

大运河申遗再上日程 城市河流保护双线进行 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E5_A4_A7_E8_BF_90_E6_B2_B3_E7_c57_613384.htm “四年之后，大运河将会在中国申请世界遗产名单上名列第一。”全国政协委员、国家文物局局长单霁翔在今年两会期间表示。自京杭大运河登上2006年12月底国家文物局公布的《中国世界文化遗产预备名录》后，大运河保护再次被提上日程。“申遗是重要的保护手段”已成为政协委员们的共识。单霁翔则肯定了大运河申请世界遗产对沿途城市价值提升的作用，他表示大运河这个流动的遗产将会为沿途城市带来经济和文化的新亮点，同时也会由此给大运河带来新的生机。城市、河流互助发展有着2500多年历史的京杭大运河，是我国历史上开凿规模最大、里程最长的运河，流经6个省，沿途有18座大城市和数百座中小城市，贯通东西方向的5大水系，是我国重要的南北水上通道，同时也是防洪灌溉工程。目前，运河沿线已经公布注册的文物保护单位有654处，其中109处为全国重点文物保护单位，另有9座城市被公布为国家级历史文化名城。“这是活着的、流动的文化遗产。”杭州市委书记王国平表示。作为京杭大运河传统意义上的起点，杭州市是京杭大运河文化节的最初倡导者，也是《京杭大运河保护与申遗杭州宣言》发起地。2006年5月，京杭大运河保护与申遗研讨会在杭州召开，专家学者与京杭大运河沿线18个城市的官员聚集杭州，签署了声明。“京杭大运河是活着的，并没有死去，很多地方的运河还在发挥作用。在不断流的水域范围内，南水北调、环境保护、灌溉工程等都在运作。”国家历史文化名

城研究中心主任、同济大学建筑与规划学院博导阮仪三表示。从2006年6月10日“世界遗产日”开始，阮仪三就带领来自华东师大、同济大学、复旦大学的15位博士开始了对京杭大运河的自费考察。“现在考察还在进行中，我们需要掌握第一手的实际资料，了解到底有多少好东西，才能有针对性地保护。”阮仪三表示。阮特别指出京杭大运河是时代经济、文化、社会发展衍生出的产物，并曾在历史阶段发挥了自己重要的经济作用。“在我们祖国经济史上，京杭大运河发挥了相当大的作用，8%的社会财富都来自这里。”“运河保护很特殊，有别于一栋房子或者一个地域上的某件实物，它要保护的实质是一条文化与经济融合的路线。”阮指出，与丝绸之路一样，运河保护的实质是它所创造的文化体系，不同流域的丰富性具有独特的生存土壤，是时代经济文化互动而形成的结果，这是运河得以生存的基础，也是不断发展变化的基础。阮表示，运河保护“绝不是修修旅游景点这么简单”。大运河申遗给沿途很多城市带来了新亮点，很多城市也都以运河景观作为卖点，比如北京通州区的运河文化景观带就已被列入北京2008年人文奥运六景区之一。同时，据全国政协委员、中国博物馆学会副理事长舒乙介绍，在去年他随政协调研组考察大运河时发现，沿河很多城市无论是出于何种目的对大运河的修复，很多都改善了城市和人居环境，“这是意想不到的结果，是要肯定的。”目前，仅大运河沿岸的18座大城市就占到了全国GDP总量的1/5。未来的大运河带给自己和周围城市将是一个双赢的局面。尊重现在才是真实“大运河和长城在遗产名录上应该是姊妹篇。”全国政协委员刘枫说，但是必须看到，随着社会发展，大运河的传统功

能正在逐步衰退，真实性和完整性正在遭到破坏。根据《世界遗产公约实施行动指南》的规定，申请世界遗产最为重要的原则是“科学性”、“真实性”、“完整性”。舒乙也特别强调，保护要遵循“真实”和“完整”的原则。而阮仪三则认为，“真实性”不可能超越现在阶段而回复到过去。这与中央美术学院教授傅刚的观点不谋而合，目前，傅刚正在主持京杭大运河杭州段沿岸的规划设计工作。傅刚认为，“真实”就是现在，是当下，运河的保护和再造都必须按照现有的基础进行，而且必须与现实的生活发生关系。“现在有许多人都有让大运河恢复原状的想法，甚至有专家建议通过重新挖掘已断流河道、恢复往日辉煌的想法，是既不需要也是没有必要的。”在阮仪三实地考察看来，目前京杭大运河从山东济宁到北京的这段，大部分已经处于断流状态，人为地再恢复历史，非常可笑。而在傅刚主持的杭州段规划设计中，一个很重要的思路，就是继续发挥京杭大运河杭州段曾有的经济功能。并不是指恢复传统意义上的通航和运输，而是在现有条件下，重新规划、组织运河沿岸城市格局，以此在新的城市网络中不加任何扭捏造作手段，让新老建筑共同形成新的特色，由此带来各类商机和发展机遇，并带来人民生活水平的改善。保护之路遥远漫长在两会上，单霁翔指出了一个现实的问题，城市化进程加速，经济发展的高速度，都对大运河保护提出了更为迫切的要求。“这既是机遇，也是挑战。如果处理不当，则会对大运河的背景环境甚至本体造成伤害。”单霁翔的担忧在阮仪三看来，已经是现实。现年73岁的阮仪三形容自己实地考察所看到的运河现状，用了四个字：“深感痛心”。在他看来，近些年来虽然杭州动作

频繁，但是效果却不尽人意。上世纪80年代初往来苏杭的“天堂号”邮轮，因为水质污染，已经消失很久。阮仪三认为，目前京杭大运河的保护还停留在呼吁和言论阶段，而实际上关于运河保护如何进行，既缺乏实践经验，也缺乏可行方法。在阮看来，关于运河保护，是一个系统的世纪工程，而不是几年就可以见效的事情。水质的清理和环境的整治以及综合方针的出台，涉及到环保部门、水利部门、城建部门等多个部门意识的一致和步调的协调。阮认为，这个系统的长期工程需要国家拿出大笔资金、组织各个部门通力进行。实际上，在城市化的隐忧之外，阮更担心只关注到城市运河保护的意识。“现在1600多公里长的运河，流经发达城市的才有多少？而且这里的保护意识相当差。”在阮组织的考察团里，拖拉机成为一种重要的交通工具，“因为很多地方路都不通，根本去不了，但这才是决定因素。”

1 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问
www.100test.com