

京津冀都市圈近现代建筑遗产 区域保护探讨*

——基于“主题性建筑遗产线路”概念的思考

秦红岭

(北京建筑大学文法学院, 北京, 100044)

内容提要: 京津冀协同发展背景下, 如何整合京津冀都市圈建筑文化遗产资源, 构建区域建筑遗产保护模式, 是京津冀文化协同的一个重要方面。“主题性建筑遗产线路”是区域建筑遗产保护的新尝试, 旨在以文化主题为纽带, 加强单体建筑遗产节点之间的内在联系, 从整体上提升建筑遗产的文化价值, 更好地传承城市文脉。依据京津冀都市圈近现代建筑遗产的分布、现状与特色, 通过文化主题筛选提炼出四个主题线路, 即“革命之路”: 京津冀革命纪念建筑遗产线路; “崛起之路”: 京津冀近现代工业建筑遗产线路; “文化一脉”: 京津冀博物馆线路; 京津“双城记”: 名人故居线路。建构京津冀都市圈主题性建筑遗产线路, 应在不违背真实性原则和整体性原则的基础上, 基于其既是整体性的建筑遗产保护线路, 也是一种特殊的区域文化旅游线路的定位, 遵循适宜性开发原则和“可参观性”原则。

关键词: 京津冀都市圈 近现代建筑遗产 主题性建筑遗产线路 建筑遗产区域保护

京津冀协同发展既是国家层面的重要战略决策, 也是区域发展模式的重要转折。如何整合京津冀都市圈建筑文化遗产资源, 推进区域建筑文化遗产连片成线保护与整体展示, 建构资源共享的区域建筑遗产保护与合作利用模式, 是京津冀文化协同发展的重要方面。本文将基于“主题性建筑遗产线路”的

概念, 从京津冀都市圈近现代建筑文化遗产区域性保护这一层面, 探讨京津冀建筑遗产协同保护与发展问题。

一、“主题性建筑遗产线路”： 区域建筑遗产保护的新方法

从建筑文化遗产保护的尺度上看, 从20世纪80年代末开始, 建筑遗产的保护范围有了显著扩展, 从单体建筑、小

* 北京市社科基金、北京市教委人文社科重点项目“文化规划视角下北京建筑遗产保护模式及人文价值评价研究”阶段性成果, 项目批准号SZ201510016009。

场地建筑空间扩大到历史文化街区、历史文化名城（镇）、跨区域线性遗产。同时，在建筑遗产所包含的多重价值要素中，越来越重视从展示与阐释层面认识建筑遗产所具有的独特文化价值。正是在这种背景下，适应区域建筑遗产保护的一些概念纷纷出现，如遗产廊道（heritage corridor）、文化线路（cultural routes）、遗产足迹（heritage trail）、遗产区域（heritage area）等。本文提出的“主题性建筑遗产线路”概念，是在上述概念的基础上，从一定范围城市间区域合作的视角，结合建筑文化遗产的特征、保护状况与展示需要提出的一个新概念。

遗产廊道最早是美国针对大尺度文化景观保护而提出的一种区域性遗产保护战略。作为一种线性遗产区域，它把文化意义提到首位，常见的是河流峡谷、运河、道路以及铁路线等，但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^[1]。城市遗产足迹主要是美国城市中一种以历史遗产保护与游览展示为主要功能的线性景观类型^[2]，如美国波士顿以展示美国独立革命历史遗迹为主题，将市中心区域 17 个遗产点串连而成的“自由足迹”（freedom trail，图1、图2）。关于文化线路，《国际古迹遗址理事会文化线路宪章》的界定是：“无论是陆地上，海上或其他形式的交流线路，只要有明确界限，有自己独特的动态和历史功能，服务的目标特殊、确定，并且满足以下条件的线路可称为文化线路：1）必须来自并反映人类的互动，和跨越较长历史时期的民族、国家、地区或大陆间的多维、持续、互惠的货物、思想、知识和价值观的交流；2）必须在时空

上促进涉及的所有文化间的交流互惠，并反映在其物质和非物质遗产中；3）必须将相关联的历史关系与文化遗产有机融入一个动态系统中。”^[3]上述三个概念的共性表现在，都是一种整体性的线性遗产，除城市遗产足迹外，一般都是大尺度、跨区域并以特定线路为基础串联起来，呈线性分布的各种文化遗产、文化景观的集合。

“主题性建筑遗产线路”相比遗产廊道和文化线路的概念而言，其保护和展示要素比较单一。遗产廊道和文化线路的保护要素是构成某一地域文化特征、地理特征的自然与人文因素

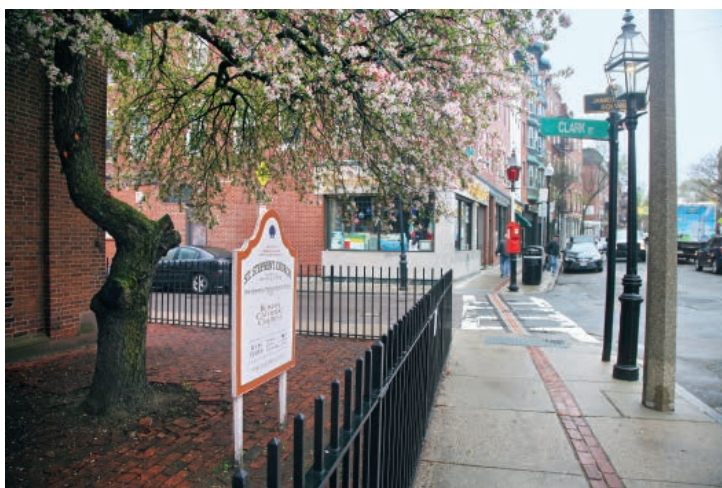


图1 波士顿“自由足迹”（秦红岭摄）



图2 美国波士顿“自由足迹”示意图（来自<http://www.50shadesofage.com/wp-content/uploads/2015/08/Boston-Freedom-Trail-Map.jpg>）

综合体的文化景观，其遗产的类型多样，而主题性建筑遗产线路主要针对的是文化景观中的建筑遗产和建筑景观。从空间尺度或地域规模上看，无论是遗产廊道还是文化线路都是地区性、全国性甚至跨国区域、跨洲层面的大尺度景观，例如第一条列入世界遗产名录的文化线路——圣地亚哥·德·孔波斯特拉朝圣之路（The Route of Santiago de Compostela，图3），辐射了西欧和中欧大部分基督教国家。“主题性建筑遗产线路”的空间尺度相对较小，但比城市遗产足迹的空间尺度大，适宜定位为中尺度，其辐射范围可以是如城市遗产足迹一样在一个城市内，也可以是在一定范围的城市群内。从构建方式而言，遗产廊道和文化线路主要基于历史上长期形成的线性遗产资源（运河、古道、铁路路线等），“最常见的形式是以历史时期人类迁徙与交流所形成的通道文化为基础的线性文化遗产。”^[4]例如，京津冀区域有我国历史发展中极为重要的京杭大运河遗产廊道。“主题性建筑遗产线路”实际上是运用主题筛选、规划设计等手段，以“点”成“线”，将某些具有文化相关性或相同文化主题的建筑遗产资源联系在一起，形成一种线性的保护与开发框架。在上述限定下，本文将“主题性建筑遗产线路”界定为：无论是在一个城市内，或是在一定范围的城市群内的建筑遗产，只要建筑遗产的类型及其文化价值有较突出的主题叙事，并且地域分布上具有一定聚集性，能够通过主题提炼、阐释及文化规划等方法，将相互关联的建筑遗产有机融入一个线性或网状结构的整体保护与展示系统之中，便可称之为主题性建筑遗产线路。



图3 第一条列入世界遗产名录的文化线路——圣地亚哥·德·孔波斯特拉朝圣之路（来自<http://moonlightspostcardblog.blogspot.jp/2011/11/spain-route-of-santiago-de-compostela.html>）

主题性建筑遗产线路首先是一种整体性保护策略，旨在以共同的文化主题为纽带，搭建并加强单体建筑遗产节点之间的内在联系，从而整体上提升建筑遗产的文化价值，实现整体价值大于线路上各部分遗产价值之和的共赢效益。在建筑遗产保护实践中，有些建筑文化遗产节点若从单体建筑的角度看，由于其文化价值不大而得不到妥善保护，但若它作为主题建筑遗产线路的构成节点，则可能得到有效保护并突显其文化价值。构建主题性建筑遗产线路，不仅是妥善保护城市建筑遗产的需要，更是传承城市文脉的需要。因为这种保护方法强调了遗产保护中的文化关联，不是孤立地保护单个建筑遗产，是串联整座城市或多座城市的建筑遗产节点以形成一种较大的文化遗产区域，是对城市和区域层面整个文脉环境的保护。

其次，主题性建筑遗产线路还是展示建筑文化遗产的有效途径，并具有带动本地和区域文化旅游发展的重要作用。实际上，正如德国学者汉斯·带特莱特·卡麦亚（Hans Detlef Kammeier）所说，欧洲国家最初提出文化线路的概念时，“在相当长的时间里，各地区的‘线路’被定型为传播当地历史、带动当地文化旅游的概念”^[5]。本文提出的主题性建筑遗产线路同样定位为既是整体性的建筑遗产保护线路，也是一种特殊的区域文化旅游线路。通过文化规划，或者说基于城市规划的文化途径，综合性、整体性地发挥建筑遗产资源的价值和作用，在充分保护遗产文化价值的基础上挖掘其市场价值，使之成为不仅是市民触摸城市历史、体验高品位建筑文化之地，还是传播区域城市历史、强化区域建筑文化特征、提升区域旅游竞争力的重要途径。



图4 京津冀都市圈(来自http://www.cb.com.cn/economy/2014_0307/1042833.html)

二、京津冀都市圈近现代建筑遗产线路的主题提炼

京津冀都市圈的节点城市主要包括北京、天津两个直辖市和河北省的石家庄、秦皇岛、唐山、廊坊、保定、沧州、张家口、承德共10个城市(图4),辐射半径大致在300千米之内。京津冀都市圈建筑遗产资源丰富,其中由国务院审批的中国历史文化名城有5座(北京、天津、承德、保定、秦皇岛的山海关区)。京津冀都市圈交往半径相宜,具有相近或相似的文脉传统,区域间建筑遗产的共性文化元素与主题不少,由此通过主题提炼等方式构建的共性建筑遗产文化因子,是推动京津冀建筑遗产协同保护与发展的内在动力。本文将视角集中于建筑遗产保护中容易受到忽视的近现代建筑遗产,根据京津冀都市圈近现代建筑遗产资源的分布、现状,通过区域文脉分析、比较资源特色和文化主题筛选,提炼出四个主题线路,即“革命之路”:京津冀革命纪念建筑遗产线路;“崛起之路”:京津冀近现代

工业建筑遗产线路;“文化一脉”:京津冀博物馆线路;京津“双城记”:名人故居线路。

革命纪念建筑遗产指与中国近现代革命运动、重要革命历史事件或者革命历史人物有关的,具有重要纪念意义、教育意义和史料价值的建筑遗产,主要包括重要革命历史事件发生地、重要机构旧址、重要历史人物活动纪念地(含旧居)、革命纪念馆(堂)、革命纪念碑(亭)等。京津冀都市圈不少城市具有光荣革命传统,其革命遗址及革命纪念建筑遗产具有时间跨度长、类型齐全、知名度较高等特征,通过依托重要建筑遗产,构建主题性线路的方式,有助于从整体保护与展示层面充分利用好这一宝贵的历史文化资源。表1仅列出了京津冀都市圈中列入全国重点文物的革命纪念建筑遗产,可以依托这些建筑遗产作为主题线路的核心节点,将现存不同等级(包括未列为文物保护单位、文物普查登记项目的建筑遗存)、不同类型的革命纪念建筑遗产串联起来,构建主题鲜明、具有爱国主义教育价值的线性文化景观。

在我国,近现代工业建筑遗产主要是指1840年以后出现的、用于工业、仓储、交通运输业的具有一定历史文化价值和改造再利用意义的建筑遗产^[6]。京津冀都市圈城市积淀了丰富的近现代工业遗存,且具有良好的再利用条件。表2列举了京津冀都市圈节点城市列入全国重点文物及一些文化价值和改造再利用价值突出的工业建筑遗产。近年来,我国不少城市开始重视工业建筑遗产的保护与再利用,但众多成功的项目集中在工业建筑单体的再利用改造方面,工业遗产整体性保护和区域性保护较为薄弱。京津冀应借鉴“欧洲工业遗产之路”(European Route of Industrial Heritage)和德国鲁尔区“工业遗产旅游之路”(Route der Industriekultur,图5、图6)的整体性保护与文化旅游开发策略,尝试建立锚点、地区线路、主题线路等不同层级的工业遗产保护与再利用体系^[7]。首先选择具有代表性、文化教育价值突出的工业建筑遗产作为核心节点或锚点(表2),其次是将节点元素组织起来形成主题性地区线路,使之成为覆盖较大区域的遗产保护线路。如北京可以在市域范围内或联合张家口市建构京张铁路主题线路,通过西直门火车站、清华园火车站、青龙桥车站、人字形铁路、京张铁路纪念碑及詹天佑雕像、康庄车站、居庸关车站、宣化府车站、张家口车站等锚点,连接成覆盖西城区、海淀区、昌平区和延庆县的铁路遗产主题线路,并进一步延伸至张家口区域当代建筑遗产保护实践中。

博物馆模式不仅成为一种重要而有效的遗产保护方式,而

表1 京津冀都市圈节点城市列入
全国重点文物的革命纪念建筑简况及主题元素描述

名称	所在地	时代	主题元素描述
天安门	北京东城区	始建于明代	五四运动主题：近代许多重要革命历史事件在此发生。如1919年“五四运动”、1925年“五卅运动”、1935年“一二·九运动”、1948年“反饥饿、反内战、反迫害运动”等
北京大学红楼	北京东城区	始建于1916	五四运动主题：作为北京大学老校舍之一，是五四运动的主要活动场所
长辛店“二七”大罢工旧址	北京丰台区	1923	工人运动主题：“二七”大罢工又称京汉铁路大罢工，是中国工人运动首次高潮中规模最大的一次罢工
辛亥滦州起义纪念园	北京海淀区	1937	辛亥革命主题：1912年1月3日，驻守滦州的清军第二十镇军官王金铭、冯玉祥等人率部起义，不幸失败。1936年，为纪念滦州起义死难烈士，由冯玉祥等人发起并于1937年建成衣冠冢和纪念塔
焦庄户地道战遗址	北京顺义区	1943	抗日战争主题：抗日战争时期，焦庄户村开展了地道战，挖掘了11.5千米的地道，形成了能打能防的战斗型地道网
人民英雄纪念碑	北京东城区	1958	纪念英雄主题：为纪念在人民解放战争和人民革命、民族解放、民主运动中牺牲的人民英雄，新中国成立后第一个由国家兴建的大型纪念碑
八宝山革命公墓	北京石景山区	近现代	纪念英雄主题：1950年北京市人民政府将八宝山的护国寺改建为公墓，定名为“北京市革命公墓”，作为革命烈士安葬之处
大沽口炮台	天津滨海新区	1858	原为明清时期北方海防的军事防御设施之一，是1858、1859、1860年三次反抗英法联军发兵进攻大沽口战役的主战场
冉庄地道战遗址	保定清苑区	1942	抗日战争主题：抗日战争期间冉庄人民采用地道战形式与日军斗争，形成了全长15千米的地道网
晋察冀边区政府及军区司令部旧址	保定阜平县	1938-1948	抗日战争主题：1937年底八路军第一一五师政委聂荣臻率领一部分部队，以阜平为起点创建晋察冀抗日根据地，它是我党我军在华北创建的第一块敌后抗日根据地
西柏坡中共中央旧址	石家庄市平山县	1948-1949	解放战争主题：1948年5月中共中央、中国人民解放军总部移驻西柏坡，使之成为中国革命的领导中心，包括辽沈战役、淮海战役、平津战役在内的一系列战役在此运筹和指挥

注：本表不含重要革命历史人物旧居（故居）。

表2 京津冀都市圈节点城市列入全国重点文物及文化价值突出的工业建筑遗产简况及主题元素

名称	所在地	建成年代	保护级别	主题元素描述
二七机车厂近代建筑遗存	北京丰台区	1923	国家级	交通运输业主题：二七机车厂孕育了北京近代工业，是中国共产党领导的“二七”工人运动的主要策源地，是新中国第一台内燃液力传动机车诞生地
国民政府财政部印刷局旧址（北京印钞厂）	北京西城区	1908	国家级	造币业主题：前身为清度支部印刷局，是中国采用雕刻版凹版设备印钞的第一家印钞厂，近代折中主义风格建筑
京张铁路南口段至八达岭段	北京昌平区、延庆县	1909	国家级	交通运输业主题：1909 年詹天佑设计的由北京至张家口的京张铁路通车，这是中国首条由中国人自行勘测、设计、施工完成，并投入营运的铁路
北京自来水公司近现代建筑群	北京东城区	1908	市级	水文化主题：原京师自来水有限公司，是北京历史上第一座自来水厂，欧式风格建筑
798近现代建筑群（原798工厂）	北京朝阳区	1955	市级	特色老厂房主题：原798工厂厂房由前东德德绍一家建筑设计院采用典型的包豪斯风格设计，在当代国际范围内，如此大规模的包豪斯建筑群并不多见
北洋水师大沽船坞遗址	天津滨海新区	1880	国家级	造船业主题：清朝洋务运动的产物，是中国近代第三所造船厂，也是中国北方最早的船舶修造厂和重要军工基地
黄海化学工业研究社旧址	天津滨海新区	1922	国家级	化学工业主题：我国第一家私营化工科研机构黄海化学工业研究社所在地的旧址，是我国近代工业微生物和工业生物技术的发源地，欧式别墅式建筑风格
北洋银元局和造币总厂	天津河北区	1905	市级	造币业主题：曾被清朝廷实际钦定为全国造币中心，天津金融业曾经辉煌的见证
秦皇岛港口近代建筑群（含依托港口建设的工业厂房：耀华玻璃厂旧址）	秦皇岛西港区	清至民国	国家级	港口工业主题：秦皇岛开埠建港的百年发展中，留下了包括开滦矿务局高级员司俱乐部、开滦矿务局秦皇岛电厂、南栈房、老船坞、京奉铁路桥等21处优秀近代工业遗产。还有依托港口建设、被誉为“中国玻璃工业摇篮之称”的耀华玻璃厂旧址建筑群
正丰矿工业建筑群	石家庄市	1913	国家级	煤矿主题：正丰矿是我国最早兴建的近代煤矿之一，其中德国设计师设计的欧式办公建筑“段家楼”，是中国煤炭工业建筑史上的经典之作，见证百年煤矿盛衰
开滦唐山矿早期工业遗存	唐山市	1878-1881	国家级	煤矿主题：堪称中国近代煤炭工业的活化石，在跨越三个世纪的历史嬗变中，留下了极具典型性、稀有性的矿业遗迹

注：二七机车厂近代建筑遗存以“长辛店‘二七’大罢工旧址”为名被列为全国重点文物保护单位。

京，马连良、骆玉笙之于天津）；其三是在京津双城都留下重要生活足迹的名人，例如梁启超。京津“双城记”名人故居线路能够整合两个城市的名人故居资源，突出整体展示的优势，充分发挥名人故居的独特文化功能。

三、京津冀都市圈主题性建筑遗产线路的建构原则

“主题性建筑遗产线路”作为区域建筑遗产保护与展示的新方法，既要遵循建筑遗产保护领域取得共识的基本原则，也要根据自身的定位与特点，提出一些专门原则。

首先，真实性原则和整体性原则作为建筑遗产保护的一般原则，同样是“主题性建筑遗产线路”构建中应遵循的基本原则。

真实性（authenticity）原则的基本要求要在《威尼斯宪章》《奈良真实性文件》等国际性文件中有较明确的表述。例如，《威尼斯宪章》指出，对于世代人民的历史古迹，“传递其原真性的全部信息是我们的职责”“各个时代为一古迹之建筑物所做的正当贡献必须予以尊重”“古迹不能与其所见证的历史和其产生的环境分离”^[8]。真实性原则作为建筑遗产保护的底线原则，对遗产价值评估与保护模式产生了重大影响，它反对不尊重建筑遗产本性，对作为人类集体记忆的建筑遗产的无知篡改或有意破坏。在“主题性建筑遗产线路”构建中，遵循真实性原则就是应当真实、全面地保存建筑遗产线路元素的历史信息及文化价值。以“京津‘双城记’之名人故居线路”为例，真实性原则的基本要求主要

体现在两个方面，第一，对名人故居的修缮和改造再利用应采取最低限度的干预原则，以保护真实性和解决安全性为目标，尽量尊重原物，尽力保持故居原貌；第二，名人故居的迁移切割了原址的环境，是对真实性最大的改变，因此除非因为重大的公共利益，一般而言名人故居不应全部或局部搬迁，异地重建。

建筑遗产保护的整体性原则要求从空间维度上将建筑遗产单体和周边环境、空间格局的整体保护作为首要考虑的因素，充分发挥建筑遗产的综合价值与整体文化效能，避免城市空间中建筑遗产元素的“面”被打散，“线”被切断，通过“整体保护”与“重点保护”相结合的规划策略，将建筑遗产有机整合到城市和区域的空间形态、公共文化空间和城市文脉之中，这正是“主题性建筑遗产线路”所遵循的基本策略。以北京为例，近些年来已初步构建了片状保护与线状、带状保护与开发相结合的整体保护模式。《北京市“十二五”时期历史文化名城保护建设规划》提出的“一轴”（传统的中轴线，图7）、“一线”（从朝阳门到阜成门的朝阜路沿线）和“一带”（长安街—前三门大街带状区域）的保护概念，实际上就是市域层面的“主题性建筑遗产线路”保护策略。但是，在京津冀协同发展背景下，北京与天津、河北区域层面的主题性建筑遗产线路的整体保护模式还有待构建。

其次，对于“主题性建筑遗产线路”而言，由于其定位为既是整体性的建筑遗产保护线路，也是一种特殊的区域文化旅游线路，因而遵循适宜性开发原则和“可参观性”原则显得尤

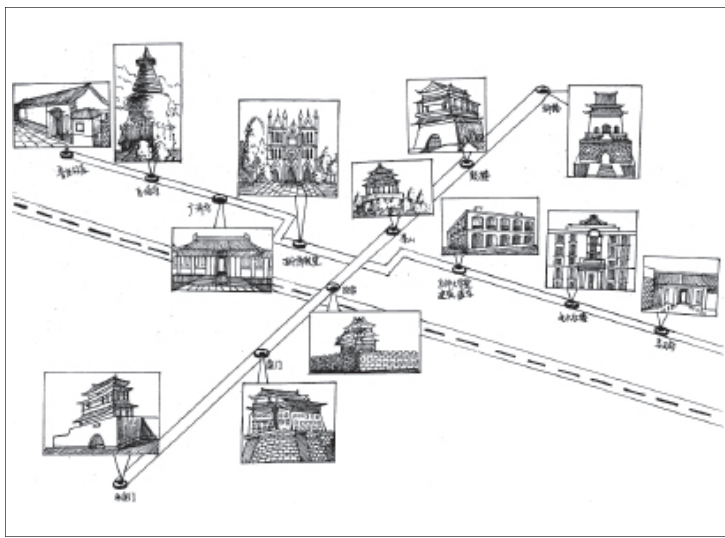


图7 历史文化名城北京“一轴”与“一线”示意图 制图/李璐

为重要。

1979年，澳大利亚国际古迹遗址理事会在巴拉会议上通过的《保护具有文化意义地方的宪章》（《巴拉宪章》），提出“保护”的概念包含保护性利用（conservative use）、展示（interpretation）等更广的内涵。近年来建筑遗产的阐释和展示业已成为遗产保护的重要组成部分。与此同时，现代建筑遗产保护运动的发展还有一个非常重要的价值拓展，便是对建筑遗产的价值认识从内在价值走向内在价值与外在价值相结合的综合价值观，即将建筑遗产不仅仅视为一种珍贵的文物，同时还视为一种能够保护一种文化认同的文化资源和文化资本。在此意义上，通过对建筑遗产的适宜性再开发，更好地保护其综合价值，尤其是挖掘和发挥其蕴含的独特公共文化价值功能，也是一种保护。所谓适宜性再开发，其基本要求是：任何对建筑遗产的开发性保护，若有助于提升而非损害遗产的文化价值，若有利于增强公众对建筑遗产的了解、赏识和文化认同感，就是适宜的。基于“主题性建筑遗产线路”的保护，便是一项不仅包括遗产修复性活动，还包括改造再利用、遗产活化、遗产展示、注

入主题性事件等活动的综合性遗产保护策略，应遵循适宜性再开发原则，在保护建筑遗产文化价值的基础上，挖掘和发挥其蕴含的独特公共文化效能，提升公众对建筑遗产的兴趣及对其价值的认知。

传承城市文脉，还要让文脉具有“可读性”（legibility）。主题性建筑遗产线路的“可参观性”原则是建构文脉可读的重要方式。该原则主要借鉴英国学者贝拉·迪克斯（Bella Dicks）提出的“可参观性”（visitability）生产这一概念。贝拉·迪克斯认为：“1980年代以来，可参观性已经成为规划公共空间的一项关键原则”^[9]。她认为，可参观性取决于对文化的展示程度，即在相信真实性是文化展示根基的前提下，通过各种展示策略和各种标志系统的阐释，建构一种文化得以浓缩的整体性或主题性环境，使场所具有“可读性”，以此方式吸引市民的注意力，促进城市文化消费。虽然贝拉·迪克斯主要是从公共文化空间规划及文化展示这一层面讨论“可参观性”原则，但这一原则同样也可以作为主题性建筑遗产资源开发的一项原则。贝拉·迪克斯认为，在当代社会，“遗产生产同时包括拯救过去和将其表现为可参观的体验，两者相辅相成。”^[10]京津冀都市圈区域建筑遗产保护，可以通过对一些建筑遗产（如革命纪念建筑遗产、工业建筑遗产）进行文化规划和再开发，尤其是通过主题性展示方式和整体标志系统的规划设计，以及融入丰富多彩的主题性文化事件，使得原本支离破碎甚至难以识别的建筑遗产，变得更为完整、清晰，成为具有可体验性、可参观性、可读性的文化空间，让建筑遗产更好地传递意义，使市民和游客通过体验建筑遗产，激活建筑遗产的公共文化价值，培育公众的文化认同感，发挥建筑遗产有助于展示与体验城市文脉的重要功能。

注释

- [1] 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年第8期，第975页。
- [2] 刘炜：《从波士顿自由足迹看美国城市遗产保护的演进与经验》，《建筑学报》2015年第5期，第44页。其实，目前“城市遗产足迹”已不限于美国，例如英国谢菲尔德的诺福克遗产足迹（The Norfolk Heritage Trail），是一条连通与诺福克公爵相关建筑遗产的线性景观。
- [3] 丁媛：《文化线路：有形与无形之间》，东南大学出版社，2011年，第88页。
- [4] 陶犁：《“文化廊道”及旅游开发：一种新的线性遗产区域旅游开发思路》，《思想战线》2012年第2期，第99页。
- [5] 丁媛：《文化线路：有形与无形之间》，东南大学出版社，2011年，特莱特·卡麦亚教授总序。

- [6] 该定义参考王建国对产业建筑遗产的界定。王建国等：《后工业时代产业建筑遗产保护更新》，中国建筑工业出版社，2008年，第13页。
- [7] 关于欧洲工业遗产之路，参见：刘伯英：《工业建筑遗产保护发展综述》，《建筑学报》2012年第1期，第44页。冯姗姗、常江：《区域协作视角下的矿业遗产线路——从“孤岛保护”走向“网络开发”》，《中国园林》2012年第8期。欧洲工业遗产线路是由锚点（**anchor points**）、区域线路（**regional routs**）、主题线路（**theme routs**）组成的星群状系统，具体是由77个锚点、15条区域线路或10条主题线路组成，次级遗产地（**key sites**）通过锚点发散形成次级遗产保护体系。主题线路主要根据工业类型划分，共包括采矿业、纺织业、钢铁工业、制造业、能源、交通通信、水资源、住房与建筑、休闲服务业、工业景观10个主题。关于德国鲁尔区“工业遗产旅游之路”的介绍，参见刘会远、李蕾蕾：《德国工业旅游与工业遗产保护》，商务印书馆，2007年。该线路有统一的视觉识别符号设计，包含19个工业遗产旅游景点、6个国家级的工业技术和社会史博物馆、12个典型的工业聚落，9个利用废弃的工业设施改造而成的瞭望塔。
- [8] 张松编：《城市文化遗产保护国际宪章与国内法规选编》，同济大学出版社，2007年，第42—43页。
- [9] 〔英〕贝拉·迪克斯著，冯悦译：《被展示的文化——当代“可参观性”的生产》，北京大学出版社，2012年，第8页。
- [10] 〔英〕贝拉·迪克斯著，冯悦译：《被展示的文化——当代“可参观性”的生产》，北京大学出版社，2012年，第124页。