

Roadology
roads, space and
culture

路学：道路、空间与文化

周永明 主编



重庆大学出版社
<http://www.cqup.com.cn>

路学：道路、空间与文化

Roadology
roads, space and culture

周永明 主编

重庆大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

路学:道路、空间与文化/周永明主编.一重庆:

重庆大学出版社,2016.2

ISBN 978-7-5624-9597-0

I.①路… II.①周… III.①社会人类学—文集

IV.①C912.4-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第316570号

路学:道路、空间与文化

LUXUE: DAOLU、KONGJIAN YU WENHUA

周永明 主编

策划编辑:屈腾龙

责任编辑:李桂英 版式设计:张慧梓

责任校对:关德强 责任印制:赵晟

*

重庆大学出版社出版发行

出版人:易树平

社址:重庆市沙坪坝区大学城西路21号

邮编:401331

电话:(023)88617190 88617185(中小学)

传真:(023)88617186 88617166

网址:<http://www.cqup.com.cn>

邮箱:fxk@cqup.com.cn(营销中心)

全国新华书店经销

重庆川外印务有限公司印刷

*

开本:720mm×1020mm 1/16 印张:23.75 字数:342千

2016年6月第1版 2016年6月第1次印刷

ISBN 978-7-5624-9597-0 定价:58.00元

本书如有印刷、装订等质量问题,本社负责调换

版权所有,请勿擅自翻印和用本书

制作各类出版物及配套用书,违者必究

序 言

2014年12月，重庆大学人文社会科学高等研究院人类学中心举办了首届国际路学工作坊。本论文集收录的文章，以会议论文为主体，外加几篇有代表性的已刊论文，基本上反映了当前有关路学研究的领域范围和前沿进展。

论文集的具体内容，留待读者自己阅读消化，在此恕不一一赘述。我想借此机会着重强调两点。

第一是“路学”研究的开放性。读者将不难发现，虽然论文集里的文章都与广义的“路”相关，但所采用的理论框架、分析角度、依据材料和研究方法并没有一个固定的模式，而是见仁见智，各有千秋。路学作为一个新兴的研究领域，应该摒弃画地为牢、关门立户的做法，鼓励、欢迎和包容对道路及其社会性的多方面探讨和研究。所以本论文集不仅收录了有关公路、铁路、丝绸之路等传统道路的研究，而且还有讨论水路、牧道，乃至台阶和“狱路”的论文。文化线路、朝圣之路、景观大道、贸易通道和跨境道路皆在讨论范围之内，较好地体

现了路学的开放性特征。

第二是“路学”的跨学科性。正如我在《道路研究与“路学”》一文中所指出的，以往的道路研究存在的最大问题，就是往往囿于单一学科，难以超越各自所在的畛域。“路学”概念的提出，旨在倡导对道路涉及的方方面面作跨学科和综合性的探讨，对其复杂性加以更好地检视。秉承这一思路，本论文集收录的论文来自多个学科，包括历史学、社会学、人类学、地理学、文化研究以及城市规划等。论文集中的作者从不同的视角，向读者展示丰富复杂的道路与社会互动交集过程，无疑为实现路学的终极目标——跨学科和综合性的研究，铺垫了良好的基础。

总而言之，“路学”是一个新的学科领域，它的进一步成长，离不开研究者以开放的态度，鼓励更多的创新研究。“路学”的成熟壮大，则有赖学术共同体的执着坚持。可喜的是，在此论文集即将付梓之际，第二届国际路学工作坊已经开始筹备。祝愿本论文集的出版，成为“路学”研究系列的开山之作，为学科创新抛砖引玉、添砖加瓦。

周永明

2015年10月5日

于美国威斯康辛州麦迪逊城

目 录 | CONTENTS

引论：道路研究与“路学”

——周永明 / 001

汉藏公路的“路学”研究：道路空间的生产、使用、建构与消费

——周永明 / 015

论古代丝绸之路与国家权力渗透

——方铁 / 033

试论葱岭道路与空间关系之变

——王建民 / 050

公路、地方政治与社会变迁

——张江华 / 062

阿尔泰山区游牧牧道：现代化挤压下的游牧文化空间

——崔延虎、陈祥军 / 080

历时性视域中的社区过程与道路的隐喻：对甘庄道路的人类学研究

——朱凌飞、宋婧 / 101

路与时空政治：一百年来独龙江地区的路与社会变迁

——郭建斌 / 114

水道开辟、土客互动与区域建构：以都柳江下游富禄镇商业化为例

——王彦芸 / 130

方位·记忆·道德：道路与华北某村落的社会变迁

——袁长庚 / 145

道路与地方：以自贡盐业社会为例

——余昕 / 163

重建史迪威公路：全球化与西南中国的空间卡位战

——周永明 / 179

“走廊”与“通道”：中国西南区域研究的人类学再构思

——张原 / 194

交通廊道对城市社会空间的侵入作用：以北京市德外大街改造工程为例

——周尚意、王海宁、范砾瑶 / 206

文化线路理论视域下的滇越铁路研究

——娥满 / 219

滇藏茶马古道线形遗产区域保护研究

——王丽萍 / 229

道路生态学研究及其对我国道路生态景观建设的思考

——殷利华、万敏、姚忠勇 / 241

交通现代化视角下藏彝走廊人口与产业变动的空间分析

——程中兴 / 252

台阶的历史与隐喻：人类学时空视角下道路神圣性的构建

——许卢峰 / 271

“狱路”的力及其隐喻

——宋立军 / 288

书评：《道路与人类学：民族志，基础设施和移动 / 固定性》

——周永明 / 308

Globalization, Regional Integration and Sustainable
Development: a Case of a Chinese Enterprise in Northern
Laos

——Chen Gang / 316

Trans-Himalayan Transformations: Building Roads,
Making Markets, and Cultivating Consumption between
Nepal and China's Tibet

——Galen Murton / 328

A Bullet Train or a Paved Road? Local Accounts of
High-Speed Rail Reform in China

——Tabitha Speelman / 341

首届路学工作坊合影

/ 367

作者简介

/ 368

▲引论：道路研究与“路学”

◎周永明

道路无处不在，是人类与其所在环境互动最直接的产物之一。道路一经形成，就成为人类生活景观的重要部分，对社会和生态形成多方面的影响。概而言之，道路有助于人员和货物的流动，促进经济和贸易的发展，给人们享受公共服务及其他社会资源提供通道。在西方发达国家，道路作为基础设施的一部分，被人们视为现代生活的一个必备的构成部分而理所当然地加以享用。而在许多发展中国家则不然，修建道路被视为减轻贫困和经济社会发展的前提条件而得到多方鼓励。和大多数发展中国家一样，道路建设在中国一直是政策的优先考虑对象，“要致富，先修路”的口号深入人心。这种积极的道路政策促成了近年来道路铺设里程的迅速增长，与此同时引发了社会和环境两方面的深远影响。这无疑是研究者的机遇，也是挑战。

较之于道路铺设对生活和环境影响的广度和深度，现有的研究视角和方法显得捉襟见肘。其主要表现在多数研究囿于学科界限，畛域分明，偏重一枝，缺乏对道路影响的跨学科综合性研究。其中，从经济效果着眼，美国学者曾考察“二战”后大规模修建高速公路网的国家行为，总体认为利大于弊，政策值得推行（U. S. Department of Transportation, 1972、1976；Highway Research Board, 1965）。类似思路也体现在对发展中国家的审视，不少研究认可高速公路是促进经济社会发展的重要手段（Wilson et al., 1966；Hegen, 1966）。至于道路铺设的消极影响，特别是对与经济发展双生双栖的环境问题，在早期研究中往往遭忽视或被弱化。

这种状况直到近来才有所改变。当今国际上一些主要的发展项目资助者都强调评估道路修建对环境的潜在影响，由此可见，有关新的思路初露端倪（Asian Development Bank, 2005；UNESCAP, 1999、2001）。然而，目前分析道路对环境和生态影响的研究，或称为“道路生态学”，通常偏重于考察道路带来的负面影响，诸如筑路如何切割动物的栖息地，破坏流域湿地，引进外来物种，加快森林消亡，等等。^[1]令人遗憾的是，道路生态学对与道路息息相关的社会文化因素鲜有涉及，作为道路修建者和使用者的人类则完全退居幕后。

笔者认为，道路对整个区域社会、经济、文化和生态影响，无论就其范围还是程度而言，都要比现有研究涵盖面宽广复杂得多。如果我们要全面深入地了解这一复杂现象，就应该跳出单一学科的限制，不要拘泥于“道路生态学”“道路经济学”“道路社会学”的视域，而应该从跨学科的角度对其影响作全面综合的深入探讨，在此基础上形成一门“路学（Roadology）”。^[2]可喜的是，近来一些学者已经在整合之路上出发：例如，美国佛罗里达大学2001年成立了一个名为“路迷（Roadies）”的跨学科研究小组，试图从不同学科角度对道路及其影响作综合性的研究。^[3]近来中国大规模修路的热潮方兴未艾，无疑给“路学”研究者提供了肥沃的土壤和各色激动人心的问题。值得注意的是，跨学科研究只是一个方向。“路学”要真正成为一门学科领域，还需要发展其独特的理论框架和切入视角以及具体的研究方法。笔者在下文中试以云南、四川藏区公路建设为例，对“路学”的基本构想作一简要的演示。

一、藏区公路面面观

“路学”研究的一个重要部分，是探讨出于什么目的特定人群决定在特定的时间和地段修筑道路。以云南、四川的藏区为例，由于处于青藏高原东麓边缘，高海拔加上横断山脉的特殊地貌，使得当地成为世界上交通条件最艰难的地区之一。1950年前，除了马帮小道外（茶马古道是最近新创的名词）（李旭，2005），当地没有通常意义上的公路。

解放军进军西藏时，不得不一边修路一边行进。在20世纪50至60年代，这一地区经历了第一次大规模筑路，主要是出于政治目的，通过筑路将藏族及其他少数民族与中国中心地区联系起来，是构建民族国家的手段。20世纪50年代末藏区的动乱和60年代初中印之间的边境冲突，都是推动藏区公路建设的重要因素。^[4]

到了20世纪70至80年代，国家现代化的目标成为筑路的出发点。一方面，通过修路让“落后”的少数民族接触现代文明，进而成为社会主义大家庭的一分子；另一方面，计划经济的思路使得当地资源为全国分享变得顺理成章。因而，在这一时期，藏区修路是与砍伐森林及开采矿产密切相关的。当时流行的人定胜天观念无疑助长了对自然的过度索取。^[5]当地自然环境和社会文化受到双重侵蚀是这一时期的特征。

川滇藏区最近一波筑路潮始于20世纪90年代后期，无论从规模和速度来看，都是前两波无法比拟的。此次高潮和中国经济的高速发展及全球化过程的加速同步。从筑路的主导思路来说，可以说是强调“发展”的现代化观念和强调“可持续性”的后现代观念的混杂。值得注意的是，当地本土文化在这一时期被重新定位，从以往落后贫困的象征和地方财政的包袱转型为独特的文化资源和大众旅游的消费热点。由于许多地区仍然视旅游业为对可持续发展有益的“无烟工业”，发展旅游业成为川滇藏区加速修筑路网的主要动力之一。由于地处边疆，筑路又和中央及地方政府完善接驳周边国家路网从而促进经济全球化的战略相连。^[6]

如果将注意力集中在当前的筑路潮上，研究者会发现他们面对的是一个极其复杂的现象——筑路对各方面的影响远远超出单一学科、单一视角所能涵盖的范围。本文仅从社会文化、经济生计、生态环境几方面对直观可察的影响作一概述。

就修路的社会影响而言，最明显的无疑是推升了当地各民族人口的流动性和相互接触的机会。这种流动具有双向性：一方面，便利外来人群（汉族为主体）进入藏区经商、工作或是旅游；另一方面，新修的道路带来的流动性意味着新机会，也意味着外来文化观念对当地的社会组织和生活方式造成诸多冲击。例如，在当地一些民族中还存在

的一妻多夫制的婚姻形式正在逐渐解体消亡。原因之一就是路网的完善给这一制度里的年轻兄弟提供了更多进入交通线附近城镇寻找工作和配偶的机会。另一个文化影响的例子是当地人朝圣方式的微妙变化。虽然一些人仍坚持传统的长叩（磕长头）方式，但另一些人却利用公路乘坐汽车直接到达拉萨或者神山脚下。现代交通网络如何影响和赋予朝圣行为新的经验和意义，是“路学”中很值得探讨的一个课题。^[7]

就经济生活而言，道路的修建给当地人的传统生计也带来了巨大变化。过去在滇西北，当地人的主要经济收入来源是畜牧业，辅以伐木和有限的农业。但从 20 世纪 90 年代起，尤其是 1998 年禁止森林砍伐后，采集松茸成为当地许多村民主要的收入来源。新修的公路加上新建的机场，使得松茸能够在保鲜的状态下运达国内国外（日本）的主要消费市场。然而当地村民的收入受制于国内外市场需求，松茸市场价格的浮动常常造成村民收入不稳定。此外，村民时常为松茸的采集地归属发生争执，引发村内以及村与村之间的矛盾（Yeh, 2000）。大量的市场需求往往导致滥采滥摘，影响松茸的持续生长。在以旅游者为主要市场的虫草和雪莲的采摘上，同样的情形也屡见不鲜（Law and Salick, 2005）。

滇金丝猴栖息地的遭遇是筑路对当地生态环境影响最直观的缩影。作为全世界 25 种濒临灭绝的灵长类动物之一，滇金丝猴原本仅存于滇藏交界处金沙江和澜沧江之间的一条狭长的走廊。过去几十年间由于毁林滥采，导致森林覆盖率大幅下降，适合作为滇金丝猴栖息地的面积逐年减少。现在仅存的约 1500 只滇金丝猴分布在 13 个孤立的群落中。^[8]当前大规模的筑路势将进一步分割猴群的栖息地。虽然有些栖息地由于少数民族的神山信仰（禁伐禁猎）而生态良好，然而随着金丝猴、冰川、神山以及少数民族文化成为当地旅游开发的“卖点”，筑路被顺理成章地视为实现这一目标的前提。一辆辆旅行车沿着新修的道路将大量游客带入深山，从而给当地生态和人文环境带来新的压力和挑战。

二、生物文化多样性框架

上述藏区公路的例子说明了道路建设是一个十分复杂的现象，从筑路的动机到修路的后果都涉及历史、文化、社会和生态方方面面。要达到对它的全面了解和掌握，研究者应该自觉地将自己的研究置于跨学科的大框架内。笔者认为，川滇藏区类似南美亚马逊以及东南亚热带岛屿地区：文化多元，生态复杂。在这样的区域，将道路研究置于生物文化多样性这个框架显得尤为适当。

生物文化多样性(Biocultural Diversity)是对生物多样性(Biodiversity)这一概念的延伸发展。生物多样性这一概念在20世纪80年代后被广泛接受，标志着生物科学研究从零碎研究(bits and pieces)转变为对各种生命形态(小到基因，大到生态系统)的整体性研究(Wilson, 1992)。“生物文化多样性”概念最早源于语言学。20世纪90年代初，语言学家呼吁人们正视全球现存6000多种语言中许多都面临的“灭绝危机”，尤其是那些原住民和少数民族的语言(Krauss, 1992)。他们指出世界上语言多样性最丰富的地区往往也是生物多样性最丰富的地区(亚马逊、东南亚、喜马拉雅山麓带等)。这种重叠引发了语言学家、社会学家、生物学家和环境保护者的兴趣，从而出现了对生物文化多样性进行整体研究的新学科(Maffi, 2001)。

迄今为止，生物文化多样性研究主要集中在两个方面：寻找生物多样性和语言多样性的关联，以及对生物文化多样性进行定量的测算。与此同时，研究者们正在修订生物文化多样性指数，并采用地理信息系统手段制作展示世界生物文化多样性的地图和数据库。^[9]因为川滇藏区也是世界上生物多样性最丰富的地区，位于保护国际基金会(Conservation International)界定的喜马拉雅生物多样性热点地区和中国西南山地生物多样性热点地区内，同时这一地区也是藏、彝、纳西、傈僳、怒、独龙等近20个民族的家园，采用生物文化多样性的框架来研究筑路的多方面的影响符合当地特点。不但如此，我们还可以进一步深化这一框架，以期达到更好的研究效果。

首先，值得考虑的是扩大现有框架中对文化多样性的理解，不应拘泥于将语言多样性作为主要的参照指标。现有研究中的文化多样性指

数只包含一个地区内的语言、民族和宗教数量。笔者认为，文化多样性还应包括当地的风俗习惯、艺术表现形式、社会组织形态、性别观念、本土知识体系等诸多方面。其次，目前的研究多数还偏重于对语言文化和生物多样性相互关联的全球范围的描述，我们需要更多地对某一地区进行深入详细的生物文化多样性的案例研究，在此基础上再进行一般性的归纳总结。最后，我们应重点对生物文化的多样性进行动态的考察。换言之，在研究中除了描述生物文化多样性的现状外，还应着重考察它的变化过程以及导致变化的因素。以道路为例，我们应将道路视为变化驱动者（agent of change），在对当地语言、宗教、社会及文化的状况有所了解的基础上，再着重考察近年来大规模的道路建设对它们带来了何种影响，从而掌握文化多样性变化的轨迹。

三、“弹持论”及社会和生态系统的关联性

如果我们将倡议的“路学”置于生物文化多样性的框架里，并从动态的角度对道路的影响进行研究，下一步面临的问题是如何去描述和分析这一动态过程，并且能兼顾文化和生态两大系统。实际上已有人作了这方面的努力。从系统生态学中发展出来的弹持论（Resilience Theory）试图回答生态及社会系统如何相互影响及如何变化这一核心问题，并在学术界获得越来越多的关注。笔者在此作一简单的介绍。

弹持能力（Resilience）是由理论生态学家霍林（C. S. Holling）在1973年提出的概念，并由此发展成为系统生态学和生态保护学领域颇具影响力的一种理论导向。根据这一理论，弹持可分为两种：一为工程弹持（engineering resilience）；二为生态系统弹持（ecosystem resilience）。前者注重于一个平衡系统对外来干扰的抵抗能力和回到原初稳定状态的速度。弹簧伸张合拢的工作原理是个形象的例证。加拿大数学家路德维格（Don Ludwig）举过一个简单的例子：设想人们不断地给一艘船添加石头，最终导致船只的沉没，那么在沉没之前所有石头的总重量就是那条船的弹持力的大小（Gunderson and Holling, 2002: 16-17）。而生态系统弹持则更为复杂。它着重的是那些通常处

在不平衡状态下的系统，不稳定性有可能使这些系统转化为不同的形态。在这种环境中，弹持指的是一个系统转变重构之前能够承受消化的外部干扰的大小。

工程弹持和生态形态弹持的根本不同之处在于前者强调平衡稳定，认为自然中各种系统的变量都是可控的，并且后果也是可预测的；而后者认为自然和社会处于不断变化之中，弹持能力的大小意味着系统适应变化的能力，以便在系统发生根本变化之前保持动态的相对稳定状态。弹持论的倡导者指出，这种思维对理解当今人类面临的一系列重大问题，诸如全球暖化、生物多样性消失、生态系统的保护，以及可持续发展都应有所裨益。^[10]

霍林及其追随者认为，生态系统永远处于动态的变化之中，一系列不同形态和结构在长时间中交替延承。这个过程可以视为一种适应循环周期，包括四个阶段：快速成长期、成熟期、突变期和重组期。弹持力在第一阶段最强，随着系统的成熟和各部分之间紧密关联迭送，弹持力逐渐减弱，最终达到一种脆弱状态，即哪怕是很小的干扰也会导致一连串的变化，使得系统进入重组阶段。这一阶段系统的稳定性最弱，系统的弹持能力也最小。所以生态的适应是一个相互套叠的过程，生态系统由关联性和不断适应的可能性构成。近年来，研究者们用不同生态系统中的各种实例来检验霍林的理论，在这些例子里，生物物理因素和人类因素诱导的干扰都被放在一起加以考虑。不仅如此，弹持理论也被用来尝试解释社会历史现象，如美国电话电报公司的迅速崛起到盛极而衰。^[11]

限于篇幅，笔者将另文详细介绍弹持论，在这里只想就其与道路研究的适用性略说一二。首先吸引我们的是其对生态系统动态性的强调。不仅如此，更值得我们注意的是它强调的非线性变化和多平衡状态的观点。以往对弹持的狭义认识认为一个系统只有一个平衡状态，霍林认为系统可以存在多个平衡状态，因而扩大了弹持的范围。弹持作用并不需要将系统复原回到原来的“那个”系统，而是只要回到数个可供选择的平衡状态之一即可。这个思路对研究社会文化系统尤为有益。

社会文化过去在功能主义者眼中是一个各部分整合完好的系统，里面的各部分共同发挥功用从而使得整个系统保持在平衡状态。这种思

路包含了一个假设，即社会文化系统要么保持平衡状态，要么失衡面临崩溃。换言之，社会文化系统里没有变化或转型的余地。在研究道路时，采用弹持论的非线性变化和多平衡状态观有助于我们考察当地社会和生态适应性的多重状态，在探讨筑路的影响时，会注意到社会和生态系统多种变化轨迹，从而避免简单地认定只存在着一种理想化的演进走向。

弹持论最吸引人之处是它对社会和生态系统关联性的强调。弹持论者十分自觉地在对生态系统的讨论中关注社会和人的因素，认为人类和生态系统的互动能够改变其弹持能力。这一开放且“人性”的观点凸显了生态和社会系统不仅应该而且可以在一个整合框架中加以研究，而社会系统和人类的特殊性也应全面纳入考量。人类和生态系统互动，采取主动行动，在各种不同情形和环境中作相应的多元决定。具有学习能力的人能够积累知识，建立社会组织，从而增强他们与生态系统互动的适应力和弹持力。而道路本身正是人与生态和社会两个系统发生关系的产物。正因为如此，关注人的主观能动性，考察道路为什么在不同时代为了不同目的而被修建，以及具有什么不同的社会生态影响就显得尤其重要。

四、研究问题及材料收集整理

置于生物文化多样性这一系统全面的框架下，采用社会生态系统具有动态弹持这一理论视角，以藏区公路为具体例证，“路学”研究者可以提出并试图解答以往囿于单一学科视角不能得到满意回答的问题。概而言之有以下几个方面：

(1) 道路史：1949年前当地存在什么样的道路，对当地社会、经济和政治生活起到什么作用？新中国成立后不同时期不同的发展理念（development scheme）如何影响了不同时期筑路的重点？应该如何综合各方面各学科的数据材料对藏区道路历史进行一个全方位的描述？

(2) 道路的生态环境影响：道路对当地环境、动物栖息地、水系流域和本地物种有何直接的影响？还有一个值得探讨的问题是林区公