

# 漢藏公路的「路學」研究： 道路空間的生產、使用、 建構與消費

● 周永明

**摘要：**本文通過對道路研究現狀的批判性評述，試圖結合功能主義的實證分析和現代性視角下的時空分析兩者之長，將漢藏公路視為複雜動態的社會空間，從公路的生產、使用、建構和消費四個角度對現有的分析框架加以擴展，從而建構一個全新的、跨學科的「路學」框架。「路學」框架不僅關注道路的修築過程及其相關社會歷史因素，同時注重其象徵性層面上的文化符號建構；不僅強調道路的實際使用功能，而且注重其更加廣泛的消費價值，以彰顯道路的現代性意涵。本框架採用「點」「線」結合，「動」「靜」結合，「質」「量」結合和「史」「志」結合的具體研究方法，以期得出對漢藏公路空間的時間性、社會性、開放性和移動性的總體描述和剖析，以推動「路學」的進一步發展。

**關鍵詞：**「路學」 漢藏公路 社會空間 現代性 移動性

從成都駕車向拉薩進發，318國道成都至雅安段全程高速，路況良好，車流量也大，和走在內地高速公路上沒有多大差別。進入雅安首先看到的是路口以茶馬古道為主題的雕塑，凸顯此城曾是茶馬互市的重要節點。下午途徑瀘定，因水電站建設道路管制，等了兩個多小時才輪到單邊放行。出城後沿大渡河岸繼續前行，沿途水庫淹沒區的農舍和去年相比，許多已被拆除，斷簷殘壁，甚是荒涼。當晚夜宿來過多次的康定小城。第二天出城一路向西，翻越折多山時，載重卡車在坡道上喘着氣緩慢又堅持地爬行，成了騎行摩托的當地人喜愛的超越目標。路邊甘孜州政府樹立的「打造生態景觀大道」的巨

\* 本研究得到美國自然科學基金會、美國梅隆基金會(The Andrew W. Mellon Foundation)、蔣經國國際學術交流基金會、美國威斯康辛大學和重慶大學資助，特此鳴謝。

幅標語牌和家鄉滬寧高速邊鱗次櫛比的廣告牌相比，顯得有點孤單。沿途還看到幾輛旅行社的大客車開往前方景點塔公寺。不過最讓人印象深刻的，是路邊隔三岔五可見的騎行者（還有少量的徒步者）。這些人的最終目的地是拉薩，通常從成都出發，海拔3,000多米的折多山將是他們路程中面臨的第一次嚴峻考驗。在岔路口新都橋鎮吃午飯後，向北轉向德格方向。沿途車流量明顯減少，偶爾還得給走在公路上的犛牛群讓路。

夜宿爐霍縣城，從那裏接川藏北線（317國道）繼續行程。這一帶的地貌是海拔較高但相對平緩的高山草甸，公路沿着高原向西北蜿蜒延伸，不時可見兩邊高坡插滿五顏六色的經幡，常常數百面擺成整齊的幾何圖形，迎風招展，蔚為壯觀。有的高坡上鑲嵌着水泥白灰製成的巨大的六字真言，藍天白雲之下非常醒目。突然間，半山坡上開下來一排排看不到頭的綠色軍車，打頭的車頂上擺着醒目橫幅：川藏線運輸團。上百輛車魚貫從面前開過，整齊，威武，在高原上形成一條流動的長龍。車隊過後，繼續前行。看見路上兩位朝聖者，雙手前伸，匍匐倒地，磕頭後再站起來重複同樣的動作。幾個家人或同伴拉着裝有帳篷炊具的大車跟在一旁。看到這種景象，情不自禁地停車拿出相機拍照。抵達德格前翻越海拔6,168米的雀兒山，盤山公路上開了近兩個小時，快到豁口時感覺胸漲氣悶，典型的高原反應症狀。看到路邊的養路工人，油然而生敬意。下山時遭遇大雪，好在有驚無險，平安抵達德格。休整一天後繼續沿317國道開往昌都，剛滿懷激動地駛過橫跨川藏分界線的金沙江大橋，卻被檢查站武警攔下告知，因為修築新路，前方限行。剛才的興奮一下子變為沮喪，原定去拉薩的計劃不得不改變。

——筆者2011年6月田野調查筆記

## 一 研究問題的提出

最近二三十年來，中國見證了規模空前的基礎設施建設高潮。筆者自1990年代起在中國西南從事人類學研究，對當地交通發展在短短二十多年間的突飛猛進印象深刻，同時又受道路所帶來巨大變化的啟發，在2006年啟動了道路研究課題，並進而提倡建立跨學科的「路學」（Roadology）研究<sup>①</sup>，轉眼已歷時十年，行程數以萬里。以上的田野筆記只是諸多次田野調查旅行的一個片段而已。這裏除了顯示人類學研究中充滿不確定因素之外，更意在從一個側面顯示道路作為研究對象的複雜多樣性，並坦陳筆者在研究過程中面對的最大困難，即如何處理道路擁有的豐富又流動的現象和材料。

以上面提到的短短幾天路程為例，筆者在途中見到了卡車司機、摩托車手、遊客、騎行者、汽車兵、牧民、朝聖者和養路工人等不同的道路使用者。就道路的使用而言，交通、運輸、旅遊、軍事、宗教和政治層面清楚可見。就道路的利益相關者而言，軍車、武警和標語牌是最直接的國家在場，牧民、朝聖者和摩托車手是當地人的代表，而騎行者和遊客則是晚近出現的新角色。就道路的作用和影響而言，最直觀的是當地旅遊業及水電等基

礎設施開發的快速發展。對研究者而言，如何制訂適當的研究計劃去梳理紛繁複雜的現象是關鍵，而選定研究對象則是需要解決的首要問題。

在跑遍西南中國之後，筆者最終選定川滇藏交界區的漢藏公路作為研究的重點。所謂「漢藏公路」，指的是連接漢族為主體的地區和藏區的道路，最為聞名的當數通往拉薩的青藏、川藏和滇藏公路<sup>②</sup>。至於採用「漢藏公路」這一叫法的原因，主要是考慮到這樣指稱最為直觀明確；也曾經考慮過使用「藏邊公路」，但最後還是放棄——一方面是由於此叫法只突出了藏區一面，有以偏概全之感；另一方面也避免引起藏邊到底屬於「內邊」還是「外邊」的爭議。「漢藏公路」的字序，除了反映歷史上由漢區向藏區修路的通常走向外，並無重漢輕藏或其他特殊含義。眾所周知，由於青藏高原的特殊地貌，進出藏區山高谷深，道路崎嶇。但歷史上這一地區仍然擁有一個頗成系統的路網，與周邊地域互聯互通，著名的有「茶馬古道」和「唐蕃古道」等<sup>③</sup>。本研究的對象定位於能供機動車行駛的現代公路，古代和近代漢藏地區道路不在研究之列。

漢藏公路作為研究對象具有幾個顯著特點：首先，歷史相對短暫。和中國其他地區比較，藏區是現代公路最晚到達的地區。從1930年代公路在藏區邊緣出現算起，迄今只有八十年左右的歷史；第二，發展迅速，尤其是在中華人民共和國建國初期和進入二十一世紀之後。1950年代見證了青藏、川藏和滇藏公路的修築，進入二十一世紀後沿途路網得到了前所未有的升級和加密；第三，超乎尋常的知名度和媒體曝光度。幾條漢藏公路（包括2006年開通的青藏鐵路）被譽為「天路」、「朝聖之路」或「中國最美公路」，相關題材的遊記、歌曲、攝影作品層出不窮，成為當地旅遊業最好的廣告。

根據研究對象的以上特點，筆者制訂了一個初步的研究計劃：首先給漢藏公路八十年發展歷史做一概述，着重討論修築公路的目的和過程；其次檢視漢藏公路的作用，包括其具體使用情況和效果；最後考察公路帶來的影響和變化，包括社會、經濟、環境和文化諸多方面。然而具體着手後發現困難重重，主要的挑戰包括如何找到合適的研究方法和理論框架。

就研究方法而言，完成此課題的田野調查和通常情況不同，範圍遠遠大於人類學者常常關注的某個村莊、社區、人群、機構或城市。雖然調查的區域聚焦在滇西北、川西和藏東交界處，但這仍是一片幅員廣大的地區，總面積超過許多歐洲國家的領土，顯然無法採用人類學者待在一地做長時間參與式觀察的傳統方法。1980年代以來流行的「多點民族志」(multi-sited ethnography)方法當然可以考慮<sup>④</sup>，但筆者在進行了多次不同地點的田野考察旅行後發現，要了解一條公路的全貌，還必須同時進行線狀考察。漢藏公路研究範圍的廣度和深度要求研究方法的創新。最終筆者決定採取「四結合」方法來完成研究：即「點」「線」結合，「動」「靜」結合，「質」「量」結合和「史」「志」結合。詳細來講就是既考察公路全線又觀察沿線多點，既有相對固定的參與式觀察又有動態流動的田野工作，既用質化也用量化研究方法，既回溯歷史也注重當代民族志。

解決了研究方法問題以後，更大的挑戰是採用何種理論框架來覆蓋鮮活流動的日常道路景觀並分析梳理其豐富複雜的內涵。中國大陸專門探討道路

的專著數量不多。1980年代交通部組織各省編寫的公路交通史或公路史，以資料收集整理見長，對理論框架的討論基本付之闕如。近年來聲名鵲起的一些熱門道路，如茶馬古道，雖然受到了廣泛關注，但大多數論著流於空泛平淡<sup>⑤</sup>。本研究的目標在於另闢蹊徑，採用適合的理論分析框架，從新的視角對漢藏公路進行總體描述。而要達到這一目標，有必要對現有的道路研究主要理論框架先作一簡要的評述。

## 二 道路的現代性：現有研究框架評述

由於道路和社會生活關係密切，相關文獻汗牛充棟，所以在此做一歸納性的概述幾乎是不可能的。然而反諷的是，和道路在人類生活扮演的重要角色相比，學者對它的研究卻不夠深入，現有的研究大多集中在道路史範疇，讓社會科學研究者舉出一兩本稱得上經典的研究道路的著作，是頗具挑戰性的任務，這從反面彰顯建立「路學」的緊迫性。以人類學為例，由一群英美學者撰寫的《移動的景觀：人類學視野下的小徑、寬道和大路》(*Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*)，是迄今為止少有的專門討論道路的論文集。三位編者提供了一個從考古學角度對道路研究所作的概述，其中對古羅馬帝國時代的討論最為詳盡。他們還對前哥倫布時代美洲道路，包括印加、瑪雅文明及其他印第安地區的道路着墨甚多，遺憾的是世界其他地區被寥寥數筆帶過，而中國和東亞地區則被整體忽略<sup>⑥</sup>。

如果勉為其難地對現有的道路研究做一概括，不難發現一個總體性的思路——傳統的功能主義框架——注重分析道路的目的、功能、使用、後果和意義。道路的交通運輸功能及其經濟效益首先被強調。「要致富，先修路」，這句當下中國廣為流傳的口號是功能主義最直接和生動的註腳。無論是美國在第二次世界大戰後大規模的高速公路路網建設，還是中國當今令人驚歎的高速公路的發展，從功能主義角度進行分析似乎都順理成章<sup>⑦</sup>。除經濟領域外，道路和政治的關係也廣受關注。國家使用道路來加強統治、實現政治目的的案例，從中華帝國的驛道到古羅馬和瑪雅帝國的路網，都不乏專著討論<sup>⑧</sup>。值得一提的是，相反的案例也為學者關注。耶魯大學著名政治人類學家斯科特 (James C. Scott) 就發現，拒絕修路甚或有意破壞道路，是東南亞山地民族抵制國家權力入侵的條件和手段<sup>⑨</sup>。

台灣學者蔡龍保所著《殖民統治之基礎工程：日治時期台灣道路事業之研究，1895-1945》一書，詳細檢視了台灣道路和汽車運輸業的發展。該書以基礎建設與作為殖民地的台灣「進步」與「發展」的關係作為討論主線，認為「道路事業是殖民統治的基礎工程，其對台灣政治，經濟，社會，文化面之影響漸進而日益深化。日治初期，總督府透過修築道路擴張政權至各方面，統治日趨鞏固」<sup>⑩</sup>。蔡龍保關注的中心是道路對政治權力整合、經濟資源開發、貨物人口流動、公共服務提供等方面，談論的主體往往是修路決策者、修路的動機和目標，以及修建後的影響和功效。該書材料詳實，立論公允，展現了功能主義分析框架的長處。

然而，道路和社會文化的關係涉及面很廣，除了經濟、政治外，文化變遷、宗教流播、社區解體、人口遷徙、城市化、區域整合，環境衝擊等問題，吸引了學者從文化、旅遊、人文地理學甚至生態學角度加以探討。新興的道路生態學以「點效應」、「廊道效應」和「網路疊加效應」等概念分析路網對環境的影響，功能主義傾向明顯<sup>⑩</sup>。1993年法國西班牙之間的朝聖道路——岡斯特拉的聖地亞哥之路 (Route of Santiago de Compostela) ——被列入《世界遺產名錄》，引發了國際古迹遺址理事會 (ICOMOS) 和聯合國教科文組織 (UNESCO) 的專家學者使用「文化線路」的概念。根據國際古迹遺址理事會2008年通過的《文化線路憲章》(The ICOMOS Charter on Cultural Routes)，「文化線路」是「清晰物理界限的陸地、水路或其他形式的交通通道，具有自身動態的和歷史的功能並服務於特定和明確的目的」；不僅如此，這些交通通道還必須滿足以下條件才能稱為「文化線路」：第一是源於並體現了不同貨物、人群、思想在不同地域互動交流的長期歷史過程；第二是促進不同文化在時空中的相互交融並體現在物質和非物質遺產中；第三是通道凝聚的歷史關係和文化特質已經整合成為一個動態系統<sup>⑪</sup>。相對於以往，「文化線路」視角對總體文化背景、物質和非物質遺產、跨文化交流、動態過程和具體情境的同時強調，給道路研究以新的啟示。但由於將道路定位於文化遺產，具體研究仍多局限於編寫保護歷史「文物」和維護傳統「功能」操作指南的層面，迄今還沒有出現更具理論批判性的成果。

簡言之，現有研究雖然愈來愈多地將道路置於政治、社會、經濟、文化和生態的大背景中加以討論，但常常將其作為分析的配角，以它的影響功效作為關注中心，從而束縛了探討問題的廣度和深度。筆者在此推介一種較新的思路，可稱之為「現代性角度的時空分析框架」，起源於歐洲學者對現代性的理論思考。「現代性」(modernity) 是歐洲思想家試圖在總體上把握現代和中古歐洲社會的本質差別時提出的概念。雖然有關「現代性」的定義五花八門，但是英國學者湯林生 (John Tomlinson) 提供了一個精練的概括。他認為現代性是一種新的生活方式，其中包括以科學知識、理性和個人主義為主的新意識形態，以資本主義為基礎的新的生產和消費方式，以民族國家為中心的新政治體制，以及源於城市化和大眾媒體的新時空意識<sup>⑫</sup>。人們對時間和空間的新的感知方式被視為現代性的根本構成要素之一。就時間緯度而言，社會史家討論了「加速」與消費的關係<sup>⑬</sup>，哲學家討論了「速度」與國家權力之間的聯繫<sup>⑭</sup>，而社會學家則分析了「移動」方式與技術發展的關聯<sup>⑮</sup>。

在社會科學家當中，吉登斯 (Anthony Giddens) 和哈維 (David Harvey) 將時空兩者結合起來加以討論，尤為值得注意。吉登斯用「時空分延」(time-space distanciation) 這一概念來界定現代社會與全球化時代的本質特徵。由於交通通訊技術的發展，人與人的交往和社會關係的形成可以擺脫必須在場的限制，從而得到極大拓展<sup>⑯</sup>。哈維則用「時空壓縮」(time-space compression) 的概念來描述自1970年代以來全球資本流動和生產的加速，並以當代交通與資訊技術的革命性飛躍作為基礎，將人們對時空的這種新感受視為後資本主義社會轉型的標誌之一<sup>⑰</sup>。

吉登斯和哈維的探討偏重時空觀的宏觀理論<sup>①</sup>。在更為具體的層面，對空間與社會問題闡述最全面和最有影響的理論家當推法國的列斐伏爾 (Henri Lefebvre)。他以馬克思主義為出發點，提出了「社會空間生產」的理論，從空間視角分析當代資本主義社會，更加注重空間與社會因素的具體互動。他提出空間具有社會屬性，本身是一種社會關係，它在生產新的社會關係的同時又被它們所生產。他認為資本主義所生產的空間具有不同功能，既是生產工具，也是消費對象；生產空間和消費空間可以轉換。此外，空間也是國家政治工具，用來維護對地方、等級、階級等的控制<sup>②</sup>。列斐伏爾對政治經濟學因素的注重和傳統功能主義的關注有交叉之處，同時他的社會空間分析框架彌補了後者常常流於經濟化約主義的簡單化傾向。

2012年，由主張從「移動」這一視角來研究社會、經濟、政治和文化現象的地理學刊《移動性》(Mobilities)出版的專輯「道路與人類學」(Roads and Anthropology)，集中體現了人類學者從時空角度分析道路的努力。專輯編者在總論中指出，愈益增加的流動性已經成為界定當代生活特性的重要標誌，而對道路的民族志研究可以跨越傳統社會學概念的固定預設，考察那些橫跨物質與文化、社會與個人、跨國公司與地方社區、基礎設施發展政治與人們日常生活範疇的現象。相對空間而言，專輯作者更注重時間緯度，關注流動、停滯、速度、移動、摩擦、張力和旅程等概念。他們強調道路在社會現實中呈現的複雜性，表現在其既能夠增進聯通性，也可能增加隔離性；既可以增強移動性，也可能帶來固定性。修路允諾能帶來的預期益處往往難以兌現，反倒成為現有政治經濟秩序鞏固自身利益的手段。值得一提的是，專輯中包含兩篇涉及中國在蒙古和非洲莫桑比克修路的文章，不約而同地得出中國修路活動導致了與當地/當地人空間和社會關係進一步的隔離而不是聯通的結論，從一個側面反映了西方學者的分析傾向<sup>③</sup>。

此外，也有學者提出移動性和速度的增加甚至會帶來社會關係的虛無化。法國人類學家歐傑 (Marc Augé) 曾經討論過法國傳統城鎮的空間布局，一般而言主要大街交匯於城鎮中心，在附近集中了教堂、市政廳和集市、市場等建築，形成了社會關係交流最密集的空間。傳統的道路規劃通常將主幹道引向各個城市中心，使得主要城鎮成為全國路網節點一部分。二戰後高速公路的修建常常以立交和外環線直接繞城鎮中心而過，而這些立交橋和機場、地鐵站等場所，一概被他稱為「虛無場所」(Non-Places)，指的是後現代社會中那些格式化、標準化，以追求效率和速度而失去了深度社會關係交集的空間。從這個角度而言，道路數量的增長、社會關係的減少、虛無場所的增多是現代社會空間關係變化的特徵之一<sup>④</sup>。

美國人類學家洛 (Setha M. Low) 在微觀的層面，提供了可供道路研究借鑒的具體空間分析角度。她在分析公共空間時，將空間的實際生產和空間的意義構建加以區分<sup>⑤</sup>：

空間的社會生產包括那些意指將空間變成實體性物質平台的因素：社會的、經濟的、意識形態的和技術的。社會生產這一術語對唯物主義視角

的強調有助於界定都市空間形成的歷史緣起和政治經濟形塑。社會建構可以更方便地用來指稱空間的現象學和象徵經驗，這些經驗常受諸如交換、衝突和控制等社會過程的調和。所以空間的社會建構是空間的一種實際轉型，其間空間經由人們的社會交換、記憶、影像和對物質平台的日常使用成為傳遞象徵意義的場景和行動。

簡言之，她將空間視為同時受硬性社會因素決定(生產)和軟性意義包裝(建構)的相輔相連的一體兩面過程。

總而言之，無論是傳統的功能主義還是現代性時空視角下的分析框架，都各有所長。前者適合對道路涉及的社會因素、具體過程和前因後果做直觀實證的討論，後者則揭示道路在生產現代性空間的同時又為後者所生產和消費，將它提高到新生活方式這一更宏觀、更抽象的層面加以討論。筆者所提倡的「路學」是一個開放的系統，兼收並蓄是其精神，跨學科性是其核心取向，全方位整合性的研究是其目標。以下的漢藏公路研究綱要正是「路學」研究的一個嘗試。

### 三 漢藏公路的「路學」研究綱要

漢藏公路的歷史和現狀要求一種能從總體上展現其特點的分析框架和思路。綜合以上討論，漢藏公路的「路學」研究視道路為一種特殊的空間，兼具時間性、社會性、開放性和移動性：時間性表明道路空間存在於歷史語境中，並隨歷史進程而變化和轉型；道路空間的社會性反映道路不僅僅是物理性的存在或社會活動的載體，而且是社會關係互動的結果和再生產工具；道路空間的最大特點是它的開放性和移動性，它不只是一個具有固定邊界並靜態地呈現社會關係和實踐的平台，而且是一個移動的、延伸的、進行時態的空間，人與物、人與人、物與物之間的社會關係不斷演變、互動、展開和衝突。道路空間不斷被生產、使用和消費。作為一種特殊的消費品，道路空間更注重符號象徵性的意義建構，而追求新穎體驗的個人成為消費的主力。

除了社會空間，道路也是一種交通傳播媒介，具有不可否定的功能。道路的延伸打破自然、地理、政治上的阻隔，不斷擴大社會交往空間。道路可以加速不同空間之間的互動，縮短社會交往所需的時間。路網的發展和完善不僅使得社會交往變得繁雜交叉重疊，而且社會時空同時呈現擴展和收縮的狀態，實實在在地影響着人們的現實生活、感官感受和思維角度。道路空間中政治和權力關係佔據重要地位。決策者、修築者、使用者、消費者以及社區成員各自具有不同的動機、目的、策略、體驗和後果，是整個社會關係過程中的利益相關者。

在具體的分析層面，漢藏公路研究將圍繞兩對坐標展開描述和剖析——「生產 vs 建構」與「使用 vs 消費」，將道路的具體修築和意義建構加以區分，將道路的實際使用和消費享受加以區別，從四個角度考察漢藏公路八十年的歷

史。需要再次強調的是，道路的生產、使用、建構和消費在現實中密不可分，將它們單列開來只不過是便於討論，如果假定它們是各自獨立的四個實體將大錯特錯。

### (一) 漢藏公路的生產

公路生產着重考察漢藏公路自1930年代以來八十年間幾次快速發展時期推動修路活動的社會、經濟、意識形態和技術方面的因素。縱觀八十年漢藏公路歷史，顯然不同時期具有不同的修路動機和目標，可以粗略劃為四段。1950年代前為初始期，以剿匪和固邊為名在川、青、康、甘地區開始了零星的修築<sup>24</sup>。1950至1960年代為第二階段，其間青藏、川藏和滇藏公路的修築主要服務解放軍進軍西藏、平叛和應對中印邊境衝突。可以說，此階段的築路活動是構建新興民族國家的手段，政治軍事目的佔了主導。1970年代至1990年代中期為第三階段，藏區的公路網絡得到進一步擴展。當時計劃經濟的機制使得調撥藏區的資源合理化，發展經濟、實現現代化目標無疑是這一時期的重要考慮。據統計，西藏公路通車里程從1954年的1,968公里，分別增長到1969年的15,098公里和1984年的21,611公里<sup>25</sup>。再以和西藏相鄰的雲南迪慶州為例，公路里程從零起步，1960年年底達到721公里，1995年再增至1,986公里<sup>26</sup>。

而進入1990年代後期的第四階段以來，漢藏公路修建規模空前，各級政府的動機和目的更為複雜。除了政治國防戰略考慮外，通過促進旅遊發展地方經濟，成了地方政府積極參與修路的直接動力。在各地發展面臨的環境壓力面前，旅遊業被視為「無煙工業」而被大力提倡。和以往的現代化發展理念相比，當代的修路活動折射出後工業社會的價值取向。就西藏自治區而言，進入二十一世紀以來見證了其築路的高峰期。2000年，西藏的公路通車里程為22,503公里<sup>27</sup>，而據新華社報導，截至2013年年底，里程數已達到70,591公里，增長速度驚人<sup>28</sup>。相應地，雲南迪慶州的公路里程到2008年末已增加到4,425.5公里<sup>29</sup>，尤其是在「十五」計劃期間(2001-2005)建設了328公里的旅遊專線<sup>30</sup>，反映出修路活動的一個新亮點。這些統計折射出漢藏公路生產過去十多年來突飛猛進的態勢。

### (二) 漢藏公路的使用

從傳統功能主義的角度看，公路的使用價值是物質性的和可觸見的。道路的開通有助改善交通運輸條件，促進人員物資流通，服務不同政經目的。如前所述，漢藏公路作為連接西藏的戰略公路，其政治和軍事意義不言而喻。在進軍西藏、平叛、應對中印邊境衝突以及1980年代藏區騷亂時，漢藏公路保障了人員調動和後勤補給，前引田野筆記中提及的川藏線運輸團的景象是一個形象的印證。1970年代以來，漢藏公路被用來運輸礦產和木材，礦區和林區公路成為道路修築和使用主體。以四川為例，從1949至1985年，全



省共修築林區公路7,419公里，其中藏區所在的阿壩和甘孜州分別修路2,764和1,393公里，佔了全省總和一半有多<sup>②</sup>。

當然，漢藏公路也為當地人的日常生活所用，便利出行、經商、放牧、勞作。對於朝聖者來說，新修的公路也提供了通往朝聖目的地的一個新的選擇。個人既可以採用傳統「磕長頭」的方式沿路前行，也可以搭乘各式機動車快速抵達目的地。但是所有以上的道路使用方式看上去都還是「實實在在」和「平平常常」。1990年代以後旅遊業的興起，給漢藏公路帶來了一種新的使用方式。因為對旅遊者而言，公路不僅僅是達到其他目的的功能媒介，而且也變成使用目的本身。旅遊者更為關注的是公路含帶的歷史、文化、宗教、景觀、記憶、象徵意義。換言之，對以往的使用者而言，公路是必需品；而對旅遊者而言，公路本身變成了消費品。對公路不斷進行形象和意義建構成為保持消費品吸引力的不二選擇。在這個意義上，漢藏公路的建構和消費成為一個連續不斷的動態過程，值得加以仔細地審視。從以往強調生產和使用，到近年來的建構和消費，標誌着漢藏公路歷史上的一次重要轉型。

在轉入下面討論之前，有必要強調公路的生產和使用過程充滿變數和偶然，採用傳統編年體式的敘述難以展現其複雜性。不同的動機和目的，勢必引起修路過程中種種社會關係的連鎖變化：決策者可以由中央政府轉為地方，由軍事機關轉為企業廠礦；修建者由士兵和居民轉為工程師和專業工人；使用面擴大，由單純軍事運輸到商業貿易和朝聖旅遊；使用者包括軍人、商人、企業家、旅遊者、朝聖者、當地人，甚至養路工人。他們以不同方式使用公路，獲取不同體驗，感受修建公路帶來的影響和後果。這些體驗和影響又反過來對決策者、對修路目的和動機加以修正，形成一個動態的互動過程。

### (三) 漢藏公路的建構

任何道路的修建，都包含硬性的物理性鋪設和軟性的意義建構兩個方面。道路的建構賦予空間行動和策略以象徵意義，尤其強調個人體驗和記憶的重要。事實上，在旅遊業沒有到來之前，漢藏公路的意義建構早已存在。1930至1940年代，修建漢藏公路常常被賦予溝通、開發、馴化「蠻荒」邊陲之地的含義。1950至1960年代，一方面，革命成為修路意義建構的主題，當年築路大軍勇敢無畏、排除萬難的革命精神被廣為宣傳，幾條漢藏公路被賦予「英雄」之路的含義。1950年的歌曲《歌唱二郎山》使康藏線隨着歌聲名聞遐邇：「二呀二郎山，高呀高萬丈……解放軍，鐵打的漢，下決心堅如鋼，要把那公路修到那西藏」，這些廣為傳唱的歌詞已經成為那個時代紅色記憶的一部分。同年出版的戈壁舟的長詩《把路修上天》，可能是青藏公路被冠以「天路」之名的濫觴<sup>③</sup>。另一方面，閱讀當時的回憶錄，漢藏公路往往促發人們以下的聯想：高海拔、路況糟糕、危險艱難，人們常常無法完成旅程<sup>④</sup>。這種貌似矛盾的革命講述和實際體驗構成了漢藏公路豐富的內涵，成為道路意義建構的一部分。1994年解放軍總後勤部電視藝術中心和中央電視台為紀念青藏

公路通車四十周年攝製的七集電視連續劇《天路》，形象地再現了當年探路、修路、護路的歷史場面。其片首語宣稱修通內地到拉薩的公路，是為了「保證西藏地區的民族團結，和平發展，鞏固西南邊疆的國防建設」，複述了青藏公路政治意義的官方建構<sup>④</sup>。

當前漢藏公路建構最顯著的特點就是不同利益相關者的殊途同歸。無論是地方政府、商業資本還是專家學者，似乎都齊心合力地將其建構成具有豐富消費價值的空間，以滿足各種人群的需要。當代西方對西藏及藏傳佛教的建構和國內的商業利益合流，大眾媒體對漢藏公路進行全面的形象塑造和包裝。歷史不斷被創造和再創造，茶馬古道與漢藏公路時而重疊為一體，時而又獨立成路，起相互推介之用。宗教文化的因子被刻意放大，漢藏公路被建構為朝聖之路和聖潔之路。同時，一些自然景觀被反覆強調，用來凸顯漢藏公路的險峻壯美<sup>⑤</sup>。愈來愈多的遊客被這一空間建構吸引而來，其後又以口傳、影像、博客、遊記的形式貢獻於漢藏公路的進一步建構，完成空間形塑社會行為同時又被社會行為生產的雙向循環。前引田野筆記中康定路邊標語牌上的「打造」兩字，完美地揭示了當下漢藏公路建構過程的主動、創意和志在必得。

#### (四) 漢藏公路的消費

漢藏公路不僅被建構成純淨、聖潔、壯美的空間，同時又被視為具有滿足人們觀賞、懷舊、思索、反省、昇華、轉變和挑戰自我的需要，導致了漢藏公路「消費者」的日益增多。這一現象當然應該置於消費文化、尤其是旅遊休閒業在中國興起的大背景中去考察。如果我們同意法國社會思想家鮑德里亞(Jean Baudrillard)的觀點，即當代消費社會的重點已經從對物的使用價值的直接消費轉為對其符號價值的「解碼」<sup>⑥</sup>，那麼數十年來漢藏公路的文化建構則可以視為一個不斷「編碼」的過程，符號密碼的豐富性決定了消費行為的多樣性。基於對二百餘名漢藏公路上騎行者的初步調查，筆者發現他們前往藏區的目的各異，有「消費」文化的，有觀賞自然的，有想藉此歷練人生的<sup>⑦</sup>。絕大部分騎行者年齡在三十歲以下，在消費文化氛圍中長大，他們似乎以一種特殊的方式來「消費」漢藏公路。值得注意的是，騎行者行程的計劃、旅伴的組合、沿途的互動，因為網絡通訊技術的發展，呈現出和以往空間社會關係不同的特色。

需要強調的是，雖然在促進旅遊方面政府和資本目標一致，漢藏公路成為消費空間的過程卻是一個複雜的過程。就騎行者而言，他們對漢藏公路的消費體現出潛在的悖論：一方面是對同質性消費社會的逃避甚至挑戰，騎行者沿途的塗鴉書寫和口號往往顯示「文化反堵」(culture jamming)的特性<sup>⑧</sup>；另一方面受休閒、時尚和商品化宗教體驗的吸引，往往又不自覺落入消費主義的窠臼，生產出另類的同質性空間。沿線藏族地區主要被建構成服務性消費空間，體現了對漢藏公路的消費也是一種空間秩序的重建和固化，隱含了內在的不平等和不合理性。具體而言，當下對漢藏公路的消費很大程度上是以漢族為主體的一種單邊性行為，沿線藏族的歷史文化自然景觀通常被建構

和被消費，鮮有研究者關注當地人的發聲、參與和反應。所以漢藏公路研究應該強調消費過程的複雜性，對不同群體的不同感受、體驗，應對甚至反堵做多面性考察。

## 四 結語

漢藏公路雖然只有短短八十年的歷史，卻可以根據不同的修路動機和目的粗略分為四個階段：1950年代之前是濫觴期，漢藏交界區只有零星幾段公路。1950至1960年代，修路成為民族國家建構的重要手段，見證了青藏、川藏和滇藏幾條通往拉薩的主要公路的修築。1970至1990年代中期，現代化的追求成為修路的主要動力，林區和礦區公路在這段時間內發展較快。1990年代後期以來，修路活動達到空前規模並呈現愈益複雜的動機和後果。一方面，「要致富，先修路」的功能主義發展觀為人們廣為接受；另一方面，修路也用來發展旅遊和保護環境，以維護可持續發展。這一時期隨着漢藏公路網的升級和加密出現了一個重大變化，即人們的注意力逐漸從道路的物質性存在和實際使用功能轉移到對其歷史文化內涵的符號打造和消費。漢藏公路在發揮傳統政治軍事和交通運輸作用的同時，成為不同人群尤其是外來旅遊者的消費對象。考察和分析漢藏公路的這一歷史性演變是「路學」研究的重中之重。

面對漢藏公路這一特殊的研究對象，筆者試圖結合功能主義的實證分析和現代性視角下的時空分析兩者之長，將漢藏公路視為複雜動態的社會空間，從公路生產、使用、建構和消費四個角度對現有的分析框架加以擴展。不僅關注道路的修築過程及相關社會歷史因素，同時注重其象徵性層面上的文化符號建構；不僅強調道路的使用功能，而且注重其對不同人群的消費價值。同時在具體的研究方法上，具針對性地採用「四結合」方法來開展田野調查：即「點」「線」結合，「動」「靜」結合，「質」「量」結合和「史」「志」結合。總之，筆者期望運用新的分析框架和研究方法，得出對漢藏公路空間的時間性、社會性、開放性和移動性的總體描述和剖析，以推動「路學」的進一步發展。限於篇幅，本文在此着重闡述總體的分析框架和研究思路，而漢藏公路具體的生產、使用、建構和消費，筆者將分別撰文加以詳細討論。

### 註釋

① 詳見周永明：〈道路研究與「路學」〉，《二十一世紀》（香港中文大學·中國文化研究所），2010年8月號，頁71-79。

② 此外，還有連接新疆和西藏的新藏公路，以及經玉樹連接青海和四川藏區的川青公路。值得一提的是，2006年通車的青藏鐵路也是連接漢藏地區的一個大通道，筆者曾有幸乘坐首發列車從西寧抵達拉薩。雖然鐵路也是「路學」研究的一個部分，為簡便起見，本文主要討論公路。國內較早的有關鐵路的民族志研究，參見翁乃群主編：《南昆八村：南昆鐵路建設與沿線社會文化變遷》，廣西卷、貴州卷、雲南卷（北京：民族出版社，2001）。著者得出鐵路對沿線村民生活影響有限的結論，反映出鐵路和公路兩種交通方式的差異。

- ③ 參見西藏自治區交通廳、西藏社會科學院編：《西藏古近代交通史》（北京：人民交通出版社，2001）；盧耀光主編：《唐蕃古道考察記》（西安：陝西旅遊出版社，1989）。
- ④ 有關多點民族志的討論綜述，參見George E. Marcus, “Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography”, *Annual Review of Anthropology*, vol. 24 (1995): 95-117。有關多點民族志的代表性著作，參見Xiang Biao, *Global “Body Shopping”: An Indian Labor System in the Information Technology Industry* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 2006)。
- ⑤ 根據統計，截至2010年5月，已出版了300餘部有關茶馬古道的著作，發表的相關論文數則接近1,700篇。參見王麗萍：《滇藏茶馬古道：文化遺產廊道視野下的考察》（北京：中國社會科學出版社，2012），頁1。此書是為數不多的比較有探討深度的著作之一。
- ⑥ James E. Snead, Clark L. Erickson, and J. Andrew Darling, “Making Human Space: The Archaeology of Trails, Paths, and Roads”, in *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*, ed. James E. Snead, Clark L. Erickson, and J. Andrew Darling (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2009), 1-19.
- ⑦ 有關美國高速公路經濟效用的評估，參見Federal Highway Administration, *Economic and Social Effects of Highways: Summary and Analysis* (Washington, DC: U. S. Government Printing Office, 1972); Highway Research Board, *Indirect and Sociological Effects of Highway Location and Improvement* (Washington, DC: National Academy of Sciences, 1965)。有關中國高速公路的評估，參見World Bank, “Domestic Trade Impacts of the Expansion of the National Expressway Network in China”, *EASTR Working Paper*, no. 14, 26 June 2007。
- ⑧ 參見石莉：《奢香修路與貴州建省——奢香驛道文化線路研究》（北京：中國文史出版社，2013）；Romolo A. Staccioli, *The Roads of the Romans* (Los Angeles: J. Paul Getty Museum, 2004); Ray Laurence, *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change* (London: Routledge, 1999); Charles D. Trombold, ed., *Ancient Road Networks and Settlement Hierarchies in the New World* (Cambridge: Cambridge University Press, 1991)。
- ⑨ James C. Scott, *The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia* (New Haven & London: Yale University Press, 2009), 166.
- ⑩ 蔡龍保：《殖民統治之基礎工程：日治時期台灣道路事業之研究，1895-1945》（台北：國立台灣師範大學歷史學系，2008），頁599。
- ⑪ 宗躍光等：〈道路生態學研究進展〉，《生態學報》，2003年第11期，頁2396-2405。
- ⑫ *The ICOMOS Charter on Cultural Routes*, [www.international.icomos.org/charters/culturalroutes\\_e.pdf](http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_e.pdf), 3.
- ⑬ John Tomlinson, *Cultural Imperialism: A Critical Introduction* (Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1991), 27.
- ⑭ Wolfgang Schivelbusch, *Tastes of Paradise: A Social History of Spices, Stimulants, and Intoxicants*, trans. David Jacobson (New York: Vintage Books, 1993).
- ⑮ Paul Virilio, *Speed and Politics*, trans. Mark Polizzotti (Los Angeles: Semiotext[e], 2006).
- ⑯ John Urry, *Mobilities* (Cambridge: Polity Press, 2007).
- ⑰ Anthony Giddens, *The Consequences of Modernity* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1990), 63-65.
- ⑱ David Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Cambridge, MA: Blackwell, 1990), 260-307.
- ⑲ 筆者曾就吉登斯和哈維的理論在中國語境中的適用性做過分析。參見周永明：〈重建史迪威公路：全球化與西南中國的空間卡位戰〉，《二十一世紀》，2012年8月號，頁66-76。

- ⑳ Henri Lefebvre, "Space: Social Product and Use Value", in *State, Space, World: Selected Essays*, ed. Neil Brenner and Stuart Elden, trans. Gerald Moore, Neil Brenner, and Stuart Elden (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009), 186-88.
- ㉑ Dimitris Dalakoglou and Penny Harvey, "Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility", *Mobilities* 7, no. 4 (2012): 459-65. 有關中國的兩篇論文是：Morten Nielsen, "Roadside Inventions: Making Time and Money Work at a Road Construction Site in Mozambique", 467-80; Morten A. Pedersen and Mikkel Bunkenborg, "Roads that Separate: Sino-Mongolian Relations in the Inner Asian Desert", 555-70。
- ㉒ Marc Augé, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, trans. John Howe (London & New York: Verso, 1995).
- ㉓ Setha M. Low, "Spatializing Culture: The Social Production and Social Construction of Public Space in Costa Rica", *American Ethnologist* 23, no. 4 (1996): 861-62.
- ㉔ 如1936至1942年四川以死傷約9,000人的代價，修築了雅安至康定公路。參見王立顯主編：《四川公路交通史》，上冊（成都：四川人民出版社，1989），頁131-35。
- ㉕ 西藏自治區公路交通史編寫委員會編：《西藏公路交通史》（北京：人民交通出版社，1999），頁634-35。
- ㉖㉗㉘ 倪榮華：《迪慶藏族自治州交通運輸志》（昆明：雲南民族出版社，2010），頁102-103；103；4。
- ㉙ 西藏自治區地方志編纂委員會編：《西藏自治區志·公路交通志》（北京：中國藏學出版社，2007），頁8。
- ㉚ 參見〈西藏公路里程突破7萬公里 現代綜合交通運輸體系基本形成〉（2014年7月26日），新華網，[http://news.xinhuanet.com/politics/2014-07/26/c\\_1111814870.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2014-07/26/c_1111814870.htm)。
- ㉛ 四川省地方志編纂委員會編：《四川省志·林業志》（成都：四川科學技術出版社，1999），頁189。
- ㉜ 戈壁舟：《把路修上天》（北京：勞動出版社，1950）。
- ㉝ 參見林田：《藏行記實》（北京：中國藏學出版社，1997）；陳良：《夢縈西藏——20世紀50年代進藏追記》（北京：中國藏學出版社，2010）。
- ㉞ 2001年為青藏鐵路的修建而創作的歌曲《天路》，由知名歌手韓紅演唱後紅遍中國，「天路」一詞成為了青藏鐵路的代名詞。非常巧合的是，韓紅出生於西藏自治區昌都市，父親是漢族，母親是藏族。
- ㉟ 有關漢藏公路的遊記、旅行指南和地圖冊發揮了重要的構建作用。由於數量眾多，無法一一列舉，從以下書名略能管窺一斑。參見大地縱橫工作室：《神奇川藏線》（成都：成都地圖出版社，2002）；黃輝：《神迷川藏線》（北京：中國紡織出版社，2008）。特別值得一提的是，《中國國家地理》雜誌對318國道的意義象徵構建。通過派出「專門」考察隊沿線考察，邀請「著名」專家和學者撰稿，加之機構化的強大發行推介能力，使其2006年10月厚達410頁的「中國人的景觀大道——318國道」專輯頗具影響（編者按，頁34）。
- ㊱ George Ritzer, introduction to Jean Baudrillard, *The Consumer Society: Myths and Structures* (London: Sage, 1998), 7-8.
- ㊲ 主要調查騎行者的社會身份、騎行目的和方式、對藏區了解程度，以及對幸福觀的理解等。筆者設計的問卷調查和訪談由四川民族學院文紅、于瀟老師帶領學生於2014年7月進行，特此致謝。
- ㊳ 有關文化反堵的討論，參見Naomi Klein, *No Logo* (New York: Picador, 2000), 279-309。有關騎行者塗鴉行為的研究，參見慕景強：《川藏線塗鴉文化研究》（杭州：浙江大學出版社，2014）。