

发生学视角下的大运河遗产廊道构成

俞孔坚, 奚雪松

(北京大学景观设计学研究院, 北京 100871)

摘 要:遗产廊道是针对大尺度文化景观保护的一种区域化的遗产保护途径。遗产廊道构成的确定是中国大运河遗产廊道保护与管理的首要任务。本文基于发生学方法,通过历史模型的建构阐释了运河在各历史时期演变进程中构成要素的功能与相互关系,明确了大运河遗产廊道的构成及特征。大运河遗产廊道由自然系统、遗产系统与支持系统3大部分构成。作为大运河发生背景,与大运河生态功能维护相关的湿地、林地、农田等区域环境要素构成廊道的自然系统;与大运河漕运功能相关的水利工程遗产,与大运河发生发展历史相关的物质与非物质文化遗产,以及与大运河无发生学关联,仅空间距离相关的其他非运河类物质与非物质文化遗产构成廊道的遗产系统;游憩道、解说系统、公共服务设施构成廊道的支持系统。三者为沿运地区可持续发展所不可或缺的基础性自然资产、文化资产和社会资产。整合构成集生态与遗产保护、休闲游憩、审美启智与教育为一体的大运河遗产廊道。

关 键 词: 遗产廊道;大运河;构成;发生学

1 引言

遗产廊道(Heritage Corridor)是美国针对本国大尺度文化景观保护的一种区域化的遗产保护战略方法。强调的是一种呈线性的文化景观,在这些景观中人与自然共存,经长期的发展形成了“人与自然的共同作品”。它首先是一种线性的遗产区域。把文化意义提到首位,可以是河流峡谷、运河、道路以及铁路线等,也可以是把单个的遗产点串联起来的具有一定历史意义的线性廊道。对遗产的保护采用区域而非局部点的概念,是一个自然、经济、历史文化三者并举的综合保护措施与多目标的保护体系。一定尺度上的遗产廊道同时还是战略性的生态基础设施,使区域内的生态环境得到恢复和保护,成为现代生活的一部分,为城乡居民提供游憩、休闲、教育等生态服务。作为文化遗产保护领域的区域化趋势和绿道思想结合的产物,遗产廊道不仅强调了遗产的历史文化价值,而且整合了生态价值和经济性^[1-8]。自21世纪初引入中国以来,围绕大运河遗产廊道构建、生态与遗产保护、旅游开发等方面理论与方法的研究已经成为国内学术研究的重点^[6-19]。

确定大运河遗产廊道构成,是大运河遗产廊道保护与管理的首要任务。本文基于对大运河价值的

全面认识,从发生学的角度构建反映大运河相关要素历史演进的历史模型,从而明确大运河遗产廊道的构成与特征。

2 研究方法

发生学方法是一种反映和揭示自然界、人类社会和人类思维形式发展、演化的历史阶段、形态和规律的方法。主要特征是:把研究对象作为发展的过程进行动态考察;有分析地注重考察历史过程中主要的、本质的、必然因素^[20]。从20世纪70年代皮亚杰^[21-22]创立发生认识论开始,发生学方法已经逐步发展成为独立的、方法学意义上的学科方法^[23-26],广泛应用于哲学发生学、艺术发生学、审美发生学、文化发生学等学科^[27-33]。

文化学者指出,一个地区出现新文化现象的时候,旧文化现象的主要部分并不是以消亡和破产为特征,而是经过选择、转换与重新解释以后,依然被一层一层地重叠和整合在新文化结构之中。对于由传播途径而来的异地文化,也是通过选择、转换与重新解释以后,被一层一层地重叠和整合在新文化结构之中。于是形成了“新”、“旧”、“异”化时空层叠整合的“多重时空层叠整合”状态。用“发生学还原”

收稿日期:2010-01; 修订日期:2010-05.

基金项目:国家文物局全国文物保护科学研究课题(20030103)。

作者简介:俞孔坚(1963-),男,教授,博导,北京大学景观设计学研究院院长,研究方向为城市规划、景观设计学与遗产保护。

E-mail:KJ@tandscape.com

的方法,将共时态呈现在我们面前的文化材料还原到历时态中去,从而展现文化发展的历史过程。对于文化史的研究具有方法论意义^[30-32]。

京杭大运河是世界上开凿时间最久、长度最长的一条人工河道。全长约 1800 km,贯通了京、津、冀、鲁、苏、浙 6 个省或直辖市,沟通了海河、黄河、淮河、长江和钱塘江 5 大水系,历经农业社会与工业社会,并将在未来的后工业社会继续发挥重要作用。每一个发展阶段的构成要素都会在当时主导文化现象的驱动下形成独特的功能关系。最后呈现“多重时空层叠整合”状态。因此,利用发生学的方法科学界定大运河遗产廊道构成具有重要意义。

首先,将运河的发生发展展现为一个动态的结构,从历史过程的梳理中阐释运河在各历史时期演变进程中其构成要素的功能与相互关系,可以弥补现阶段运河遗产保护中重“最后结果”而轻“建构原因与过程”,重“单体状态”而轻“整体结构”等现象,全面揭示运河诸构成要素在不同时空状态中的发生发展规律与特征价值。其次,利用发生学跨学科、综合性的性质,应用历史学、地理学、生态学、民俗学、遗产保护学等学科的研究成果进行综合剖析,是我们全面把握运河发生发展动态结构、各构成要素发生发展规律与特征价值的重要途径。再次,发生学方法可以使我们在深入理解现存事物本质的基础上科学预见事物未来的发展趋势,从而建构科学的解释模型^[21-22, 30-33]。

从事物的原型出发,通过对原型条件的抽象、简化、类比等方法,把原型的本质特征抽象出来,构成一个实物或概念的体系,这一过程称之为模型建构过程^[34]。对于大运河这样一个结构复杂、各要素呈现“多重时空层叠整合”状态的复杂巨系统而言,模型的建构将运河发展历史过程中复杂的功能要素加以抽象与简化。反过来,又通过模型对原型时期运河发展中最主要的、本质的、必然的因素进行

解释。从而揭示出不同历史时期运河构成要素的功能与相互关系,以确定运河廊道构成(图 1)。本研究中各图均为概念图,采用历史模型的方法展现运河发生发展各历史时期所处的状态。所反映的信息并不代表运河具体河段或具体年代,而是运河所有相关历史信息的概括与抽象。

3 发生学视角下的遗产廊道构成

3.1 模型建构

3.1.1 农业时代

中国东部平原属大陆性季风气候,全年雨量不均。在大运河开通以前,与之相关的华北平原地区属于自然地理区划中的半旱生落叶阔叶林区,自然河流纵横交错,湖泊湿地相当发育,冲积扇镶嵌交叠,海拔多在 50 m 以下,地貌起伏变化较小。区域自然条件优越,农业资源丰富,是重要的粮棉产区之一^[35-36]。城镇建设、渔猎农业、水运交通等人类活动多沿自然条件优越的河流展开。自然河流、湖泊湿地、林地、农田等自然系统与聚落、建筑、石刻、遗址等人工系统共同构成区域格局(图 2-3)。

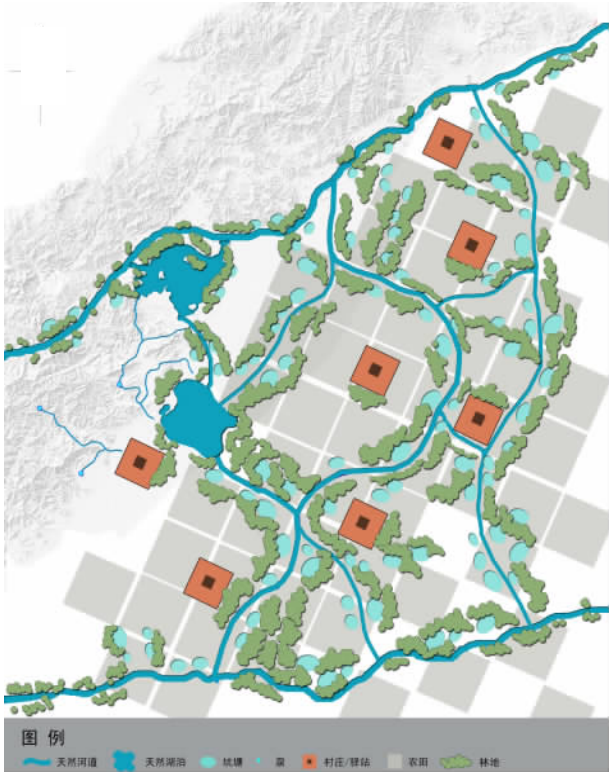


图 2 大运河开通前运河区域格局与要素——作为运河发生背景的自然系统

Fig.2 The natural system as a background before navigation of the Grand Canal in the agricultural period

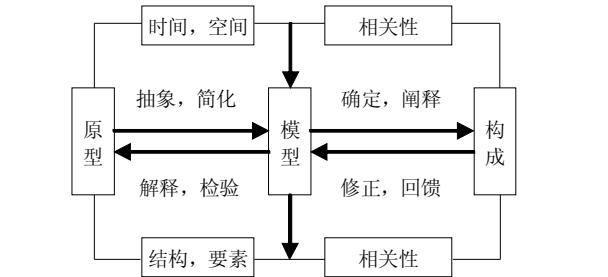


图 1 基于发生学原理的研究框架

Fig.1 Research framework based on genesis principles

运河开通以后,如何有效地解决“漕粮进京”的问题是历代运河治河的核心。以山东运河济宁段为例,自元至清以来,采用了开凿会通河、南阳新河、洳河作为主要运道,引汶水、泗水等五水济运,引各地山泉济运,修筑进水、减水功能的闸、坝、堰、浅等水利设施调节水量,设置北五湖、南四湖水柜储蓄水源,修筑河湖堤防等方法以解决翻越运河水脊,黄河泛滥冲击运河,泥沙淤积、运河水源不足等重大技术难题。体现了古人在水资源利用、水文规律的认识以及灾害防治等方面高超的智慧。并于主河道设置大量船闸、桥梁、码头、纤道等航运工程设施以保证运河的顺利通航^[37-38]。

这一时期,运河水利工程体系由以下要素构成(图4):

- (1) 河道 除运河正河河道之外,还有沟通距离较远聚落或街区的月河河道,用于汛期分洪的减河河道以及为解决运河水源问题开挖的引河河道等。部分自然河道,如元至清康熙时期的徐州至淮安段黄河也被利用作为运河的组成部分。
- (2) 水源工程 主要是泉、水柜,解决水源问题。
- (3) 水利设施 由闸、坝、堰、堤防、引水涵洞等水利设施组成,在河道与水源上大量修筑

以调节水量,防止黄河决入。

(4) 航运工程设施 通过船闸、桥梁、码头、纤道等航运工程设施保障运河顺利通航。

同时,为维护运河河道运输的顺利运行,运河管理体系出现。清代对山东运河的管理分为漕运管理与河道管理两套管理体系。漕运管理主要负责漕粮征收、起运等漕务管理;河道管理主要负责河道疏浚、守汛、防险等河务管理^[37]。运河管理体系由以下要素构成(图4):

- (1) 漕运管理体系 由衙署、仓库等漕运管理机构组成,负责漕粮征收、起运等漕务;
- (2) 河道管理体系 由衙署、钞关、浅铺等河道管理机构组成,负责河道疏浚、守汛、防险等河务。

运河的通畅,促进了城镇经济、社会与文化的蓬勃发展。山东济宁就是元代因济州河开挖置府筑城,因运河而发展繁荣城市的代表。元明清三代治运司运的最高行政机关和最高军事机关均设于此地。济宁商贸业兴盛发展的同时,文化与宗教也得到了很大的发展。至清代后期,已经成为了鲁西南地区的政治、经济与文化中心。寺庙园林、商会会馆、衙门府邸以及名人胜迹等星罗棋布,有四爻、八景、三塔、七寺、七十二衙门,被誉为“江北小苏州”。

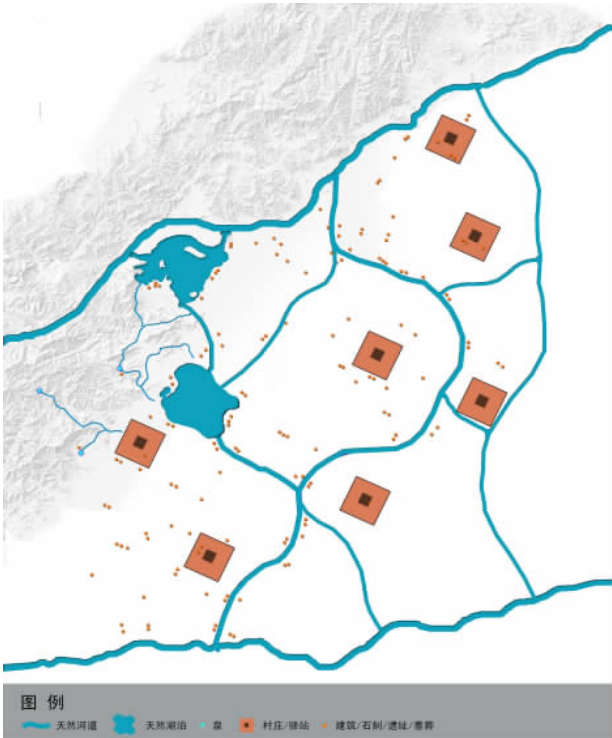


图3 大运河开通前运河区域格局与要素——与运河无发生学关联的人工系统

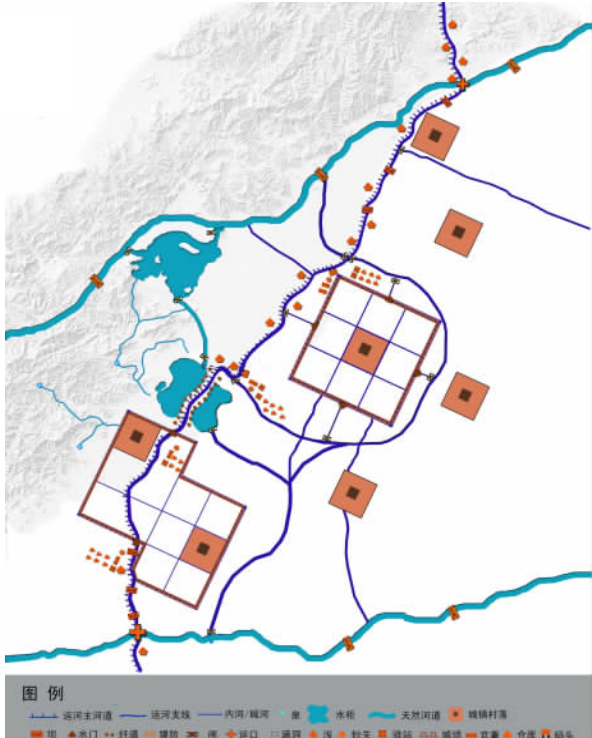


图4 大运河开通后运河区域格局与要素——运河水利工程体系与管理体系

Fig.3 The man-made system as a background before navigation of the Grand Canal in the agricultural period

Fig.4 The hydraulic engineering system during the ancient navigation of the Grand Canal in the agricultural period

同时,人民在生产生活中还蕴育出打排斧、拉粮船、湖上端鼓腔、济宁八角鼓、微山唢呐等运河相关的戏曲歌舞形式以及南阳夜市、长沟大集等“因运而生”并“因运而兴”的民间文化生活^[39-40]。与济宁相同的是通州、天津、沧州、德州、临清、聊城、徐州、淮安、扬州、镇江、无锡、常州、苏州、嘉兴、杭州等一批沿运城市,因大运河交通运输的繁盛,成为区域的经济文化中心^[41]。这一时期,运河城镇聚落体系由那些建成、发展或变迁与运河的建设、交通、商贸、管理、人民生活与生产活动密切相关的城镇与村落组成,其中包括因运河而形成的街区、建筑、遗址、墓葬、石刻 5 大类要素(图 5)。

在古代以“漕运”为主导功能的农业时代,河道、水源、水利设施、航运工程设施以及管理与运行机构是保障大运河漕运功能的基本要素。大运河漕运功能的通畅使得沿运地区城镇与乡村发展繁荣,大量商市街区、建筑园林、石刻墓葬以及戏曲歌舞、民俗传说等因运而生,并与运河发生之前形成的人工系统重叠整合。以运河为主体的人工系统尽管对于原有的自然系统产生了扰动。但整体而言,自然系统与人工系统仍处于一个相对平衡的状态(图 6-7)。

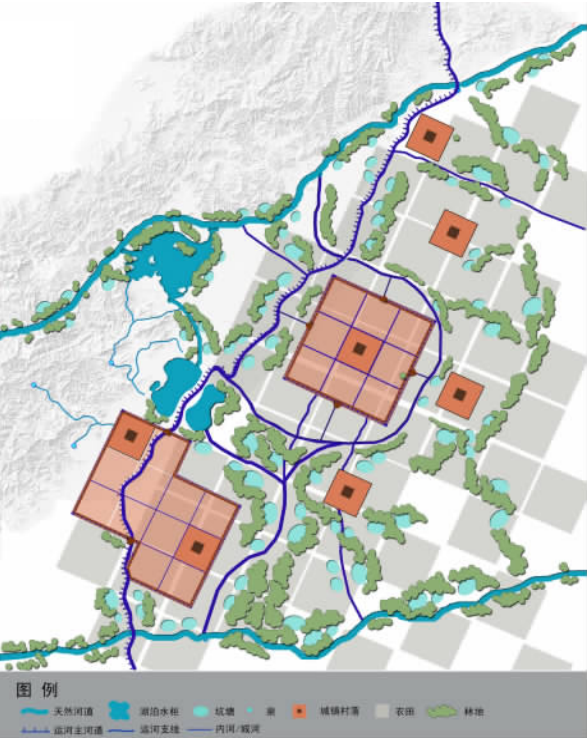


图 5 大运河开通后运河区域格局与要素——运河自然系统

Fig.5 The natural system during the ancient navigation in the agricultural period

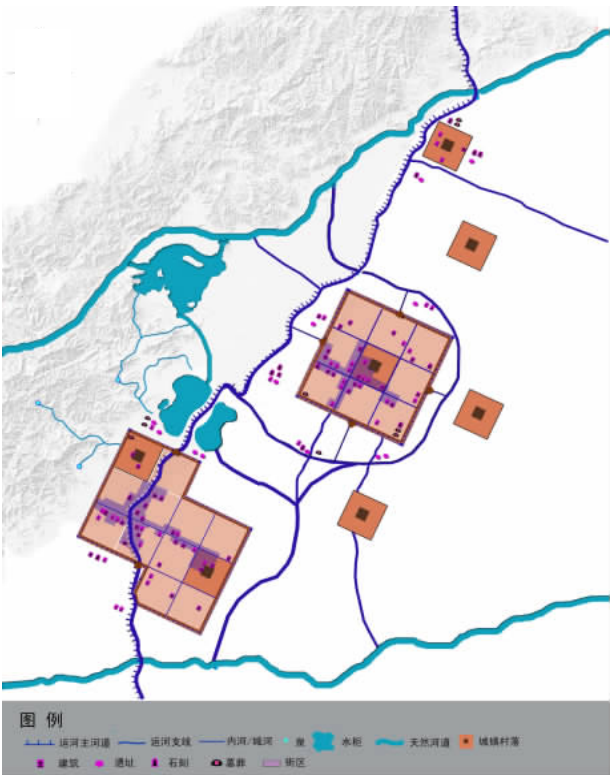


图 6 大运河开通后运河区域格局与要素——运河城镇聚落体系

Fig.6 The cities and towns during the ancient navigation in the agricultural period

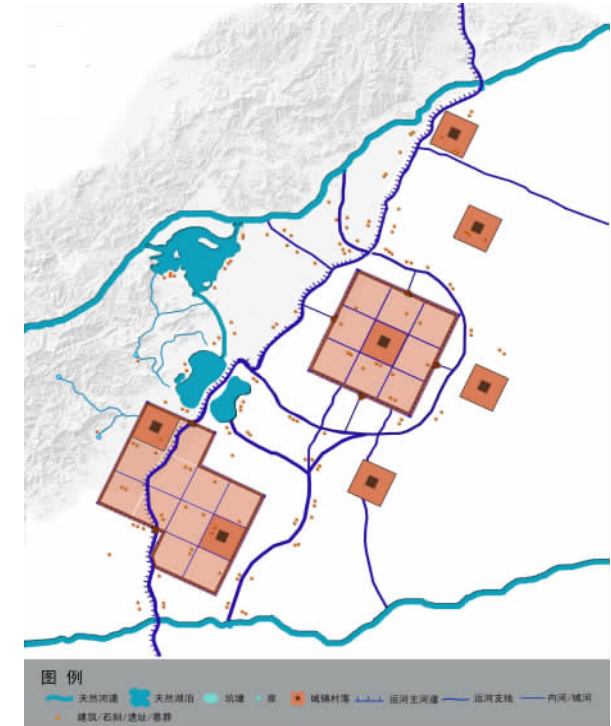


图 7 大运河开通后运河区域格局与要素——与运河无发生学关联的人工系统

Fig.7 The man-made system without any relations with ancient navigation in the agricultural period

清代咸丰年间以后,因自然条件与社会条件的转变,大运河航运日渐衰微。到 19 世纪末 20 世纪初,铁路与公路交通的兴起致使大运河传统的交通运输功能丧失殆尽,从而结束了作为中国南北交通运输大动脉的历史。并导致了沿运城市临清、济宁、淮安、宿迁、扬州等的迅速衰落^[41]。1950 年代以来,国家开始对大运河部分区段进行全面整治。主要通过原河道扩建与异地新建两种方式进行。如自 1958—1988 年陆续完成的苏北段运河、苏南段运河及其系列相关水利与航运工程改造及 1958 年代山东梁济运河的开凿等,使大运河部分区段仍然在国家北煤南运中扮演着重要角色^[42]。而部分区段因新运河改线新建得以保存,或成为城市与区域的防洪排涝河道,或已废弃干涸湮灭于乡村田野之间^[17]。2001 年重新修订颁布的《南水北调东线工程规划》中,提出了从江苏省扬州附近的长江干流引水,基本沿京杭大运河逐级提水北送,向黄淮海平原东部和胶东地区供水的要求。新时期大运河对东部地区的发展起到非常重要的作用^[43]。但是,在东部地区快速城市化发展的背景下,沿运地区已成为中国国

在以“建设发展”为主体的工业时代,自然条件与社会条件的转变使得原来农业时代的功能与相互关系发生了转变。漕运的废止使得原来保障运河通漕的河道水源、水利工程施工、航运工程施工以及管理与运行机构等相继废止。沿运地区城镇与乡村的发展也因而停滞。运河河道被疏浚扩宽或异地新建,新水利与航运工程施工建设以满足新形势下的要求,运河城镇不断扩展,因运而生“新”型街区与现代建筑,同时与运河无发生学关联的人工系统亦大幅增加。在快速发展背景下,河道水系与土地

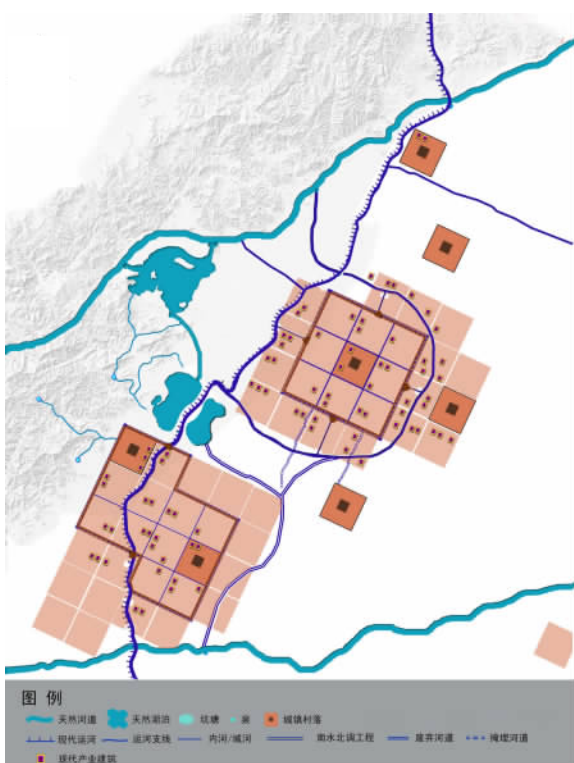


图9 工业文明时期运河区域格局与要素
——现代运河城镇聚落体系

Fig.9 The cities and towns during the contemporary navigation in the industrial period

格局破碎化、河道污染、湿地丧失、人与运河关系逐渐疏远等情况层出不穷,原处于平衡状态的运河景观格局被打破,“新”的以城市建成区为主体的人工系统不仅对“旧”的人工系统产生了极大的干扰与破坏,且大大超越自然系统的承载能力,东部地区可持续发展受到严重威胁(图 10-11)。

3.1.3 后工业时代

研究表明,一个国家当人均 GDP 达到 3000~5000 美元时,就将进入休闲消费的爆发性增长期。目前,我国人均 GDP 已达 3000 美元,预计“十一五”期末将接近 4000 美元,已触及了休闲消费“爆发性增长”的中低线,进入后工业时代。国家旅游局着手的“国民休闲计划”,其中一个重要目标就是提升城乡居民的生活质量,倡导健康生活方式,以长远眼光发展休闲旅游产业^[44-45]。

因此,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是大运河未来发展的重要契机。这一时期大运河遗产廊道构成了区域

格局的主体。大运河遗产廊道将大运河遗产价值与生态价值放在首位,并将运河的生产生活价值与游憩教育价值加以整合。不仅是大运河文化遗产保护的重要途径与生态基础设施建设的重要依托,而且可以成为推动国家游憩与教育发展战略的重要载体,面向未来带动沿运区域与城市的复兴^[7-8,15,18]。

在未来后工业时代,“保护与可持续利用”统筹兼顾是根本要求。在南水北调东线工程以及大运河遗产保护与申遗背景下,大运河遗产廊道建设无疑是实现大运河保护与可持续利用的重要纽带。作为大运河发生背景,与大运河生态功能维护相关的湿地、林地、农田等区域环境要素构成大运河廊道重要的自然系统;与大运河“漕运”功能相关的河道、水源、水利与航运工程设施等水利工程遗产,与大运河发生发展“历史”相关的古建筑、古遗址、运河聚落等物质文化遗产与戏曲歌舞、民俗传说等非物质文化遗产及与大运河无发生学关联,仅与大运河有“空间”距离关联的其他非运河类物质与非物质文化遗产构成廊道重要的文化遗产系统;游憩道、解说系统、公共服务设施构成廊道的支持系统,是

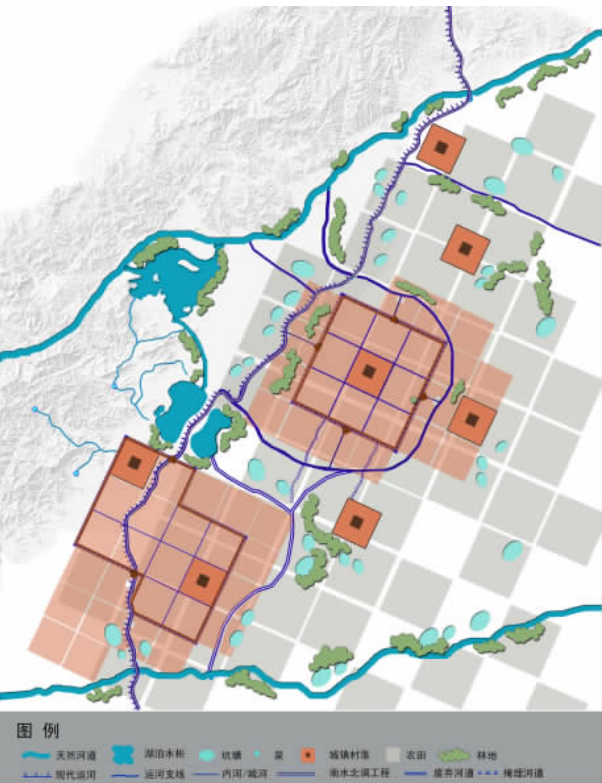


图 10 工业文明时期运河区域格局与要素——现代运河自然系统

Fig.10 The natural system during the contemporary navigation in the industrial period

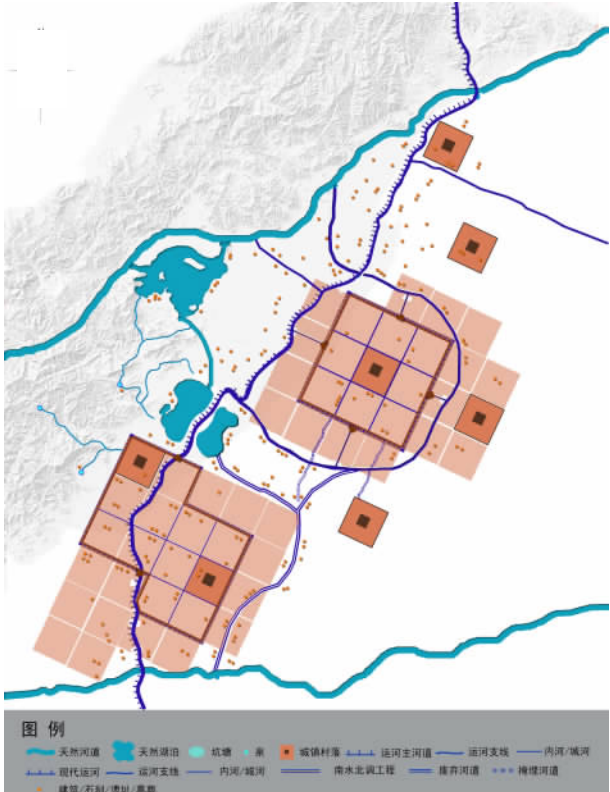


图 11 工业文明时期运河区域格局与要素——与运河无发生学关联的现代人工系统

Fig.11 The man-made system without any relations with contemporary navigation in the industrial period

面向未来实现可持续利用的重要途径。游憩道是以满足居民户外游憩与教育需求为导向,采用徒步、自行车等慢速交通方式通行的线性通道。具有安全可达、节约能源、保护生态环境等特点^[46]。解说系统由解说主题、解说项目与解说设施组成,具有主题的多元性、叙事连续性与功能的整体性等特点^[47]。公共服务设施由博物馆、艺术馆、信息中心、自行车修理点、公厕、饮用水设施、旅馆、商铺、餐馆、露营区等组成,为游客提供基本服务保障。

这一时期,运河区域是一个集各历史时期物质与非物质文化遗产,湿地、林地、农田等自然要素,游憩道、解说系统与公共服务设施等支持系统为一体,点状、线状、面状要素相互拼贴、叠加整合形成的线性“绿色”镶嵌体。运河各构成要素的功能与相互关系得以重塑,新型的“运河遗产廊道”人工系统将与自然系统再次处于相对平衡状态(图 12-15)。

3.2 构成确定

综上所述,大运河在不同的历史发展时期其构成要素的功能与相互关系都有着很大的不同,在共时态下形成“多重时空层叠整合”状态。根据与运河

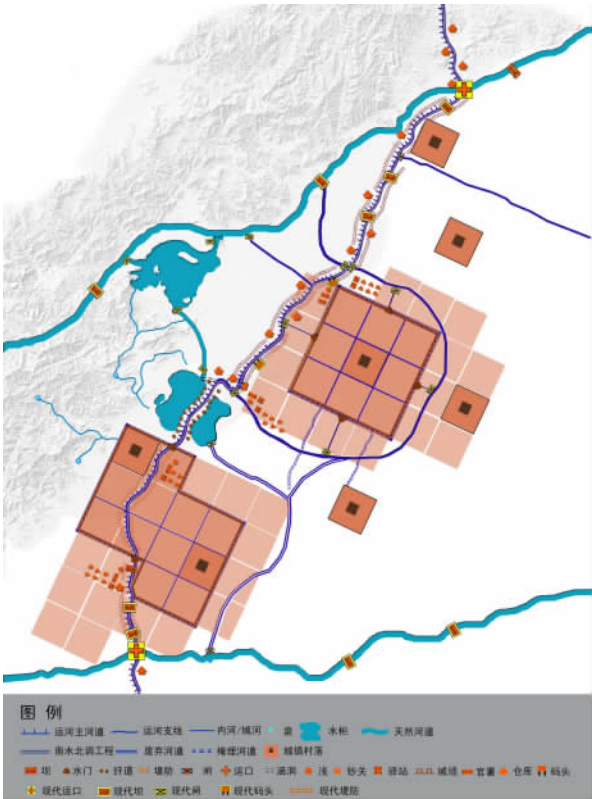


图 12 后工业文明时期运河区域格局与要素——古代与现代运河水利工程体系“叠合体”

Fig.12 The overlap of the ancient and contemporary hydraulic engineering systems in the post-industrial period

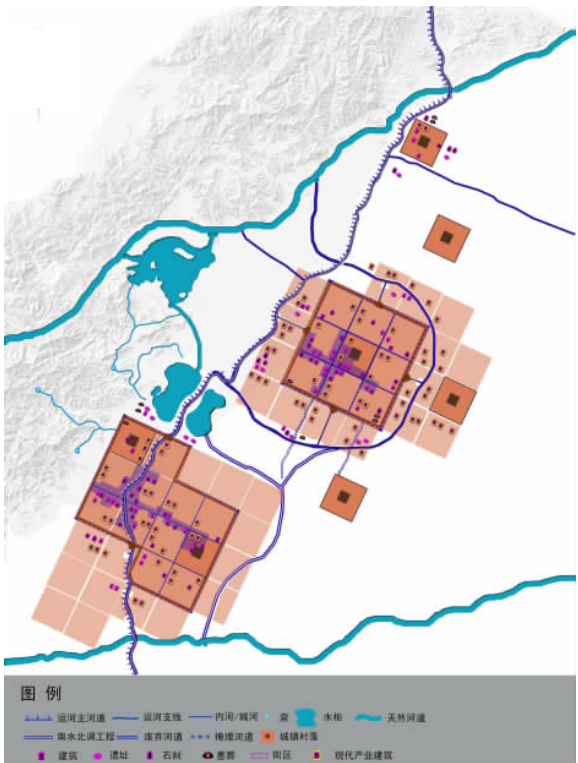


图 13 后工业文明时期运河区域格局与要素——古代与现代运河城镇聚落体系“叠合体”

Fig.13 Overlay of the cities and towns system of ancient and contemporary navigation during Post-industrial period

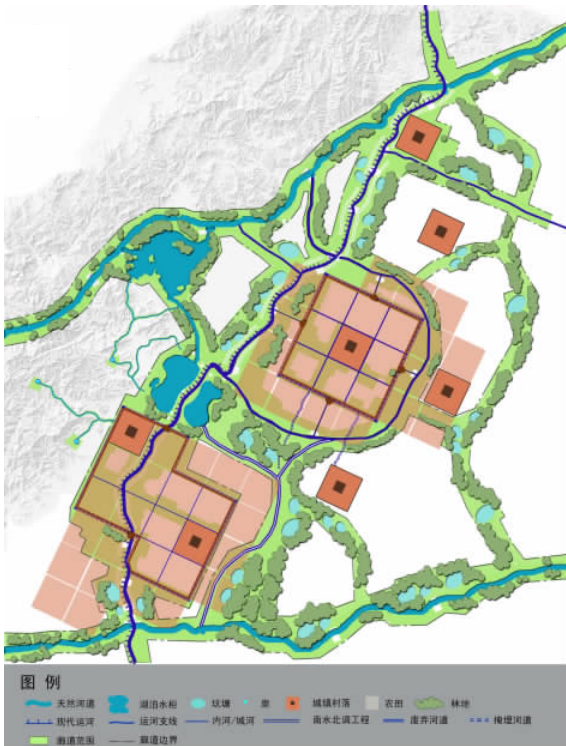


图 14 后工业文明时期运河区域格局与要素——运河遗产廊道自然系统

Fig.14 The natural system within the heritage corridor in the post-industrial period

发生发展的相互关系可以将其与划分为功能相关、历史相关与空间相关 3 种类型。基于发生学角度相关性的划分将为遗产廊道构成要素的属性特征,功能作用及价值分级等提供依据(表 1、图 16)。

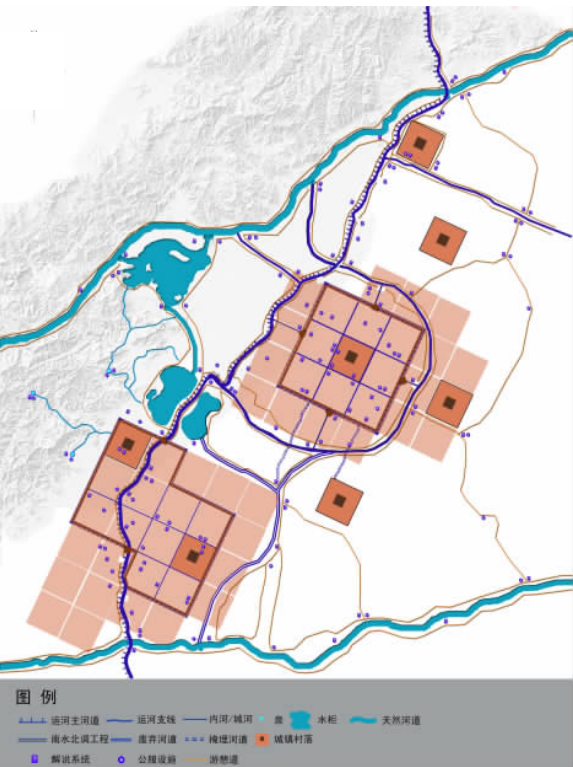


图 15 后工业文明时期运河区域格局与要素——运河遗产廊道社会服务体系

Fig.15 The supporting system within the heritage corridor in the post-industrial period

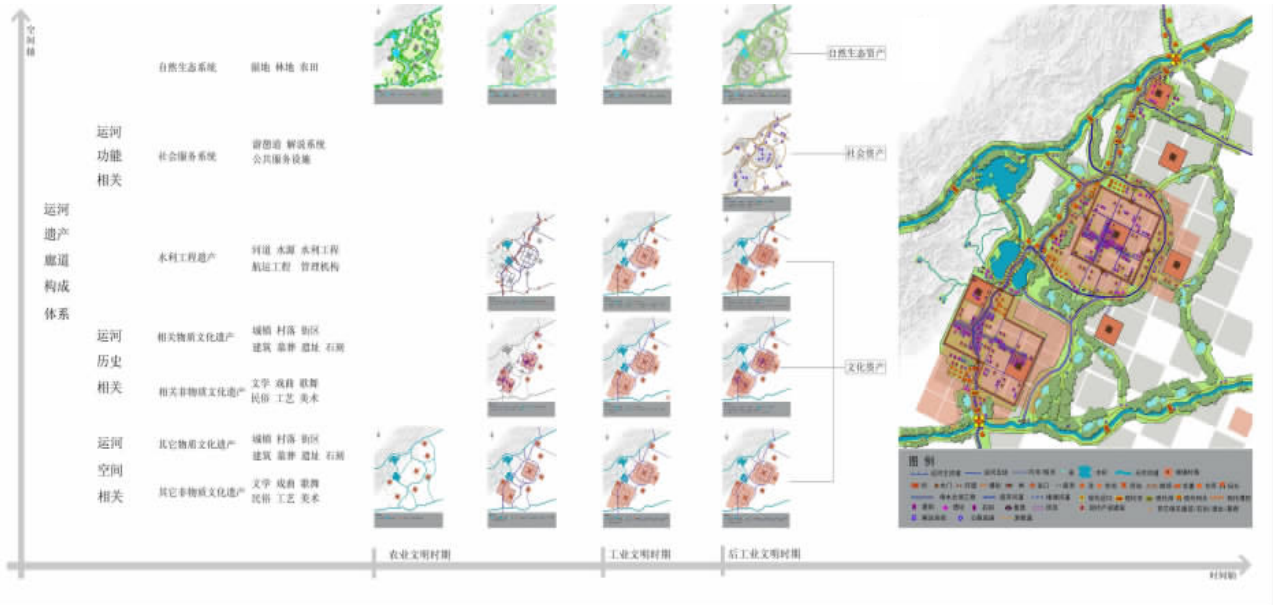


图 16 大运河遗产廊道构成体系时空演变

Fig.16 Evolvement of the composition of the Grand Canal heritage corridor

3.2.1 功能相关

河道、水源、水利工程设施、航运工程设施以及管理机构是大运河运输功能得以发挥的必要保障。在古代农业文明时期,“漕运”功能是运河的主体。工业文明与后工业文明时期,航运、输水等功能仍然是运河的主要功能。在历史或现今时期对运河通航起到过重要作用、具有突出普遍价值的河道、水源、水利工程设施、航运工程设施以及管理机构均属于运河文化遗产,是运河遗产保护的主体。作为大运河发生背景的湿地、林地、农田等区域环境要素是沿运区域生态功能得以维护的重要依托,在各个时期都是城市及其居民能持续地获得自然服务的基础。属于运河自然资产,对运河文化遗产保护与区域生态安全维护具有重要的战略意义。

游憩道、解说系统与公共服务设施是未来大运河遗产廊道的重要构成,具有安全、便捷、可达等特点,为大运河遗产廊道游憩与教育功能的实现提供了支持。通过最小化的空间代价换取最大化的经济收益,是与大运河空间相关的重要支撑系统以及大运河遗产廊道可持续利用的重要方式。

3.2.2 历史相关

古代农业文明时期,在漕运功能得以保障的基础上,沿运地区城镇与乡村发展繁荣,大量商市街区、建筑园林、石刻墓葬以及戏曲歌舞、民俗传说等因运而生。这些要素与漕运功能的维护本身没有直接联系,因运河发生发展的历史而得以形成。在

表 1 大运河遗产廊道构成要素

Tab.1 Composing elements of the Grand Canal heritage corridor

构成要素	类型	主要功能	相关性	属性
正河、月河、支线运河、自然河道 B、减河、人工引河、城河、内河	河道	通航、运输或运河系统的维护	功能 相关	文化资产——运河 水利工程遗产
泉、水柜	水源	运河水量补充、蓄积与分泄		
闸、坝、堰、堤防、引水涵洞	水利工程	为维护运河正常水量运行的附属工程设施		
船闸、桥梁、纤道、码头、运口	航运工程	为维护运河航运正常运行的附属工程设施		
河道管理机构、漕运管理机构、钞关、浅铺、仓库、造船厂	运河管理机构	运河河道及航运的管理与运行机构		
城址、窑址、驿站古道、军事设施、 寺庙和宫殿衙署遗址等	古遗址	各类因运河通行而形成的城镇与建构筑物遗址	历史 相关	文化资产——运河 相关物质文化遗产
帝王、名人或贵族墓	古墓葬	各类因运河通行而形成的墓葬		
城垣城楼、宫殿府邸、宅第民居、 坛庙祠堂、衙署官邸、学堂书院、 驿站会馆、店铺作坊、牌坊影壁、 亭台楼阁、寺观塔幢、苑囿园林	古建筑	各类因运河通行而形成的古建筑或建筑群		
摩崖石刻、碑碣和石雕	石刻	各类因运河通行而形成的石刻		
近现代重要历史事件	近现代重要史迹及代表性建筑	各类与运河重要历史事件、人物相关的建筑物、设施以及各类因运河通行而形成的近现代工业、金融商贸、文化教育、医疗卫生、交通道路和军事等近现代重要建筑物		
重要人物、重要机构址				
运河城镇、运河村落	运河聚落	其建成、发展或变迁与运河的建设、交通、商贸、管理、人民生活与生产活动密切相关的城镇与村落		
神话与民间传说、戏曲歌舞、民俗、 传统工艺等	非物质文化	运河沿线存在过并流传至今的与运河相生相伴的非物质文化遗产	历史 相关	文化资产——运河 非物质文化遗产
其他与运河无发生学关联的 相关物质或非物质文化遗产	上述各类	与运河没有发生学上的必然联系，只是地理位置靠近运河产生间接关联的水利工程遗产，古建筑、古遗址、古墓葬、石刻等文化遗产	空间 相关	文化资产——其他 物质与非物质文化遗产
湿地、林地、草地、耕地	自然要素	对运河及其沿线地区生态系统服务功能的维护具有重要意义的或体现出运河及其沿线地区典型地域特征的土地类型	功能 相关	自然资产——运河 自然环境要素
游憩道、解说系统、 公共服务设施	支持系统	对遗产廊道游憩体验有重要支撑作用的慢速通行线路，解说主题、项目与解说设施，博物馆、艺术馆、自行车修理点、公厕、饮用水设施、旅馆、商铺、餐馆、露营区等	功能 相关	社会资产——运河 廊道支持系统

注：B 自然河道专指历史上曾今作为运道或对运河水量具有重要调节作用的自然河道。

资料来源：根据[6,11-12, 38,48]等相关资料整理

历史或现今时期在运河发生发展过程中具有典型性与代表性的城镇村落、商市街区、建筑园林、石刻墓葬等属于运河相关物质文化遗产，戏曲歌舞、民俗传说等属于运河相关非物质文化遗产，二者均是大运河遗产本体构成要素，是运河遗产保护主体。

3.2.3 空间相关

除上述两种类型之外,那些在空间距离上与运河邻近,但并未与运河有着发生学上必然联系的因素,例如新旧石器时代人类文化遗产,元代运河通漕之前或清末运河废弃之后沿线形成的建筑、遗址、石刻、墓葬等等。属于非运河遗产类型的其他文化遗产。这类要素或在运河发生之前即已经存在,或在工业文明时期又有所增加，总体数量众多,分布较广,大约可以占到大运河所有文化遗产总数的68%^[17]。无疑是大运河遗产廊道中遗产保护方面不可分割的组成部分。

3.3 特征阐述

3.3.1 文化遗产与生态环境保护的整合

大运河作为中华文明标志性文化遗产,凭借自

春秋时期至今,跨越 2500 余年的久远历史,包括水利工程遗产、其他物质文化遗产与非物质文化遗产在内多样的遗产类型与众多的遗产数量。其“世界级”的遗产价值无疑是最为核心和基本的价值。近些年来受到了国际与国内遗产保护领域的极大关注^[49-50]。与此同时,大运河作为一个由河道水系、湖泊、湿地、林地、城镇、农田等构成的独特的、有着广泛影响的半自然生态系统,其作为沿运地区区域与城市发展重要生态基础设施的生态价值同样十分重要^[8]。大运河遗产廊道是整合文化遗产与生态环境保护的有效手段,在其构成体系中清晰地反映出兼顾人文与生态的重要特征。

3.3.2 保护与可持续利用的结合

文化遗产和自然环境保护与可持续利用相结合,通过大运河遗产廊道休闲旅游业的发展创造理想的经济价值,带动沿运区域与城市走向复兴是大运河遗产廊道构建的一个重要目标。在构成体系中，与大运河生态功能维护相关的自然环境要素，与大运河“漕运”功能相关的水利工程遗产,与大运

河发生发展“历史”相关的物质与非物质文化遗产以及与大运河无发生学关联的其他非运河类物质与非物质文化遗产均是大运河遗产廊道整合保护的主体。由游憩道、解说系统、公共服务设施构成的大运河遗产廊道支持系统是维护廊道顺利运行、以“最小的空间代价换取最大经济收益”的保障,在保护基础上实现资源的可持续利用。

3.3.3 “图景”与“图底”关系的建构

作为世界遗产的大运河以及其与之相关的物质文化遗产是大运河遗产廊道保护的文化资产,是未来遗产廊道旅游面向世人展示的重要“图景”;而与大运河生态功能维护相关的湿地、林地、农田等区域景观和环境要素构成的自然系统则是大运河世界遗产保护、沿运地区区域与城市可持续发展的重要依托,是大运河遗产“图景”得以完美呈现的重要“图底”。二者关联耦合,相互依存,不可分割,共同构成集遗产保护、生态维护、游憩、审美、教育等多功能为一体的京杭大运河遗产廊道。

4 结论

本文基于对大运河价值的全面认识,从大运河遗产廊道的基本概念与作用出发,利用发生学的方法,明确大运河遗产廊道的构成及其特征。研究表明:

(1) 利用发生学的方法,将大运河的发生看作一种动态的建构过程,对运河历史演变过程进行“逐层”梳理,阐释各构成要素在历史演变过程中的功能与相互关系,是科学界定大运河遗产廊道构成的重要途径。对历经农业时代、工业时代的大运河而言,每当新文化现象出现的时候,旧的文化现象并不是以消亡和破产为基本特征,而是经过转换之后,依然被整合在新的文化结构之中。在未来的后工业时代,大运河不同时期的构成要素将在空间上叠合成为一个自然、文化、社会等多系统复合,生态维护、遗产保护、教育与游憩多功能整合的大运河遗产廊道。

(2) 大运河遗产廊道由自然系统、遗产系统与支持系统3个部分构成。根据与运河发生发展的相互关系划分为功能相关、历史相关与空间相关3种类型。作为大运河发生背景,与大运河生态功能维护相关的湿地、林地、农田等区域环境要素构成大运河廊道重要的自然系统;与大运河“漕运”功能相

关的河道、水源、水利与航运工程设施等水利遗产,与大运河发生发展“历史”相关的古建筑、古遗址、运河聚落等物质文化遗产与戏曲歌舞、民俗传说等非物质文化遗产,以及与大运河无发生学关联,仅与“空间”距离相关的其他非运河类物质与非物质文化遗产构成廊道重要的遗产系统;面向未来与大运河教育与游憩功能相关的游憩道、解说系统、公共服务设施构成廊道重要的支持系统。三者为沿运地区可持续发展所不可或缺的基础性自然资产、文化资产和社会资产,整合构成集生态与遗产保护、休闲游憩、审美启智与教育为一体的大运河遗产廊道。

5 讨论

在古代以“漕运”为主导功能的农业时代,河道、水源、水利工程设施、航运工程设施以及管理与运行机构是保障大运河漕运功能的基本要素。大运河漕运功能的通畅使得沿运地区城镇与乡村发展繁荣,大量商市街区、建筑园林、石刻墓葬以及戏曲歌舞、民俗传说等因运而生。以运河为主体的人工系统尽管对于原有的自然系统产生了扰动。但整体而言,自然系统与人工系统仍处于一个相对平衡的状态。在现代工业社会“建设发展”的背景下,河道水系与土地格局破碎化、河道污染、湿地丧失、人与运河关系逐渐疏远等情况层出不穷,原处于平衡状态的运河景观格局被打破,“新”的人工系统对“旧”的人工系统产生了极大的干扰与破坏,大大超越了自然系统的承载能力,东部地区可持续发展受到严重威胁。在未来“保护与可持续利用”统筹兼顾的后工业时代,运河遗产廊道区域是一个集各历史时期文化遗产,自然环境要素,社会支持系统为一体,点状、线状、面状要素相互拼贴、叠加整合形成的线性“绿色”镶嵌体。运河各构成要素的功能与相互关系得以重塑,新型的“运河遗产廊道”人工系统将与自然系统再次处于相对平衡状态。

参考文献

- [1] Diamant R. National Heritage Corridors: Redefining the Conservation Agenda of the 90s. *George Wright Forum*, 1991, 8(2): 13-16.
- [2] Flink C A, Searns R M. *Greenways: A Guide to Planning, Design and Development*. Washington: Island Press, 1993: 1-337.

- [3] Lanning D M. Regional History and Public Planning Potential In Delaware Navigation Canal National Heritage Corridor[D]. State University of New York, 1994: 1-717.
- [4] Ligibel T J. The MauMee Valley Heritage Corridor as a Model of the Cultural Morphology of the Historic Preservation Movement[D].Bowling Green State University, 1995: 1-186.
- [5] Eugster J G. Evolution of the Heritage Areas Movement. George Wright Forum, 2003, 20(2): 50-59.
- [6] 王志芳, 孙鹏. 遗产廊道: 一种较新的遗产保护方法. 中国园林, 2001(5): 85-88.
- [7] 李伟, 俞孔坚, 李迪华. 遗产廊道与京杭大运河整体保护的理论框架. 城市问题, 2004(1): 28-31, 54.
- [8] 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):1-12.
- [9] 俞孔坚, 张蕾, 周菁. 新苏州园林: 运河工业文化景观廊道: 苏州运河工业遗产廊道(宝带桥-觅渡桥段). 城市水景观建设和水环境治理国际研讨会, 2005: 5.
- [10] 李春波, 朱强. 基于遗产分布的运河遗产廊道宽度研究: 以天津段运河为例. 城市问题, 2007(9): 12-15.
- [11] 俞孔坚, 朱强, 李迪华. 中国大运河工业遗产廊道构建: 设想及原理(上篇). 建设科技, 2007, 6(11): 28-31.
- [12] 俞孔坚, 朱强, 李迪华. 中国大运河工业遗产廊道构建: 设想及原理(下篇). 建设科技, 2007, 6(11): 39-41.
- [13] 朱强, 俞孔坚, 李迪华, 等. 大运河工业遗产廊道的保护层次. 城市环境设计, 2007(5): 16-20.
- [14] 俞孔坚, 李迪华, 李伟. 京杭大运河的完全价值观. 地理科学进展, 2008, 27(2): 1-9.
- [15] 俞孔坚, 奚雪松, 李迪华, 等. 中国国家线性文化遗产网络构建. 人文地理, 2009(3): 11-16,116.
- [16] 奚雪松, 俞孔坚, 李海龙. 美国国家遗产区域管理规划评述. 国际城市规划, 2009(4): 91-98.
- [17] 俞孔坚, 等. 《为整体保护京杭大运河遗产廊道研究报告》. 国家文物局课题, 2007.
- [18] 奚雪松. 实现整体保护的大运河遗产廊道构建: 以大运河山东省济宁段为例[D] 北京: 北京大学, 2010.
- [19] 周威. 中国运河遗产廊道开发与保护: 以扬州至杭州段运河为例[D]. 四川师范大学, 2008.
- [20] 冯契主编. 哲学大辞典: 修订本 (上). 上海: 上海辞书出版社, 2001: 317-319.
- [21] Piaget J. The Principle of Genetic Epistemology. London: Routledge & Kegan Paul, 1984: 1-103.
- [22] 皮亚杰. 发生认识论原理. 王宪钊 等, 译. 北京: 商务印书馆, 1981: 1-113.
- [23] 楼培敏. 发生学方法. 社会科学, 1986(10): 68-69.
- [24] 瞿铁鹏. 马克思社会研究方法论. 上海: 上海人民出版社, 1991: 1-266.
- [25] 巴尔格. 历史学的范畴和方法. 莫润先 等, 译. 北京: 华夏出版社, 1989: 1-330.
- [26] 冯平. 发生学的方法、功能性的定义. 求是学刊, 1987(1): 7-13.
- [27] 俞吾金. 论哲学发生学. 复旦学报: 社会科学版, 1986(1): 55-66.
- [28] 张扬. 发生学方法与中国哲学史研究. 兰州大学学报: 社会科学版, 1988(3): 49-54.
- [29] 户晓辉. 中国人审美心理的发生学研究. 北京: 中国社会科学出版社, 2003: 1-212.
- [30] 朱炳祥. 土家族文化的发生学阐释. 北京: 中央民族大学出版社, 1999: 1-213.
- [31] 朱炳祥. “文化叠合”与“文化还原”. 广西民族学院学报: 哲学社会科学版, 2000, 22(6): 2-7.
- [32] 朱炳祥. “全球化”与“本土化”相互关系的发生学阐释. 武汉大学学报: 社会科学版, 2002, 55(5): 630-635.
- [33] 张乃和. 发生学方法与历史研究. 史学集刊, 2007(5): 43-50.
- [34] 周魁一. 水利的历史阅读. 北京: 中国水利水电出版社, 2008: 1-656.
- [35] 中国科学院《中国自然地理》编辑委员会. 中国自然地理—历史自然地理. 北京: 科学出版社, 1982: 1-262.
- [36] 中国科学院《中国自然地理》编辑委员会. 中国自然地理(总论). 北京: 科学出版社, 1985: 1-413.
- [37] 陈桥驿. 中国运河开发史. 北京: 中华书局出版社, 2008: 1-578.
- [38] 姚汉源. 京杭运河史. 北京:中国水利水电出版社, 1998: 1-767.
- [39] 刘玉平, 贾传宇, 等. 中国运河之都. 中国文史出版社, 2003: 1-245.
- [40] 山东省济宁市政协文史资料委员会编. 济宁运河文化研究. 山东友谊出版社, 2002: 1-521.
- [41] 何一民. 近代中国衰落城市研究. 四川: 四川出版集团巴蜀书社, 2007: 367-379.
- [42] 欧阳洪. 京杭运河工程史考. 江苏省航海学会出版, 1988: 346-350.
- [43] 交通部规划研究院. 京杭运河航运综合治理发展建设规划研究, 2008: 10-19.
- [44] 国家旅游局官员详解 “国民休闲计划”[N/OL]. 新华网, 2009-03-16 [2009-10-25]. http://news.xinhuanet.com/politics/2009-03/16/content_11016626.htm.
- [45] 马惠娣. 未来 10 年中国休闲旅游业发展前景展望. 齐鲁学刊, 2002, 167(2): 19-26.
- [46] 陈琳, 奚雪松. 美国慢行道系统评述与启示. 国际城市规划, 2010(4): 50-55.
- [47] 彭文洁. 遗产廊道解说系统构建途径. 北京大学硕士学位论文, 2007.
- [48] 国家文物局. 大运河遗产保护规划第一阶段编制要求: 试用版, 2008.
- [49] ICOMOS, TICCIH. The International Canal Monuments List [M/OL]. ICOMOS and TICCIH, 1996 [2009-10-25]. <http://www.icomos.org/studies/canals.pdf>.
- [50] 单霁翔. 要成功保护和成功“申遗”必须摸清家底[EB/OL]. 新华网, 2007-3-11 [2009-10-25]. <http://www.xinhuanet.com/zhibo/20070311d/zhibo.htm>.

The Definition of the Grand Canal Heritage Corridor Based on the Genesis Perspectives

YU Kongjian, XI Xuesong

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

Abstract: The heritage corridor approach is a regional methodology for heritage protection of large scale cultural landscapes. Combining the regional heritage protection strategy and the greenway approach, the heritage corridor approach places emphasis on the historical values, in conjunction with ecological and economical values. The Grand Canal is one of the most important cultural heritages in China dating back more than 2500 years to the late Spring and Autumn Period. The Grand Canal is the longest and oldest man-made canal in the world with a total length of over 1700 kilometers. Many heterogeneous components overlap forming an intricate system. Therefore, identifying the composition of the heritage corridor is the first step for the long-term protection and management of the natural and cultural elements of the Grand Canal.

In connection with the distinct space-time background, the genesis method focuses on dynamic modeling analyses of the constructing process. This approach is effective in illustrating the components and their interrelation to the complex system, so that we can identify the components which have close relations to the development of the Grand Canal. Genesis analysis visualizes the evolution of the Grand Canal Heritage Corridor and the function and interaction of its various components.

Based on genesis analysis, the Grand Canal Heritage Corridor is composed of three major systems: natural system, cultural heritage system and supporting system. The natural system includes regional landscape features such as wetlands, forests, and farmlands to constitute the physical settings of the corridor. The cultural heritage system includes traditional hydrological engineering services such as water courses, water sources, transportation and distribution utilities related to the corridor’s hydraulic functions. The cultural heritage system includes both tangible heritages such as ancient buildings, sites, canal settlements and intangible heritages such as folklore, poems and traditional performance art. The supporting system consists of trails, interpretive systems and public service facilities. These three systems are integrated to form the natural, cultural and social properties of the Grand Canal, and are indispensable for the sustainable development of the Grand Canal heritage area. The Grand Canal Heritage corridor is a living system that provides diverse services of production, regulation, life support, recreation, education and aesthetic appreciation.

Key words: heritage corridor; the grand canal; composition; genesis method

本文引用格式:

俞孔坚, 奚雪松. 发生学视角下的大运河遗产廊道构成. 地理科学进展, 2010, 29(8): 975–986.