

巴黎城市改造：喜新不厌旧

文 / 刘少才

巴黎是法国的首都和最大的城市，也是法国的政治、经济、文化中心，同时又与美国纽约、英国伦敦和日本东京并列为四大世界级城市。

随着城市人口逐渐增多，城市改造永远是一个不老的话题。城市改造主要有两条途径可走，一是改造旧城区，增高新建筑，增加建筑空间。二是合理规划，另建新城区。巴黎城市改造走后一条路，在原来的荒野上建成一个新城区——拉德芳斯区。巴黎城市改造，改造出一个举世瞩目的新区，并一举成为巴黎主要的商务区，是各国学习的楷模。

拉德芳斯区将艺术和视觉效果充分结合，加上现代城市的科学合理规划，体现出法国现代建筑艺术的魅力和震撼力，世界许多建筑业人士都来拉德芳斯区观摩。

巴黎有许多像卢浮宫那样在世界排得上名的名胜古迹可供游人参观，还有那些神秘的教堂、古老的学府、豪华的宫殿、美丽的广场、精美的雕塑、著名的街道、迷人的花园……甚至参天大树，动辄都有上百年乃至数百年的历史。法国人珍视文化遗产的精神令人叹服，历届政府首脑都没有破坏旧巴黎，一个新巴黎的崛起是必然趋势。

拉德芳斯区位于巴黎西北，塞纳河畔，距凯旋门5公里，与卢浮宫、戴高乐广场在同一条东西轴线上。拉德芳斯区原是巴黎西郊一片僻静的无名高地。在1870年至1871年的普



法战争中，法军败北，巴黎沦陷，一小股法军退守这里并顽强抵抗直至弹尽粮绝，全部以身殉国。后人在高地上竖起一组雕像，题名“拉德芳斯”，意为“防卫”，以纪念阵亡将士。整个新区也以此为名。

1958年，为了保护巴黎古城的风貌，法国前总统戴高乐倡议在拉德芳斯另辟新城用于兴建现代化的巴黎。1982年至1983年间，巴黎市组织开发设计方案国际招标，在424个设计方案中选中了丹麦建筑师奥托·冯·施普雷克尔森的设计方案。拉德芳斯区的总体设计体现了现代和未来城区的多功能设计思想，设计师把拉德芳斯广场和新区的代表建筑——大拱门（也称新凯旋门）建在象征着古老巴黎的凯旋门、香榭丽舍大道和协和广场的同一条中轴线上，让现代的巴黎和古老的巴黎遥相呼

应，使巴黎变得年轻有魅力，既体现了巴黎悠久深厚的文化底蕴，又使之具有浓烈的现代气息。经过20多年建设，拉德芳斯区成为高楼林立，集办公、商务、购物、生活和休闲于一身的现代化城区。

拉德芳斯区的市标建筑——大拱门，集古典建筑的艺术魅力与现代化办公功能于一体，是建筑艺术史上的一个奇迹。远远望去，大拱门的形状犹如拿破仑时代的凯旋门，近看又好似一个挖空的正方体。大拱门占地5.5公顷，门南北两侧高110米、长112米、厚18.7米，1984年开始动工，1989年工程全面竣工。这里已成为游客必到之处和拍照的最佳地点。

大拱门两个塔楼的顶楼里是巨大的展览场所，顶楼上的平台是理想的观景台。从那里向远处眺望，既可以看到近处布劳涅森林和塞纳河的

风光,也可以看到远处巴黎城区的景色。

大拱门两边的“门柱”是两座百米高的办公大楼,顶部相连起来呈门状的地方是一个巨大的餐厅和空中花园。整座建筑面积达6万平方米,里面不仅设有政府的办公机构,还设有国际通讯中心、会议中心、展览馆、画廊和音乐厅等。这座巨大建筑物的外墙是用2800块光滑如镜的巨型玻璃拼接而成的。

新区内最早落成的新工业和技术中心也极具特色。这座建筑外表如一个巨大的倒扣的贝壳,只由三个支点支撑,整座建筑内部没有一根立柱。这是新区主要的展览场所,众多外国企业驻巴黎的代表处就设在这里,地下是一个巨大的商业中心。

巴黎的老城区街道普遍窄,加上两侧高楼林立,几乎挤瘦了天空,也少有绿化空间,但老城区又都是有保留价值的文物古迹级的建筑,不易拆除。拉德芳斯区楼与楼之间都留有较大空间,中央围出一块视野开阔的广场,周围建筑大都是几何图形外观:大台阶似的大型购物中心,大圆球状的世界最大全景电影放映馆,世界贸易中心召开万国博览会的CMT巨型展场,半个足球场大的反扣贝壳……这里的45座现代建筑错落有致,精致多样,令人深感法国人不计经济成本的建筑架势和建筑魄力。

拉德芳斯是老城边的新城,是古典建筑旁的现代建筑,丝毫没有触动老城的古朴,又给老城注入活力,创造了巴黎现代化的生活环境。在不足1平方公里的新区里集中了1200家企业,新区所有企业的年营业额相当于法国政府一年的财政预算;超过11万人在这里工作,拉德芳斯是欧洲最大的办公区。这里还是繁华的商



业区和居民小区,有3个大超市、250家中小型商店和大约4万居民。

为避免拉德芳斯区的大城市空心化,白天有人晚上变成空城,以及避免破坏城市生活节奏的平衡,步美国一些城市的后尘,法国政府规定,城市办公室与住宅的面积比例要恰当,限制办公楼建设的配额。在巴黎,申请把办公楼改为住宅楼不是很难,但若想把住宅楼改成办公楼的话,不仅当地政府要课以重税,而且几乎根本不可能获得批准。

拉德芳斯区在交通设计上也别具一格,高架交通、地面交通和地下交通三位一体。地面交通有火车、公共汽车、出租车;地下交通又分为浅层地铁、深层地铁。在新区设有多个大面积的地下停车场,道路两侧看不到沿路停放的车辆。这跟老巴黎车满为患、道路两侧停满了大小车辆的现象形成了鲜明的对照。此外,穿过巴黎市区的1号地铁线已经延伸到大拱门广场,A线深层地铁也从新区的地下通过,大大方便了居民和员工的出行,据说,85%的上班族乘公交车或地铁。

拉德芳斯区交通系统,行人与车

流彻底分开,互不干扰,这种做法在世界是绝无仅有的。地面上的商业和住宅建筑以一个巨大的广场相连,而地下则是道路、火车、停车场和地铁站的交通网络。拉德芳斯的规划和建设不是很重视建筑的个体设计,它强调由斜坡(路面层次)、水池、树木、绿地、铺地、雕塑、广场等所组成的街道空间的设计。

拉德芳斯新区与凯旋门、协和广场、卢浮宫处于同一条轴线上并非巧合,这条轴线的设计起源于1640年,策划人是当年凡尔赛花园的设计者勒诺特,轴线起点为卢浮宫,从杜勒伊花园到香榭丽舍大街、凯旋门,直到今天的大拱门,每百年向西强力扩张一段,两旁逐一建起历史性建筑。300年前法国人就有了城市规划的概念,为未来发展留出充分空间,后人也心有灵犀,在轴线终点建造了新凯旋门这个传世之作。

拉德芳斯新区的建设,既完好地保存了古典主义的旧巴黎,又有了体现现代主义建筑理念的新巴黎,鱼和熊掌做到了兼得。建