

巴黎城市规划今昔谈

朱自煊 · 朱纯华

巴黎是一座古老而又年青的世界名城,它那悠久的历史,美丽的市容和丰富多采的古迹名胜是法兰西文化的骄傲。当今的巴黎又是国际交往中心,世界旅游胜地。它的现代化城市生活和各项先进市政设施,反映了西方高度发展的物质文明。

分析巴黎城市规划的发展,对北京有着特殊的意义。因为这两座名城有很多相似之处。例如:从城市发展历史看,两者都萌芽于公元前,形成于12世纪,至今都有七八百年历史;从城市传统格局看,虽然两者风貌完全不同,但都有一条宏伟壮丽的中轴线,衬以绚丽多姿的水面绿化,展现出动人的丰采;在文化和古迹上,北京城区和巴黎老城区本身都是一座宏大的博物馆,有不少富丽堂皇的宫殿、庙宇、府第以及广袤的宫苑园林,各成为东方的和西方的最吸引人的旅游胜地;从当前面临的矛盾看,两者也很相像。既是古都,又是首都;既是全国政治、经济、文化中心,又是国际交往中心。在城市化进程中都面临着工业和人口密集,市区蔓延,交通拥挤以及城市面貌上新与旧,古老传统与现代化建设之间的矛盾。所不同的是,北京在现代化道路上刚开始迈步,而巴黎已走过相当长一段历程。后者的经验和教训对我们是宝贵的。但两国国情不同,这些经验可以借鉴,而不能照搬。

巴黎城的往昔

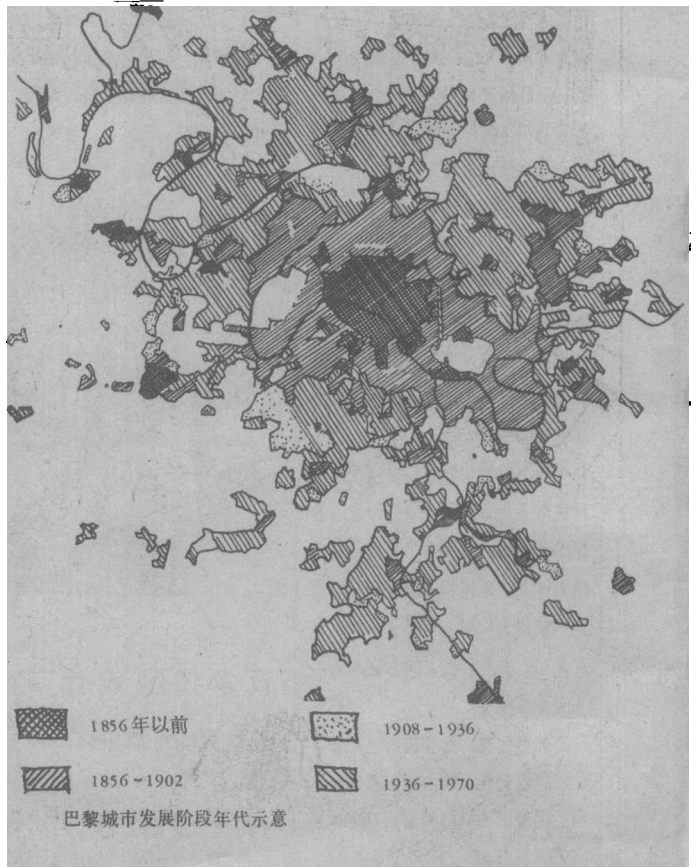
巴黎位于法国北部,地处塞纳河下游。由于几处山丘的阻挡,河水在这里形成一个转弯,河湾北面逐渐冲积成一大片平原。河上有两个紧挨着的小岛,形成了天然的渡口。如同北京原始聚落在永定河渡口形成最早的居民点一样。公元前三世纪左右,巴黎席人就在岛上定居,利用这里丰腴的土地和舟楫之便为城市的形成孕育了胚胎。

公元888年,法兰西王国成立,以巴黎为首府(北京最早建都为辽代陪都,称南京,时在公元938年,晚于巴黎50年),到公元12世纪,奥古斯都统治时期,以城岛为中心,跨河两岸筑起了城墙,形成了今天巴黎中心区的雏形。17世纪下半叶,路易十四统治时期,巴黎得到大发展,以卢浮宫为主的中心建筑群和以香榭丽舍田园大街为骨干的主轴线基本形成(这时中国正处于清初盛期,北京宫室和园林也有很大发展)。到19世纪中叶拿破仑第三执政时,由欧斯曼主持对巴黎进行了大规模的改建,除了完成城市纵横两道轴线和两条环路外,出于整顿市容和消灭街垒镇压人民起义的目的,在市区内开辟了很多宽阔的放射干道,为今天巴黎市区基本

骨架奠定了基础,市区面积也扩大至最后的一圈城墙。一直到20世纪上半叶,巴黎城区的布局基本上没有大的变化。

在两千多年发展的历史中,特别是从12世纪以来的800多年中,巴黎积极谨慎地维护着它的传统与文化,并始终领导着欧洲建筑的新潮流,在城市建设上也有很大的成就。虽然经过多次改建,还是保持着统一和谐的面貌,很值得称道和分析。

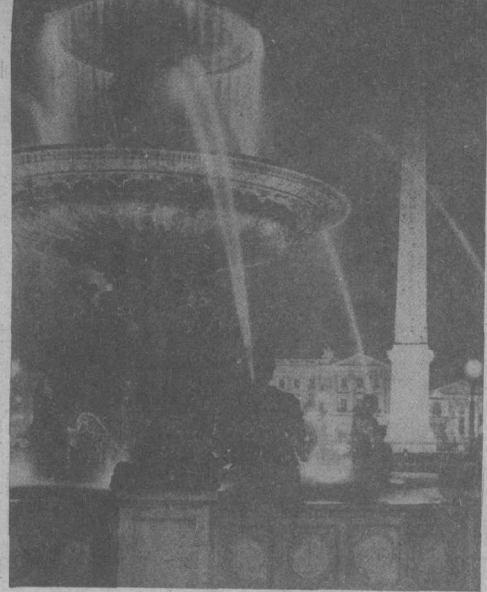
开敞而丰富的城市轴线 巴黎和北京一样,有一条贯穿市区的中轴线统帅全城。但两者的布局和风格又很不一样。北京是一条8公里长封闭性的南北中轴线,以其有节奏的空间序列突出封建帝王至高无上的权力和威严。而巴黎中轴线则平行于塞纳河,并横贯东西,以其开敞和丰富多采的群体面貌显示了法兰西王朝和贵族的财富和文化。它有几个特点:一、和塞纳河平行,充分利用开阔的水面绿地,使城市空间更开朗明快;二、轴线上串连着丰富多采的内容,有宫殿,有宽阔的规则式大花园,有林荫道以及一连串外形不同的广场,轴线上各段的景色,各具特点;三、除主轴外,还有很



1. 凯旋门
2. 香榭丽舍
3. 协和广场
4. 土勒里花园
5. 卢浮宫
6. 旧皇宫
7. 中央商场
8. 蓬皮杜中心
9. 马德雷勒街
10. 旺多姆广场
11. 交易所
12. 塞巴斯托波尔林荫路
13. 市政厅
14. 李沃斯大街
15. 沃士日广场
16. 巴士底广场
17. 民族公园
18. 梵森斯森林公园
19. 拉雪兹神父公墓
20. 共和广场
21. 圣马丹运河
22. 斯特拉斯堡林荫路
23. 圣心教堂
24. 巴黎歌剧院
25. 欧斯曼林荫路
26. 老欧诺瑞关厢路
27. 爱丽舍宫
28. 艺术宫
29. 议院
30. 残废军人收容所(军事博物馆)
31. 夏依奥宫
32. 埃菲尔塔
33. 演兵场
34. 联合国教科文组织总部
35. 老热曼大街
36. 法兰西学院
37. 卢森堡宫
38. 圣米歇尔林荫路
39. 国家名流公墓
40. 圣母院
41. 奇路岛
42. 天文台
43. 植物园
44. 意大利广场
45. 波罗涅森林公园
46. 乃依桥
47. 德方斯
48. 拉维莱特区
49. 贝西
50. 雪铁龙区



巴黎城区平面图 (据 1952·70 年总体规划图复制加注)



左 巴黎歌剧院楼梯厅
右 调和广场夜景
下 从艺术宫看伤兵收容院

多副轴线通向市内许多著名建筑和广场，形成很多对景和借景。这些轴线在巴黎中心区相互交织，构成一个完整而有变化的城市空间骨架。这几点到北京城区的改建规划应该有所启发。

星罗棋布的城市绿化 俗话说，“牡丹虽好，亦需绿叶扶持”。某些世界名城之所以优美动人，固然有其完好的城市格局和中心面貌，但城市绿化也起了相当主要的衬托作用。巴黎市内大小绿地星罗棋布。城区东西两端各有一个大面积的森林公园（波罗涅森林公园和梵桑斯森林公园），还有不少著名公园如卢森堡公园，土勒里花园，植物园，蒙梭公园等。沿着塞纳河和各条轴线也有大片绿地，如香榭丽舍田园大街，演兵场，伤兵收容院等。在许多古建筑前面，则有广场或绿地小游园陪衬。有的街头绿地，面积很小，但都精心整治，效果很好。巴黎的历次改建都十分重视城市绿化建设，至今巴黎每人平均绿地达到24平米，比北京要多出5倍。

精心规划和建造的广场建筑群 巴黎在几百年的发展中建造了大量的宫殿、寺庙、教堂、府邸和园林，以后在资本主义发展过程中又修建了不少剧场、博物馆、图书馆以及大型商店、旅馆等各类公共建筑。这些不同年代建造的房屋都得到后代的重视和保护，在它们的周围形成了广场和建筑群体。著名的有星形广场，调和广场，旺多姆广场，夏依奥官广场以及巴黎圣母院，卢浮宫和歌剧院等等。很多宫殿府第改成了博物馆，陈列馆或其他文化机构。这些古建筑质量一般都很好，是城市中很重要的物质财富，它们受到了重视和很好的维护。这点跟北京旧城不大一样。北京旧城除了皇宫、祭坛和重要庙宇府第外，大量的民居，商店都是质量很差的平房。因此，北京旧城改建时在方针政策上当然不能像巴黎那样基本保持旧貌。

巴黎旧城区规划和建设上取得成就的原因，除了有它的政治、经济和社会条件外，很重要的一点是历代统治者都很重视城市建设，重视城市文化传统，在改建和增添新的内容

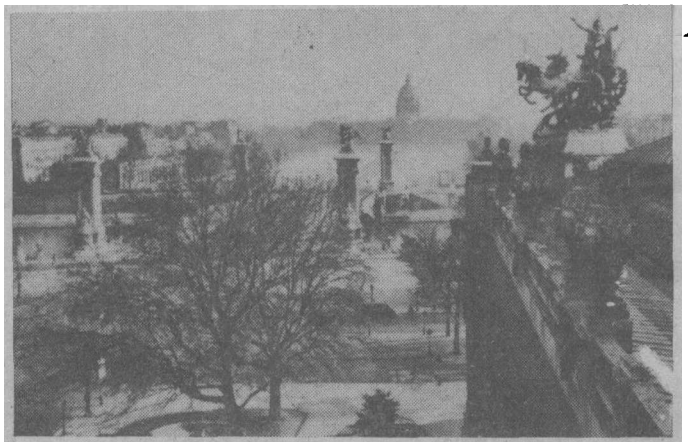
时，又重视原有环境的保护与协调。

今日巴黎

今天的巴黎是世界第四大城市。整个大巴黎地区人口达到1000万人（其中城镇人口800万），占法国人口的五分之一。大巴黎地区用地为12008平方公里，占法国全部国土的2.2%（北京地区16800平方公里范围内人口为870万）。巴黎是法国的政治、经济、文化中心，集中了全国工矿企业的23%，交通运输和服务机关的27%，全国银行总行的96%，保险公司的70%。

巴黎中心区，即19世纪最后筑的一道城墙范围内，面积105平方公里，人口230万人，平均人口密度为每平方公里22000人（北京相应指标为：旧城区62平方公里，人口180万人，平均人口密度为每平方公里29000人）。这个地区是巴黎全市精华所在，也是政治、经济、文化和旅游中心地区。

19世纪中叶以后，巴黎进入资本主义工业化发展时期，城市人口突破100万，很多大工业沿城市边缘发展，周围已形成工人聚集地区。虽然也进行了一些城市建设，但跟不上城市人口的迅速膨胀。市区用地也无法控制，不断地向四周



成片蔓延,形成了一般大都会地区所谓的“块状集积”(Agglomeration)。这种城市形态,我们称之为“大饼”。其中用地功能混杂,人口稠密,绿地匮乏,交通紧张,环境质量下降。这是全世界大都会区的通病。下面简要分析一下大巴黎地区的发展及其布局上的一些特点。

工业布局 巴黎工业发达,工人数量占全国四分之一,在产品更新和影响上也占首位。大巴黎地区工业种类很多,除了采矿业外,几乎应有尽有。这样一个广阔的工业基础是由于巴黎地区的优越条件造成的。这里有廉价的能源,方便的交通运输和市政设施条件,有广阔的内地消费市场和国际市场,有大批熟练的技术工人队伍以及传统上的科学技术力量等等。巴黎的工业是在19世纪中叶以后逐渐发展起来的。例如,化学工业开始兴建于19世纪初,电力,汽车与航空工业等则起始于20世纪初期。在旧城区范围内,工业主要集中在东部和南部,而且大部分和住宅、机关等混杂在一起,形成“综合区”。从塞纳河两岸工业分布情况看,河右岸又比左岸工厂多。右岸以轻工业为主,如服装、纺织、贵重革制品等,后来又发展起新闻、出版等行业,尤其是巴黎特有的珠宝、香水、礼品等奢侈品工业都集中于此。后期,特殊金属制品、电器、电子工业又得到很大发展。此外,市区南、北还分布了一些工业。北部主要为印刷、皮革和食品,南部主要为金属加工以及与此有连系的汽车和航空工业。

巴黎郊区工业规模更大,大部分集中在北部和西北郊。北郊主要为化学和医药工业,南部主要为钢铁和化工等重工业。此外,在远郊区还有不少工业区沿着一些河谷地带分布。新规范化的工业区都布置在东郊和北部。

总的说来,巴黎的工业布局有以下几个特点:①沿河和铁路线为一些老的重工业所占据;②塞纳河右岸的东部和近郊东南部主要为轻工业和电子工业;③汽车工业包括它的各种附属企业起着主导作用;④特殊奢侈品工业如化妆品、服装、手饰等在城区占有重要地位,这是与巴黎作为世界文化艺术、科学、旅游以及奢侈品消费中心的地位分不开的。

第三类企业(Tertiary Activities) 巴黎作为全国政治、经济、文化中心,重要国际交往中心和旅游胜地,使它的“第三类企业”十分发达。

政府雇员:巴黎地区有政府雇员35万人(包括军事),地方政府雇员15万人,属于半公家的雇员(指铁路、交通、煤气、电力、航空、新闻等部门)40万人,总数达到90万人。此外,这里还有大批国际组织机构,总数在400个以上,雇用了大批法国人和外国雇员。仅联合国教科文组织总部就拥有1700名雇员。

文化教育:巴黎有20万大学生,其中三分之一来自外省和外国。文化事业也很发达。市内拥有70座剧院,80座博物馆以及一大批研究所和科研中心,每年有大量的国际会议、展览和科学报告等活动。巴黎还拥有强大的新闻出版力量,有全国81%的晚报,73%的月刊,88%的出版社。它在文学、绘画、音乐等各个艺术领域都影响着全国乃至全世界。

旅游事业:巴黎以其悠久的历史与优美环境吸引着大量游客。如,奥利机场每年接待400万人,埃菲尔铁塔200万人,卢浮宫100万人。此外,如巴黎圣母院,潘泰翁神庙,凯旋门,伤兵收容院以及郊外的凡尔赛宫,枫丹白露宫等都吸引了很多旅游者。大量国际会议(每年300次以上)也吸引了很多旅客。因此,巴黎旅馆多,旅馆、咖啡馆、餐厅的雇员达到13万人。旅游业的发展,反过来又促进了高级消费品的生产和娱乐设施的经营。

金融和经济管理:巴黎是法国银行、保险公司以及工商企业管理的中心,这使得巴黎在经济上成为法国的支柱。

以上所列举的“第三类企业”,大都集中在巴黎中心区。虽然目前正通过建设德方斯等副中心向外转移,但中心区仍然十分拥挤。除了办公、文化、娱乐等设施外,还有大量商业建筑,给市中心区带来了沉重负担,也增加了改建的困难。关于第三类企业,伦敦、东京等大都会也都有类似的情况。北京在今后的发展中也应预见到这种情况,并注意避免过于集中在旧城区。

巴黎的居住问题 根据1968年调查,大巴黎地区有360万套住房,其中市区范围有320万套,中心区有120万套。1959年以后,大巴黎地区平均每年建造8-10万套住宅。过去15年中,市中心区建了108万平米住宅,很多6层以下住宅被改建成8-12层。在1960年,巴黎有17片衰落地区,占地258公顷,住有18万居民,被宣布为重点改建地区。目前,这种地面扩展至1500公顷,而实际改建速度则是比较迟缓的。

住宅区分布情况大体是这样的:塞纳河右岸西部为高级住宅区,有很多花园住宅和多层公寓;右岸东部从巴士底广场至民族广场之间为大片工人住宅区;城岛和圣路易岛为文人学者和艺术家聚集区;塞纳河左岸的南部为一般平民区。巴黎郊区环境较好,一般为中产阶级所居住。

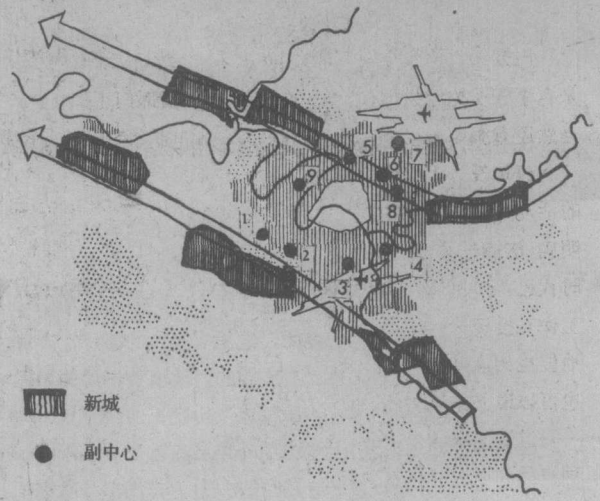
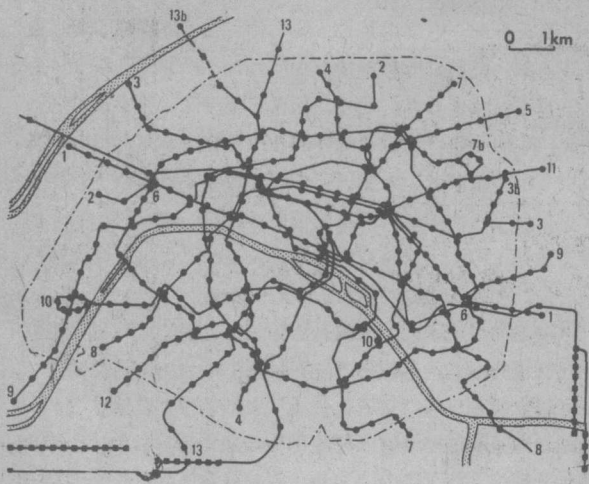
交通运输 巴黎是全国铁路的枢纽,有好几条国际干线通往德国、比利时和西班牙。从巴黎向外有18条放射线,有两条环线(小环31.5公里,大环120.7公里)把18条放射线连接在一起。市区有7个尽头式火车站和一个通过式车站均匀分布于市中心3.5公里半径以内,交通很方便。

巴黎还有953公里的市郊铁路,成为市郊客运主要交通工具。1978年,建成巴黎至里昂高速列车专线,全长428公里,时速达到260公里,最近已试验行驶时速达350公里的高速列车。

巴黎地下铁道十分发达,有16条线,全长184公里,有325个车站,年运输量达到10亿人次以上,占全市客运量的60-70%。此外,巴黎还建设了区域快速地铁线(RER),时速可达100公里,主要是输送郊区居民到市区上班,在稠密地区,线路全在地下,出了市区则在地上。

有两个公共汽车交通网,一个在市内,一个在郊区,作为铁路交通的补充,担负公共交通运输量的30%。

从1955年至1973年,巴黎用了18年时间围绕旧城区(大体沿着1845年城墙遗址)修建了一条35.3公里长的高速环路



(见第63页图)。它担负了城区交通量的30%，对疏导巴黎市区交通起了很大作用，环路时速达到了80公里。整条环路全部立交，在修建时很注意城市原有面貌、文化古迹和公园绿化。根据各地段不同条件采取了隧道、路桥、跨线桥等各种方式，对照明、路标、信号以及防噪音等方面都采取了先进的措施。

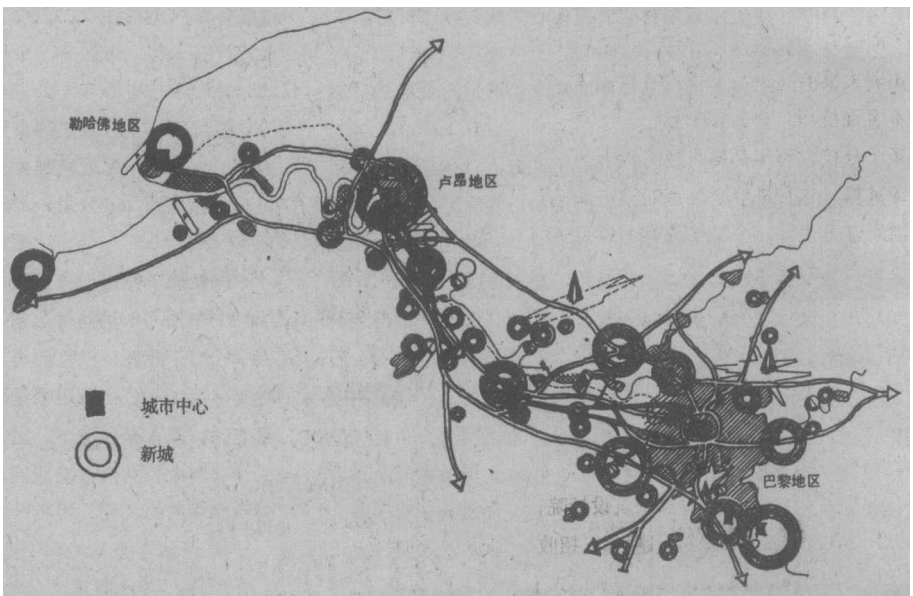
城市规划

进入20世纪后，巴黎又进行过多次规划。

1910-11年，巴黎成立第一个扩建委员会，开始考虑巴黎膨胀起来后所带来的规划问题，并提出一个很好的报告，但因第一次世界大战爆发而未能实现，致使城市一度自发蔓延，得不到控制。1928年，成立巴黎地区规划管理高级委员会(CARP)。1932年，通过一个规划方案(Plan Prost-Dausset)，成立了大巴黎地区。1945年成立了国家区域规划部，1958年制订巴黎地区规划，并于1961年建立了相应的管理机构巴黎地区规划整顿委员会(PADOG)有关方面通过各种会议和出

版刊物，强调限制巴黎市区的不断扩展，主张建立一个多中心分散式的城市结构。他们认为必须考虑的问题有：(1)巴黎地区应作为一个整体考虑，并建立相应的组织；(2)地区人口扩大不可避免；(3)对城市用地扩大和各项公共设施的增加要有充分估计；(4)打破原来单中心城市结构，代之以多中心城市结构，并避免过多交通穿越中心区。

1962-65年，又提出了“巴黎地区战略规划白皮书”。根据它的估计，到2000年，巴黎地区人口将增加到1400万人，用地要再扩大988平方公里。它对巴黎的今后发展提出了三项战略性措施：(1)在更大范围内考虑工业和城市人口的分布。沿塞纳河下游统一考虑，形成几个城市群，即大巴黎地区、卢昂地区和勒哈佛地区城市群，以减少工业和人口进一步集中到巴黎地区；(2)改变原来聚焦式向心发展的城市结构，而沿塞纳河发展成带形的城市结构。除母城沿轴线向西北方向伸延外，在城市南北两边20公里范围内平行于城市轴线规划两条新城市带。目前已建设或正在建设的五个新城，共拥有165万人口；(3)打破原来单中心城市布局，发展多中心城市



上左 巴黎市区地铁线路简图
上右 巴黎地区新城及副中心分布示意图

- | | |
|----------|--------|
| 1· 凡尔赛 | 2· 费力斯 |
| 3· 罗吉 | 4· 克雷泰 |
| 5· 圣·丹尼斯 | 6· 保比尼 |
| 7· 勒·保吉脱 | 8· 罗西 |
| 9· 拉·德方斯 | |

右图 巴黎—卢昂—勒哈佛地区区域规划示意图



新建的德方斯副中心

布局。除前述五个新城外,在规划中还布置了9个副中心:凡尔赛、圣丹尼斯(St-Denis)、保比尼(Bobigny)、罗西(Rosny)、勒·保吉脱(Le Bourget)、克雷泰(Creteil)、罗吉(Rungis)、费力斯(Velizy)和德方斯(La Defence)。每个副中心都均匀分布在中心区的周围,各自服务几十万人。每个副中心都有各种类型的公共服务设施、办公楼和住宅。其中德方斯和克雷泰都已开始进行了大规模的建设。

旧城改建

战后,在旧城改建上进行了大量工作。60年代末70年代初先后改建了弗隆·德·赛纳区,欧斯特利兹—贝西—里昂区和意大利—高伯兰区等。在改建中都考虑把办公、住宅、商店、文教设施等结合起来成为综合区。为了提高建筑密度,建了不少高层和超高层建筑。高楼的出现引起了争论。70年代末,开始注意对旧城历史面貌的保护,在规划中高层建筑减少了。例如圣马丹运河区,60年代规划方案中布置了几十幢高层住宅,百货公司和大办公楼,但新的规划方案改变了这种布局原则,更多地注意原有环境的保护,取消运河运输功能,把运河区变成旧城内拥有大片绿化水面的步行文娱休息区(参见本期36-37页)。

1977年3月,通过巴黎市区整顿和建设方针,把巴黎分成三大部分。第一部分是历史中心区,范围为18世纪形成的巴黎旧城。在这个区里,主要保护原有的历史面貌,维持它的传统职能活动。在这个区内要形成很多步行区。第二部分是19世纪形成的旧区,在这里主要加强居住区的功能,限制公司办公楼的建造,以保护统一和谐的面貌。第三部分是周边地区。这些地区允许建设一些新的住宅和大型设施,并加强区中心建设,使这些边缘地区的社会生活多样化,更具生命力。

在旧城改建规划中,还有两点值得注意。一是谨慎地把

新老区适当隔开。例如德方斯副中心就远离巴黎旧中心,使这样一个崭新的、高楼林立的现代化中心不至于破坏原有老城优美和谐的环境。但这一新中心又座落在巴黎主轴线的西端,使这条闻名于世的轴线更加宏伟。这点对北京城区规划也很有启发。我们就曾建议未来北京中轴线的北端也应形成一个新的行政和文化中心,并吸取巴黎、华盛顿中轴线自由开敞的布局手法,配以大片绿化,使北京的中轴线变得更为壮丽丰富。二是对旧区的改建规划一般都经过反复研究。例如著名的中央商场的改建规划,就做了几十年,先后提出成百上千个方案,反复比较,精心规划,它的地下部分有好几层,把地铁车站、停车场、地下商店、地下交通干线等和地面的商业、绿化广场等作了统一规划(参见本期30-35页)。这种做法,对北京旧城的改建也是有参考价值的。我们认为,对北京旧城区的改建,无论在技术、艺术上都应严加要求。这是百年大计,千年大计,一定要有远见。最好有较为充实的经济条件,进行充分、周全的规划,决不要仓促从事。

通过对巴黎规划的今昔比较,我们可以看到,作为世界著名古都,又是现代化的大都会,巴黎的城市建设面临着极其复杂的社会的、技术的和艺术的课题,但巴黎自古以来重视规划,重视文化传统,重视公众舆论,重视法制,这就使得巴黎比起其他一些大都会来,问题要解决得好一些。它在十分繁重复杂的现代工业、现代交通和巨大人口压力下,如今还保持着优美的环境和本身的传统,确是很可贵的,也是值得我们重视的。□

参考资料

- 1 Jean Bastie, *Worlds Capital*, 1975
- 2 陈志华, 巴黎建筑和城市建设小史, 《建筑师》2, 1980
- 3 上海规划办公室综合组, 《巴黎区域规划和新城镇规划简介》, 1979
- 4 北京规划局交通处, 《巴黎交通现状及2000年交通规划纲要》, 1979