

# 美国新英格兰地区铁路再生策略及其支撑体系解析

Regeneration Strategy and Supporting System Study of New England Railway in America

解飞 | XIE Fei 夏海山 | XIA Haishan

中图分类号: TU-091/098 文献标志码: A 文章编号: 1001-6740(2024)02-0089-10 DOI: 10.12285/jzs.20230129001

**摘要:** 本文聚焦美国新英格兰地区铁路再生经验, 系统思考区域铁路遗产再生策略背后的支撑体系, 以期对我国铁路遗产保护与再生提供参照。首先, 文章系统梳理美国新英格兰地区交通、工业与城市的历史发展脉络, 建立区域铁路遗产所在的宏观语境。随后, 针对新英格兰区域铁路遗产再利用现状, 提炼交通再生、文旅再生、绿廊再生三类更新经验。并在此基础上, 从价值流变、保护原则、保护体系三方面深入, 解读再生策略背后的支撑体系。最后, 依托新英格兰地区铁路再生经验, 对我国东北区域铁路进行展望。

**关键词:** 新英格兰地区铁路遗产、再生策略、价值流变、保护原则、支撑体系

**Abstract:** The paper concentrates on New England Railway experience, so that the supporting system under Regeneration Strategies could be extracted, which could provide a good reference to railway heritage protection and regeneration in China. Firstly, the paper presents the vertical sorting of the background of New England Railway, which focus on the relationship between railway system, industry and cities. Secondly, based on New England Railway Heritage Utilization, the paper extracts three typical regeneration ways on regional scale, including transportation regeneration, cultural tourism regeneration, green corridor regeneration. Then the supporting system involving value cognition change, protection principle, protection system could be established. Based on New England experience, the future development of Regional Railway in Northeast China could be prospected.

**Keywords:** Railway heritage in New England, Regeneration strategy, Value cognition change, Protection principle, Supporting system

## 一、引言

19世纪20年代, 铁路在欧美国家迅速崛起, 与工业化、城镇化进程相互作用、共同繁荣。此后, 伴随新的运输方式、主导能源更迭, 城市产业结构、职能属性转型, 铁路运输进入衰退期, 遭遇大面积废弃。世界上最早建设铁路的英国, 在1950—1960十年间, 铁路运量便萎缩了1/3。世界上拥有铁路里程数最长的美国, 近70年平均以每年2000km的速度废弃<sup>[1]</sup>。废弃铁路诱发诸多问题与矛盾, 但运输职能独特、线性形态特

殊, 承载着各色历史文化信息, 与周边区域经济、社会、生态发展的诸多要素交织, 呈现出一种无可替代、多元叠合的价值。欧美各国对铁路遗产保护与再利用路径不断展开探索, 产生许多值得借鉴的宝贵经验。

中国铁路的发展与欧美发达国家不同, 形成于半殖民地半封建社会<sup>①</sup>。自英国人在中国修筑第一条吴淞铁路至今, 历经晚清、民国、新中国三大历史时期, 铁路积淀了特殊的文化内涵。如今, 伴随我国城市化发展, 第二产业向第三产业转型, 高铁和城市轨道交通不断升级, 中国废

### 作者:

解飞, 北京交通大学建筑与艺术学院讲师;  
夏海山 (通讯作者), 北京交通大学建筑与艺术学院教授。

北京市社会科学基金重大项目 (22JCA005) 资助;  
首都高端智库课题 (2023ZKKT003) 资助。

录用日期: 2023-06

弃的普通铁路达数百条，累计废弃里程20000km，面临与西方国家相同的境遇<sup>[2]</sup>。

铁路遗产尺度跨越极大，涉及区域、城市、街区、建筑、节点多个层级，其中以宏观区域尺度最能反映其区别于其他遗产的特色内涵。有关大尺度遗产的研究，国际上有一系列相关的理论概念，其中最为熟知的就是“文化线路”和“遗产廊道”。“文化线路”是一个起源于欧洲的概念，由欧盟委员会最早提出，希望依托文化多样、文化认同等理念，以时间上和空间上的旅游为手段，将不同国家的遗产连接成为一个整体<sup>[3]</sup>。“遗产廊道”则是起源于美国的遗产保护概念，被定义为“拥有特殊文化资源集合的线性景观，通常带有明显的经济中心、蓬勃发展的旅游、老建筑的适应性再利用、娱乐及环境改善”<sup>[4]</sup>。以上理论概念和方法被国内学者纳入轨道交通遗产的研究范畴，研究内容包括区域铁路遗产选择标准和管理体系<sup>[5]</sup>，层次化系统构成、价值评价方法、构建相关系统步骤<sup>[6]</sup>，也包含铁路遗产的价值、构成要素和整体保护的具体建议<sup>[7-9]</sup>，虽为大尺度铁路遗产保护与再利用路径提供若干思路，却也局限于既定的评价方法、开发模式、管理方式。近年来，工业遗产保护中的再利用趋势增强。对区域铁路遗产的研究，尚缺乏再生策略及其背后支撑体系的系统性思考。因此，本论文聚焦美国新英格兰地区铁路再生经验，旨在区域铁路尺度上，对新英格兰区域铁路遗产再生策略背后起支撑作用的价值流变、保护原则、政策法规体系进行解读，以期为我国区域铁路的发展提供借鉴。

## 二、历史更迭

新英格兰地区可谓美国这一多元化国家的诞生地。在早期清教主义文化<sup>②</sup>影响下，区域资本主义迅速崛起，持续对美国经济起到重要支撑引领作用。新英格兰地区铁路在此背景下诞生，与经济产业、城市群发展紧密交织，见证区域整体历史发展进程。总体来讲，区域铁路发展历经

了工业革命大规模建设、发展变革大规模衰退期、废弃铁路资源再生三大历史时期，与沿线产业和城市构成独特的耦合关系。

### 1. 工业革命大规模建设时期

新英格兰地区是工业革命的发源地。早期交通运输方式以结合港口布局的运河为主，运河航道得以大量开挖。而作为工业革命的直接产物，轨道交通时代的到来比预期较晚，于1840年前后实现大规模建设<sup>[10]</sup>。新英格兰地区最早的铁路1805年修建于波士顿的毕肯山。第一条正规获批的铁路1826年修建于马萨诸州的昆西。同时期，伴随蒸汽动力的出现，新英格兰地区的第一批次蒸汽动力铁路线于1830年、1831年获得修建许可，以波士顿为中心延展开来。1840年，依据许可规划获批的铁路线路几乎串联起新英格兰地区内的所有城市。经过1850到1860年的进一步发展，区域内所有先驱铁路到达的城市，均可通过支线与主线相连，整个区域形成完整便捷的路网网络。1860年，在已有线路旁修建平行线路获得许可，铁路建设在激烈的市场竞争中愈发如火如荼。即使每座城市均有数条铁路穿过，铁路修建的热潮并未因此衰退。1870年，诸多早期修建的独立短线铁路被整合纳入

整个区域的14条铁路系统，区域铁路实现系统化管理。20世纪初，14条铁路系统进一步整合为6条，铁路里程达到高峰（图1）。繁荣时期，铁路几乎垄断所有中、长途客、货运交通，轨道到达新英格兰地区的每一个角落，大批火车站成为城市中心<sup>[11]</sup>。

铁路网络建设不仅为区域内日常出行和货物流通提供便利，更加重要的是，融促区域产业发展、城市规模扩张。以早期新英格兰殖民铁路（the Old Colony Railroad）为例（图1）：新英格兰地区早期城市沿大西洋沿岸分布，内陆除沿河的哈特福特（Hartford）、普罗顿斯（Providence）、朴次茅斯（Portsmouth）、新罕布什尔（New Hampshire）以外，其余地区较为荒芜，少有城市生成。整个区域南部工商业繁荣，与纽约和哈德逊河（Hudson River）周边形成联动，对波士顿（Boston）及其周边区域发展造成阻碍。为缓解波士顿与周边城镇交通闭塞的状况，马萨诸州运河陆续开始营建，但高昂的建造成本与有限的收益成为区域经济发展的瓶颈。区域铁路网络的爆发式生长，成为波士顿及其周边区域发展有效契机。1844年，殖民铁路将多彻斯特（Dorchester）与波士顿连。1845—1893年间，先后将纽约（New York）、纽黑文（New Haven）、哈特福德（Hartford）线

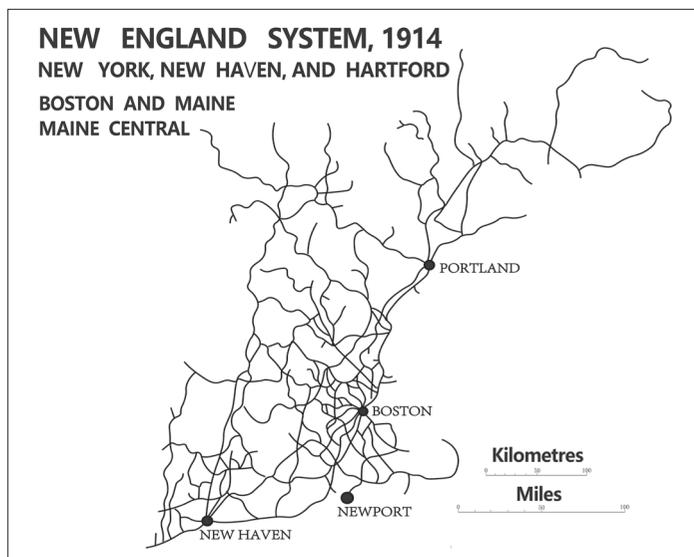


图1：新英格兰地区1914年铁路网



Rockland, South Windsor-East Windsor)、客运通勤铁路3条(Hingham-Greenbush, Quincy-Braintree, East Braintree-West Hingham)、旅游铁路3条(New Milford-Canaan, Brunswick-Rockland, Portland), 混合功能铁路4条(Neponset-Atlantic, Hazardville-East Windsor, West Hingham-Nantasket Jct, Ipswich-Newburyport)。同时, 伴随越来越多的废弃铁路涌现, 新英格兰地区亦在探索其他更为多样的铁路再生方式。起初, 依托线性特征, 铁路线被改造为有轨电车路线、快速轨道、高速公路、管道系统。随后, 铁路廊道的公共空间特性开始被逐渐意识到, 更多的铁路线再生为绿色廊道供市民休闲娱乐使用。21世纪初的十年间, 是新英格兰地区绿廊再生的激增阶段, 区域共计出现绿廊107条, 其中缅因州15条、佛蒙特州8条、新罕布什尔州37条、马萨诸塞州(麻省)28条、罗得岛州5条、康涅狄格州14条。

### 三、再生策略

工业革命大规模建设时期, 区域铁路发展迅速促进沿线产业与城市繁荣; 发展变革大规模衰退时期, 区域二线城镇伴随铁路与沿线制造产业的衰落而凋零; 在铁路再生风潮影响的现阶段, 新英格兰地区铁路再生策略具体如何实施, 与周边城镇和经济产业会产生哪些重构关系, 是以下小节将要探讨的内容。总体来讲, 新英格兰地区铁路遗产再生, 可分为交通再生、文旅再生、绿廊再生三大策略类型。

#### 1. 交通再生

运输是铁路的本职职能, 承载人群流动、货物流通。交通再生, 即对铁路运输本职职能的修复, 根据周边区域实际社会经济需求对既有铁路运输系统进行织补升级。铁路遗产的交通功能再生, 既能为实际建设节约大量成本; 同时, 既有废弃铁路作为区域内串联各个城镇的廊道骨架, 负责城镇之间各类资源交换, 可在经

济、文化各个层级对区域城市发展产生影响。

以波士顿为例, 其作为新英格兰地区形成最早、规模最大的都市区, 在新一轮城市大发展浪潮中, 正在以中心城区为核心, 向周边区域环状扩张, 至今影响范围已扩大至I-195与I-495环道, 通过一系列放射状快速路与环路连接成网, 道路体系依托往日新英格兰地区殖民铁路衍生而来。目前, 波士顿城市边缘区域发展呈混乱状态, 犯罪、高税收等系列城市问题与混乱的土地产权交织。I-495环道以外的人群要到达波士顿中心城区, 通勤时间需2小时以上, 时间成本较高。在此, 提升波士顿周边城镇的居住密度, 促进区域周边中小城镇发展, 是缓解都市扩张问题的有效通路。工业大发展时期, 波士顿周边城镇伴随大规模铁路建设发展达到高潮, 这些城镇曾是区域复杂工农产业经济体系的重要节点, 以铁路廊道为骨架镶嵌在区域发展的宏观网络之中。再生区域废弃铁路廊道, 加强周边城镇与波士顿之间的联系, 重建城镇网络体系, 同时能够激活周边城镇的固有活力。

上述背景下, 南海岸铁路计划(South Coast Rail project)正式启动(图4)。计划首先打通了波士顿到昆西的通勤铁路线, 之后昆西房地产经济迅速回暖, 中心城区计划扩张。紧接着, 波士顿与南海岸港口

城市福尔里弗、新贝德福德通勤铁路计划被提上日程。2008年4月, 交通规划署(the Executive Office of Transportation, EOT)和马萨诸塞湾交通部(Massachusetts Bay Transportation Authority, MBTA), 联合公众提出65条南海岸连接线路, 后经过可行性分析筛选为5条。2009年8月, 新贝德福德、福尔里弗分别获得Transportation Investment Generating Economic Growth(TIGER)项目的铁路桥建设资助和铁路基础设施建设资助。南海岸计划仍在进行, 旨在激活铁路沿线区域内31座城镇, 人口近74万人。2030年, 地区人口将预计增长至90万人, 成为全域增长速度之最。南部海岸地区以丰富的海岸线、河流入海口、沼泽等自然地地形景观闻名, 周边城镇亦在区域发展历史中发挥着重要的经济、文化作用。如何依托铁路廊道再生计划, 发掘特色产业、文化定位, 是未来城镇发展需要不断探索的问题。

#### 2. 文旅再生

新英格兰区域铁路, 形成于特殊的时空背景, 见证了美国早期政治、经济、文化、历史变迁, 与周边区域发展紧密交织, 内涵丰富, 形成独特的人文生态景观。文旅再生将周边城镇、自然风景串联成整体, 依托铁路廊道形成共融状态。再

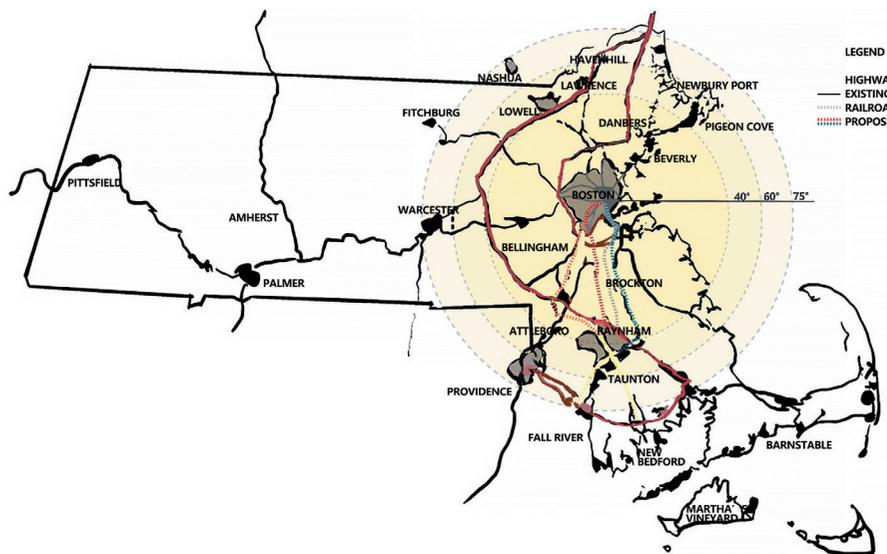


图4: 南海岸铁路联通计划

生策略不仅使区域内大量铁路遗产得到保护，同时轨道交通增强了周边区域的交流，为城镇发展制造更多机遇。同时，文旅开发联动服务业、餐饮业、文化创意产业等系列第三产业，能够进一步激发城镇和区域活力。

1960年代，美国率先提出遗产廊道概念，随后《国家历史保护法》(the National Historic Preservation Act) 进一步规定并扩大了联邦政府在遗产保护中的作用。自1984年第一条遗产廊道的确立至今，美国已有国家遗产区域55个，新英格兰地区7个，每个区域制定专门有针对性的法律进行保护。在遗产廊道理论和实践的影响下，新英格兰地区铁路廊道再生开始与文化旅游、环境提升、文娱消费结合，多样的铁路文旅再生线路开始在区域东南沿海、中部山脉、历史城镇之间成体系发展。截至2019年，新英格兰地区共有文旅铁路线路36条，其中12条分布在南部海岸地区，10条排列在东部沿海地带，其余大多集中在中部山脉地区<sup>[15]</sup> (图5)。

总体来讲，文旅铁路再生形式略有侧重，主要包括历史还原、自然体验、文娱消费三个方向，或由三个方向混合再生。文旅铁路根据周边区域和自身线路特征，选择自身特色发展路径。历史还原方向以纽波特-纳拉甘西特湾区铁路 (Newport and Narragansett Bay Railroad)、华盛顿高山铁路 (Mount Washington Cog Railway) 为例：纽波特-纳拉甘西特湾区铁路线路为原新英格兰殖民铁路的有机组成部分，线路本体及周边历史文化遗产丰富。再生线路对周边环境、乘坐体验进行历史还原，列车沿用历史车型，车内布局、餐饮均为历史遗存模式。华盛顿高山铁路为美国境内第一条修建成功的高山齿轨铁路，轨道延伸至6288英尺高的华盛顿山顶，将华盛顿山国家森林公园内的系列娱乐设施串联起来。铁路自1869年运营至今，是弥足珍贵的铁路文化遗产。自然体验方向以温尼拍索基风景铁路 (Winnepesaukee Scenic Railroad)、东下风景铁路 (Downeast

Scenic Railroad) 为例：温尼拍索基风景铁路线路提供1~2小时的车程，可欣赏温尼拍索基湖的自然风景，整体路线绕湖而建。东下风景铁路依托缅因州中心铁路的加莱支线 (Calais Branch Line) 再生，自埃尔斯沃斯 (Ellsworth) 延伸至埃尔斯渥兹地 (Ellsworth Fall)、华盛顿之后返回。铁

路沿途可欣赏崎岖的小路，碧绿的湖水，成片的沼泽，洁白的冰川，鸮、鹰、鹿等野生动物穿梭在如画的风光中。文娱消费方向以伍德斯托克餐饮 (Café Lafayette Dinner Train) 列车为例，列车套餐包含乘坐时间2小时欣赏沿途风景，同时提供包含5道主菜的美味餐饮服务 (图6)。

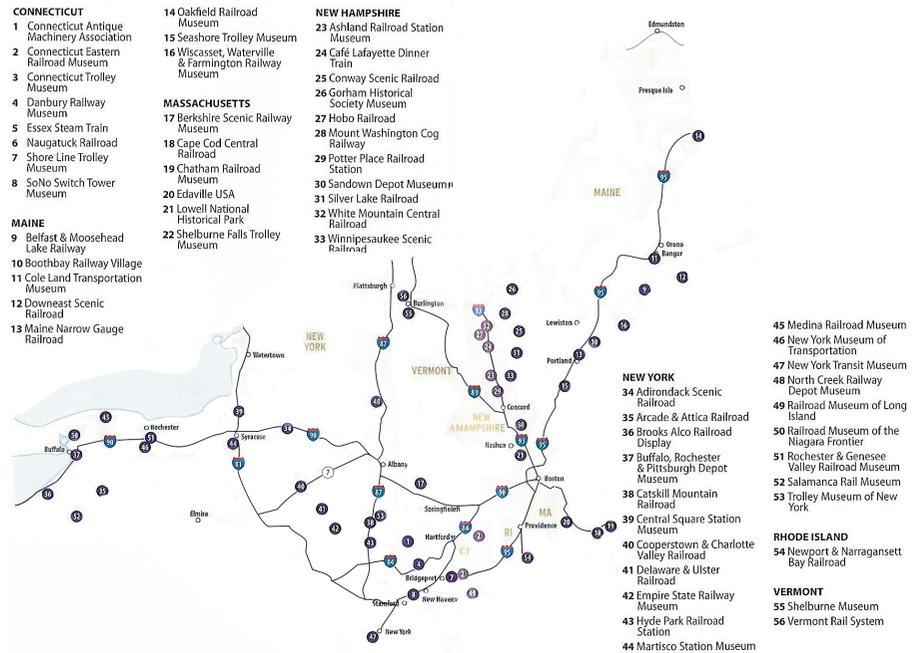


图5：新英格兰地区文旅铁路分布图



图6：新英格兰地区文旅铁路

### 3. 绿廊再生

依托自身特有的线性形态，铁路遗产具有结合生态资源发展成为绿色廊道的潜质。绿廊再生，即依托废弃铁路营造线性景观的再生策略，具有一定的生态与社会意义。从区域整体来看，整片铁路遗产网络均可以绿廊的形式融入地理环境当中，发挥生态作用。同时，再生绿廊可以在特定自然片区或城市群片区中发展成为健身廊道，为当地居民服务，发挥社会效益。

1968年，美国国会通过国家步道体系法案，授权开展铁路步绿廊的改造项目 (Rails-to-Trails Program)。1986年，美国铁路步道保护协会 (Rails-to-Trails Conservancy) 成立，在地绿廊改造组织随即投入大量人力资金进行绿廊再生实践。据最新统计，新英格兰地区现有改造的铁路绿廊 112 条，共计 4800 余公里。绿廊呈网状绵延整个新英格兰地区，对区域生态系统进行织补 (图 7)。绿廊步道再生系统，大大丰富了区域居民日常生活体验。新英格兰地区南部绿廊常常承载非机动类健身职能，登山、轮滑、自行车、骑马、滑雪等运动沿之展开。有些绿廊专为骑行和旱冰铺设硬质铺地，其余则多为原始的

沙土或石子铺地，成为徒步旅行者偏爱的场所。而在新英格兰北部的缅因州，严寒的气候使得滑雪车、地面运动车 (ATVs) 等机动类运动更多地出现在绿廊沿线。

线性廊道穿梭于生态景观之中，同时周边散落着大量铁路文化历史遗迹。19 世纪的石拱桥、里程碑、货舱，沿火车轨道延伸的如画风景，吸引铁路迷、健身爱好者、徒步者前来。线路较长的绿廊将周边城镇相互串联，不仅增加了城镇之间的联系，同时为城镇带来活力。以阿萨贝尔河绿道 (Assabet River Rail Trail) 为例，绿道原为马尔堡支线铁路 (Marlborough Branch Railroad) 的有机组成部分，铁路客运和货运交通分别于 1958 年、1960 年停摆。1992 年，绿廊改造计划正式提出，沿途穿越阿克顿、梅纳德、斯托、哈德逊、马尔堡五个工业城镇。生态景观、工业遗迹、历史城镇，步行、骑行、旱冰、滑雪等各类运动，共同构成阿萨贝尔河绿廊的独特体验<sup>[16]</sup> (图 8)。

#### 四、支撑体系

新英格兰区域铁路再生策略，形成于区域特定发展背景和国际范围内对工业遗产的持续认知，受价值流变、保护原则、

保护体系诸多要素影响，构成特定的支撑体系。

#### 1. 价值流变

工业遗产研究起源于英国，由英国伯明翰大学历史学家迈克尔·里克斯 (Michael Rix) 在《工业考古》中首次提出“工业考古” (Industrial Archaeology) 这一概念<sup>[17]</sup>。此后，工业遗产价值先后在艺术史学、考古学、建筑史学、经济学领域引起关注，ICOMOS、UNESCO 等国际组织亦展开遗产价值公约和原则的制定。20 世纪 80 年代前，学者的研究多着重于遗产本身的价值。20 世纪 80 至 90 年代，以《巴拉宪章》提出社会价值与精神价值为转折，工业遗产开始将地域性独特的文化价值、社会价值纳入考虑。20 世纪 90 年代至 21 世纪，众多学者和 ICOMOS、UNESCO 等国际组织关注文化多样性的研究，从经济学角度的遗产价值评估也逐渐增多，并考虑对未来的持续性影响。21 世纪以来，多学科交叉的遗产价值综合性评估开始逐渐增多，并在考虑遗产本身的前提下，同时关注到遗产周边环境的价值<sup>[18]</sup>。

综上所述，工业遗产价值流变过程，经历了由本体到多元、由遗产本身到周边

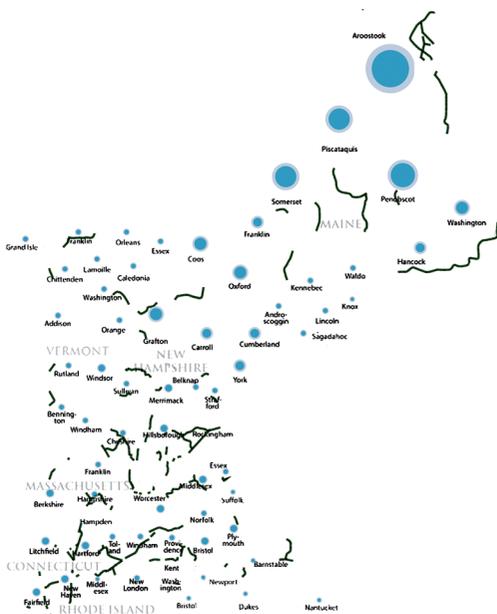


图 7: 新英格兰地区再生绿廊分布图

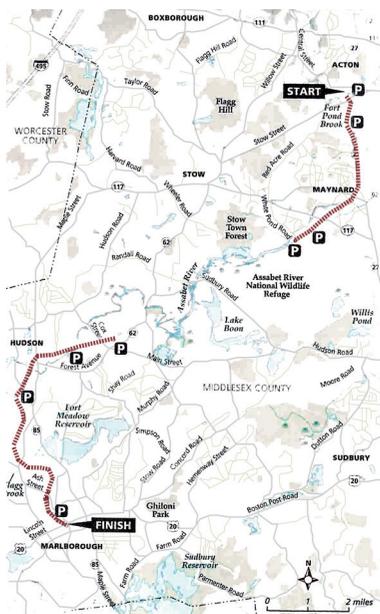


图 8: 阿萨贝尔河绿道



区域价值发掘的扩展。区域铁路本体, 较其他工业遗产的特殊之处在于, 具有交换流通功能、线性廊道形态和自身特殊的历史文化背景。伴随遗产保护中周边区域受到越来越多的关注, 新英格兰区域铁路价值认知向周边区域扩展。经历发展变革大面积衰退时期, 区域铁路沿线城镇衰落、产业凋敝、文化待兴, 但仍是社会、经济、文化的重要载体。交通再生、文旅再生、绿廊再生策略, 为区域铁路及其周边区域经济、社会、文化多元价值发掘提供通路。交通再生策略发挥区域铁路本体交换流通功能、线性廊道形态特色, 将周边城镇、产业重新串联, 重构社会、经济秩序。文旅再生策略利用铁路本体交换流通功能、线性廊道形态将周边城镇人文景观与自然景观联通, 结合自身特殊的历史文化背景打造文旅线路带动第三产业, 激发社会、经济、文化活力。绿廊再生策略借助区域铁路线性廊道形态和特殊历史文化背景, 将周边城镇人文景观与自然景观纳入策略范畴, 凸显社会效益、唤醒文化、组织补生态 (图 9)。

## 2. 保护原则

### 1) 真实性

真实性是文化遗产保护的核心原则, 在《威尼斯宪章》中确定其重要地位。《奈良真实性文件》进一步将其明确。拉斯金和莫里斯秉持的“反修复”理念, 形成今天真实性概念的基础。美国国家公园组织历史学家奥伯瑞·尼森是上述理论的拥护者, 在一定程度上反映了国家公园组织对真实性的认知倾向。1937年, 国家公园组织出版《历史建筑保护与修复导则》, 呼应“最小干预”原则和对建筑不同时期多样性风格的尊重, 对“风格性修复”持批判态度。同时, 在美国遗产保护中存在另一种趋势, 即将建筑修复成为历史上最为辉煌的一种完型形态, 与勒·杜克的“风格性修复”类似, 但更多体现出浪漫主义色彩。因此, 与“风格性修复”和“反修复”相比, 美国历史建筑遗产保护更多处于一种中间状态。时至今日, 真实性原则在遗产保护实践中不断拓展, 开始关注内涵文化与精神内容, 最大限度

地维持使用者对历史建筑的认同感与归属感。

综上可知, 美国对遗产保护的真实性原则, 秉承一种更为开放的态度。干预方式根据遗产自身特色制定不同的真实性标准, 保护与再利用策略灵活且多样, 旨在实现各类价值最大化。区域尺度的铁路遗产, 串联城市、产业、人文自然景观, 真实性诠释更偏重关注文化与生活上的历史流变特征与规律。交通再生策略将衰退城镇、产业重新纳入再生历史铁路网络, 注重生活与文化要素在历史发展规律下的真实性发掘与表达。文旅再生策略偏重文化要素的真实再现, 历史还原各类浪漫主义场景、非物质遗产内容。绿廊再生策略则通过最小干预原则, 保留了大量见证时空维度的铁路历史遗迹。

### 2) 整体性

整体性原则首次出现于《威尼斯宪章》, 将纪念物和遗址的原真性形式、材料和制作技术作为一个整体加以保护。《台北宣言》针对重要和典型的工业遗产实例更进一步提出了“整体性保护”的概念, 明确了非物质文化遗产也是整体保护的重要内容。《都柏林原则》《西安宣言》认为工业遗产的“整体保护”应该加强工业遗产中的环境因素。《都柏林原则》还认可了“活态保护”对于完整性原则的意义, “活态保护”不仅能够保护物质遗存与环境, 还能够使非物质文化遗产得以传承<sup>[19]</sup>。

综上可知, 整体性原则从最初为确保建筑安全而保护其周边环境拓展为城市整体风貌保存及非物质文化遗产的保存。工业遗产的保护不仅要有有效保护建筑本身, 还需充分考虑工业建筑所处的城市环境与工业文脉特质所构成的景观, 进行建筑与环境的重新融合<sup>[20]</sup>。

区域尺度的铁路遗产尺度范围更广, 文化生活内涵更加复杂多元。整体性保护原则影响下, 区域铁路再生将铁路本体、周边区域、非物质文化遗产资源作为整体进行重新整合。交通再生策略整合铁路本体与周边城镇、产业、文化资源; 文旅再生

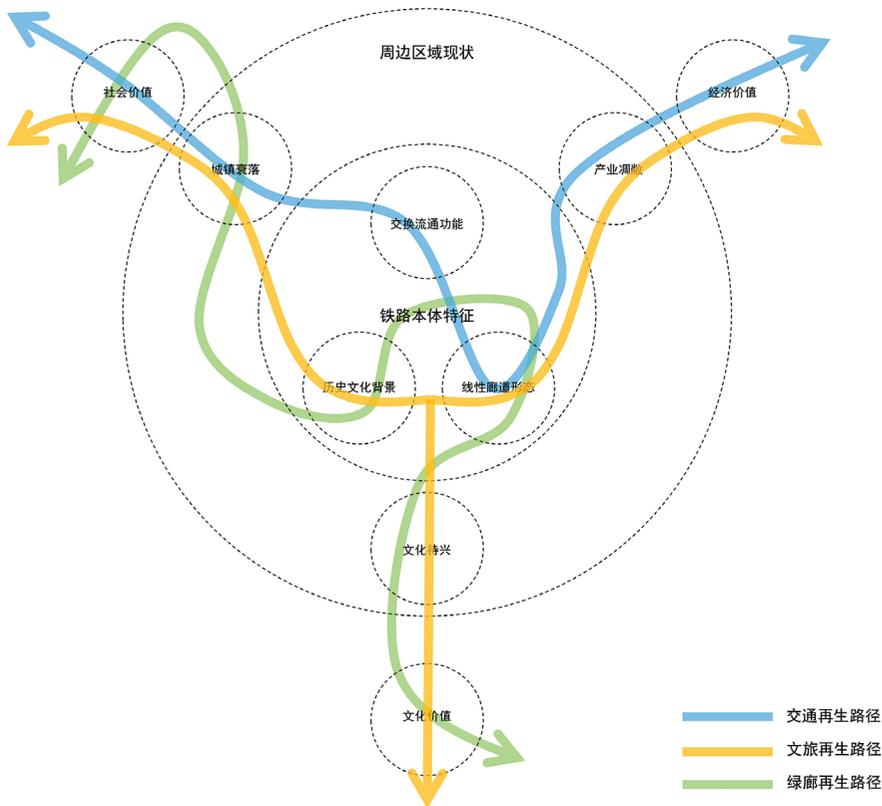


图 9: 再生策略背后的价值逻辑

策略发掘铁路本体与周边城镇、自然人文景观资源；绿廊再生策略有效利用废弃铁路周边的自然景观，均是对整体性原则的有效回应。

### 3. 保护体系

20世纪60年代，美国工业遗产保护热潮正式掀起。1966年的《国家历史保护法》是美国针对包括工业遗产保护工作在内的历史保护工作专门法律，标志着工业遗产保护体系的初步建立。在美国工业遗产保护体系的形成和发展过程中，法律法规、组织机构、资助系统不断完善。《文物法》《历史遗址法》《历史保护法》《环境政策法》的系列出台保证了工业遗产保护、开发、再利用成为基本建设的先决条件，升级为一种法律程序。组织机构包括早期的美国高等院校科研组织、美国国家公园管理局与联邦历史保护咨询会、国家历史保护信托组织，发展到联邦政府层级的国家公园管理局、联邦历史保护咨询委员会、全美州历史保护官员联合会、联邦人文艺术基金会，州与地方政府层级的州历史保护办公室，民间非盈利属性的历史保护信托组织、社区组织，以及涉及工业遗产保护工作的美国建筑师协会、工程师协会、建筑历史学家协会，从分属等级、组成属性到职能类型，架构逐步完善。资助体系涉及直接资金资助和税收优惠政策两类。直接资金资助通过官方政府和私立非营利历史保护信托组织直接拨款和下设基金实现。税收优惠政策通过《税收改革法案》《经济复兴税收法》等相关法

律对工业遗产保护活动的减税政策鼓励工业遗产保护；各州实施工业遗产相关建筑投资州税减免奖励等优惠政策实现（图10）<sup>[21]</sup>。

大尺度区域铁路遗产，途径若干州、市，分管各级、各地组织机构不同，相关法律、优惠政策亦不相同。需要根据遗产再生的具体需求，对上述要素进行统筹考量。协调不同地区的管理体系差异。

## 五、东北地区铁路更新策略展望

本研究在区域尺度探索铁路遗产再生策略背后的支撑体系，美国新英格兰地区铁路可为国内相似背景下的研究和实践提供参照，如中国东北地区。

中国东北地区铁路为国内建设最早、密度最高的铁路网络，铁路修建一度与东北地区经济、城市发展实现共融。东北地区铁路前身为中东铁路，为沙皇俄国西伯利亚大铁路<sup>®</sup>的重要组成部分，由俄国人修筑。后日俄战争爆发，中东铁路长春至大连703.2km铁路段沦入日本人手中，成为日本侵略中国东北的重要工具。在漫长的发展过程中，铁路与周边区域工业与城市不断互动重构，见证了中国东北半殖民地半封建社会的历史进程<sup>[22]</sup>。铁路凝结与串联了周边区域特色而丰富的各类资源。首先，铁路沿线附属地<sup>®</sup>城市分属职能鲜明，包括政治中心、港口城镇、军事战略城镇、矿业城镇、工业城镇、农林城镇、村镇若干类型，意在将农林牧矿资源通过铁路集散城市和港口城市转移，并由政治中心、军事要塞城

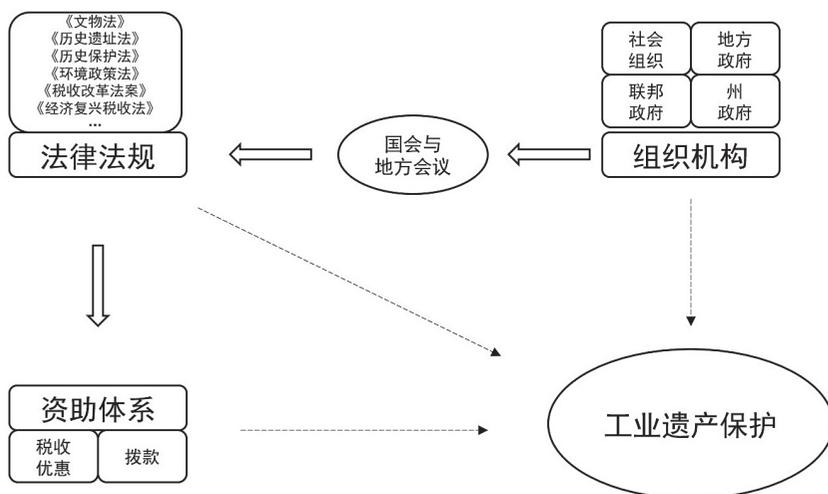


图10：美国工业遗产保护体系

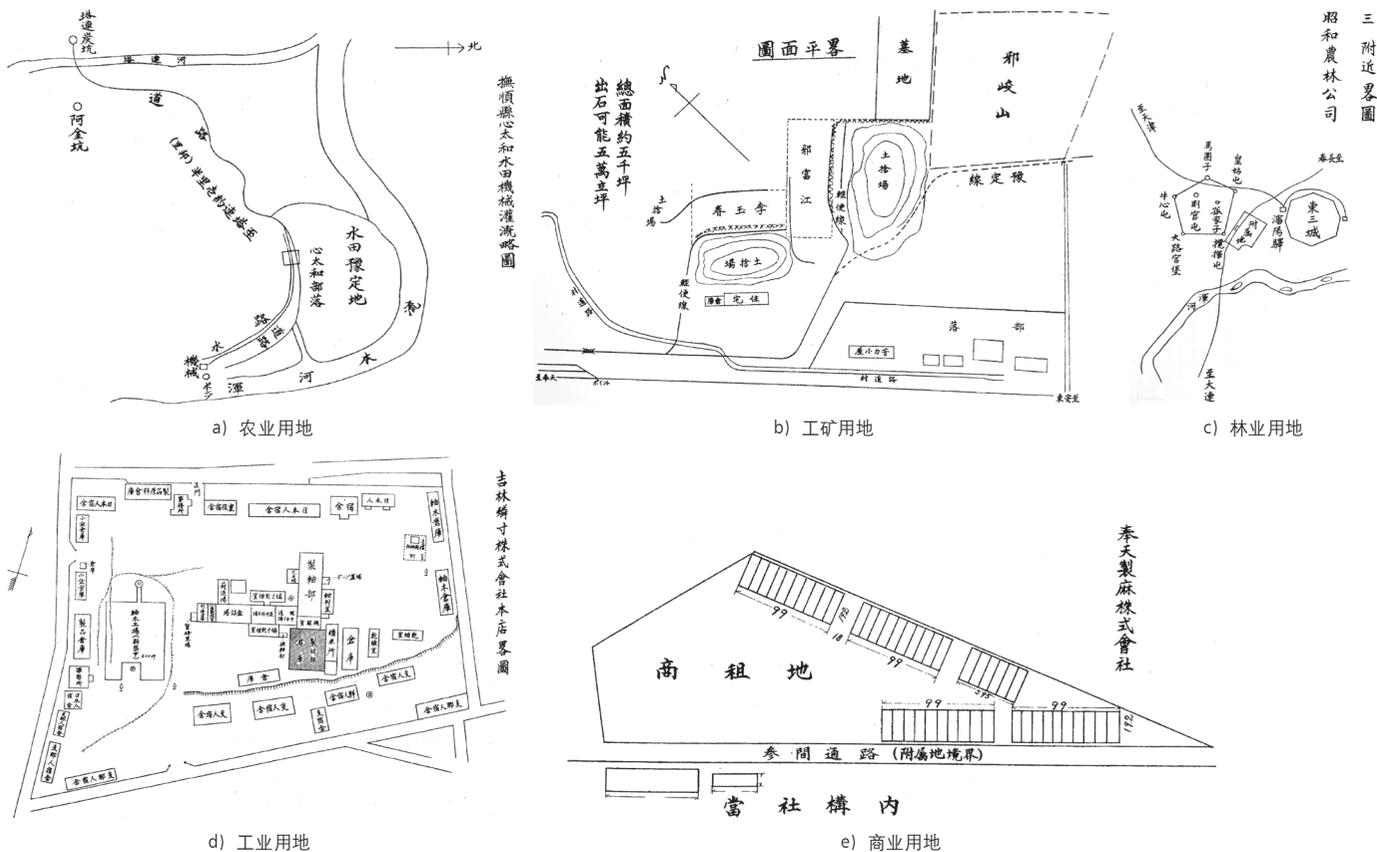


图 11：“满铁附属地”

市管控，反映出一定的掠夺本质<sup>[23][24]</sup>（图 11）。其次，铁路穿越平原、山脉等地形地貌，在温带季风气候、温带大陆性气候影响下，周边生态植被风貌独特。日本建设“南满铁路”之初，在线路两旁种植树木形成绿廊，与当地生态环境交融，成为区域独特自然景观的有机组成。同时，铁路周边人文景观颇有特色，为服务掠夺本质，不仅带有铁路依附、掠夺植入和快速营造的色彩，并且内容丰富，在特定时空背景下见证了俄国、日本侵略中国东北的过程，俄国文化、日本文化、西方文化、工业文明与中国东北地域文化碰撞交融，形成了特殊的地域边缘文化。新中国成立后，全国能通车的铁路总里程不过 21989km，东北铁路占比超 50%，拥有先天的历史优势。后与全国铁路事业同步，由稳步发展实现飞跃式转型。截至 2018 年，辽宁省铁路运营里程达 5130km，吉林省 4520km。截至 2019 年，辽宁省高铁运营里程达 2033km，吉林省 742km。但是，伴随我国城市高速蔓延扩张，第二产



图 12：滨北线废弃路段、滨洲线哈尔滨松花江大桥

业向第三产业转型，高铁飞速发展和城市轨道交通不断升级，中国废弃的普通铁路里程已达到 2 万 km，东北区域废弃铁路占有相当比例（图 12）。东北地区自近代以来也一直是我国重要的工业基地。改革开放以来，中国从计划经济走向市场经济，东北地区由于工业体量庞大、计划经济体制在人们脑海中根深蒂固，老工业地区城市普遍

陷入衰退。上述问题也一直是国家关注的重点。2002 年党的十六大报告首次提出支持东北地区等老工业基地加快调整和改造；2003 年 10 月，中共中央 国务院印发了《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略若干意见》；2016 年《中共中央 国务院关于全面振兴东北地区等老工业基地的若干意见》正式发布。2003 到 2016 年这 13 年间，振兴东北取得了

一定的成果，但也依然充满挑战。面对东北地区城市复兴的系列困境，铁路本体及其周边区域再生价值，客运货运交通、文化旅游开发、生态品质打造的提升需求，为区域发展带来机遇：

1) 交通再生方向，对东北区域人群通勤和货物运输体系建构做出新要求。以铁路为骨架的城镇发展经济带掠夺职能不再，为区域经济、社会发展服务的新兴铁路沿线城镇经济带初具雏形，区域产业振兴以此奠定下坚实基础。

2) 文旅再生方向，为东北区域城市产业结构的调整提供可能。原本的传统工业可为新兴旅游业和第三产业取代，顺利实现资源枯竭型城市产业转型，以旅游业激活东北、助力复兴。

3) 绿廊再生方向，为织补东北区域生态环境、改善市民日常生活人居环境提供可能。以人为本、可持续发展的遗产再生方式，是区域活力再生的有效路径，亦是经济发展不可或缺的重要内容。

#### 注释

- ① 中国铁路修建，与帝国主义对中国富饶资源的觊觎与掠夺密切相关。
- ② 清教主义文化是美国主流文化的起源，崇尚自由、宽容、自律、契约、进取和成功。
- ③ 西伯利亚大铁路又称“第一座欧亚大陆桥”，连接莫斯科和海参崴，是世界上最长的铁路线。
- ④ 附属地指铁路沿线由日俄占据、属于铁路管辖的用地，包括市街用地、森林、农业用地及矿业区。

#### 参考文献

- [1] 夏海山. 废弃铁路与城市再生研究综述 [J]. 世界建筑, 2020 (07) : 11-16.
- [2] 代书剑, 夏海山. 基于再生价值的城市废弃铁路沿线空间重构策略——亚特兰大环线对我国废弃铁路再生的启示 [J]. 世界建筑, 2020 (07) : 34-39.
- [3] 曹胜威. 文化线路的保护与开发研究 [D]. 广州: 华南理工大学, 2008.
- [4] Charles A Flink, Robert M Searns. Greenways [M]. Washington: Island Press, 1993.
- [5] 王志芳, 孙鹂. 遗产廊道种较新的遗产保护方法 [J]. 中国园林, 2001 (05) : 86-89.

- [6] 李毓美. 区域遗产网络视角下南满铁路文化遗产廊道构建 [D]. 南京: 东南大学, 2017.
- [7] 刘雅婷. 南满铁路(辽宁段)点、线、网时空布局及相关特点研究(1989—1952年) [D]. 沈阳: 辽宁大学, 2018.
- [8] 刘怡, 雷耀丽. 文化线路视域下陇海铁路沿线(关中段)纺织工业遗产保护 [J]. 建筑与文化, 2020 (11) : 101-103.
- [9] 唐岳兴, 朱逊, 赵巍. 中东铁路遗产廊道全域旅游发展模式研究 [A]. 中国风景园林学会. 中国风景园林学会2020年会论文集(下册) [C]. 中国风景园林学会: 中国风景园林学会, 2020: 5.
- [10] 赵明杰. 浅析美国工业革命与城市化进程 [J]. 唐山师范学院学报, 2005 (01) : 87-90.
- [11] Ronald Dale Karr. Lost Railroads of New England [M]. Branch Line Press, 2010: 15-18.
- [12] [14] Edward Mitchell, Fred Koetter. A train of Cities——a study of the Massachusetts South Coast [M]. Yale School of Architecture, 2017: 9-10.
- [13] Ronald Dale Karr. Lost Railroads of New England [M]. Branch Line Press, 2010: 19-21.
- [15] Eric White, Lisa Bergman. Tourist Trains Guidebook [M]. Kalmbach Media, 2019: 16.
- [16] Rail-Trails Southern New England [M]. Wilderness Press, 2021: 69, 91.
- [17] Michael Rix. Industrial Archaeology [J]. The Amateur Historian, 2 (8) : 225-229.
- [18] 王若然, 青木信夫. 国际工业遗产价值认知与评估的探索历程 [J]. 景观设计, 2021 (02) : 4-9.
- [19] 季宏. 《下塔吉尔宪章》之后国际工业遗产保护理念的嬗变——以《都柏林原则》与《台北亚洲工业遗产宣言》为例 [J]. 新建筑, 2017 (05) : 74-77.
- [20] 季晨子. 近现代工业遗产整体性保护与再利用研究 [D]. 南京: 东南大学, 2018.
- [21] 王高峰. 美国工业遗产保护体系形成的若干因素探讨 [J]. 科学技术哲学研究, 2014 (03) : 97-102.
- [22] 刘宇梁. “满铁附属地”日本驻军问题研究 [D]. 哈尔滨: 哈尔滨师范大学, 2019: 11-21.
- [23] 权梦琪. 近代中东铁路南段沿线城镇体系与形态特征研究 [D]. 大连: 大连理工大学, 2020: 57.
- [24] 辽宁省档案馆. 满铁调查报告第四辑 9 [M]. 南宁: 广西师范大学出版社, 2009.

#### 图表来源

- 图 1 作者自绘整理自网络 [https://railroads.unl.edu/documents/view\\_document.php?id=rail.str.0248](https://railroads.unl.edu/documents/view_document.php?id=rail.str.0248)
- 图 2、图 4 引自参考文献 [12]
- 图 5、图 6 引自参考文献 [14]
- 图 7 整理自参考文献 [13]
- 图 8 引自参考文献 [15]
- 图 11 引自参考文献 [23]
- 图 3、图 9、图 10 为作者自绘
- 图 12 为作者自行拍摄
- 表 1 为作者参照维基百科整理