

# 锦里屈指可数 仿古任重道远

记者 张璐 成都报道

成都地标性建筑之一的锦里一条街，是成都的会客厅，每日游人如织，其中不乏国外游客。锦里融入蜀汉三国文化，设计精美，游客观光旅游的同时，也能享受艺术，同时推动旅游经济的发展。

## 地位屈指可数

锦里的设计者李亚林表示锦里的地位在成都乃至全省全国也是屈指可数的。锦里是“全国文化产业示范基地”、“全国十大步行街之一”，更有媒体对其的高度评价，央视国际在《淡扫锦里》中写到，“锦里与武侯祠相邻，平添一份蕴涵历史的味道”、“锦里吸引之处是那个一个手工艺品店、字画店、古玩店和客栈，它们各有各的风格，各有各的个性，惟有一点相同之处就是：人流熙熙攘攘，店里却总有一份难得的静谧感觉。”成都日报曾这样报道过，“对文化遗产的传承，在成都，正变成一种现代生活方式、生活情调的再建、再造与集聚，渗入城市肌体，成为提升城市形象、凝聚城市文化气质、增加城市认同感的一股重要力量。其中，武侯祠精心打造的品牌，是最具代表性的成功之作。作为文化部命名的全国首批文化产业示范基地，锦里已经成为成都的一张城市名片。”

锦里是李亚林及团队研究古建筑十几年后完成的结晶，他表示锦里可称为仿古建筑中市井街区建筑的代表之一，锦里仿古建筑高度抽象，是现代材料（钢筋混凝土）与古建筑材料（木材）相结合的代表，是仿古建筑中风格与艺术的代表，是川西地区仿古建筑的重要代表与体现，为许多人所参考、借鉴，建成开街已近十年，仍然宛如如初，游客不断。

## 建筑别于其他

如今部分仿古建筑由于修建不精细，且不具文化内涵，而没有给游客留下好印象更令人对此类的仿古建筑产生不认同感。也因仿古建筑的巨大投资与占地，许多人不喜这类建筑，古建筑意识淡薄。锦里建筑与艺术的同时体现，打破了人们认为仿古建筑不伦不类的旧观念，受到热捧，成为仿古建筑的标杆。

在设计了宽窄巷子的明德坊、子非酒店、老灶火锅店等仿古建筑后，李亚林对自

己的这两个作品进行了比较。宽窄巷子也是成都地标性建筑之一，宽窄巷子有别于锦里之处在于它保留部分建筑，新建部分建筑，在设计建设中难度比锦里大，锦里从设计到建设是一气呵成。两者主要功能皆为休闲娱乐，宽窄巷子之前定位为纯粹以民居为主，住家户多，建筑风格以民国初期为主，主要体现民国时期的文化，其中包含部分满族文化，主要功能是休闲；锦里没有住户，建筑风格以清末民初风格为主，体现蜀汉三国文化。相较而言，受不同投资者的影响，宽窄巷子较为粗犷，锦里更为精美。

在李亚林看来，上海新天地体现的时代更近，与宽窄巷子相似，与锦里完全不同，在古建筑技术方面比较欠缺，仿古浓度不高，抽象的角度不一样，现代元素多。与锦里相较前门大街做得较差，效果不及锦里，没有体现其该有的风格，没有融入古建筑技术。前门等项目面积大，设计时间长，工期长，投资高，花费多，无法做到更加细致，锦里小巧，可集中建设，总体投资虽较少，但单位面积精美、施工投入相对较高，做得更加细致精美。总体而言，锦里有别于其他仿古建筑，有自己的特色，各个地区的仿古建筑各有千秋。

## 设计精益求精

用一个字来表达锦里那就是街。锦里的定义是“成都清明上河图”，建筑风格以清末民初风格为主，建筑体制低于武侯祠，以民居的形式，营造出浓浓的市井生活气息。

锦里不同于琴台路（仿古新建筑）、不同于“皇城老妈”（传统元素、现代创作理念及形式）、不同于全国其他任何地方。“锦里”是“文物”似的、蜀国民居、官宅、府第等建筑艺术的经典，是含有深厚文化底蕴的建筑“艺术品”。一户一铺、一景一物、一窗一门等都具有“可读”性、故事性、艺术性。

锦里的设计规划中，环境的设计装修是基于武侯祠三国文化，起到丰富补充武侯祠相关文化的作用，也使锦里具有强烈的个性特点。把握尺度，建筑体制低于武侯祠，以民居形式为主，营造出市井生活气息。一切视觉范围内的景观，均具有古朴的、历史的情趣，规划中对东北面视觉较差的建筑采用“俗者屏之”的手法，对西面向武侯祠内之传统建筑则采用“佳者收之”的手法，使得街区有良好的视觉景观，保证街



区的纯粹性。

人口采用汉阙的形式，犹如古代时小街小市的入口。设计时取舍得当，舍去入口处的街区铺面，不至引起游客反感，使得游客有深入内部一观的兴致。阙是一种建筑构造，在古时是重要建筑物的象征，用于锦里入口处，彰显得宜。

锦里共分饮食文化区、客店府第区、锦绣展示区、民间艺术文化区四个功能区，展

现古蜀国“蜀锦文化”、“民俗文化”、“茶”文化、“饮食”文化，功能区分布合理，在局限狭窄的园内创造出丰富多彩的空间，向游客展示成都汉代锦官城内的繁华商贸景象。中低档消费分布，符合现代商业的特征。满足游客食、宿、观光旅游以及文化体验的需求。

锦里内部建筑的设计，主次分明，通过不同档次的内外装饰，将建筑中不同阶

的文化充分展现。

## 影响鼎铛有耳

锦里使祠堂文化与民居文化形成的互补，对蜀汉三国文化、丝绸、民俗、饮食等文化的充分融入与体现，以及在设计上室、现代化、室外仿古的设计，建筑主次关系的把握，外观内饰的“文物”感与使用中的现代化设施（水系统、强弱电系统、空调系统）的人性化设计，大量的投资与施工的精细皆是锦里建成投入使用取得成功的因素。游客能在欣赏“艺术”的同时，享受到现代科技带给人们的便利与舒适。

锦里的影响是巨大的。其促使文化与商业有机结合，使武侯祠的文化从商业的角度扩展，辅助武侯祠的原有文化，补充武侯祠的民俗文化，同时与武侯祠相辅相成，使更多人了解、熟悉蜀汉三国文化，进而深入了解三国历史与成都地区的民俗内涵。

满足旅游者观光、购物、食宿并参与有关文化活动的需要，推动旅游经济的发展，给武侯祠、成都市等带来大量的商业利益，其周边的一条大街，形成了产业链，成为城市的会客厅，成为城市重要的旅游名片之一。

## 仿古任重道远

仿古建筑在未来的发展任重道远，李亚林在记者采访时如此表示。仿古建筑行业，有可能夭折，也有可能发展壮大，发展难度很大。仿古建筑行业正统的、理论的知识很少，人们对仿古建筑的认识与重视程度不高，且这方面的人才稀缺。

仿古建筑行业效益不高、技术与艺术结合难度高、图纸量大、设计周期长，比想象中难度更大，一年只有几个项目，设计团队人员少，几十人，能传承发展的人才很少，能承担的力量薄弱，虽然就全国总体水平来看很好，但是全国都缺人才。他感觉如今适应不了社会的发展，仿古建筑需要做到高度抽象，只抽象二字就太难，人才或偏艺术、或偏技术，做到技术与艺术相结合的人少，所以发展任重而道远。

李亚林认为若要发展壮大，首先得从教育抓起，仿古建筑相关方面知识的丰富与人才的增加才有利于发展；第二，仿古建筑必须走自己的路，有自己的特色；第三，需要提高人们，尤其是业主对仿古建筑的认识；最后，仿古建筑行业要发展也需要国家的大力支持与投入，如将仿古建筑列为中国遗产，加以保护。

# 青岛 解读一小时经济圈

唐远道 报道

胶州湾大桥长虹卧波、胶州湾隧道蜿蜒绵长、地铁一期工程全面开工、机场迈入“千万机场行列”、环湾大道实现主线通车、“便利公路网”成为“一小时经济圈”的输血管脉、京沪高铁拉近了青岛与北京、上海的距离……

何为“一小时经济圈”？它的呈现又将给岛城市民带来哪些便利？带着这一系列问题，记者近日进行了采访。

## 青岛“一小时经济圈”初现

时下，打造“一小时经济圈”，热遍全国各地。大到京津冀、长三角、珠三角等区域板块间，小到中等城际间乃至地级市县，正式提出“一小时经济圈”战略的大中城市，已经不下30余个。

何谓“一小时经济圈”？“简单地说，就是以一个大或特大型城市为核心，以一小时通勤距离为半径的圈层区域。核心城市与卫星城紧密统一的经济圈、工作圈、生活圈，意味着明显聚集效应、规模经济和竞争优势城市群的形成，标志着经济活力、竞争实力和运行效率大幅提升。”青岛理工大学汽车与工程学院曲教授给记者解释道，构建起“经济圈”的“大马”，发挥其辐射、引领、带动作用，拉动区域城市化、一体化“大车”才有了倚重和支撑。

“一个城市对待距离的态度，从某种程度上反映了这座城市发展的潜力。一小时能走多远，经济发展的舞台就有多大。”

据相关部门发布的信息显示，在“过去

5年全社会完成交通建设投资700亿元，交通运输面貌发生新的历史性变化，成为青岛交通发展史上投资规模最大、发展速度最快、人民群众受益最多的时期。”

目前，青岛市“海陆空”立体交通格局基本成形，城市空间不断扩大，大青岛“一小时经济圈”已初步建成。

## “南隧北桥”打破青黄不接史

“宁隔千山，勿隔一水”。4.2公里的隔水相望，一直阻隔着西海岸的发展。2011年6月30日，“南隧北桥”正式通车，青黄不接成为历史；紧接着西海岸经济新区成立并拉开建设序幕，西海岸中央商务区、中德生态园……一个个的好消息相继传来，西海岸翻开新的篇章。

家住薛家岛的62岁居民肖桂英几乎每隔两三天就要来一趟市区，吃完早饭约着老邻居一起坐上隧道公交车，十几分钟就到了团岛早市，买点新鲜蔬菜和海鲜。这事要是放在一年前，她压根就没想到。在之前的60多年里，肖桂英到青岛市区的次数屈指可数，用她的话说，“去一趟太麻烦了，懒得动弹”。不过隧道开通后，公交车的通行彻底改变了她的日常生活，有时她甚至会早起坐车过海买早餐，眼看着春节就要到了，肖桂英告诉记者，今年她还打算到市区去置办年货。

对于距离的拉近，体会更多的恐怕属奔波于两地之间的上班族了。家住青岛大学附近的汤先生在黄岛区的一家公司上班，因为离家较远，隧道开通之前，他几乎每周都要在黄岛住上几天。

隧道开通后，汤先生退掉了在开发区

的房子，每天开车往返于青黄之间。为此，他又办理了一张ETC卡，每次的通行费也从20块钱降到了16块钱。

这一切的改变，都源自2011年6月30日胶州湾隧道的开通。

## 轮渡感受到了“挑战”

1986年青岛轮渡站正式启用时，东西海岸的距离第一次被拉近，也成为了通行东西海岸间的主导交通工具，平均20到30分钟一班的发船频次，方便了两岸的上班族。每天清晨或傍晚，人车排队成为见惯不怪的景象。

就在桥隧开通之前，青岛轮渡依然拥有8艘渡轮和6艘高速客船的“高配”，每天保持在乘客2万人次和车辆4000车次的运送量上，无论是上班族还是学生、游客，来往青黄之间首选便是乘船，25年间，轮渡担当着海上公交的重要使命。

2011年6月30日，桥隧开通，青岛轮渡感受到了“挑战”。根据桥隧开通当日的统计，青岛轮渡的客源从2万人次骤减到4000人次，车辆减至七八百车次。“客流锐减太明显了，简直是门庭冷落，一下子还适应不过来。”在轮渡工作多年的一名老员工如是说。

一个月后，青岛至薛家岛的渡轮停运，很快渡轮从8艘减少为4艘，高速客船减至5艘，发船间隔时间也随之拉大。“受到桥隧开通的影响，青岛轮渡的运量跟桥隧开通前相比，客流量直接减少了4/5，由原来的每天两万多人，到现在的四五千人，无论是客流量还是车流量，基本都是降到了这样一个程度。”青岛轮渡逐渐完成了自己

的城市使命，从此在东西海岸交通上，不再是“主角”了。

## 22年地铁梦照进现实

从1987年第一次提出青岛轨道交通规划，到2009年青岛首条地铁正式开工，岛城市民盼望了几十年的地铁梦终于走进现实。正如法国导演吕克贝松在著名电影《地下铁》中所展现的那样，“地铁时代”的到来，一座城市的格局、商业分布、居家版图以及都市人的面孔都将发生梦幻般的改变。

随着2009年11月30日那第一铲土的挖下，青岛地铁建设一期工程正式进入具体实施阶段，青岛轨道交通从规划建设全面推进，地铁2号线一期的全面开工，青岛进入地铁建设“双翼齐飞”的时代。

“台东很有居住氛围，可出行却是大问题”，郭先生在威海路居住已有十余个年头，2001年从临沂老家来青工作后，就一直定居于此。郭先生告诉记者，自己目前在市南区香港中路一个事业单位工作，大学毕业初来青岛时，因为喜欢台东商业繁华，感觉生活配套设施齐全，就在那购买了一套二手房。2005年之前因为私家车数量少，郭先生乘坐公交车到单位仅需花费25分钟，从2007年开始，由于私家车数量剧增，上班路上耗时就越来越长，即使拥有了私家车也未能明显提速，驶出台东就要花费半个小时。

郭先生表示，无论是选择公交车、出租车还是私家车，都已无法缩短上班路途耗时，他就把希望寄托在了地铁上。“我一直很关注地铁2号线的消息，从第一张规划

图到目前刚刚公布的22个站点，我都仔细地阅读过，只有地铁能够真正地改善台东的交通状况，台东将来可以不堵车了！”郭先生兴奋地向记者说道。

据了解，地铁2号线22个站点中，利津路、台东、汽车东站以及李村公园周边，都是青岛市目前住宅分布较为密集的区域，由于开发较早，已经形成了浓厚的居住氛围，常驻人口数量较多。不过，虽然商业、学校等配套完善，但“日常出行不便”却成为这些区域居民所面临的难题，预计未来地铁2号线通车后，将极大改善站点周边居民的出行条件，升级地域交通配套。

## 省内首家“千万机场”

2010年11月18日晚11时，随着北京飞青岛的CA1525次航班平稳降落，青岛国际流亭机场年旅客吞吐量突破了1000万人次，成为内陆飞赴日韩的重要中转站、华东地区区域性枢纽机场、山东省龙头机场，并正式跨入大型机场行列，成为全国第15家、山东省首家“千万机场”。

记者从青岛机场获悉，目前已完成现有机场航站楼建设、飞行区改造和货运中心扩建三大工程，开通青岛至洛杉矶空中货运洲际航线、开通青岛至法兰克福首条洲际客运航线，未来的青岛机场将定位于区域性门户枢纽机场，机场周边将建设空港城。

同时，青岛机场还在青岛市辖区内胶州、胶南、莱西、即墨、平度5市全部设立了异地城市候机楼，使全市航空旅客都能享受到无缝隙、一站式的优质服务。