

延安路：一桥飞架东西，大道通衢

本报记者 柳青



入夜以后，站在浦西的高点，能看到延安路高架上的行车密匝，车灯汇成一条河，蜿蜒着穿过城市。这条成为上海交通大动脉的道路，原本还只是老城门外的小河——上海开埠前，这是黄浦江的支流洋泾浜，随着城市扩容，它被填平，沿路兴建起人口密集的居民区。有着这样一段“前世”，仿佛注定延安路是一条与“民生”息息相关的马路。

虽然这条大路沿线分布着上海博物馆、上海展览中心、上海音乐厅、中共二大会址、中福会少年宫和各类名人故居，但很少有外来客把“延安路”当作景观，它似乎只是一条深夜仍行车繁忙的交通要道。然而在过去的40年里，实实在在改善了上海人“交通难、住房难、绿化难”的重要规划——延安高架建设、延中绿地设计、市中心老城厢改造、公交线路调整与中运量的建成……都发生在延安路上，它不仅是一条连接城市东西两头的通衢，更成了人间戏剧的舞台，是宏大叙事和市民悲喜的交响。

这是一条什么样的马路呀，上海的记忆和憧憬都被嵌进一路街巷的角落里，就像秘密被藏在手心的纹路里。

沧海桑田的延安路上，也有海棠依旧

浓绿丛中的“历史见证者”

上海是中国共产党的诞生地，同时也是中国共产主义青年团的诞生地。共产党和共青团的初创时期，一些主要机构旧址，散布在如今的延安路绿地四周。一处是中共二大会址，在延安路成都路口；另一处是《中国青年》编辑部，在延安路淡水路口。

为了留住这些“历史见证者”，延中高架在成都路这里拐了个小弯，绕过二大会址；延中绿地二大会址、平民女校和《中国青年》编辑部在四周铺开，就像一大片绿色的手掌把老房子“捧”在手心里。1999年动迁时，延安路成都路交界的辅道里规划，将全部拆除作为道路和绿化用地。在拆迁过程中，有细心人在老城市井中发现了市级文物保护单位的牌子，热火朝天的工程紧急暂停并微调，二大会址和上海平民女校旧址所在的两排老房子被完整保存下来。

这两排建筑的屋面盖小青瓦，黑漆大木门，每扇木门的上方都有不同意境的题字匾额。其中一扇的门楣上写着“腾蛟起凤”四个字，出自唐代诗人王勃的《滕王阁序》。中共二大会址第一次全体大会的召开地，就在这扇写着“腾蛟起凤”大门背后的民宅里，是当时中央局宣传委员李达租借的寓所。

1923年10月20日，共青团中央在上海创办了机关刊物《中国青年》。但是在几个月时间里没有找到合适的编辑部。1924年1月，一位姓朱的中医在延安路淡水路口的朱衣里造了一排两层楼的石库门房子，刚一竣工，团中央就租下其中一幢作为编辑部。曾在此地工作过的陆定一回忆：“房子很狭窄，在前楼放一、二个书架，编辑们就在那里开会、看书、写文章，有时还校对。楼下是客堂间，5月，肖楚女奉团中央的调令从湖北来上海，领导《中国青年》的编辑工作，就住在这里。其他编辑有时也睡在这里。”这本1万余字的周刊在这几处一共出了113期，一直到1927年“四一二”以后，随中央机关由上海搬到武汉。现在这幢三开间的两层楼石库门房子整旧如旧，绛红色砖瓦，乌漆大门，安静伫立在一派葱茏绿意中，默默讲述那些怀抱理想的人在这座城市里留下的青春、激情和信念。

延安公寓，一栋和高架零距离的居民楼

正对着上海博物馆的延安路1060号，这个地址上是一栋八层民居，公寓楼建于1932年，人民广场在当时的跑马厅，这栋紧邻的公寓就叫“跑马厅公寓”，坊间习惯叫它“八层楼”。当“跑马厅”成为历史后，它正式被更名“延安公寓”。1995年，延安路高架开始建设，延安公寓一度被列入拆迁范围，但考虑到保护历史建筑，最后决定让高架道改道，弯个弧度，把大楼完整地保留下来。

延安公寓得到保留的同时，也留下了噪音的后遗症——在延安高架沿线，除了它，无法再找到这样一座和高架路近乎“零距离”的居民楼。走在公寓下的延安路的人行道上，抬头仰望，会有一线天的感觉。五楼以上的住户如果开窗晾衣服，差不多就要贴上高架的路灯杆上。它成了这座城市里一处奇特的建筑，处在令人羡慕的黄金地段，亲历过声色犬马的“老底子”时光，见证了欣欣向荣的城市建设在快车道上前行，也不得不在这段时间里承受每日千万车流的噪音。

自1999年以后困扰住户十年的民生问题，因为上海举办世博会而迎来转机。在“迎世博600天行动计划”中，延安路沿线的综合风貌被修缮，其中，延安公寓的外墙进行粉饰装修，住家的窗户被改装为隔音窗，终于使室内噪音分贝降到合格标准。

上海博物馆从南京西路原跑马总会迁至人民广场的新馆，上海音乐厅从原址向东南平移了66米，24棵香樟树的小树林扩展成城市中央的绿洲……这片城区上演着沧海桑田。然而推开延安公寓那扇普通的绿色铁门，门里的小世界海棠依旧：大堂地面铺着古朴的大理石，楼梯边仍是紫红色的旧扶手，电梯的青石门框和住户的大门都没有改动，大门上嵌着铁质门牌号，老旧的黄铜把手在微弱的光线里散发温暖的光韵。楼里住着50多户住户，一位老伯说：“我在这里住了50多年了，我的房间和50年前并没有什么改变。”

门外的这条大路熙熙攘攘，它承载了种种传奇和变迁，时光的巨浪淘沙，最终沉淀的是普通人的生活，是无名之辈的韧性——这是延安路的底色，也是这座城市的底色。

延中高架在成都路口拐了个弯，绕过二大会址；延中绿地二大会址、平民女校和《中国青年》编辑部在四周铺开，就像一大片绿色的手掌把老房子“捧”在手心里。

71路中运量公交车从延安东路外滩出发，沿着延安路一路向西，驶向西郊的虹桥机场，走完全程用时在一小时左右。而在1980年代的上海，仅从延安东路外滩到西藏路口的大世界，这段不到两公里的路程行车至少一小时。

见过凌晨五点的延安东路外滩吗？天光未晓，江面晨雾浮悬，江边的路灯仍亮着，偶有早班轮渡的鸣笛打破四面八方的寂静。到了五点半，71路中运量的头班车驶离延安东路外滩，沿着尚未车流滚滚的延安路一路向西，终点站是虹桥机场附近的交通枢纽中心。在早高峰到来前，71路走完全程，用时不过一小时。

这要在1980年代初的上海，“公交车一个钟头从外滩到机场”，会被认为是天方夜谭。

1982年，上海建成第一座人行立交，地点在延安东路外滩。当时，从延安东路路口过人行天桥去轮渡站的每小时人流量，超过1.5万。与繁忙的人来人往所不相称的，是路面交通的严重梗阻。从外滩到西藏路口的大世界，行程1.5公里，在1980年代，这段路行车起码一个小时。

当年的上海有“三难”：行车难，住房难，环境难。“行车难”排在头一个，原城市规划管理局局长的回忆里：1980年代的市中心交通拥堵到什么程度？一个十

字路口，三次红绿灯都过不了车。行车之难，难到上海“大门”难进——当年出名的段子：派车把外宾送到虹桥机场，对方落地香港转机，电话打到上海以示感谢，结果送机的人驱车沿着延安路，还没回到外滩。在上海地面走14公里，比飞机飞1400公里用时还长。

1990年代初，上海的交通改造规划确立了南北高架、延安高架和内环高架组成一个“申”字形的立体交通网。1995年11月28日，距离南北高架全线通车前12天，延安路高架西段开建。延安路高架建设总指挥说：西段最先动工，是因为远在虹桥地区，相对影响小。到了1996年开年，连接虹桥机场和外滩的18公里延安路高架工程，被定为那一年的市政一号工程。

1996年7月1日，当时的市领导集体视察市政工程进展，据原上海市政工程管理局长回忆，领导们在视察工地的面包车上开了个办公会，讨论延安路高架东段建设的细节。延安路到外滩沿线涉及景观问题，大家关心建高架会不会破坏外滩景观，讨论要怎样保护

从延安路路口到外白渡桥苏州河旁，这一带“万国建筑博览”。就在这次面包车的办公会上拍板，延安路高架东段上马建设——从西藏路大世界到外滩的不到两公里路面，车辆集中，高楼密集，施工困难，所以必须快建，决定首次采用全封闭方式施工。

在延东高架之后启动的延中高架，是上海第一个向全国公开招标确定设计方案的重大市政工程，最后通过的方案在设计中把行人过街设施、公交集散设施、绿化景观配套、与周围著名建筑物的协调等问题和高架一起通盘考虑。比如，高架通过上海展览中心附近时，注意与建筑的俄罗斯风格相协调，改方形外立柱为圆形。因此延中高架被认为是上海市规划设计最为合理的一条高架。

都说南北高架造得艰难，因为成都路沿线居民众多，是从人堆里“开”出了一条路。延安路高架何尝不是这样。这里原没有路，东段是黄浦江的支流洋泾浜，西段是北长浜，在城市扩容的过程中，东西两头都被填平并相连，成为

一条人口稠密的主干道，东边多为实业大楼，中段是各式里弄新村，西部散布高门大宅。1999年9月15日，延安路高架全线通车，标志着上海经过七年努力，总投资182亿元、总长64公里的“申”字高架立体交通网建成。其中，延安路高架工程的顺利完工，被当时的报道形容为“献给21世纪的厚礼”。为了这份厚礼，延安路沿线的黄浦、静安和长宁三区经历了世纪末的“万人动迁”，这是上海市“九五”之后动迁量最大的市政工程。

浪奔浪流，黄浦江的流水总是向着东海，一往无前。延安高架通车后，车河川流不息。年复一年，如小说《长恨歌》描写的夜雾和晨光仍然会洒落在延安路沿线的老弄堂里，仍然有梦想涌动的弄堂里，仍然能从不私密的围窗后窗看到涌入此地的好奇者。天窗和晒台还在，苍痕和鸽群也在，但这些毕竟不是30年前的弄堂了。“摸黑走窄梯，进了‘二层阁’”“从亭子间朝下一瞥，楼下人家一目了然”“两三户人间共处同一空间，家家‘音响’共鸣”……这种种螺蛳壳里做道场的场景如今几乎是看不见了，生煤球炉子和倒马桶的窘迫更是过去式。因为南北高架和延安路高架这两大市政工程，历经悲欢交织的迁徙后，有超过2.6万户平民的家庭住房被改善了。随着延安路高架的建成，行车和住房，这困扰上海的两大难题被很大程度地缓解了。

1999年9月15日，延安路高架全线通车，被形容为“献给21世纪的厚礼”。其中，延中高架通过上海展览中心附近时，注意与建筑的俄罗斯风格相协调，改方形外立柱为圆形。

左图为延安路高架建成前的街道旧景，本报历史图片。右图为上海展览中心。（除注明外，本版其余图片皆为资料图片）



以“一寸黄金一寸绿”的高昂造价，延中绿地成为“城市森林”的开山之作，从第一期规划的五万平方米，到完整建成时，这片车水马龙中央的生态绿地达到28万平方米，上海人均公共绿地面积实现了从“一双鞋”到“一间房”的质变。

过了大世界，从西藏中路到瑞金一路的这两公里多的路段，可以用赏心悦目形容。

西藏中路西侧的这片街区，上海音乐厅被掩映在草木丛中，每年秋天上海国际艺术节开幕时，爱乐者能踏着一地金黄的银杏叶走向音乐厅。穿过幽静的普安路，音乐厅的隔壁是大片的广场公园，梧桐稠密，浓荫覆盖着长椅，穿过大片的香樟林，公园深处有一片静湖，遇到好时节，能见到鸳鸯游弋，天鹅展开巨大的白色翅膀从水面起飞。走到成都路，抬头见两条高架交汇，行车呼啸而过，身边是另一番鸟鸣山幽的景致。这一片花园的布局有卢森堡公园、海德公园这类欧式园林的风格，用板岩、花岗岩等石材铺成宽敞笔直的人行道，植物种类繁多，春有樱花似雪，夏天荷叶田田，秋天枫叶红黄斑斓，冬天银杏铺地。隔着延安路的车水马龙，老成都路边的那一片绿地里遍植高大乔木，松柏茂盛，羽杉庄严，常绿乔木环绕着一大片假山和人工瀑布，俨然是一片很有趣的城市森林。

彼时困扰上海的最后一道难题：环境难，也随着延安路的改造和变迁，被釜底抽薪地扭转。

我们来看这一组数据：1949年，上海人均公共绿地指数是0.132平方米，仅为“一双鞋”；1993年，这个指数提升到1.15平方米，勉强够“一张报纸”；1998年，扩大到2.96平方米，够“一张床”；2017年，全市人均绿地面积达到8平方米。

在长达半个世纪的时间里，上海的绿化策略一直是“因地制宜，见缝插绿”，这是小园林建设的概念：用围墙围一小块地，造纯观赏性的“移步换景”。这条老路走了四十多年，到了走不下去的地步——1994年，上海人均公共绿地面积在全国城市排名接近末位。

当时，上海的城市建设已经驶上快车道，18层以上的高楼一盖就几千栋。水泥森林起来了，白天吸热，晚上放热，空调“扑扑扑”的日夜运转，这让市中心形成许多“热岛”。市园林局和

气象局合作，用卫星遥感技术对上海的热岛效应进行观察。结果表明，夏季市中心的气温要比郊区高3℃-4℃。温度升高了，又散不出去，就容易下暴雨，一场暴雨过后，市中心就严重积水，真叫“水深火热”。

延中绿地一期选址在南北高架和延安高架的交汇地带，那是黄浦和静安两个中心城区的交界处，人多，房多，是出了名的“热岛中的热岛”。延中绿地第一期选址的地方，是上海旧房最密集的老城厢，为了拆出一亩空地，平均动迁40户居民。一期工程开工时，总共动迁了3000户居民。

起初，有不少人觉得“人给树挪地方，不实惠”，但是随着大片的园林和湖泊出现在寸土寸金的市中心，水泥森林里腾起一片绿岛，大部分人不计较“实惠不实惠”了。延中绿地建设时，搬来24棵香樟树，被媒体报道为“香樟树森林”，仅二十几棵大香樟树就能让民间一片欢腾，可见那时上海城区的绿色，实在太少。延中绿地第一期7万平方米在2001年开放，气象局监测，

绿地使热岛效应得到缓解，绿地周边地区白天降温0.6℃，晚上降温1℃以上，效果明显。

最初的24棵香樟树拉开了上海建设生态城市的大幕，延中绿地成了“城市森林”的开山之作，从规划的五万平方米到第一期实际建成七万平方米，之后“绿圈”越画越大，这片生态绿地完整建成时，达到了28万平方米，上海人均公共绿地面积实现了从“一双鞋”到“一间房”的质变，城市的森林覆盖率超过15.5%。

早在延中绿地第一期规划时，加拿大设计师提出“蓝绿交响”的概念，这不仅是对草木景观的诗意形容，更是在字面意义上实现了：上海音乐厅位于整片绿地的东头，一年四季，悠扬的乐声总在香樟林中回荡，全年有超过40场草坪音乐会在绿荫中和爱乐者们“一期一会”。草木荣枯循环，弦歌不辍，树的交响、音符的交响、以及树和音乐的交响仿佛流动的盛宴——很多时候，“发展”不仅诉诸于物质，更多在物质之外。

