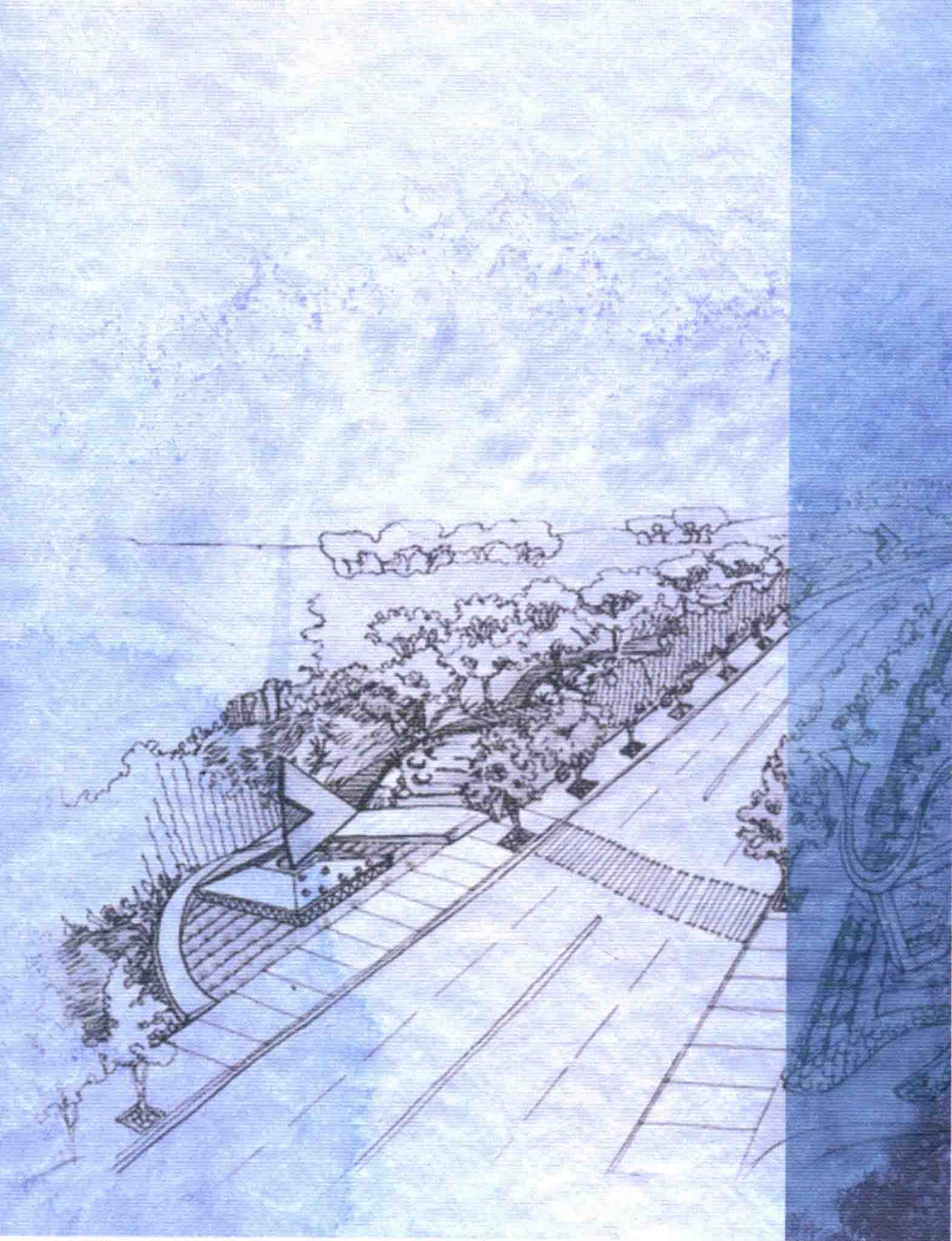


中国道路景观文化研究

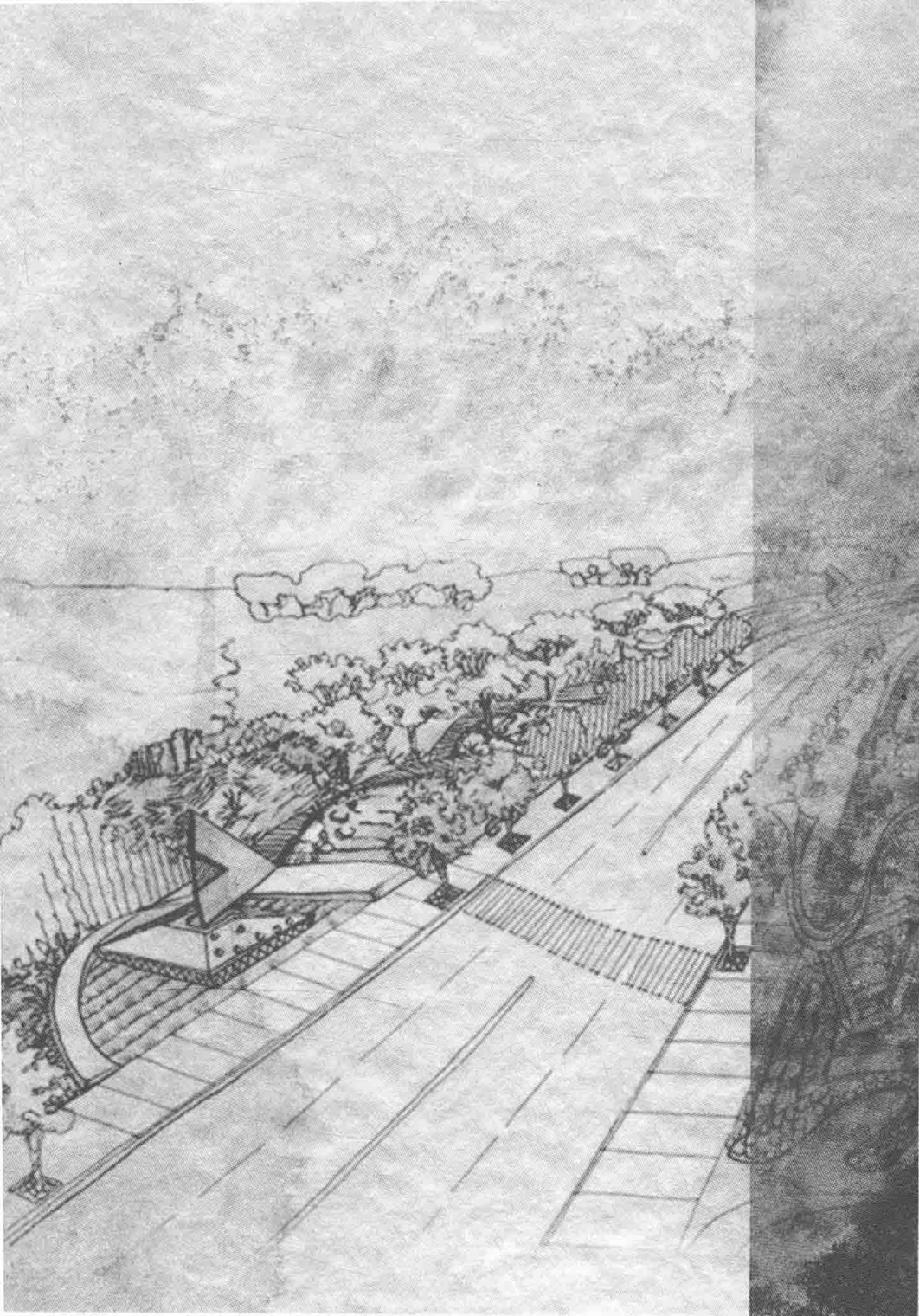
谢怀建 著



中国社会科学出版社

中国道路景观文化研究

谢怀建 著



中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国道路景观文化研究 / 谢怀建著. —北京: 中国社会科学出版社,
2016. 7

ISBN 978-7-5161-8827-9

I. ①中… II. ①谢… III. ①公路景观—文化研究 IV. ①U418.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 205132 号

出 版 人 赵剑英

责任编辑 韩国茹

责任校对 刘 娟

责任印制 张雪娇

出 版 中国社会科学出版社

社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号

邮 编 100720

网 址 <http://www.csspw.cn>

发 行 部 010-84083685

门 市 部 010-84029450

经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京君升印刷有限公司

装 订 廊坊市广阳区广增装订厂

版 次 2016 年 7 月第 1 版

印 次 2016 年 7 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16

印 张 15.5

插 页 2

字 数 216 千字

定 价 58.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社营销中心联系调换

电话:010-84083683

版权所有 侵权必究

国家社科基金“人文视野下的中国道路
景观文化研究”(编号:10BZX80)

目 录

序 言	(1)
第一章 道路景观文化	(16)
第一节 景观文化	(16)
一 景观	(16)
二 文化	(18)
三 景观文化	(19)
第二节 道路景观文化	(23)
一 道路景观	(23)
二 道路景观文化	(24)
第二章 人文视野下的中国古代道路概述	(40)
第一节 中国古代道路的基本情况	(41)
第二节 按道路所在地域分类的中国古代道路	(42)
一 城市道路	(42)
二 主干线道路	(48)
三 乡村道路	(54)
第三节 中国古代道路的功能分类	(55)
一 普通道路	(55)
二 商业街道	(55)
三 御道 (街)	(56)
四 神道	(57)
第四节 中国古代道路的地形分类	(59)

一	栈道	(59)
二	峽道	(60)
三	隘道	(60)
第三章	中国古代道路景观的文化分析	(62)
第一节	中国古代城市道路景观特点与文化分析	(62)
一	里坊制下的中国古代城市道路	(63)
二	宋以后的城市街道	(65)
三	中国古代城市道路景观特点与文化分析	(66)
第二节	作为区域交通线的中国古代道路景观文化 分析	(78)
一	由交通功能要求所决定的中国古代道路与古 罗马道路的相似性	(78)
二	中国古代交通主干线道路景观的文化分析	(83)
第三节	御街(道)、神道:政治文化视域下的中 国道路景观分析	(99)
一	御街(道)——君本政治文化与中国道路的 空间安排	(99)
二	神道——皇权政治文化在道路景观中的反映	(112)
第四节	栈道、峽道景观特征中的精神文化内涵	(123)
一	栈道的历史文化	(124)
二	栈道及景观分析	(126)
第五节	古代中国道路景观特点及其对今天道路 建设的启示	(132)
一	古代中国道路景观特点	(132)
二	古代中国道路景观对今天道路景观建设的启示	(133)
第四章	近现代国外道路景观与生态道路建设对我国 道路景观建设的启示	(135)
第一节	国外的经典道路建设与景观文化	(135)
一	法国香榭丽舍大道	(136)
二	美国华盛顿林荫大道	(149)

第二节 生态文化与国外新型道路绿化景观	(153)
一 生态文明的兴起及其对道路景观的影响	(154)
二 初期的生态道路形成	(156)
三 生态哲学与生态政治推动下的道路生态建设	(163)
第三节 近现代国外经典道路建设对我国道路景观 建设的启示	(174)
一 在设计思想上, 将经典城市道路作为美学和 文化的载体	(175)
二 在制度与规范上, 根据时代变化作出相 应的调整	(175)
三 在学术与技术操作层面, 创新出与新时代相 适应的新技术	(176)
第五章 当前我国道路景观建设存在的问题以及解决 问题的对策	(177)
第一节 当前我国道路建设取得的进步	(177)
一 城乡道路景观建设取得的成效	(177)
二 生态道路建设取得的进步	(183)
第二节 当前我国道路景观建设存在的问题	(188)
一 文化建设视域下的道路景观建设问题	(188)
二 生态文化视域下的道路绿化景观问题	(200)
第三节 我国道路景观问题的对策研究	(212)
一 道路景观问题根源分析	(213)
二 道路景观问题的对策研究	(215)
第四节 道路的生态景观文化建设	(224)
一 以生态文明引领道路建设	(225)
二 推动道路绿化的生态化	(226)
后记	(242)

序 言

—

“建筑是人和社会存在的环境，建筑也是人的本质力量的文化符号。”^① 道路作为建筑范畴的人工构筑物，当然也属于“人和人存在的环境”和“人的本质力量的文化符号”。但相当一段时期以来，人们对道路的认识基本上停留在它的交通功能上，即道路是实现人流物流的载体。但事实上，道路除了为人们提供人流物流、方便人们的交往外，还有诸多其他功能。正如沈福煦教授所说：“建筑不仅仅是满足人的物质活动的对象物，也须满足人的种种精神活动的需要，如心理的、伦理的、宗教的、审美的。”^② 建筑是一个非常复杂的现象，具有自然科学、社会科学和艺术学的多种属性，要真正认识到建筑的“核心关节中去，最终的归属必然是文化”^③。属于建筑范畴的道路及景观形态，也同样具有满足人的文化需求的功能，甚至成为人们首先认识一个国家、地区或民族的标志之一。笔者进行的一个针对四大洲（亚洲、美洲、欧洲、非洲）八个国家（中国、越南、哈萨克斯坦、美国、加拿大、英国、法国、贝宁）600人的调查表明，72%的

① 郑时龄：《建筑批评学》，建筑工业出版社2001年版，第1页。

② 沈福煦：《中国建筑文化史》，上海古籍出版社2001年版，第1页。

③ 萧默：《建筑的意境》，中华书局2014年版，第2页。

人首先是通过一个国家的道路（街道）景观形态而对这个国家和城市产生初步印象的。可见，道路除了实现交通功能外，还有体现国家与城市形象、文化与特征的功能。一个国家或城市的特征，就外在来讲，分为两大方面：一是从自然角度来看，是这个国家或城市的山川河流，地形地貌，气候物候，植被生态；二是从人工构筑物与自然的结合来看，是这个国家中的城市的重要建筑物景观，包括道路、边界、区域、节点、标志物^①，等等。从精神文化角度来看，精神的东西总会体现在物质上，人造物的形态是人的本质力量对象化的结果。因此，辨识一个国家或城市的人文风情、思想文化、政治制度等不仅仅可以通过与这个国家和城市的人员进行交往和学习他们的政治、法律制度，同时也可以通过对其中的构筑物——建筑、道路、标志物、绿化等景观的解读来达到。建筑不只是建筑材料的堆砌，还是建筑思想的物化表达，道路沿线的景观也一样。不同的国家与城市，细心的人总能从道路景观形态背后找出它们的某些文化特点。总之，道路的作用不仅仅体现在实现人流物流的交通功能上，在它的景观形态背后，还蕴含着文化功能、艺术功能、教育功能等。

迄今为止，人们对建筑、建筑史都著述颇多，建筑文化研究的论文和专著也陆续有作品问世。对归为建筑大类的道路工程建设的研究，无论理论还是实践都成果丰硕。同时，道路景观的研究著述也不少。从20世纪90年代至今，关于道路（公路）景观、美学之类的论文专著都不少，以书籍为例，就有张阳的《公路景观学》^②，史忠礼等人的《城市道路绿化景观设计与施工》^③，熊广忠的《论道路美学》^④，李祝

① [美] 凯文·林奇：《城市意象》，方益萍、何晓军译，华夏出版社2001年版，第35—69页。

② 张阳：《公路景观学》，建筑工业出版社2004年版。

③ 史忠礼等：《城市道路绿化景观设计与施工》，中国林业出版社2005年版。

④ 熊广忠：《论道路美学》，人民交通出版社2009年版。

龙的《公路环境与景观设计咨询要点》^①，胡长龙的《道路景观规划与设计》^②等。至于道路景观的相关论文更是汗牛充栋，举不胜举，如果在中国知网上以主题搜索“道路景设计”，会获得9033篇论文，但如果搜索“道路景观文化”，相关数据就会大大降低，只有5581篇论文；如果从研究的角度更进一步去搜集相关论文，不难发现，真正从道路景观文化来展开研究的，只是凤毛麟角。这说明，人们对道路景观（包括城市街道景观）表达的城市个性、蕴含的文化价值取向并未十分重视。换个角度来说，就是对一个国家、一个城市的精神文化、审美心理与这个国家的城市道路、公路景观等方面的内在联系研究较少。拙著《中国道路景观文化研究》正是针对这方面的问题来展开研究的，如果能因此引起相关人士的关注，笔者将不胜欣慰，或许这正是它的意义所在。

从世界历史角度来看，作为精神文化的东西总会包含着某些基本的或核心的概念。如果古希腊文化的核心概念是逻各斯（logos），那么，中国文化传统的核心范畴就是“道”。^③“道”的原始本义是“道路”。《诗经·小雅·大东》有“周道如砥，其直如矢”，其中的“道”指的就是道路。道路作为人的通行空间，具有由此及彼的通达目标的特征。道路所固有的由此空间到彼空间的通达特征，使它具有通江达海、延伸四方的功能性特点，这就将道提升为实现人与人的交往、人与社会的交往，从而达到社会的有序、规范运行的高度具备了可能。因此，道这个本身作为物理空间的名词就被人们赋予了人与人之间交往、人与社会交往的哲学意涵，形成为人之道、立世之道，并更高层次地泛化为覆盖宇宙与人生的普遍原理的中国式哲学语言。作为宇宙与人世的普遍原理，“道”一方面用来述说、解释宇宙与人类社会中各种不同的现象；另一方面

① 李祝龙：《公路环境与景观设计咨询要点》，人民交通出版社2011年版。

② 胡长龙：《道路景观规划与设计》，机械工业出版社2012年版。

③ 杨国荣：《中国文化中的“道”——杨国荣教授在上海外国语大学的讲演》，《文汇报》2010年5月8日。

又被视为存在的终极根据：纷繁复杂的大千世界，千差万别的各种事物，追根溯源往往都被归结于“道”。道又被分为天道和人造。天道与天体、宇宙等自然界相联系；人造从广义上讲，是与人以及人的活动、人的社会组织等相关联，表现为社会活动、历史变迁中的一般原理。^① 人造意义上的“道”，“首先涉及广义的社会理想、文化理想、政治理想、道德理想等等，它同时也被理解为体现于社会文化、政治、道德等各个方面的价值原则”^②。可见，所谓人造之“道”就是要将作为自然的人引向具有某一社会性质的文明开化之人，实现人的社会性目标。“道不远人”^③ 即指道与人们的实践相关，这就规定了道和人的实践活动无法相分；而“百姓日用即道”^④ 之“道”是以人的“日用常行”^⑤ 为内容的。这就将“道”与“事”、“形而上”与“形而下”在日常的人生体验中交融贯通起来。在与人们生活密不可分的建筑中，理所当然地融入了中国文化中“道”的精神内涵。过去，人们对四合院、三合院、中国园林、紫禁城、天坛、地坛、日坛、月坛等予以了更多关注，而对同样作为建筑的道路及其两侧建筑立面景观所彰显的文化内涵研究却较少。但事实上，道路作为线形的空间景观同样具有丰富的“道”的内容。也就是说，哲学意义上的“道”具有丰富的思想文化内涵，它会作为一种意识或思想价值观来指导具有代表意义的实体道路的设计与建设，因此，道路就具有了“弘道”的意义，这样，文化意义上的“道”就与实体的“道路”融为了一体，使实体道路不仅具有了实现人流物流的交通功能，同时也具有了“传道”与“弘道”的文化、宣传、教育功能。这是过去的研究者没

① 杨国荣：《中国文化中的“道”——杨国荣教授在上海外国语大学的讲演》，《文汇报》2010年5月8日。

② 同上。

③ （宋）朱熹：《四书章句集注·中庸章句·第十三章》，中华书局1983年版，第23页。

④ 龚杰：《王艮评传》，南京大学出版社2011年版，第74页。

⑤ 同上。

有注意的。

人们如何理解道路景观,决定了他们如何设计道路景观。道路景观文化研究,就是对现存的道路景观进行分析、批判、研究,从中发掘出有文化意义的东西,以加深对道路景观的理解,从而为未来的道路景观设计奠定相应的基础。拙著作为国家社科基金项目资助的研究文本,侧重从文化视野的角度来着力研究道路景观。因此,它对于道路景观设计者而言,如果有意义那仅仅是指设计的思想方面的而非技术方面的。而文化是一个很大的概念,百科名片说,有关文化的各种不同的定义至少有两百多种。人们对“文化”一词的纷繁复杂的解读,虽然分歧众多,但有几点是共同的。“第一,都把文化理解为人类活动的产物,而不是与人的活动无关的自然物……第二,即使是指物质的东西,无论是人造的还是自然的,人们关注的也不是这些物质事物的物理的化学的属性,而是体现在其中的精神内容。第三,尽管都把文化理解为与经济、政治、社会、生态不同的概念,但都没有把它们看成互斥的关系,更没有理解为逻辑上的上位概念与下位概念的关系。”^① 笔者很赞成将文化分成四个层次的说法,即物态文化、制度文化、行为文化、精神文化。^② 按这个分层来认识道路景观文化,可以全面覆盖道路景观的各个方面。第一,道路景观本身是物态的文化,不同的时代道路的质地、材料、空间宽幅是不一样的,这反映的是那个时代的科学技术水平与生产力水平。第二,道路景观形态又反映了不同时代交通的制度文化的特点。如,古罗马的《森普罗尼乌斯道路法》规定,每一罗马里(古罗马的“里”等于一千步,约1.485公里)设置一根石柱,这就是里程碑——于是古罗马军用大道沿途就有了里程

① 陶德麟:《略论文化建设中的传承与借鉴》,《哲学研究》2012年第6期,第3—10页。

② 冯辉:《关于文化的分类》,《中州大学学报》2005年第4期,第40—47页。

碑^①景观；中国古代交通确立的驿亭制度，使古代中国驿道有了长亭短亭的道路景观。第三，“亭”这种道路景观还是古代中国人送行文化（属于行为文化的一种）的重要载体；中国古代道路两旁多植柳树，这是道路的绿化景观，而这却源于中国古代男女相别时常常折柳相送这一风俗文化，“柳”谐音“留”，以此表明恋人们、友人们对对方的留恋。可见，人与建筑的关系同样适宜于道路与人的关系。第四，道路景观还蕴含着深刻的思想文化内涵。古今中外的建筑史告诉我们，建筑不仅仅受到科学技术的制约，还必须按照科学技术的要求与规范来建设，同时又受建筑思想的制约，而建筑思想是与时代的价值取向、审美文化、民族心理相统一的，所以不同时代、不同地域、不同民族的建筑，反映的是那个时代、那个区域和那个族群的价值取向、审美文化与民族心理。人们总是按照自己认为正确的、美观的标准来构建人工构筑物，道路的建设也是这样，不同的人有不同的爱好，不同的民族有不同的审美取向，当这些不同文化背景的人们按照自己的实用标准和审美取向来进行道路建设时，道路的景观就会各具特色。例如，古罗马建筑师维特鲁威的《建筑十书》对建筑的设计原则是“坚固、适用、美观”^②。他对建筑的基本要求有一个“美观”，美观就与审美相联系，而美肯定属于哲学范畴，因为审美离不开美学，美学属哲学的分支，同时还受民族文化与心理影响。中国北宋时期李诫的《营造法式》一书，由文本与图样构成，其中图样不仅反映建筑样式，更重要的是它也反映了中国人的建筑审美。邹其昌教授就认为《营造法式》的理论体系存在显体系和隐体系两个基本层面，所谓显体系是指文本构成体系，如制度、功能、料例、图样之类；所谓隐体系是指《营造法式》中的文化精神。同样是注重建筑美，但中西建筑空间

① Romolo Augusto Staccioli, *The Roads of the Romans*, The J. Paul Getty Museum, Los Angeles, 2003, p. 86.

② [古罗马] 维特鲁威：《建筑十书》，高履泰译，知识出版社 2001 年版，第 16 页。

形态大异。这是为什么呢？因为中国人有中国人的文化特征，这种特征必然体现在建筑上，由建筑空间形态来反映中国文化背景下的中国特有的审美文化与审美心理。“建筑是一个时代社会生活的集中体现，包括自然的、政治的、经济的、文化的、习俗的等方面的综合因素及其影响。”^① 中国与古罗马在上述自然的、政治的、经济的、文化的、习俗的等诸多方面都不一样，建筑空间形态当然也不一样。所以，中西建筑空间形态有不同是正常的，如果中西建筑空间形态相同那倒反而不正常了。

道路也是这样。它的空间特点往往是由文化决定的。古罗马是一个重武的国家。罗马人修路不是为了发展经济（虽然在客观上也推动了经济发展），而是为了征服。它的道路修筑到哪里，军队就开到哪里。从某种意义上说，古罗马大道是古罗马军事政治文化的物化表达，而在古代的军事中，骑兵较步兵不仅更机动快速，而且战斗力更强，为了让这个军事要求得到实现，古罗马军用大道的空间形态就修成了两侧的骑兵道高于中间的步兵道，这也是今天城市道路的基本形态。古希腊神话中，虽然“神人同形”“神人同性”，但诸神都住在奥林匹亚山上，神是不死的，人要朝觐他们，所以雅典宽广的道路总是通向山顶的神庙的。雅典的民主政治决定了城市需要广场集合听众，让公民得以了解竞选者的施政主张，因此通往广场的道路也都是宽阔的。相比之下，中国的御道更显特别：它一分为三，中间是皇帝专用，两侧是平民来往通道。原因在于中国古代的观念认为皇帝是天子，尊贵超越常人，而中国人的尊卑思想反映在空间上是高为尊，低为卑，中为尊，侧为卑；反映在道路建设上，就成了御道在中间，民道在两侧，御道路面高于两侧的民道。

以此来观察今天的道路景观建设与城市空间建设，其存在的“千城一面”“千街同貌”的西化景观问题，已不仅仅只是城市建

^①（宋）李诫：《营造法式》，邹其昌点校，人民出版社2006年版，“校勘说明”第2页。

设与道路建设的问题,而同时也反映了思想文化认识的问题,反映了城市建设思想中的中国文化融入的问题。只有从思想文化上解决了问题,城市建设、道路景观建设存在的问题才能从根本上得到解决。

二

近现代以来,工业革命兴起,科学技术所要求的标准化在全球范围内迅速推广,汽车文明使公路建设广被世界各国,受标准化和现代主义建筑的影响,道路景观的文化特色在一定程度上受到了冲击。正如现代主义建筑受到人们的广泛质疑,并由此催生了后现代主义建筑一样,道路标准化导致的景观类同也使人们产生了深刻的反思。20世纪60年代以来,道路景观特色建设引起了世界发达国家的重视。以美国为例,这个曾经深受现代主义建筑影响(美国的现代主义建筑思想由现代主义建筑的发源地德国的 Bauhaus - Universitaet Weimar 于20世纪30年代陆续传入),并将现代主义建筑传至世界各国,也最先兴起后现代主义思潮。自20世纪60年代以来,美欧等发达国家的后现代主义建筑也如雨后春笋般地兴起。与之相对应的是,在这一时期,美国的道路景观建设与保护也得到了高度重视,风景道(scenic road)的建设与保护就是其重要代表。美国风景道的一个重要特点是各具特色,都有其独特性。从20世纪60年代到90年代,美国先后出台了《公路美化法案》(*Highway Beautification Act of 1965*),《风景道和公园道发展建议报告》(*A Proposed Program for Scenic Roads and Parkways*, 1966), 1973年又提出了《国家风景公路体系可行性报告》(*FEAS Ability of Developing a National Scenic Highway System*)^①。1991年1月,美

^① Lindsey G., "Use of Urban Greenways: Insights Form Indianapolis", *Landscape and Urban Planning*, 1999 (45), pp. 145 - 157.

国国会提交了《国家风景道研究报告》(*National Scenic Byways Study, Report to Congress*), 在这个文件中提出了“对风景识别好、历史价值高的道路提名、促进、保护的计划及操作方法”^①。同年12月, 美国国会正式通过了《美国交通运输道路效用法案》(*Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991, ISTEA*), 在该法案下专门设立了风景道暂行法案, 在风景道暂行法案中提出了“国家风景道计划”。还在国家公路秘书处下成立了“国家风景道顾问委员会”。美国国会于1995年审核并正式通过了《国家风景道计划》(*National Scenic Byways Program, 1995*), 提出: “在联邦政府投资下, 国家风景道计划帮助美国公路景色、历史、文化、休闲娱乐和自然资源的确认和保护, 并促进这些道路与众不同。”^②与之相对应, 美国联邦公路管理局(FHWA)还推出了“公路设计的灵活性”(*Flexibility in Highway Design*)规则, 提出了“每一个公路建设项目都具有特殊性, 包括项目所在区域的地理位置、地形地质条件、沿线社会环境特点等因素, 公路使用者的需求以及所面临的挑战与机遇。设计者所面临的任务是寻求一种安全前提下同时使道路和周围自然以及人类环境之间的协调的设计”, 基于这一理念, 设计师可以根据公路建设需要而灵活设计。^③ 由此, 美国在道路建设上基本突破了因标准化而引起的道路景观类同化, 完成了道路建设从规划、设计到工程实施的规范与指导文本, 较好地推动了道路景观建设中的自然景观与人文景观的有机统一。

至今, 美国各州实施《风景道计划》(*State Scenic Byways Programs*)的达40多个, 大多数州都在国家风景道计划的框架下制定了有本州特色的、更具体的、更细致的风景道择选确定标准。以加

① Federal Highway Administration, *National Scenic Byways Study*, Washington, D. C. ; U. S. Department of Transportation, 1991.

② Ibid. , 1995.

③ Federal Highway Administration, *Flexibility in Highway Design*, [http: //www. fhwa. dot. gov/environment/publications/flexibility](http://www.fhwa.dot.gov/environment/publications/flexibility).

利福尼亚州为例,《加利福尼亚州景观公路指南》(*State of California Scenic Highway Guidelines*)就涉及风景公路的全方位内容,包括背景简介、景观公路的标准、提名程序、立项程序、景观公路标志、合格性审查、撤销程序、争端处置程序、杂项(包括线路调整、变更、线缆掩埋等)等,甚至还收录了相关立法材料,如《街道和公路法》《公共设施法》《公共资源法》之《加利福尼亚环境质量法案》,等等,形成了完整的体系。因此,美国在道路景观建设与保护上,无论是规划管理还是法制建设,无论是技术规范还是工程实践,都建立起了一套从国家层面到州、县级政府的完整体系,这些都真真切切地推动了美国道路景观的建设与发展。依据《国家风景道计划》的程序和标准,美国形成了泛美风景道、国家风景道和州级风景道三级风景道体系,并分别在“1996年、1998年、2000年、2002年、2005年分5批共评选出32条泛美风景道和133条国家风景道,遍布美国各州县和乡村”^①。截至2009年,泛美风景道增至37条,国家风景道增至170条,加上50个州的州级风景道,整个美国国家风景道体系(NSB)总长度达到了24548英里。^②

在城市街道建设方面,尽管现代主义建筑从欧洲传到美国,并由美国而广被世界,但西方发达国家总体上非常注重保护本国的历史文化特色和精神风貌。考察欧美国家的城市建设,通过城市道路来表达城市特色、凸显城市魅力、弘扬精神文化是一种十分普遍的做法。从罗马的帝国大道到伦敦的舰队街,从巴黎的香榭丽舍大街到美国的华盛顿林荫大道,从莫斯科的阿尔巴特大街到东京的涩谷大街,从维也纳的纳克恩顿大街到柏林的菩提树大街,无论景观分析专家还是历史文化学者,都不难从中发现不同国家在这些城市道路中展示的文化特色、城市个性、审美偏好、历史文脉以及价值取向。因此,经典的城

① 余青、胡晓蓀、宋悦:《美国国家风景道体系与计划》,《中国园林》2007年第11期,第73—75页。

② 《国外风景道体系研究》, <http://www.chinahighway.com/news/2011/481977.php>。