微观中国七十年

2017221302009

陆圣珩

想要富，先修路。

这句大家耳熟能详的俗语不仅停留在嘴边，更是时刻贴近我们的生活。从小学到高中，经常和同学们吐槽，学上到哪里路修到哪里。苏州作为第一个建造地铁的市级市，在我刚读完小学之时便在各个主要路段开始建造地铁，给人带来的直观感受便是一直被挡板隔开的修路，以及略显灰蒙蒙的空气。在我刚上初中没多久，一号线便开始在初中附近施工，直到我毕业刚好修建完毕，进入高中，换了学校，二号线的一个站点又建在了学校周边，直到高三最后一个学期才修建完毕，也无怪我生出自己是否运气诡异的想法了。

回到修路的话题，当地铁修建完成，对大部分苏州人的影响都应该是非常巨大的。苏州内辖姑苏区、虎丘区、吴中区、相城区、吴江区、苏州工业园区，（在2012年前分为沧浪区、平江区、金阊区、虎丘区、吴中区、相城区、吴江区、苏州工业园区），在地铁没有开通前，苏州大部分人基本都在各自的区域内完成日常的休闲娱乐，而处于市中心的观前街、石路因为便利，是当时最热门的娱乐场所。苏州轨交一号线于2012年正式运营，也在当年沧浪区、平江区、金阊区合并为姑苏区，与此同时，苏州人日常的逛街场所也渐渐东移，偏向建区最晚，但规划最先进的于新加坡合建的苏州工业园区，从时代广场久光到如今的苏州中心。毫无疑问，这得益于地铁将苏州各地的通勤时间大幅缩短，通勤花费大幅降低，城市的联系变得更加紧密。

从个人的角度来看，我在小学初中同学进行较为大型的聚会的时候一般都需要父母接送前往市中心——那里有更为丰富的娱乐场所餐饮服务，而高考结束之后则大部分选择在市中心姑苏区东面的园区，那里成为了新的商业中心。

再往前推十几年，回到观前的那个时代，之所以观前是苏州的商业中心，其中一个很大的影响便是人民路的出现。

苏州人民路，是贯穿古城南北交通的主动脉、中轴线。好比苏州古城的“脊梁”，人民路支撑起了城内的交通。两边的许多支巷，犹如脊梁两旁的筋骨，构成了一个完整的交通网络。人民路在唐宋时期名为大街，后因其南起文庙书院巷，北到北寺塔，形如卧龙，改名卧龙街。清代乾隆南巡，改称护龙街，仍是3米宽的石板街。1951年改称人民路，为宽14米的煤屑路面。1980年代以后，再次拓宽至32米。2003年经过综合改造，原慢车道改造成公交专用车道。2008年，人民路北延整体工程完工。2013年，再次综合整治提升。路更宽，景更美，车更快。时代更迭，人民路越变越宽阔、通畅和美观。她的一次次嬗变，正是苏州城市现代化的缩影。[1]

围绕着苏州这条主动脉，观前、石路等一个个商业中心便逐渐发展，直至形成现在的规模。国家的发展离不开城市的发展，城市的发展离不开道路的发展，从城区的规划，道路的变迁，便可以很明显的感知到这70年来苏州的成长，继而感受到70年来国家的发展强大。

解放前，苏州从生产城市沦为纯粹的消费性城市，城市发展缓慢，在古城空地填充及沿城市放射性状的河道向外指状扩充歪西部石路出现了指间填充。城南清肠地因在《马关条约》后被开辟为日租界和西方公租界得到一定开发，但在战后很快衰落。

解放初到七十年代末，在此期间苏州的城市空间发展主要体现为沿河道或马路在古城区内外新建了不少企业，多为点状开发，城市形态仍保持星状。在城市空间结构上，由于工厂遍地开花，见缝插针，工业和居住混杂明显，存在结构混乱，工业用地占比过大等问题。

从1978到1994年，城市的发展步入了车道城市向外迅速蔓延扩展，为保护古城发展经济，苏州重点向西发展，试图形成“东城西区”的城市格局，吴县也在1984年开始设立吴县新区，由此带动苏州城市空间自西和向南两个方向块状连片生长。从1994到2000年，1994年五月启动的中国新加坡苏州工业园区带动了苏州城市空间向东发展，自此古城东面的园区和西面的新区形成了苏州城市发展的两翼，加上南面的吴县新区，苏州城市扩展呈现东南西三个方希块状连片发展扩张的趋势，中心城区范围扩大形式。2001年到如今，国务院批复同意吴县撤县建区，苏州空间开始由“一体两翼，古城居中”的轴向扩展变为“五区组团，四角山水”的分散组团式空间城市迈进。[2]

以上的城区建设、发展的总结，浓缩了苏州这70年来的发展道路，这不仅体现了苏州城市的变化，更是苏州经济腾飞，居民生活水平不断得到改善的体现。

在苏州道路不断扩展、变宽、成长的同时，我们也注意到，纵使这么多年，苏州城市变得更加现代，其核心，姑苏区，仍然保留着小桥流水，白墙黑瓦。可以毫不迟疑的说，苏州的古城保护即位于中国前列，也很好的体现了“绿水青山就是金山银山”这一理念。

2018年3月1日起，为苏州国家历史文化名城提供法治保障的两部地方性法规《苏州国家历史文化名城保护条例》《苏州市古城墙保护条例》正式施行。《苏州国家历史文化名城保护条例》共四十九条，涉及重点保护历史城区、齐抓共管管理机制、规定保护内容和要求等诸多内容。“条例”规定，苏州国家历史文化名城保护的重点是历史城区，具体范围为苏州历史文化名城保护规划确定的一城（护城河以内的古城）、二线（山塘线、上塘线）、三片（虎丘片、西园留园片、寒山寺片）。同时明确，苏州国家历史文化名城保护的对象包括历史城区的整体格局与风貌、历史文化街区、历史地段、河道水系、文物保护单位、苏州园林、古建筑、古城墙、传统民居等。[3]

而在更早之前，上世纪80年代开始，苏州，出于古城保护的目的，苏州市政府采纳了“古城卫士”阮仪三教授的建议，规定护城河内所有建筑高度不能超过24米，也即是“古城区内建筑不超过北寺塔”的由来。

从身边的道路的修整开始，到苏州的区域划分城市扩张，从古代的平江图里水陆双棋盘，到现在的现代化高楼鳞次栉比，苏州的每一条道路，每一个建筑都见证了这70年来苏州的发展，以至于中国的发展。从经济腾飞到居民生活安居乐业，道路的变化，地铁的修建方便了人们的出行，也方便了我们的生活。而如今在生活水平已经到达一定阶段的时候，我们又看到了苏州对古城的保护，对文化遗产的守护，在经济建设之外，我们的文化也开始迎头赶上，而这些，将继续在未来，被苏州的一条条街道，小桥流水，以及我们各位一同见证。

[1]. 《人民路，见证苏州一座城市的变迁 》2017年3月12日《苏州日报》A07版

[2]. 《苏州城市发展史和城市规划现状 》

[3].《[苏州政务要闻](http://www.suzhou.gov.cn/news/szxw/)》《苏州日报》