

· 国务院侨办科研基金资助项目 (项目批准号: 02QZR08) ·

闽南近代骑楼建筑研究

Research of Modern Qilou in South of Fujian

陈 志 宏 Chen Zhihong

中图分类号 TU-86

文献标识码 A

文章编号 1003-739X(2006)11-0189-04

摘 要 通过对近代骑楼源起不同观点的多角度剖析,从骑楼单体与骑楼街道两个层面,研究闽南传统木骑楼与近代骑楼在建筑类型上的差异及其演变特征,论证骑楼是沿街建筑的一种特殊组织形式。在近代,骑楼主要是作为城镇街屋改造的一种方式,并探讨近代骑楼的规划建设方式与骑楼制度形成的关系。

关键词 近代骑楼 传统木骑楼 街屋改造 规划方式

对于近代华南沿海侨乡骑楼产生、发展的已有研究,大致可以分为两种观点:一种认为是由东南亚的西方殖民地传入,同中国传统街屋相融合的产物;另一种则认为是中国固有的传统骑楼(或原始形态)发展并立面“洋化”的结果。另外,近代骑楼在福建沿海的分布区域基本上局限于闽南地区,而相邻的莆田、福州等地却没有形成完整的骑楼街道,基于这一现象也引发了对骑楼分布的诸多解释。本文在对闽南侨乡骑楼的实地调查基础上,从骑楼单体与骑楼街道两个层面研究传统木骑楼与近代骑楼在建筑类型上的差异,探讨骑楼的建筑概念及其在近代的演变特征。

1 闽南骑楼的建设进程

闽南骑楼是从1918年援闽粤军建设漳州“闽南护法区”开始的,借鉴了民国初年广州在市政建设上的经验,

即在拓宽马路的同时,大力推行道路两侧的骑楼建设。如漳州骑楼底层柱廊与1912年广东军政府工务部“有脚骑楼”宽度八尺(2.4m)与高度一丈(3m)的规定基本吻合,而不同于新加坡最小宽度五英尺的规定。漳州也成为近代华南沿海各地侨乡,继广州之后,较早在新加坡改造中实行骑楼街屋政策的城市。漳州骑楼先是在原府衙前的空地(府埕)作为示范性建设,并在随后的城市旧街拓宽改造中,要求拓宽后的街道两侧店铺按府埕的骑楼模式推行(图1)。“闽南护法区”时期的骑楼建设还包括漳州的龙海县和泉州的永春县,其中龙海县海澄镇建有溪头街、南后街等5条骑楼街道,石码镇有新行街、外市街等12条骑楼街道;泉州永春县城的南门街(现“八·二三”东路)、城郊的五里街等。漳州平和县九峰镇西街、诏安县中山路、长泰县岩溪镇等也相继建造了一些骑楼街道。

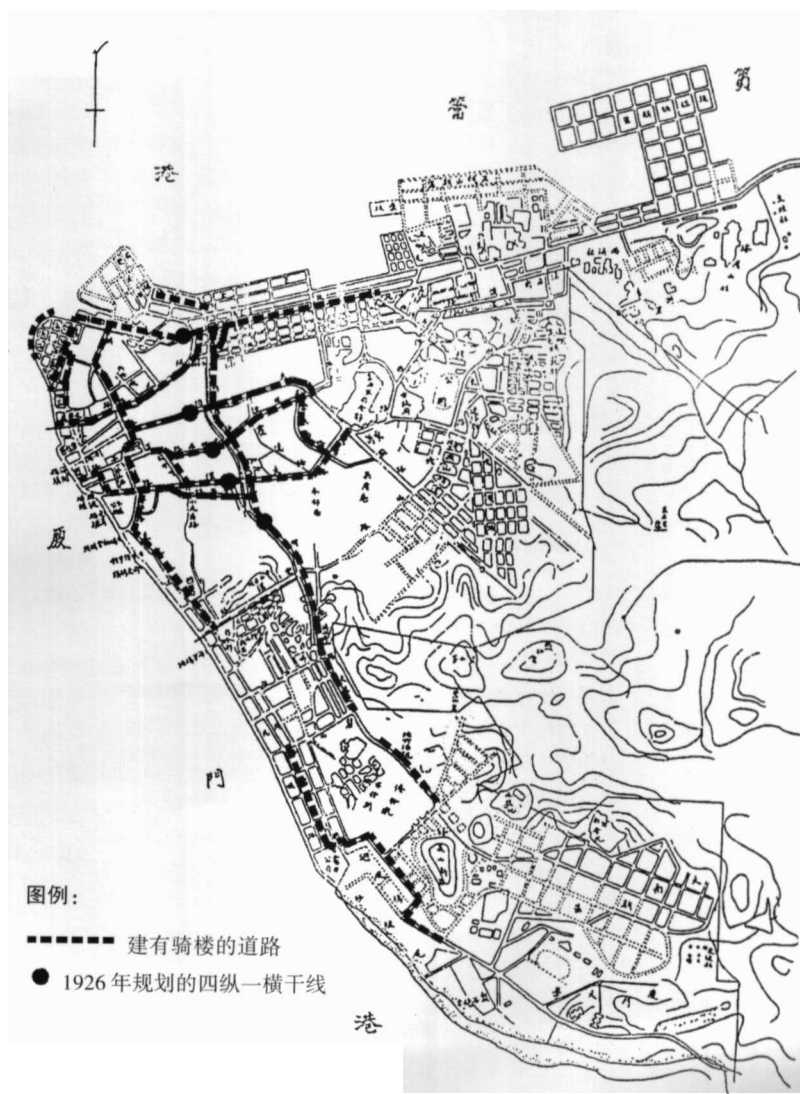


图2 近代厦门城市骑楼分布图(资料来源:底图为1931年《厦门市略图》,厦门市图书馆藏)

作者 华侨大学建筑学院 讲师

邮 编 362021

收稿日期 2006 06 26

到上世纪20年代,随着侨汇经济的发展及其所形成的城市建设热潮,漳州骑楼经验平行推广到相邻的厦门、泉州两地。1922年泉州开始拆除古城中轴线上的南大街建造中山路骑楼。骑楼这种主要以商住兼有的建筑类型,特别适合于近代商埠城市对商业和住房的要求,随着厦门城市建设的发展,将骑楼作为主要的房地产开发方式不断地建设与推广^[1](图2)。到了上世纪30年代左右,骑楼建设普及到闽南沿海各地侨乡以及相邻的龙岩、汀州等地,并以泉州南安县与永春县兴建的骑楼最多,基本涵盖了两县的主要乡镇,这些近代乡镇骑楼大多由传统墟市进行统一规划改造而成。

2 骑楼单体建筑与骑楼街道

一般的近现代骑楼大多由底层有柱廊的单体建筑,联排组合成沿街建筑群并围合出底层连续的有顶人行道,从而形成完整的骑楼街道,这也引申出了骑楼单体与骑楼街道的概念。骑楼单体:其布局形式与近代殖民地外廊建筑接近,在闽南地区,近代骑楼与外廊都被称“五脚基”(闽南音 Ngo-ka-ki);骑楼街道:由街道两侧骑楼单体联排形成,底层具有连续性柱廊人行空间的商业街道,因其底层有柱廊并有楼层,而区别于传统街道的“檐廊”空间。

漳州骑楼作为闽南近代早期的骑楼样式,建筑单体基本上采用坡屋顶临街,以传统长条形的“竹篙厝”布局为主,建筑构造上木材的大量使用与传统木骑楼很相似,但底层柱子均采用砖砌。从街道组织上看,漳州骑楼建设是伴随着“建设新社会”的近代市政改造而进行的,其目的是改变狭窄、闭塞的传统街道成为可通汽车、有顶盖人行道、有排污设施、“现代样式”等特征的“新式街道”。从狭窄曲折的传统街巷,在短时间完全转变为截然不同的近代骑楼街道,无疑是按照外来的、已经成型的街道模式进行建设的,这主要归功于东南亚华侨的倡导、以及广东骑楼建设的影响与推动(图3)。

因此,从街道层面上看,近代骑楼街道主要是在外来影响下,与拓宽马路等旧城改造同时进行,作为对传统街屋统一规划与建设的主要方式;而从闽南骑楼的单体层面上看,其演变特点似乎更接近于前述的第二种观点,只是其“洋化”的过程似乎并不局限于立面上,骑楼单体与闽南另外一个重要的近代建筑类型——洋楼民居的演化方式是相似的。对于骑楼建筑的概念,在一般意义上讲,可以认为是限定街道、组织步行的一种特殊的沿街建筑组合方式;在近代,骑楼是外来的街道规划模式与地方传统的街屋形式相结合,并逐渐吸收、融合了外来的建筑样式与技术工艺。如发达地区普遍采用钢筋混凝土技术,而偏远山区则较多为砖木结构,在龙岩、永春等地还沿用传统的土木结构骑楼;立面形式上广州、厦门、汕头等地受外来影响交叉出现了新古典主义、艺术装饰风格(Art Deco)及“摩登式”等多元形态。其中,最具有鲜明闽南地域特点的是以泉州红砖骑楼为代表,延续了传统民居中“红砖白石”的材质色调与技术工艺(图4)。

3 与山区传统木骑楼的比较

泉州市德化县山区赤水镇的赤水街与上涌镇的杏林街现在仍保存有完整的传统木骑楼,据《赤水乡志》记载,明隆庆年间设赤水集市,到民国初年,赤水街发展成为建有百余间店铺较为繁华的山区墟市街道,

近代以来赤水街发生了数次重建²,而杏林街基本上保持了近代以前的街道风貌。将杏林(原有形态)、赤水(近代演变)与漳州近代骑楼进行比较,可以考察山区传统木骑楼的近代演变过程。

赤水街与杏林街两侧的建筑都沿着山势建造,均为二、三层木楼房,一侧店屋靠山,而另一侧则顺坡而下,在道路地平以下附建一至两层,作为牲畜栏并存储农具、谷物等。单体均为下店上(后)宅的店屋形式,一至两开间为主;以穿斗式的木构架承重,铺设木地板,内部空间较为通透,以木板隔墙为主,出檐深远以防日晒雨淋。两条街道的最大区别在于街道断面的差异,赤水街已是7 m多宽的汽车路,两侧店屋为形态相似的木骑楼连贯而成(图5);而杏林街仍为2 m多宽的卵石步行山路,两侧以非连续的高脚楼为主,间隔有挑檐空间,并没有形成连续的木骑楼街道(图6)。

赤水街经过近代以来的数次改造重建,街道加宽三倍并可通汽车,形成了连续的木骑楼空间,街道断面比例与漳州近代骑楼街道相近。但是,赤水街沿街房屋的整体结构并没有改变,特别是底层的柱廊空间,宽度依然不足一米,并不是提供出来方便日常人行购物的空间,仍只是作为店铺前遮阳挡雨的功能、雨天勉强通行的小道,这与近代漳州2.5 m宽的骑楼人行空间在使用上是截然不同的(图7)。赤水街经历了比闽南侨乡骑楼街道更多次的改建、重建过程,但由于地处闭塞的山区,没有受到闽南侨乡近代街屋改造、骑楼建设的影响,不是将传统街道整体改造成“新式”的骑楼街道,只是对传统店屋的重建、传统木骑楼一次次“重生”。

这也充分证明了近代骑楼建设中街道统一规划与建设的重要性,特别是在骑楼底层人行道宽度的设置上,类似于新加坡骑楼的五尺宽、广州骑楼早期八尺宽以及后来十五尺宽的统一规定无疑是近代骑楼街道形成的必要条件,当然,骑楼宽度大多根据城市规模、地方财力做了相应调整。近代泉州古城西街等街道也建造了类似于中山路的骑楼单体,现存有二十几间散布在街道两侧,但却没有经过统一的规划建设以形成完整的骑楼街道,到后来底层柱廊全部被封堵成店面,这同样也是近代福州与莆田等地没有形成骑楼的重要制约因素。

4 骑楼规划与骑楼制度

近代城市道路拓宽大多在商业繁华的街区,在厦门由于“马路用地四分之三的面积,要从原有房地划出来……为了弥补房地的损失,所以马路两旁人行道,大多规定可建骑楼或飘楼(出挑)”³。与厦门相类似的,民国十六年(1927年)汕头市新兴街商户集体申请建造骑楼,其建造骑楼的理由主要有两点:一为街道人烟稠密、户口繁多,扩建马路过宽,“损失太钜”,希望“缩小拆筑”,骑楼跨建在步道上增加使用面积;二为“路经辟广,四无遮蔽,烈日暴雨,交相迫人”,希望在六十尺(18 m多)道路内的两侧步道上各建十尺(3 m多)骑楼,“以安居室、而荫路人”。⁴可以看出近代骑楼建设是和拆城筑路相辅相成的城市改造规划建设方式,其主要的出发点在于改善道路交通与补偿拆路房地损失,并由于适合华南沿海气候特征以及有利于商业等多方面的用途被广泛建造。

在1937年厦门市政府工务局绘制的开禾路道路规

划的断面图中(图8),详细规定了路面构造以及路边的排水沟等的技术要求,也明确了沿街骑楼的设置,包括骑楼宽度、人行道与道路的高差等,可见沿街骑楼的设置是包含在城市道路改造规划之中。另外,上世纪30年代厦门思明西路改造的骑楼规划图中(图9),在原有街区民居测绘图上直接规划出30英尺(9.15 m)的道路,两侧各设计了8英尺(2.44 m)的骑楼人行道,并在骑楼建设之前,已明确地制订出骑楼店铺的编号。这都表明了骑楼的建造并不是少数几家店铺独立设置,而是在拆迁原有民房、进行道路改造的同时,统一制订骑楼规划并统一组织施工建设。相类似的,上世纪90年代泉州旧城改造的骑楼建设也是由政府统一收买街道土地,统一拆迁旧屋、平整土地,拆迁户在设计图纸上选择已统一编号的店铺与住宅,其余的作为商品房出售。这种街区成片拆迁开发、就地安置的旧城改造方式在闽南已经持续了半个多世纪。

在近代骑楼建设与推广的发展过程中,广东与台湾(日据时期)均从骑楼统一规划的建造方式发展成为具有完善城市建设法规的骑楼制度,对结构形式与构造要求等方面都有非常详细的技术要求(图10)。但在近代闽南各城市虽然也建造了大量的骑楼,但却没有发展形成系统的骑楼法规,只是在街道改造与建设中都明确制订了相应的骑楼规划。对闽粤骑楼进行区域比较,可以发现骑楼制度的强制推行使得广东各地无论新区或旧城,无论商业是否兴盛,道路的规划设计均以骑楼街道为主,而在闽南地区,骑楼的设置主要选择在商业繁华的街区。到上世纪30年代,广东社会各界开始对城乡单一的“泛骑楼化”现象进行反思,检讨商业街区过分密集引起的城市问题,东南亚殖民地骑楼城市的影响逐渐被田园城市、城市有机疏散等西方近代城市规划理论所取代,城市建设开始向科学理性的现代化方向发展,骑楼建设作为一种城市改良策略逐渐趋于停滞。

结 语

近年来,骑楼的价值逐渐被重新认识,其所具有的适合于南方气候的半室外步行空间、对高密度城市街道的适应性等多方面特点,都使它在一些城市新建筑中被广泛采用。但当前骑楼建设面临着一些新问题,主要集中在:近代骑楼适宜于慢速交通的小尺度街道空间与快速发展的城市汽车交通的矛盾;骑楼沿街小型商业模式与复合式的现代商业发展的矛盾;单一的线型空间与现代城市对多样化步行系统与开放空间的要求也存在巨大的差距等,应该将骑楼的设置与所处城市地块特征相联系,合理布置骑楼街区的交通组织,并与绿地、广场等城市开放空间结合考虑,从而形成适应现代城市发展需要的骑楼规划设计模式。 ■

注 释

- (1) 近代漳州古城建设了十余条骑楼街道,主要有香港路、青年路、延安南路、新华西路、新华东路、修文西路、北京路、解放路等;厦门城市共建成近三十条骑楼街道,主要有开元路、厦禾路、中山路、中华路、镇邦路、磁安路等,以及鼓浪屿的龙头路
- (2) 赤水街在1920年、1934年等多次因战乱被焚毁;



a 漳州城市骑楼

b 泉州永春县五里街骑楼

图1 闽南近代早期的骑楼建筑延续了传统店屋的材料构造特点



a 新加坡骑楼



a

b

c

图4 厦门“摩登化”骑楼(a)、泉州红砖骑楼(b)与永春木板外墙骑楼(c)



b 漳州骑楼

图3 漳州与新加坡近代骑楼在单体层面上有较大差异，但在街道层面上是相似的



图5 德化山区赤水街



图6 德化山区杏林街



a 赤水街

b 漳州香港路

图7: 赤水街与漳州骑楼柱廊空间的比较

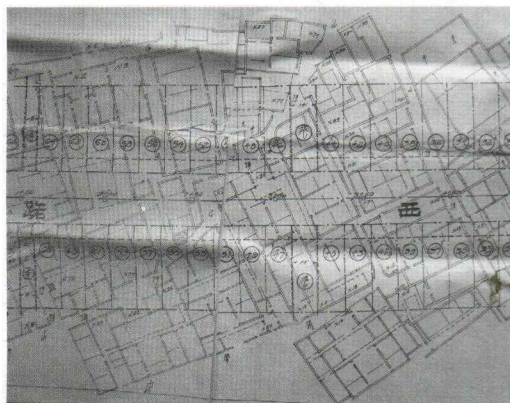
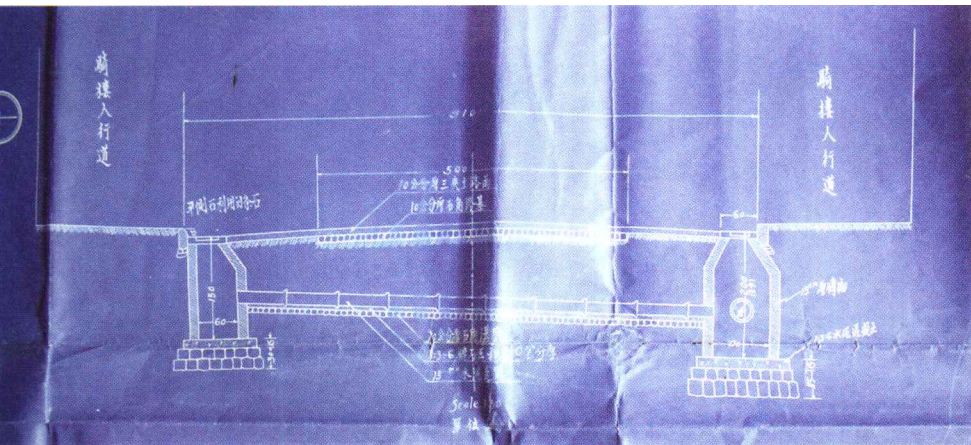
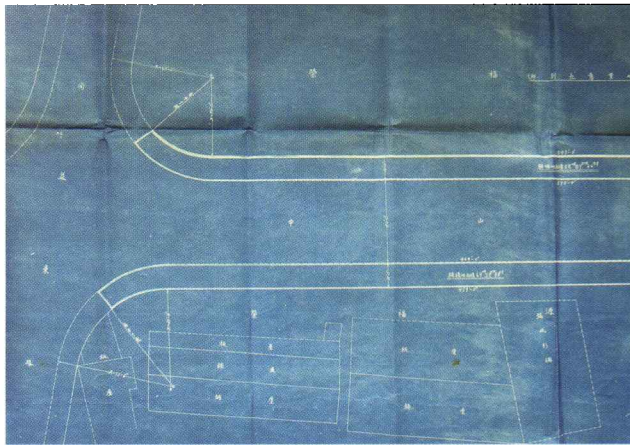


图9 厦门思明西路骑楼规划图

(资料来源: 厦门市档案馆)



a 厦门开禾路 (资料来源: 厦门市档案馆)



b 汕头中山路 (资料来源: 汕头市档案馆)

图8 近代城市道路规划图的沿街骑楼设置



a 广东台山城镇骑楼

b 漳州香港路骑楼

图10 骑楼制度影响下广东骑楼的建筑构造更为统一

- 1933年开通德化至大田的公路, 两侧店屋拆掉一米半, 路面填平加宽到5 m多; 到1953年重修公路, 两侧店屋又各拆掉1 m左右, 路面拓宽到7 m多。引自王隆基主编, 赤水乡志, 福建省德化县赤水乡人民政府主修, 1992: 143。
- (3) 张镇世、郭景村, 厦门早期的市政建设, 厦门文史资料第1辑, 1963: 74。
- (4) 汕头市政厅公函, 1927年, 汕头市档案馆藏。

参考文献

- 1 藤森照信. 外廊样式——中国近代建筑的原点. 张复合译. 建筑学报, 1993 (5)
- 2 方拥. 泉州鲤城中山路及其骑楼建筑的调查研究与保护性规划. 建筑学报, 1997 (8)
- 3 黄武达、蔡之豪, 内藤昌. 日治时代台湾近代建筑法制之创设与内涵 (以台北市街为例). 台北: 建筑学报, 1997 (23)
- 4 林冲. 骑楼型街屋的发展与形态的研究: [博士学位论文]. 广州: 华南理工大学, 2000.
- 5 Ronald G. Knapp. *Asia's Dwellings: Tradition, Resilience, and Change*. New York: Oxford University Press, 2003.