



讓生活中的橋動起來

◎張景森

橋樑是跨河的工具，人們因為橋而免於河流的威脅。但是橋樑不等同於溝蓋，它還有多面向的意義，這些意義更重於跨河的功能。

首先，橋是一地通往另一地的門戶（gate），所以經常承載著像出發、歸來、生離、死別、盼望、重逢、交流、對峙、守衛、攻擊等等濃烈的情感，這些情感會刻入城市的歷史或是人們的記憶，成為城市或個人的部份，像埔里的烏牛欄橋、桂河大橋、大安溪上泰雅人的吊



<我心目中的一座橋>

橋。其次，橋如果橫跨在較空曠的河流上，經常會成為地區的地標 (landmark)，甚至成為城市的象徵。人們藉著橋的身影來辨識空間、記憶城市、進而建立認同感，像澎湖的跨海大橋、西螺大橋、舊金山大橋、麥迪遜之篷橋。更重要的是，橋是河流與道路交會的節點 (node)，橋頭、橋面或橋下，天生就是許多有趣的城市活動容易發生的地方，最可親的河段往往就在橋的附近。因此橋又是親水活動的媒介，許多個人與集體的生活的場所，像羅東的南門橋、冬港的豐漁橋、埔心鄉的柳橋、新店的碧潭吊橋、清明上河圖上的拱橋。

正因為橋包涵如此豐富的意義，牽動人們如此深刻的情感，所以拆毀一座老橋，事實上就是摧毀這些生活、象徵、情感與記憶，難怪要拆除基隆河上的中山橋、新店溪上的碧潭吊橋，會引起住民激烈的



<我心目中的一座橋>

反彈。我相信保護老橋將成為台灣各地新起的社區運動。

既然橋富涵如此豐富的意義，蓋一座橋必須有充分的人文素養與體認。可惜的是，台灣過去這段時間新橋的設計，幾乎完全缺乏這些人文的考慮。這些由土木工程師主導的橋樑設計，大半單純考慮到結構安全等工程因素，對於人的使用幾乎完全忽略。大部份新的橋樑都不便於人行上下，間接造成橋頭與橋上活動的消失。加上行人與橋下空間的聯繫經營被切斷，造成親水機會的消失，加速橋下空間的荒蕪。這些設計因素使得人與橋的關係漸行疏遠。

工程師們當然有時也會注意到景觀問題，但受限於可嘆的工程師美學素養，其表現大半也是面目平庸。誰能正確形容出淡水河上那些橋樑的容貌？誰能舉出一座令人認同的新橋？像基隆河上的中山新



<我心中的一座橋>

橋，居然成為揮之不去的惡夢，許多市民都希望趕快把它拆掉。看看中山北路復興橋拆除之後，附近居民欣喜的樣子，就知道這些現代橋樑多麼令人厭煩了。

我們需要的是一座橋，不是只能跨水的溝蓋。

（作者為台北市都發局局長）