人口、资源与环境, 1999, 9(1): 33-37.
- [20] 王思远, 张增祥, 周全斌, 刘斌, 王长有. 中国土地利用格局及其影响因子分析. 生态学报, 2003, (23) 4: 649-657.
- [21] 贾黎明, 陈鑫峰. 太行山周边主要城市户外游憩需求的初步研究. 北京林业大学学报: 社会科学版, 2002, (1) 2/3: 84-89.
- [22] 吴必虎. 区域旅游规划原理. 中国旅游出版社, 2001.
- [23] 张帆. 对大运河旅游开发潜力的思考. 旅游科学, 1999, 2: 4-7.
- [24] 庞煜等. 南水北调山东沿线水污染调查与分析. 给水排水, 2002, 28(8): 18-21.
- [25] 江苏省环境保护厅. 江苏省环境保护状况公报, 2003.
- [26] 浙江省环保厅. 浙江省环境保护状况公报, 1997-2003.
- [27] 俞孔坚, 李迪华著. 城市景观之路——与市长们交流. 中国建筑工业出版社, 2003.
- [28] 俞孔坚, 李迪华, 李伟. 论大运河区域生态基础设施战略和实施途径. 地理科学进展, 2004, 23(1): 7-15.
- [29] 刘昌明, 杨志峰, 孙睿等. 南水北调工程的生态环境影响. 海河水利, 2002, (1): 1-5.
- [30] 傅崇兰. 中国运河城市发展史. 四川人民出版社, 1985.
- [31] 安作璋. 中国运河文化史. 山东教育出版社, 2001.
- [32] 薛长顺. 发展运河经济繁荣商业文化——从扬州的发展探讨运河经济与商业文化的关系. 江苏商论, 1997, (12): 28-30.
- [33] 侯仁之. 古代北京运河的开凿和衰落. 北京规划建设, 2001, 4: 8-12.
- [34] 汪孔田. 贯通京杭大运河的关键工程——堽城枢纽考略. 济宁师专学报, 1998, (19) 5: 92-96.
- [35] 汪孔田. 论京杭运河山东运道的开辟与经营. 济宁师专学报, 1999, (20) 6: 78-81, 88.
- [36] 袁静波. 京杭大运河山东段“济州河”和“会通河”探析. 济宁师专学报, 1996, (7) 2: 91-94.
- [37] 赵冕. 略论唐宋时期的运河管理. 华北水利水电学院学报(社科版), 2003, (19) 4: 9-11.
- [38] 姚景洲, 盛储彬. 邳州市发现京杭大运河古船闸遗址. 东南文化, 1999, 4: 39-41.
- [39] 王宜虎. 试论京杭运河鲁南段的开发在其腹地经济发展中的作用. 东岳论丛, 2000, (21) 2: 69-71.
- [40] 阚绪杭, 龚昌奇. 席龙飞隋唐运河柳孜唐船及其拖舵的研究. 哈尔滨工业大学学报, 2001, (3) 4: 35-38.
- [41] 陈东有. 运河经济文化的形成. 中国典籍与文化, 1994, 2: 21-27.
- [42] 高建军. 运河民俗的文化蕴义及其对当代的影响. 济宁师专学报, 2001, (22) 2: 7-12.
- [43] 陆家行, 刘振龙. 运河南旺枢纽文化考. 济宁师专学报, 1998, (19) 5: 86-91.
- [44] 王永波. 运河文化的运动规律及其启示. 东南文化, 2002, 3: 64-69.

- [45] 张敏, 钱天鸣, 吴意跃. 京杭大运河(杭州段)三氮变化及影响因素浅析. 环境污染与防治, 1999, (21) 10:44~47.
- [46] 张敏, 钱天鸣. 运河(杭州段)底质有机质与重金属元素相关性的探讨. 环境污染与防治, 2000, (22) 2:32~44.
- [47] 季耿善, 李旭文, 傅江等. 苏南大运河水污染遥感研究. 中国环境科学, 1994, (14) 6: 471~474.
- [48] 熊正琴, 邢光熹, 沈光裕等. 太湖地区湖水与河水中溶解 N_2O 及其排放. 环境科学, 2002, (23) 6: 26~30.
- [49] 钱孝星. 用特征有限元法预测大运河对某市潜水污染的影响. 环境科学学报, 1994, (14) 1:24~31.
- [50] 朱广伟, 陈英旭, 周根娣等. 运河(杭州段)沉积物中重金属分布特征及变化. 中国环境科学, 2001, (21) 1:65~69.
- [51] 张敏, 钱天鸣. 运河(杭州段)底质有机质与重金属元素相关性的探讨. 环境污染与防治, 2000, (22) 2:32~44.
- [52] 柳洪, David Barnes Rob. 大运河常州段水质变化及其影响因素. 上海环境科学, 1994, (13) :30~39.
- [53] 潘立勇, 粟多寿, 胡维佳. 运河徐州段重点水污染源致突变研究. 环境科学与技术, 1995, 4:24~27.
- [54] 石岩磊. 关于实施什刹海与大运河通航的建议. 北京联合大学学报, 2003, (17) 1:139~140.
- [55] 黄震方, 李芸, 王勋. 京杭大运河旅游产品体系的构建及其旅游开发——以京杭大运河江苏段为例. 地域研究与开发, 2000, (19) 1:70~72.
- [56] 赵西君, 刘科伟, 王利华. 浅析运河旅游资源的结构及开发对策. 西安电子科技大学学报(社会科学版), 2003, (13) 4:45~49.
- [57] 杨建军. 运河地带在杭州城市空间中的功能和形象规划探索. 经济地理, 2002, (22) 2:170~173.
- [58] 杨戍标. 京杭大运河杭州段的治理与发展构想. 城乡建设, 2000, 5:12~14.
- [59] 何为刚. 略论京杭大运河的过去和未来. 济宁师专学报, 1997, (18) 3:92~96.
- [60] 俞孔坚, 李迪华. 论反规划与城市生态基础设施建设, 2002 杭州城市绿色论坛论文集. 中国美术出版社, 2002, 55~68.
- [61] 王志芳, 孙鹏. 遗产廊道——美国历史文化遗产保护中一种较新的方法. 中国园林, 2000, 16(6): 36~39.

Recognition of the Holistic Values of The Grand Canal

YU Kongjian, LI Dihua, LI Wei

(The Graduate School of Landscape Architecture, Peking University, Beijing 100871)

Abstract: From a theoretical and practical point of view, a new value system of the Grand Canal, including four fundamental points, is defined: (1) the value of cultural heritage, as an entity of national identity; (2) the value for its realistic function, as a life line in the region's daily life, both in city and in country, including water transferring, navigation, and irrigation; (3) the value of being regional ecological infrastructure, as a key security pattern for the ecological health of the national land; and (4) the value of being a potential recreational corridor, as a strategic resource of recreation and education. For the need of the conservation and development, the values of the Grand Canal heritage should be thoroughly studied and appropriately planned. Based on the foregoing discussion, a strategy for development and conservation of the Grand Canal is represented: to establish a national heritage corridor, a security pattern, and an ecological and recreational corridor along the Canal combined with the South-North Water Transferring project. The following should be done in advance: (1) the conservation plan of the Canal, by using the "negative planning" theory; (2) the inventory of the resources; (3) an integrated management plan; and (4) a collaborative mechanism among the regions in world heritage application and in the project of the South-North Water Transferring.

Key words: Grand Canal; cultural heritage; ecological infrastructure; South-North Water Transferring; heritage corridor; heritage canal