



“路学”视角下青藏高原生态环境 保护路径探讨

——以“绿色江河”及其志愿者为分析对象

◇徐君 杨辛玥

摘要:围绕青藏高原生态环境保护问题,引入“路学”研究视角,以在长江源开展生态环境保护的草根社会组织——“绿色江河”开展的项目及参与环保服务的志愿者为观察和分析对象,透过“绿色江河”沿青藏公路(青藏铁路)设立的“绿色邮路”站点及在沿线开展的环保项目的具体实践,提出“环保中间人”概念,分析探讨生态保护观念如何在“一纵一横一站一平台”的“点”“轴”型道路网上扩散,使得更多的人借“路”的畅通、流动与接触,接受环保理念并外化为具体的环保行为。有形的青藏公路与铁路,沿路设置的“绿色邮路”与驿站,使不同人群接触、汇聚,彼此影响,共同形成青藏高原生态环境保护的合力,为新时期生态文明建设探索出一条新的路径。

关键词:青藏高原;生态保护;路学;环保中间人;志愿者

中图分类号:F124 **文献标识码:**A **文章编号:**1001-2338(2021)06-0036-07

DOI:10.14154/j.cnki.qss.2021.06.020

道路对促使社会空间物理距离不断拉近、人群的流动、文化的传播、生态环境的保护等方面起重要作用。青藏高原的交通运输发展与经济领域关系密切,体现在开发自然资源、调整区域产业结构、促进城镇化等方面^[1];不过,道路也在一定程度上导致青藏高原的生态环境问题,如环境改变、电磁干扰、噪声污染、扰动水土气生态系统、加剧生态环境脆弱性、植被消失(或演替)、沙漠化加剧、改变野生动物生活规律、固体废物增加等^[2-5]。

面对新时代的要求,在保护青藏高原生态环境过程中,如何处理好道路建设与生态环境的关系?如何借由道路来保护青藏高原环境?对于道路与生态环境保护的研究,国内目前大多聚焦道路网的规划、“无害化穿(跨)越”的技术手段、灾害防治、植被恢复评估等问题,相对地忽视了道路除了物理空间上的意义,也具有复杂的文化意义^[6]。因此学界主张应跳出学科壁垒,从跨学科的“路学”视角研究道路^[7]。

“路学”是周永明等学者近年来大力倡导的

基金项目:国家社会科学基金项目“三江源生态实践多方合力构建研究”(19BMZ146);四川省哲学社会科学重点研究基地青藏高原经济社会与文化发展研究中心项目“三江源区域草原生态决策运行研究”(QZY1901)。

作者简介:徐君,教育部重点研究基地四川大学中国藏学研究所教授,博士生导师;杨辛玥,四川大学历史文化学院硕士研究生。

区域研究视角。“路学”观点中,道路联结人、生态与社会,是文化变迁重要力量^[8],国内已有部分学者从“路学”视角看待道路与文化的关系^[9]。在以文化为关注对象研究道路时,道路的文化意义因何而来?产生怎样的作用?薛熙明、张锦鹏、高孟然等学者回应上述问题,指出道路因其“流动性”而对人类情感、社会文化产生影响^[10],且文化流动的方向与道路的延伸有关^[11]。此外,在对人类行为的引导作用方面,道路是影响较大的空间形态,因此要关注与道路相关的人在进行文化建构时的主观能动性^{[12]6-8}。那么,道路中的人有着怎样的角色?针对这一问题,张原在研究西南区域时分析,道路的文化内涵实际上是人的活动与流动所赋予的,因此对“路”的研究,其基本着眼点是“人”^[13]。周永明进一步阐述,道路研究中对于“人”的关注,实质上是关注人们在道路上进行的“文化与内涵的意义建构过程”,而以旅游者为代表的“追求新颖体验的个人”是该过程的推动力。通过对目前“路学”研究中道路与文化关系研究的梳理,可以看出人及人的行为是一个重要着眼点。而如何通过道路上的人际互动与文化建构,达到保护青藏高原生态环境的目的,目前鲜有人进行探讨研究。

本文从“路学”视角切入,聚焦青藏铁路(公路)以及环境保护民间组织——四川省绿色江河环境保护促进会^①在沿线开设的“绿色邮路”与驿站及其服务志愿者,透过考察活跃于道路上不同人群的接触与互动,在观念的碰撞与接纳中,内化生态环保理念并逐渐变为生态环保行动,最终形成青藏高原生态环境保护合力。引入“文化中间人”概念,这一概念最早由皮埃尔·布迪厄(Pierre Bourdieu)提出,最初用来定义“操纵和形塑文化品位”的群体^[14],譬如记者、作家等传媒行业从业者^{[15]323-324},他们“连接了文化的生产和消费”^[16],对文化在异文化环境中的扩散起了“中介”的作用^{[15]315}。在“绿色江河”倡导并与政府联合建立的“一纵一横”驿站路网中,参与服务的志愿者及受其行为与观念影响的往来人群,成为推动环保观念沿道路扩散的“中介”,进而提出“环保中间人”的概念。透过分析作为“环保中间人”的两类群体在“一纵一横”道路

上的相遇、观念碰撞与交流,“协商”转化为青藏高原生态环境保护的主力,并不断地借着有形和无形“路”的流动,扩展和辐射到更广的区域、影响更多的人群,从而共同构成并促进青藏高原、三江源区生态文明建设的多方力量与理念、行为。

笔者基于前后20多年对青藏高原三江源区生态环保问题的跟踪调查以及与“绿色江河”的合作与观察,并于2021年2月参加“绿色江河”的“两个人的冬天”项目^②,在青海省格尔木市唐古拉山镇^③做了1个月的环保志愿者。通过参与观察、访谈其他环保志愿者、自驾车游客、沿线司机等不同人群,描述和分析志愿者们如何以“环保中间人”身份,以设在长江源沱沱河唐镇的“长江源水生态保护站”^④和“长江1号”邮局为“根据地”,借助公路^⑤以及“绿色江河”在公路沿线设置的驿站,通过自身的流动和活跃性,赋予道路以“传播生态环保观念”的意义建构过程。与此同时,观察研究在志愿者借由道路空间扩散环保理念的过程中,游客、过路司机等人群如何通过与志愿者接触、交流,受到教育与感化,逐渐将环保观念内化为自身的行为标准并付诸日常行动实践的情形。进而从“路学”视角,提出应重视以两类“环保中间人”为典型的环保观念与实践在道路上的相遇、流动与传播,并借由各种有形无形“路”的播散,最后凝聚成基于道路相遇的环保合力,成为实现青藏高原、三江源区生态环境保护 and 生态文明建设的新的路径。

① 以下简称“绿色江河”。“绿色江河”是我国最早成立的环境保护民间组织之一。1995年,经四川省环保厅批准,“绿色江河”在四川省民政厅正式注册。成立至今,已完成和正在进行的项目20余项,例如长江源生态环境状况专题考察、建立索南达杰自然保护站、开展青藏公路与铁路沿线藏羚羊种群数量调查、青藏公路沿线环保宣传及垃圾调查、藏羚羊红绿灯、长江源水生态环境保护站建设等一系列生态保护活动。资料来源:“绿色江河”官方网站(<http://www.green-river.org/list-8-1.html>)。

② “绿色江河”从2012年开始,每年11月至来年2月开展的志愿者项目,先在青藏绿色驿站格尔木驿志愿服务10天适应海拔后,前往长江源水生态保护站进行为期20天的志愿服务。

③ 以下简称“唐镇”。

④ 以下简称“保护站”。

⑤ 即穿唐镇而过的青藏公路109国道。

一、“一纵一横”：环保观念扩散通道

“一纵一横”是“绿色江河”的五年规划(2016年至2021年)内容,即沿青藏公路(铁路)建成18个“青藏绿色驿站”、顺长江干流从源头沱沱河到入海口崇明岛设置11个“长江主题邮局”,其目的是借由“一纵一横”驿站与“邮路”^①传播生态环保理念,形成长江上下游之间、青藏公路(铁路)沿线之间的彼此联动。以2012年9月在长江源沱沱河唐镇入口处建成的“长江源水生态保护站”和2016年9月在保护站内建成并投入使用的“长江1号邮局”为中心点,形成“一纵一横一站一平台”^②的“点”“轴”结合的网络,开展各项环保活动。

从路学研究强调“点”“线”结合,即既考察公路全线、又观察沿线多点^{[12][17]}的角度,来考察分析“一纵一横”规划及其效果,可用研究区域发展模式的“点-轴系统”理论进行阐释。该理论将点(城镇等相对固定的地理空间)、线(交通等线状基础设施)、面(农业等)视为构成区域的三要素,点是空间生产的核心,而线将各点联系在一起^[17],区域发展的关键就是要实现以“点”到“线”,再带动整个“面”的发展。不同于以往“路学”研究中对于物质空间“道路”的关注,长江“邮路”是一种无形的“观念上的道路”。在“路学”观点中,人群借由航道、水道能实现文化接触与交流,因此航道、水道也可划为道路一类^[18]。从这一概念出发,“邮路”也是人们实现信息传播、文化与观念接触与转换的重要路径,起到航道、水道一样的有形“路”的作用,因此,以长江为依托的“邮路”也应是道路的一种形态,成为“路学”考察研究的对象。

作为“绿色江河”的志愿者,在“一纵一横”的节点——位于唐镇的长江源水生态保护站,每日主要围绕以下内容开展工作:随时为参观保护站的游客进行导引与讲解;一天三次,沿唐镇主干道进行垃圾调查,捡拾、分类记录瓶、罐装垃圾的数量、材质与品牌,带回保护站,并随时对路遇人群进行环保宣传;最重要的工作是落实“带走一袋垃圾”项目,把收集到的垃圾分材质打包、

装袋、集中,找机会劝说自驾车游客带走一袋垃圾至格尔木驿站集中处理,以减轻唐镇垃圾日益增多带来的压力问题。某种角度上看,该项目有行为艺术的象征意义,游客通过“带走一袋垃圾”,具体参与到青藏高原的生态环保行动中,不仅会产生亲自参与青藏高原环保活动的自豪感,更会受到环保观念的教育。

在“一纵一横”路网中,位于两条线路交汇处的唐镇犹如一座输出生态保护理念的“发动机”:来往游客绝大部分会在唐镇停留,而且都会在唐镇入口那座灰色的纪念石旁拍照留念。纪念石上面用红色字体镌刻着“长江源头第一镇——唐古拉山镇”。旁边便是保护站,不少游客都是拍照‘打完卡’,看到保护站的红色建筑很好看,就来参观一下,也有的是在唐镇歇脚,从旅游网站上查到了保护站的攻略而进来看看。戈夫曼认为,个体在进行人际传播的过程中伴随着“自我表演”,接触者会受到“表演”的影响^[19]。保护站建在交通要道的唐镇入口,志愿者沿着唐镇主干道开展垃圾捡拾调查项目,此时的志愿者行为具有一定程度上的“文化展演”属性,而道路则是文化的“舞台”,与志愿者相遇、交流与互动的人群就是生态观念的“观众”。通过这种方式,为唐镇这座交通枢纽上的长江源头第一镇赋予了“绿色”意义,人群的路过与离开,就是“观众”的“散场”,也是文化观念的扩散过程。

区域发展中存在“‘点-轴’渐进式”的扩散通道与过程,人群、物质、经济沿着“点-轴”扩散^[17]。绿色江河以保护站即“一站”为中心,沿“一纵一横”路网宣传环保观念,有着类似的进路。作为“一横”的“长江邮路”起点——“长江1号”主题邮局,不仅承担着普通邮政业务,还售卖许多与环保相关的文创产品,如印有藏羚羊图案的明信片、环保标语帆布包、长江风

①“绿色江河”与各地政府合作,以长江为依托的邮政局线路,即沿着长江干流,在每一个省、市、自治区建立一个长江主题邮局,以邮局为平台,连接整条长江,形成一条长江“邮路”,按序排列为“长江1号”“长江2号”,直到“长江11号”。唐镇的长江源水生态保护站为“长江1号”,拟建在上海崇明岛的为“长江11号”。

②其“一平台”指的是志愿者招募及管理平台。因与本文讨论的内容关系不密切,所以下文未点出。

光摄影集,等等。这些文创产品既是绿色江河环保观念的表达方式,也是环保理念的承载与象征物。其中明信片是主题邮局最受欢迎的文创产品之一,来往游客绝大部分都会在志愿者的介绍下,将明信片盖满镌刻着各个驿站、保护站和主题邮局简笔画的印章。笔者曾与一名带着8岁女儿自驾游的重庆游客攀谈,小女孩因为害羞一直躲在妈妈身后,但却一直扯着妈妈的衣角往明信片柜台拉,说是要给小学同学寄“印了重庆看不到的动物的那种明信片”。在选购过程中,这位妈妈一直指着明信片上的动物图案给女儿介绍,“这是藏羚羊,这是雪豹,这些哥哥姐姐都是在这里保护它们的”。将明信片盖满邮戳后,母女俩一起将其中一张寄回到重庆家里,剩余的则随身带着以便在“开车回去路上,去其他驿站盖章”。

若将保护站、驿站等固定的“点”视为生态环保观念传播的“发动机”,则青藏公路(铁路)、长江“邮路”可被视为实体和观念上的线状道路“轴”。在上述母女的案例中,环保观念就这样在“一纵一横”两种不同类型的“路”上同时播散:明信片等观念承载物,从长江主题邮局的“点”上寄往长江下游的各大城市,即在“一横”的线上及各主题邮局“点”上流动,附着其上的环保观念得以传播,渐进扩散至整条道路“轴”线;在保护站或驿站接受环保观念影响的人群,也从“点”出发,在“一纵”青藏公路的“线”上前往下一个目的地,随着在道路上的不断流动,驾车行驶在路上的同时,扩大了沿线“面”的区域范围。

二、“环保中间人”:道路上环保观念传播与实际行动

人、物以及观念在道路上的流动是道路研究的关注点^[9],因此环保观念扩散的道路格局一旦形成,并根据当地实际情况设置环保项目后,对“人”的角色考察则自然成为“路学”研究的关注点。

布迪厄用“文化中间人”的概念,定义媒介领域中提供文化符号的呈现与再呈现、作为文化扩散“中介”的从业者^{[15][315]}。虽然不是如布迪厄

所定义的“文化传播专职工作者”,但“绿色江河”工作人员和志愿者通过在唐镇的环保项目,以一个个城镇、一条条道路为据点,对城镇里的居民、在镇上停靠和休息的往来司机、游客等人群,起到潜移默化的教育作用。通过与环保志愿者的互动,被绿色生态保护观念感化的自驾车游客、货车司机等,他们“驾驶在路上”的行为,也是对沿线人群传播生态观念的过程,在行动过程中,起到了“中间人”的作用。因此在“一纵一横”两种路网布局中,上述两类群体就成了传播生态保护理念的“环保中间人”。

“绿色江河”的志愿者是“环保中间人”主力。志愿者在服务期间,通过参与环保项目,对“一纵一横”沿线人群起劝导和教化作用;志愿服务结束后,回到惯常生活环境,继续通过日常生活中的环保行为,积极地传递“绿色”生活理念、践行环保实践。

与笔者共事10天的志愿者王某就是典型案例:身为一名大三学生,这次参加“绿色江河”的“两个人的冬天”项目,已是他第二次作为“绿色江河”志愿者参与环保活动了。第一次是半年前,也即2020年7月,同样是作为青藏绿色驿站志愿者,在格尔木、昆仑泉、昆仑山和三江源四个驿站驻扎过。王某表示,他最喜欢进行垃圾调查:不只沿着既定的路线即沿着唐镇主干道捡拾垃圾,还深入到两侧细枝末节的羊肠小道去探索。每次有他参与的垃圾调查,当天都会“硕果累累”。根据我在站期间的垃圾调查数据统计,冬季时,志愿者们平均每天能捡拾到瓶、罐装垃圾50余件;而在有王某参与的垃圾调查期间,每天统计数据几乎都翻倍,超过100件。同期的另一名志愿者杨某,在每一次有游客来保护站参观时,都会小跑去展厅接待,不放过任何一次可以宣传环保理念的时机。以他们为例的环保志愿者,作为“环保中间人”,抱着极大的热情、不遗余力地进行环保宣传,是环保观念得以传播的动力源泉,有力地带动、影响着沿线人群。笔者在格尔木驿站时,曾遇到两位来驿站借用卫生间的市政环卫保洁员,其中一名女士已经在格尔木从事了十六年环卫工作。在交谈中她说道:

“以前在这边(指驿站附近的大片空地)经

常捡得到垃圾，废卫生纸啊、打火机啊、瓶子都有，基本上都是过路司机随手（从窗户）扔出来的。这几年少了很多，你们志愿者也一直在宣传嘛！大家（环保）观念都有提高。”

这些“环保中间人”，不仅在青藏高原做志愿者的服务期间极力宣传和践行生态环保理念，结束项目后，在没有“环保志愿者”身份的时候，也一样会把环保理念贯穿到日常生活的点滴之处，透过日常生活行为，进行环保观念二次传播。王某称其结束志愿者服务工作、回到内地湖南后，“得了‘环保后遗症’，看到路上被乱扔的塑料瓶都想捡”。以前习惯“哗哗哗”大开水龙头洗碗的他，“这（当志愿者）之后都习惯把水开很小，慢慢洗，不浪费水”。除此之外，王某还鼓励周边的家人、朋友跟他一起践行环保理念，比如，将“绿色江河”的报名方式告诉朋友，邀请他们也报名做志愿者；在家里循环使用一次性塑料袋；等等。

道路空间中，沿线生态文化多样性的变化，很大程度取决于道路上不同人群的文化差异，以及基于差异基础上的文化接触与融合^[20]。截至2019年12月，“绿色江河”已有超过1000名具有强烈环保宣传意愿的“环保中间人”式志愿者。

三、成为“环保中间人”：道路上环保理念转化与互动

依文化人类学观点，因文化接触与交融而产生的文化涵化现象的重要性之一在于让相互接触的文化双方或一方发生重大的变迁^[21]。道路上其他人群与志愿者接触、产生文化碰撞后，会经过一套“文化震撼—受感化—外化为环保实践”的嬗变过程。笔者曾两次体会这种过程：第一次是2021年2月7日上午进行垃圾调查时，遇到4位从西藏到格尔木出差的电力系统员工，看到我们在路上捡垃圾，在询问职业及家乡后，他们对“重庆的学生居然跑这么远来捡垃圾”倍感诧异，继而眯眼笑着上下打量我们的垃圾钳、垃圾袋，问着“你们不怕脏吗”；第二次是同日下午，5位定居深圳的重庆籍自驾车游客参观保护站时，得知我是重庆老乡，一家人都觉得又有缘分又很

惊讶，问起“恁个^①高的海拔！你还在嘞点^②捡一个月垃圾呀！你们太凶^③了！你哪个^④过来的哟”。一天中遇到的这两拨不同背景的人群，出差员工与自驾游客，从与他们不同的对话中，可以感受和解读他们对于志愿者在高海拔（唐镇海拔4538米）的青藏高原捡垃圾的环保行为，是钦佩的，同时也是离他们日常生活与观念遥远的：从重庆到青藏高原上的唐镇，不仅仅是物理空间距离的“远”，更是观念化为具体行动的“远”。何况是在高海拔、远离家乡的地方捡垃圾、做环保，居然还都是些受过高等教育的大学生和研究生！就更“远”了！事实上，搭乘Z223直达特快列车，从重庆北至格尔木站换乘至那曲的火车，在沱沱河下车，全程只需26小时左右。因此，从他们的语气口气里解读，空间距离的“远”并不是问题，他们真正惊叹的是环保理念与付诸行动的“远”。

他们言及的“远”，一定程度上是因为其过往的生活经验中，对于什么是环保、什么是环保行为没有具体体认。而“大老远的”跑来“捡垃圾”的志愿者行为可能与他们心目中环保观念和行为相比是“远”的，是难以理解的。志愿者用捡垃圾的具体行为使“环保”具象化，让人感到“环保”不再是一句口号，而可以是“捡垃圾”的具体行为。初次与志愿者接触，对志愿者捡垃圾行为的不理解，是人群对“环保就是捡垃圾”这种“异化行为”表现出的“文化震撼”、不解与诧异。

对于这类在道路中接触到的来往人群，比如上下打量我们的出差员工，志愿者杨某对他们这样宣传：

“捡垃圾是肯定要捡的，不然青藏高原（岂）不是成了‘垃圾高原’了？再就是为了分析唐镇长时段的垃圾变化情况。所以脏也要捡啊，但是每天也捡不完，要靠你们这些路过的朋友们一起（注意）。你们看到（垃圾遍地）也不好看是吧！”

杨某的话，不仅解说了自己的行为动机，也把环保理念与所有来往青藏高原的人紧密联系起来，让听到的人在受触动的时候，也可能规范

① 重庆话，指如此、这么。

② 重庆话，指这里。

③ 重庆话，指厉害。

④ 重庆话，指怎么、如何，表示疑问。

范自己的行为,至少减少无意中随手扔垃圾的情况。青藏公路和铁路沿线两边垃圾比之前变少,就是明证。说明志愿者的宣传与行为对来往人群产生的影响是渐进的,且是有效的。

文化涵化是“混乱-适应-平衡”的渐进过程。在适应阶段,因为新的文化信息量大、活力强,且人群受到其持续的冲击^[22],最终以新的文化为主导的再平衡逐渐实现。上述片段中,出差员工的神色逐渐转变为“直视我们的眼睛”,并主动把同事们喝完的矿泉水瓶递给我们;五位自驾车游客在参观完保护站后,拉着笔者合影,“要发朋友圈向朋友宣传”。两类人群的变化体现出,在与志愿者的互动中其环保观念实现了新的平衡。

往来人群也因此逐渐成为另一种类型的“环保中间人”。在与其传统所认为的环保之“远”的旧观念发生碰撞的同时,逐渐地接受了“环保”概念与具体行为,使原以为很“远”的“环保”理念与行为被拉近,原本因缺乏生态保护认知而认为的“远”空间与理念距离被压缩,不仅理解了志愿者“捡垃圾”行为,更用“带走一袋垃圾”的实际行动支持和参与环保行动。

道路上来往并受“心理涵化”的个人,从其内心体验阶段^[23]逐渐外化为绿色环保行动,生态观念在其头脑中实现新的平衡,结果是促使他们成为新的“环保中间人”。“带走一袋垃圾”项目为这些从“心理涵化”到化为行动提供了具体实践机会。借由“道路”以及沿线设置的众多环保驿站,人群对于“带走一袋垃圾”的环保参与感,在每一个驿站停留时,都会再次因“站内参观-聆听志愿者讲解历年来的生态环保行动-受到触动”而不断地被强化。虽然只是从青藏高原三江源核心区带走一袋垃圾,但这种“送垃圾”的行为,会经过“绿色江河”在青藏公路沿线设置的五道梁、可可西里、昆仑山、格尔木等驿站,每次在不同的驿站驻足、修整、参观,都会与驿站工作人员及志愿者们交谈,持续不断地获得绿色观念的直观洗礼与亲身体验,环保观念因为道路“轴”的连通而在“点”上得到强化。“绿色江河”的1000多名志愿者中,有不少是曾到保护站参观过的游客,后来报名参加志愿者项目,成为“环

保中间人”,不仅完成从环保理念到行动的转换,并可能从此一生都会持续关注甚或致力于青藏高原生态环境保护工作。

通过道路而产生接触的人群,相互之间观念的差异在道路上得到互动与融合,经过观念的震撼与再平衡,形成一批批新的“环保中间人”。这一过程中,道路是“环保中间人”形成及传播观念的场所,随着人群的流动,不同人群通过道路进行的互动与交流,在道路上形成保护青藏高原生态环境的合力。在这种合力的共同作用下,道路实则已被赋予传递生态保护观念的意义,成为保护青藏高原生态环境的关键因素。

结语

“路学”为我们提供了一个探求青藏高原生态环保路径的新视角。青藏公路(铁路)与长江主干道、沿路与河流设置的驿站与邮站、“绿色江河”的志愿者组织平台共同构成“一纵一横一站一平台”,即有形的路和无形的路,作为物质承载形态与文化交流场所的“路”被赋予了生态保护的文化意义。环保志愿者与不同社会身份的人群,在这些“路”上相遇,在交流与互动中,成为两种不同类型的“环保中间人”。有着强烈宣传环保意愿与热情的志愿者们,通过参与“绿色江河”的环保项目,使环保观念在“一纵一横一站一平台”的“路”网上流动,产生观念的流动、碰撞与交流,对沿“路”人如游客、司机等人群起到感化、教育作用;这些在“路”上受到环保观念熏染的人在潜移默化的心理涵化下,经历“文化震撼-适应-再平衡”过程,将环保观念外化为环保实践,从而成为一批批新的“环保中间人”。保护青藏高原、三江源的生态环境的观念与行为借由“路”得以传播扩散,在“路”上形成生态环境保护的合力。

“绿色江河”及其环保志愿者所开展的长江上游环保项目及其具体的实践影响,为我们探索青藏高原生态保护的新进路提供了一个新视角,积累了新经验:青藏高原的生态环保目标的实现,不仅仅需要各种政策制度的引导、项目经费的投入、从技术层面完善道路网络的布局和建设,更

需要引导人们理念的转变。而人们观念转变和流动的便捷通道便是利用好各种“路”，影响更多的人把青藏高原的环保从时空距离的“遥远”压缩、拉近为身边的具体行为，从观念认知的“遥远”变为可以简单参与的行动。最终，民间环保力量、沿线人群的态度和行为与国家宏观层面生态环保政策与官方环保力量相结合共同形成合力，将一个个绿色驿站转变为生态保护的中承点，从驿站的“点”到公路的“线”再到整个青藏高原的“面”，进而缓解道路带来的生态压力，促进青藏高原生态环境的改善。

参考文献：

- [1] 温军. 青藏高原交通运输发展的环境背景条件分析[J]. 中国藏学, 1999(4):30-48.
- [2] 王渊. 青藏高原道路工程及其生态环境研究[J]. 智能城市, 2020,6(7):160-161.
- [3] 苗毅, 刘海猛, 宋金平, 戴特奇. 青藏高原交通设施建设及影响评价研究进展[J]. 地球科学进展, 2020,35(3):308-318.
- [4] 陈佐. 青藏铁路的生态环境影响与效益[J]. 铁道劳动安全卫生与环保, 2001(3):141-145.
- [5] 党悦霖. 青藏高原地区公路建设对环境的影响及保护对策[J]. 中国公路, 2017(21):109-111.
- [6] 周永明. 重建史迪威公路：全球化与西南中国的空间卡位战[J]. 二十一世纪, 2012(8),66-76.
- [7] 周永明. 汉藏公路的“路学”研究：道路空间的生产、使用、建构与消费[J]. 二十一世纪, 2015(4).
- [8] 宋婧.“大通道”与小城镇[D]. 昆明：云南大学, 2014.
- [9] 黄树民. 2017人类学高级论坛主题演讲——全球化格局下的跨境流动[J]. 青海民族研究, 2017,28(4):1-4.
- [10] 薛熙明. 道路社会文化研究：基于路学与流动性的思考[J]. 人文地理, 2020,35(5):1-7.
- [11] 张锦鹏, 高孟然. 从生死相依到渐被离弃：云南昆曼公路沿线那柯里村的路人类学研究[J]. 云南社会科学, 2015,(4):98-104.
- [12] 周永明. 路学：道路、空间与文化[M]. 重庆：重庆大学出版社, 2016:6-8.
- [13] 张原.“走廊”与“通道”：中国西南区域研究的人类学再构思[J]. 民族学刊, 2014,5(4):1-7+84-88.
- [14] MAGUIRE J S, MATTHEWS J. The Cultural Intermediaries Reader[M]. London THOUSAND Oaks, California: Sage, 2014:15-24.
- [15] BOURDIEU. Distinction: A social critique of the judgment of taste[M]. Boston: Harvard University Press, 1984:323-324.
- [16] 林晓颖. 抖音中的在非华人：文化中间人的角色扮演[J]. 青年记者, 2020(27):39-40.
- [17] 陆玉麒. 论点-轴系统理论的科学内涵[J]. 地理科学, 2002(2):136-143.
- [18] 王彦芸. 水道开辟、土客互动与区域建构：以都柳江下游富禄镇商业化为例[M]//周永明. 路学：道路、空间与文化. 重庆：重庆大学出版社, 2016:134-143.
- [19] 高夫曼. 日常生活中的自我表演[M]. 徐江敏, 李兆军, 译. 台北：桂冠图书公司, 1992:16.
- [20] 周恩宇. 道路研究的人类学框架[J]. 北方民族大学学报(哲学社会科学版), 2016(3):77-82.
- [21] 宋光宇. 人类学导论[M]. 桂冠图书公司, 1983:489.
- [22] 李安民. 关于文化涵化的若干问题[J]. 中山大学学报(哲学社会科学版), 1988(4):45-52.
- [23] 格里夫斯. 三民族团体中的心理涵化[J]. 西南人类学, 1967(23):337-350.