

变革时代的城市现代化转型

——以“巴黎大改造”为例

荆文翰

【摘要】19世纪的巴黎面临着一场深刻的城市危机，旧有的城市形态已经难以满足新的时代需求。在法兰西第二帝国建立以后，塞纳省省长奥斯曼得到皇帝拿破仑三世的授权，在巴黎展开了一场大规模的城市改造工程。奥斯曼从道路网络、卫生设施、绿化休闲、文物保护四个方面入手，对巴黎进行了系统性地重建。从现代化的视角来看，这一工程相当成功地塑造了巴黎全新的城市形态，但其对城市内部社会的撕裂以及由此引发的一系列社会问题同样值得我们关注。

【关键词】巴黎 奥斯曼 拿破仑三世 现代化

巴黎大改造（Les Grands Travaux de Paris）是19世纪下半叶由时任塞纳省省长奥斯曼男爵（Baron d’Haussmann）主持的旨在实现法国首都巴黎城市现代化的一项工程。在皇帝拿破仑三世的支持下，奥斯曼野蛮但却高效地实现了巴黎的现代化，使其成为法兰西第二帝国名副其实的首都和欧洲都市的样板。在大卫·哈维笔下，这项工程被称为“创造性地破坏”，^①指出了像巴黎这种大都市在实现“传统——现代”变革中所面临的困境，以及在当时为应对这种困境而作出的努力。

长期以来，对于奥斯曼计划的功过评析存在着两种截然相反的意见：支持者从现代化的角度出发，认为奥斯曼实现了巴黎城市形态的现代化转型，如主持奥斯曼回忆录编辑整理工作的法国著名历史学家和城市规划学家弗朗索瓦·邵艾就认为，奥斯曼是城市规划学科的创始人之一。^②而批评意见则主要集中在两方面：首先是对巴黎古老城市风情的无

^①（美）大卫·哈维：《巴黎城记》，黄煜文译。桂林：广西师范大学出版社，2010年，2页。

^② 弗朗索瓦·邵艾在其题为《奥斯曼与巴黎大改造》（分两期刊登于《城市与区域规划研究》2010年第3、4期）的学术讲稿中，对奥斯曼计划给予了充分的肯定和极高的评价。

情破坏，^①其次，批评者从阶级冲突的角度出发，认为改造旨在使起义者无法在城中修筑街垒，进而根除巴黎潜在的人民起义^②。

作为世界城市史上的经典改造案例，巴黎大改造在实践和理论上都为我们提供了宝贵的经验教训。通过对其缘起、进程以及影响的考察，可以深入理解巴黎在19世纪末实现城市形态现代化转型的重要意义。

一、 巴黎大改造的背景

在胡格诺战争末期，面对由天主教徒控制的、屡攻不下的首都，信奉新教的亨利四世曾说“巴黎值得一场弥撒”。^③作为国家的首都和经济、文化中心，巴黎在法国的重要性不言自明。随着经济社会的发展，巴黎的城市规模和人口数量不断膨胀，使旧有的城市结构不堪重负，中世纪遗留下来的空间形态也难以适应不断出现的新问题。自路易十四时期起，对巴黎的改造便已开始，历经大革命、第一帝国，对首都的改造从未停歇，然而这些改造工程大多仍秉承中世纪的城市思维，追求宏伟的建筑以增添国家荣耀，缺乏整体规划和现代性的考量。到第二帝国时期，巴黎迫切需要一场颠覆性的改造以适应工业社会的新需求。

大改造发生在第二帝国的首都亟需秩序和安定但又面临着动乱威胁，经济发展需要更为高级的城市形态支撑的时代背景之下。对于大改造之前巴黎政治、经济以及社会等各方面情况的考察，有助于我们理解这项工程所关注的项目和其产生的深远影响。

19世纪初的巴黎，仍保留着中世纪的城市形态：街道狭窄拥挤，通达性差，由于缺少人行设施而危险性十足；城中缺少必要的公共卫生设施，城中的卫生状况十分恶劣；城市布局不合理，缺乏统一规划。^④巴黎肮脏而拥挤，由此带来的诸多“城市病”影响了在巴黎的生活体验，也极大地损害了法国首都的声誉。自七月王朝时期开始，巴黎的经济得到了迅猛的发展，大量工厂兴建起来，从1830年到1849年，巴黎蒸汽机的数量从131架增加到了1207架。经济的发展不可避免地带来了高速的人口增长：从1845年到1848年，巴黎人口在短短三年内从60万飙升至100万。^⑤经济和人口规模的快速扩张给本就脆弱的城市基础设施和公共服务水平带来了严峻的挑战。

^① 法国历史学家浦尔瓦松（Auguste-Simon-Jean-Chrysostome Poirson）在其书中（*Histoire du règne de Henri IV*, Paris: Nabu, 2012.）指责奥斯曼彻底改变西岱岛和整个巴黎的风貌，抱怨在法国“对重建的狂热占据了绝对的权威”。

^② （德）瓦尔特·本雅明：《巴黎，19世纪的首都》，刘北成译。北京：商务印书馆，2015年，24-26页。

^③ 张芝联等编：《法国通史》。沈阳：辽宁大学出版社，2000年，126页。

^④ （法）贝纳德·马尔尚：《巴黎城市史（19-20世纪）》，谢洁莹译。北京：社会科学文献出版社，2013年，13-16页。

^⑤ Patrice de Moncan, *Le Paris d'Hausmann*, Paris: Mécène, 2009, pp.8-9.

作为法兰西的政治中心，长期以来，巴黎都是各方势力争夺的焦点，城市内暴力冲突频发。在不断的斗争过程中，一种依托城市特殊环境的抵抗方式——街垒，逐渐发展起来。早在胡格诺战争期间，巴黎人就曾于 1588 年在城内修筑街垒，逼走了法王亨利三世，此为街垒在巴黎被使用的开端。^①大改造前的巴黎街道狭窄曲折，很容易被阻断，这为街垒的修建与使用提供了得天独厚的条件，在革命运动风起云涌的 19 世纪中，巴黎人几次修建街垒，发挥了巨大的威力；^②此外，城中没有形成具有统一规划的道路系统，通达性极差，一旦发生冲突，政府也很难将军队迅速部署到需要的地方。因此，在第二帝国建立以后，对首都的改造也有维护统治秩序的现实考量。

波拿巴的姓氏是拿破仑三世得以建立帝国的重要条件，伴随而来的，当然还有对拿破仑一世建立伟大首都梦想的继承。第一帝国时期，虽然对外征战不断，但拿破仑一世却并没有忽视对首都的建设。他把建设巴黎作为塑造帝国荣耀的一项重要措施，推动了包括旺多姆石柱、凯旋门等在内的一系列工程，并拓展和新建了部分道路。^③然而随着第一帝国的覆灭，大量工程仅仅停留在了设计图上，已完成的工程多为纪念性的建筑，只在巴黎城内新增了一些孤立的“点”，对于城市整体的现代化转型影响不大。然而其对首都进行改造的构想却深深影响到了拿破仑三世，使后者同样将其作为宣扬帝国荣耀的重要工程。

二、 巴黎大改造的进程

巴黎自建城以来，未遭受过大规模的破坏，直到 19 世纪中期仍保持着中世纪的城市形态。因此，巴黎的大改造不是简单地修补，而是对一座中世纪城市进行系统性地重建。对于大改造所包含的诸多项目，笔者认为大体上可以归结为道路网络、卫生设施、绿化休闲以及文物保护四大方面，而改造后巴黎的现代性也恰恰体现在这四个方面之中。通过构建道路网络、完善卫生设施、打造绿化休闲，推进文物保护，奥斯曼基本完成了巴黎的现代化转型，今日我们所看到的巴黎市貌，大部分即形成于这一时期。百余年已经过去，今日的巴黎城市风貌不仅丝毫不显过时，而且当年许多超前的设计仍在城市生活中发挥着作用。

由于工商业的集聚，现代城市往往规模庞大、人口众多。在这种情况下，要保证城市社会的正常运转、充分发挥其经济功能，构建城市良好的通达性是城市建设的基础性工程。在奥斯曼所推行的改造工程中，现代城市所应具备的通达性被放在了极其重要的位置上。大改造始于对巴黎道路网络的完善，而这一工程也贯穿了大改造的始终。

在大改造之前的巴黎，仍保持着传统的城市形态，城市中的主要道路很多还都修建于

^① Eric Hazan, *A History of the Barricade*, London: Verso, 2015, pp.13-18.

^② 荆文翰：《城市的抵抗——浅析 19 世纪革命浪潮中的巴黎街垒》，载《江苏第二师范学院学报》2017 年第 3 期，70-75 页。

^③ 钟纪刚：《巴黎城市建设史》。北京：中国建筑工业出版社，2002 年，88-89 页。

中世纪时期，^①已难以满足十九世纪时期一座现代都市的交通需要。这些年代久远的道路狭窄、混乱、肮脏，不易通行，而且缺少配套的人行道。^②在十九世纪上半叶到过巴黎的人看来，法国首都的马路是一个十分危险的地方。^③如此恶劣的交通情况，既不利于巴黎市民出行，也会阻碍巴黎与外部的交往。

从整体规划来看，完善的道路网络是“奥斯曼式”巴黎的基础。奥斯曼要以线（不同等级的道路）来连接点（广场、车站、剧院等公共设施），最终构成一个完整的面（新巴黎）。根据奥斯曼在自己回忆录中的记载，从1852到1869这17年间，巴黎市区道路里程从384公里增加到420公里，郊区道路里程从355公里增加到425公里。^④如此庞大的交通网络依通达性的强弱而被分成不同的等级，第一级是贯通城市的主干线：东西向的利沃里街（Rue de Rivoli），圣日尔曼大道（Boulevard Saint-Germain），南北向的塞瓦斯托波尔大道（Boulevard Sébastopol），圣米歇尔大道（Boulevard Saint-Michel）。“奥斯曼式”的道路遵循笔直、宽阔的原则，如此四条布局合理的干线道路将塞纳河两岸连接起来，架构起了巴黎大都市交通的基本框架。第二级是连接城中关键点的次级道路，如连接巴黎东站的斯特拉斯堡大道（Boulevard de Strasbourg），连接共和国广场的图尔比戈街（Rue de Turbigo），此类道路多为斜向修建，将城市中的战略要点，如车站、广场、政府机构等，与第一等级的干线联通，形成完善的市内交通体系。第三等级道路以城市边缘的广场为基础向外延展，连接巴黎市区与郊区，如以共和国广场为起点的伏尔泰大道（Boulevard Voltaire），以星形广场（今戴高乐广场）为起点的王后大道（Avenue d'impératrice），此类道路在市内通达性实现的基础上，进一步追求与外界的通达性，为巴黎人外出和外地人进入巴黎提供了通道。^⑤如此三级交通体系的形成，一改旧巴黎恶劣的交通状况，城市道路通达性大为提高，为城市社会经济职能的实现和生活质量的提高打下了坚实基础。

在奥斯曼计划中，城市交通通达性的实现并不仅仅满足于修建和改造道路，而是以道路为基础，在修路的过程中积极完善相关配套设施，形成一个有机联系的整体，实现城市交通的系统性联通。首先，公共交通随着道路的建设而发展起来，1855年巴黎成立了公共马车公司，拥有马车1900余辆，年客运量达1915万人次，^⑥此外还有相当数量的出租马

^① Jean des Cars et Pierre Pinon, *Paris-Haussmann*, Paris: Pavillon de l'Arsenal, 1991, p.38.

^② (法) 贝纳德·马尔尚：《巴黎城市史（19-20世纪）》，谢洁莹译。北京：社会科学文献出版社，2013年，14-15页。

^③ 默西埃、雨果、巴尔扎克等法国作家以及一位曾在19世纪上半叶到访巴黎的英国人——法妮·特洛罗普，他们在以巴黎风貌为题材的小说、书信中都提到了当时巴黎街道肮脏和混乱的状态。

^④ Haussmann, *Mémoires du Baron Haussmann*. vol. II : *Préfecture de la Seine*, Paris: Victor-Havard, 1890, pp.511-512.

^⑤ 有关这方面的内容可以参见 Patrice de Moncan, *Le Paris d'Haussmann*, Paris: Mécène, 2009, pp.38-68, Howard Saalman, *Paris Transformed*, New York: George Braziller, 1971, pp.14-15.

^⑥ 钟纪纲：《巴黎城市建设史》。北京：中国建筑工业出版社，2002年，130页。

车供市民使用。其次，完善了人行道、照明等设施，在 1859-1869 这十年间，巴黎的人行道从 424 公里骤增至 1088 公里；煤气灯、油灯的数量从 15403 盏增加到 33859 盏。最后，还在道路两旁设置了公共厕所、长椅、垃圾箱、饮水器以及书报亭等设施。如此一系列的举动提高了道路的舒适性、安全性和实用性，不仅实现了交通上的利好，更有效改善了旧有街道的卫生状况，从长远来看，完善的交通系统也有助于道路沿线商业和住宅的开发。

奥斯曼本人对城市的公共卫生状况极其重视，他认为“水、空气、阳光是保持良好卫生状况的决定性因素。”(Haussmann: 591)大改造期间，奥斯曼为巴黎规划了发达的下水道系统。作为改造后巴黎最重要的卫生设施，新建的下水道扭转了昔日巴黎卫生状况落后的局面，从城市面貌和生活环境两方面为巴黎的现代化做出了贡献。

改造之前的巴黎下水道系统分散且规模很小，因此人们常常将污水和排泄物倾倒在大街上，以至于许多路段被称为“粪路”，更有甚者，这些污物会流入水井和供给巴黎用水的塞纳河中，给巴黎人的健康造成极大的危害，1832 年袭扰巴黎的霍乱就与此不无关联。为了地上巴黎的整洁美观，一个运转良好的地下巴黎不可或缺。作为巴黎大改造的总指挥，奥斯曼本人极为重视城市的下水道系统，他将水道称为“城市的器官”，认为其是维持城市正常运转的必备条件。^①

奥斯曼计划从质与量两个方面实现了巴黎下水道系统的飞跃。具体负责巴黎下水道规划与建设工作的是贝尔格朗 (Belgrand)，他在 1855 年提交给巴黎市议会的报告中，针对巴黎下水道系统的建设，提出了四点目标：第一，保证各种类型的废水高效排出；第二，留出充足的空间供清洁工人进行打扫作业；第三，下水道干线可供小船和轨道车通行；第四，当暴雨降临或塞纳河涨水时，下水道可以起到泄洪的作用。其中第一点是巴黎建设下水道系统的总目标，前文指出了巴黎在 19 世纪中后期人口和经济规模的快速增长，特别是工业革命以来巴黎制造业的发展，使巴黎从消费城市变成了生产城市，^②由此产生的工业废水需要恰当的处理渠道。同时，巴黎是一座临河城市，而且夏季暴雨不断，因此长期面临着城市内涝的威胁，报告中的第四点充分体现出了当时人们对这一问题的重视，并巧妙地将下水道系统打造成为城市防洪体系的一部分。

下水道系统大体上按照地面部分的市政道路网络布局，四通八达，几乎可以覆盖市区及郊区的任何地方。如同市政道路一样，新建的下水道系统也进行了科学合理的分级，共分为四个等级。第一级下水道宽 2.3 米，高 1.3 米，广泛分布在所有类型的道路之下，收集沿街住宅、工厂中排出的生产生活废水；二级下水道宽 2.4-3.9 米，高 1.5-4 米，作为连接一级下水道与宽阔的储水道之间的通道；三级下水道宽达 4.4 米，高 5.6 米，建有坚实的拱顶，用于存储由一级下水道汇集来的废水；最后一级通道位于城外，长 8.8 公里，承担将三级下水道废水最后集中后排放的职能。这一通道位于远离巴黎城的塞纳河下游，保证了排出的废水不会对巴黎的饮用水造成污染。截至 1869 年，巴黎地下的下水道系统已

^① Jean des Cars, *Haussmann: La Gloire du Second Empire*, Paris: Perrin, 2000, p.226.

^② 张丽等：《法国文化与现代化》。沈阳：辽海出版社，1999 年，92 页。

由 1852 年奥斯曼就任塞纳省行政长官时的 107 公里拓展至 560 公里，其中 176 公里，也就是近三分之一的下水道可以通行轨道车和小船。^①

考虑到 19 世纪的技术条件，修建如此规模的地下工程不能不说是一个壮举。新建的下水道系统集中解决了废水排放、城市防洪、水源保护等一系列问题，保护了巴黎在水务上的安全性与通达性。此外，高标准的施工质量不仅使巴黎下水道系统得以使用至今，也为日后城市基础设施的完善留下了充足的空间，在巴黎不断走向现代化的过程中，陆续新增的输水、电信、排风等管线系统都可以直接利用现有的下水道系统进行布设，^②既节省了施工成本，又避免了反复开挖路面给城市正常生活带来的困扰。

如同在大改造过程中兴建的道路网络、下水道系统等工程一样，巴黎“绿色空间”的建设也体现了“奥斯曼模式”的突出特点——科学严谨的等级划分。这使得巴黎的绿化体系在不同的位置上可以呈现出不同的景观形态。^③从空间布局的角度出发，巴黎的绿化体系可以划分为远郊、近郊及市区两个主要分支。

巴黎远郊的绿化体系主要由布洛涅（Bois de Boulogne）和文森（Bois de Vincennes）两座森林公园组成。它们在历史上都是法国王室狩猎的场所，大改造期间拿破仑三世将它们捐赠给了巴黎市，使奥斯曼得以将它们打造成为可供巴黎人休闲娱乐的公共空间。奥斯曼在回忆录中记载了拿破仑三世对这两个项目的热心支持，在他为扩建布洛涅森林而向后者要求财政补贴的时候，拿破仑三世“毫不犹豫”地答应将由国库承担部分资金。（Haussmann: 186-187）这种支持对公园的建设起到了巨大作用，以布洛涅森林为例，仅仅五年就实现了从荒野沼泽到市民公园的转变。

两座森林公园的面积在当时都超过了 800 公顷，在第二帝国建立以前巴黎从来没有过如此规模的面向社会大众的绿色空间。在建设的过程之中，奥斯曼不满足于简单的绿化，而是引入园林设计的相关理念，通过修建人造景观来实现公园整体风貌的完善。在两座公园之中，都有大量的瀑布、山洞，在供游人欣赏之余，他们还可以发挥贮存水源、调节水量的作用。^④

两座大型的森林公园虽然景色优美，但远离市区，巴黎中下层阶级的人们因为时间和经济上的压力，除周末和节假日外一般难以前往。因此，作为巴黎绿化体系中的另一个重要组成部分，巴黎近郊及市区的绿化建设对普通巴黎民众的日常生活有着更大的影响。这一体系包括近郊的三座市民公园^⑤、以香榭丽舍大街（Avenue des Champs-Élysées）为代表

^① 奥斯曼本人十分重视巴黎下水道的建设，在其三卷本的回忆录中的第二、三卷中都对当时的情况有详细的介绍，其中第二卷主要从宏观上介绍了下水道网络的等级划分，第三卷详细介绍了施工情况和成果。

^② Patrice de Moncan, *Le Paris d'Haussmann*, Paris: Mécène, 2009, p.138.

^③ Jean des Cars et Pierre Pinon, *Paris-Haussmann*, Paris: Pavillon de l' Arsenal, 1991, p.162.

^④ Patrice de Moncan, *Le Paris d'Haussmann*, Paris: Mécène, 2009, p.108.

^⑤ 三座公园分别是为巴黎东北部修建的肖蒙山丘公园（Parc des Buttes-Chaumont），为西北部修建的

的林荫大道和广泛分布的城市广场。^①

在巴黎绿化体系的构建过程之中，“共享”始终是一个重要的设计理念。拿破仑三世早年受圣西门主义的影响，对社会问题有一定的认知。第二帝国建立后，缓和社会矛盾的需要和对劳动阶级的关注相融合，使其希望在巴黎打造无阶级差别的共享空间，通过提供公园、广场等设施来改善中下层民众的生活状况，文森森林公园的修建在很大程度上就是为了服务于在大改造开始以后迁居到城市东部的工人阶级。在城市广场的建设上，拿破仑三世也曾指示奥斯曼，要“尽可能多建广场，供所有的家庭享用，无论贫穷或富有。”(Haussmann: 210-240)

巴黎的绿化体系建设不仅改变了城市面貌，将巴黎变成一座“绿色城市”，更深刻地影响了巴黎人的社交生活。在大改造以后的巴黎，散步成了一种时尚，当时的医生甚至建议人们每天都要花一定的时间在散步上以保持身体健康。^②奥斯曼本人也认为享受阳光和新鲜空气是在拥挤的大城市中预防病菌的重要手段之一。^③在巴黎大改造的 17 年间，巴黎至少新增了 60 万棵树木和 2000 公顷的森林、花园，如此规模的绿化建设既改善了巴黎人的生活环境，也被赋予了民主、平等的政治内涵。

凡是历史悠久的城市，其改造都无法回避一个棘手的问题——文物保护。在城市改造的过程中如何处理历史遗迹，在某种程度上就是回应在城市形态转变中如何处理传统与现代的关系。既要使巴黎获得新生，又要保护这座古城的风貌，这是一对很难处理的矛盾。不可否认的是，在巴黎大改造的过程中，有大量古老的街区遭到破坏，但对西岱岛 (Île de la Cité) 的重建以及对巴黎圣母院 (Notre-Dame de Paris) 的修复还是为这一问题的解决提供了一个有益的范式。

西岱岛位于塞纳河中，是巴黎城的发源地，早在公元前 3 世纪就有人居住。但到了 19 世纪中叶，与悠久历史同时存在的，是这一地区严峻的环境与治安问题。在作家欧仁·苏笔下，西岱岛上充斥着犯罪的贫民窟令人印象深刻，很难说这不是当时情形的真实写照。^④作为第二帝国行政机构的集中所在地，西岱岛在大改造前夕已经越来越难以承担其职责。

奥斯曼对西岱岛的改造是“外科手术式”的：岛上几乎所有的民居和几座教堂被拆毁，

蒙梭公园 (Parc de Monceau) 和为南部修建的蒙苏里公园 (Parc de Montsouris)。三座公园完成后，巴黎城郊的绿地体系基本完善。

^① 巴黎城市广场的建设尤其值得我们关注。在大改造以前，巴黎只有一座规模不大的广场，而截至 1859 年，巴黎共修建了 24 座新的广场，总占地面积超过 150000 平方米。广场的建设巧妙地利用了道路交叉所生产的空地，不会产生额外的土地征用费用，而且在一定程度上便利了交通。

^② Patrice de Moncan, *Le Paris d'Haussmann*, Paris: Mécène, 2009, p.127.

^③ Howard Saalman, *Paris Transformed*, New York: George Braziller, 1971, p.19.

^④ 法国作家欧仁·苏的代表作《巴黎的秘密》一书中，对于西岱岛上贫民窟的恶劣环境有详细的描写。

居民人数从 15000 人锐减到不足 5000 人。^①巴黎最古老的住宅和街区消失了，但犯罪和动荡也就此绝迹。在清理出来的空地上，奥斯曼规划了大量公共建筑，包括司法宫、商业法院、国民自卫军总部、警察局等强力部门和主宫医院、消防队等公共服务机构。大改造之后的西岱岛从中世纪的贫民窟变成了现代化的统治中心，并且占据联通塞纳河两岸的战略要点，可以有效控制城内局势。

巴黎圣母院是在对西岱岛的改造中为数不多被保留下来的建筑，对其的保护与修复可以看成是整个巴黎大改造过程中对于文物保护问题的一个积极回应。笔者认为，奥斯曼在重新规划西岱岛的时候奉行了这样一个理念：建筑物的存在时间并不能与其历史价值划等号。巴黎圣母院是巴黎乃至法国最重要的教堂之一，拥有非凡的历史价值与宗教意义，在改造中拆毁其周围的老旧民居恰恰是为了实现对其的保护。改造完成以后，人们可以从任何角度、不受阻碍地欣赏到巴黎圣母院的外立面，而这是自 12 世纪其落成以来的第一次。在建筑材料的选择和修复方案的设计上，都秉承了“修旧如旧”的原则，负责此项工程的建筑师们在阅读大量历史文献的同时，考察法国各地同时期的教堂，做出了尽可能符合其最初落成时面貌的方案。

西岱岛的改造工程是巴黎大改造中最为困难的工程之一，它通过粗暴但高效的方式实现了巴黎发源地的现代化转型。奥斯曼认为自己“有幸从头到尾拆除这一地区”，是消灭了西岱岛的耻辱——隐藏其中的盗贼和杀人犯。(Hausmann: 535)但在改造中也存在一些过激行为，虽然保留了巴黎圣母院，但还是毁坏了许多有价值的历史遗迹，这直接推动了 1887 年法国第一部文物保护法的颁布，^②以巨大的代价为巴黎及全法国的城市现代化做出了贡献。

三、 巴黎大改造的结果

作为对 19 世纪中叶日益严峻的城市危机的回应，巴黎大改造实现了巴黎城市形态的现代化转型，赋予这座历史悠久的城市以现代性特征。有研究者认为，奥斯曼模式的独特性体现在以下三个方面：承认公共设施的重要性；建立资产阶级城市的典范；强调城市的整体协调性。^③从大改造所推行的各项工程之中我们可以看到，这些理念都在很大程度上得到了贯彻。奥斯曼综合考虑了工业时代对城市经济职能的要求和资本主义社会对良好的生活环境的需要，在 1853 到 1870 年之间，经过改造以及新建的城市设施，既能满足巴黎

^① (法) 贝纳德·马尔尚：《巴黎城市史（19-20 世纪）》，谢洁莹译。北京：社会科学文献出版社，2013 年，68-69 页。

^② (美) 安东尼·滕：《世界伟大城市的保护》，郝笑丛译。北京：清华大学出版社，2014 年，317 页。

^③ (法) 贝纳德·马尔尚：《巴黎城市史（19-20 世纪）》，谢洁莹译。北京：社会科学文献出版社，2013 年，79 页。

在工业革命的浪潮中规模日益扩大的经济活动，又能为不断涌入的移民提供基本的公共服务，同时还可以在在一定程度上满足城市内各阶层，特别是中上层对于生活品质的要求。奥斯曼模式并非如一些批评者，特别是一些带有浪漫主义情怀的文学家所批评的那样，是对巴黎风貌的野蛮破坏，而是从现代性的视角出发，以社会福利和美学原则为重要参考，对巴黎进行“系统地重建。”^①

巴黎大改造充分考虑了法国的民族性格和巴黎的城市精神，其理念和实践都带有鲜明的法国特色。一位曾在 1867 年博览会期间到访过巴黎的英国人曾评论道：伦敦人更喜欢呆在室内的私人空间内，道路对他们来说仅仅是连接城市中各个点的方式；而法国人则不同，他们喜欢户外的生活，热爱他们宽敞的街道并以此为傲，也愿意为此买单。^②拿破仑三世的旅英经历对巴黎大改造产生了一定的影响，但相比于同时代英国城市改造中奉行的实用原则，对巴黎的改造在此基础上从审美的角度进行了更多考虑，将巴黎的街道、公园乃至下水道都开辟成了向全体市民开放的公共空间。在实现城市形态现代化转型的路上，巴黎很好地兼顾了现代性和民族特色。

综合来看，巴黎大改造堪称工业时代城市转型的成功范例。在 19 世纪中后期的城市改造运动中，奥斯曼模式在法国和欧洲都成为了其他城市效仿的经典样板。在布卢瓦，1852-1870 年间任市长的欧也妮·雷弗（Eugénie Leif）推行了类似的城市改造工程，因此被人们成为“布卢瓦的奥斯曼”。^③其他诸如马塞、里昂、里尔等大城市也都进行了奥斯曼式的改造。^④在欧洲范围内，罗马、马德里、阿姆斯特丹、维也纳等古城的改造也都在一定程度上借鉴了巴黎的经验。

大改造的各项工程在将巴黎打造成一座现代化大都市的同时，也带来了诸多问题，这些问题的堆积最终导致了巴黎内部社会的撕裂，并在一定程度上推动了 1871 年巴黎公社革命的爆发。

巴黎大改造在奥斯曼强大的行政权力主导下进行，得到皇帝拿破仑三世的大力支持，同时缺少监督机制，因此基本上是不受制约的。这种模式虽然高效，但是难以避免权钱交易等暗箱操作，以及由此产生的地产投机。除旧布新需要征用大量土地，对于第二帝国的权贵来说，如果预先得知消息，就可先行购置大量土地以骗取高额的补偿金。奥斯曼的夫人曾天真地说：“好像每次决定修建一条新街道，我们就有朋友在那条路上拥有土地，需要被征用。”^⑤地产投机的大量出现加剧了贫富分化，激化了社会矛盾。

改造工程开始以来，巴黎城市社会内部的分化也体现在城市的空间形态上：在拆毁旧

^① 朱明：《奥斯曼时期的巴黎城市改造和城市化》，载《世界历史》2011 年第 3 期，46-54 页。

^② Martin Dauntun, *The Cambridge Urban History of Britain*, Cambridge: Cambridge UP, 2008, p.6.

^③ Denis Yves, *Histoire de Blois et de sa région*, Paris: Privat, 1988, pp.233-235.

^④ Maurice Agulhon, *Histoire de la France urbaine, tome4:La Ville de l'âge industriel*, Paris: Seuil, 1983, p.77.

^⑤ Claude Dufresne, *Morny : L'Homme du Second Empire*, Paris: Perrin, 1983, p.191.

街区、建造新街区的过程中，巴黎的贫富差距由纵向^①转变为横向。地产投机抬高了新街区的住房价格，导致大量在改造中失去住所的巴黎中下层民众被迫前往房价较低的巴黎东部，而富人们则聚居在环境优雅的巴黎西部地区。^②城西富人区和城东贫民区的格局逐渐形成，并随着改造工程的推进而不断强化。这种在居住区位置上的差异导致了城市社会内部的进一步撕裂，1871年巴黎公社便开始于城东地区，在某种程度上被认为是在巴黎大改造中失去了家园的穷人对“被驱逐的报复”。这种撕裂深刻地影响了巴黎的城市社会，留下了长久难以愈合的创伤。

巴黎大改造实现了其城市形态的现代化转型，这种现代化不仅体现在今日巴黎迷人的城市风貌上，更体现在其科学合理的城市机构和运转良好的公共服务体系上。但由于种种原因，这种转型也造成了巴黎城市社会内部的撕裂，给其现代性蒙上了一层阴霾。城市的改造是一个复杂的问题，巴黎大改造的奥斯曼模式给我们提供了一个有益的镜鉴，值得深入思考。

作者单位：南京大学历史学院

（责任编辑：许珂）

^① 在巴黎大改造以前，巴黎人在住房上的贫富差异体现在楼层上：穷人住底层，富人住高层。

^② （法）贝纳德·马尔尚：《巴黎城市史（19-20世纪）》，谢洁莹译。北京：社会科学文献出版社，2013年，75页。