

北京与巴黎传统城市空间形态的比较和研究

The Space Arrangement on Urban Design of Traditional Beijing and Paris: Comparison and Research

王小舟 孙颖

摘要: 北京和巴黎是东西方最具代表性的文化古城,二者具有相似的历史背景,都面临着旧城更新与保护问题。巴黎是目前世界上公认的发展与保护得较好的城市之一,本文通过两个城市总体规划布局、轴线组织、城市轮廓线保护、街道格局改造几方面的比较和研究,希望能对北京保护城市传统空间形态和营造新的城市面貌提供一定的启示和借鉴。

Abstract: Beijing and Paris are the most representative cultural and oldest cities of eastern and western world. They have similar historical background and are facing the problem of renovation and conservation. At present, Paris is one of the good development and conservation cities in the world. This thesis compares with the whole arrangement, axes organization, contour line conservation, street pattern reconstruction, and so on, hoping give some suggestion and reference to preserve the traditional space arrangement and construct the new style and features of Beijing.

关键词: 北京; 巴黎; 总体布局; 轴线;

城市轮廓线; 街道格局

Keywords: Beijing; Paris; Whole Arrangement; Axes; Contour Line; Street Pattern

引言

北京和巴黎,作为代表东西方文化的两座世界闻名的历史古城,具有相似的历史背景和城市性质。两者均为国家的首都、政治和文化中心。都具有悠久的历史 and 灿烂的文化,巴黎是沉淀西方文化最深厚的城市,北京是蕴涵东方文化最富饶的地方。

尽管受到不同文化与规划理论的影响,但两个城市在空间形态及其布局上表现出许多相似之处,如都有举世闻名的轴线构图和壮美的城市景观,郊区园林的布局亦有类似的地方。作为古都,它们并没有在城市现代化的过程中消亡,而是继续发挥着重要的作用。巴黎已经成为国际性的大都会和文化中心,北京也在向着这个目标迈进。两个城市大致相同的历史背景是分析它们城市空间发展的基础,这种相似性为剖析这两个城市发展的趋同性和差异性提供了基本的根据。

同时,我们也可以看到,作为法国的首都和世界著名大都会之一,巴黎在现代化的进程中很好地保留了城市原有的空间形态,是公认的保护较好的城市之一。与巴黎具有相似的城市性质、历史以及城市空间特征的北京,在近来的建设高潮中,在城市设计与空间的营造上也采取了一系列举措,表现了人们对城市发展及空间形态设计的日益关注,但在具体的方式和手法上还存在较大的争议。因此,将北京与巴黎这两个城市进行比较,不但具有理论价值,更具有现实意义。

1 城市发展比较

北京和巴黎作为东西方最具代表性的城市,都具有悠久的历史。北京有800多年的建都史和3000多年的建城史,巴黎的建都史也长达1200多年。

1.1 城市选址

从城市的选址来看,北京是在燕山脚下的一片平原上发展起来的,尽管城市的历史源远流长,但由于水系^[1]等原因,更由于改朝换代等传统观念的影响,城址一直在不停变换,目前的城市基本上是在明清两代的基础上形成的,城内现存的最早痕迹最多能追溯到金朝(见图1)。

巴黎是从塞纳河上的城岛发展起来的,城岛之所以成为最早的居民点主要是出自防卫的要求^[2]。此后城市的发展虽然历经波折,但主要趋势还是以城岛为中心,在塞纳河两岸断向外扩展,城址基本上没有变动,城市最早的古迹可一直追溯到高卢-罗马时期。

作者: 王小舟,中国城市规划设计研究院名城所,城市规划师。
孙颖,北京工业大学建筑与城市规划学院,讲师。

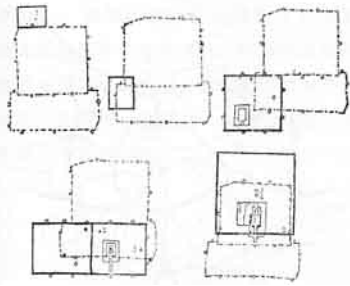


图1 早期城市相对于北京城址的位置示意图

左上为蓟城，中上为燕（幽州），右上为燕京，左下为金中都。

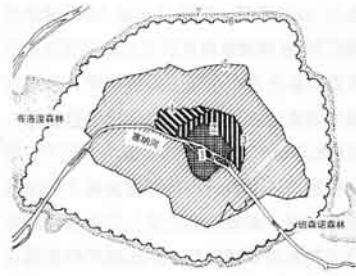


图2 巴黎历代城墙的建设

1、高卢-罗马城墙；2、菲利普·奥古斯特城墙（1190年）；3、查理五世城墙（1370年）；4、路易十三城墙（17世纪）；5、包税者城墙（1784-91年）；6、梯也尔城墙（1841-45年）；7、现在的城区界限。

1.2 城市建设

从城市的建设来看，北京定都之时就有全面完整的规划。明代北京内外城虽然时间上略有先后，但基本上可认为是一次定局，以后直到清朝一直没有变动。城市中轴线和街道也都经过全面规划，特别是中轴线上的建筑，前后布置，空间搭配及高低错落，全都通过统一考虑，一次建成，气势恢宏。与此相配合，城市道路也采取了正向的方格网体系，规制严整、主从有序。

而巴黎基本上是一种无序的自发增长，随着城市的膨胀，城墙一圈圈向外扩大，开始时只是在城岛上建了高卢-罗马时期的城郭，随着城市的发展建了跨河两岸的菲利普-奥古斯特城墙（1190年），以后一段时期城市主要在右岸发展，因此只在这一边续建了查理五世城墙（1370年）和路易十三城墙（17世纪），在城市进一步扩大后又建了横跨两岸的包税者城墙（1784~91年）和梯也尔城墙（1841~45年），一共经过6次扩张（见图2）。城市的街道也没有什么规划，通过自发成长形成杂乱的网状格局。只是从拿破仑时期开始，特别是在拿破仑三世期间，才开始拆除城墙修建环路，拓宽道路开辟轴线。但所有这些无非都是在旧城基础上进行局部改造而已，终究无法变动历史上形成的城市基本格局。

当然，城市发展中的这种差异和两个城市的地形也有一定的关系，北京基本是

一片平川，巴黎不但有塞纳河自中心穿过，两岸亦多为丘陵与缓坡。

1.3 城市规模

城市的这种发展特征差异也影响到城市发展规模的差异。在16世纪前，由于历代北京城都是一次规划建成，因此在规划格局、城市规模等方面都领先于同时代的欧洲城市。从城市设计的角度来看，北京的一个显著特点就是将城市规划、城市设计、建筑设计、园林设计高度结合，在东西方古代城市中尚无先例。美国学者E.N. 培根在1934年首访北京时认为：“在地球表面上人类最伟大的作品，也许就是北京城了，这是无价的遗产。”

金代是北京作为政治中心的第一个朝代，城市发展已具有一定的规模；这时的巴黎刚刚经过500年的内外战争，在卡佩王朝的领导下形成了右岸雏形。1370年，巴黎在查理五世统治下扩建城墙之后，城市面积也只有440公顷，不到元大都（49平方公里）的1/10。16~18世纪，巴黎经历了两次扩建，分别建了路易十三城墙和包税者城墙，城市面积扩大到33.7平方公里，已开始进入城市的大发展时期，但仍无法和明清两代北京城的62.5平方公里相比。事实上，16世纪以前，北京城市的发展一直处于世界领先的地位，但16世纪以后，北京的发展高潮已经过去，巴黎则加快了速度，尤其在波旁王朝时

期和法国大革命以后城市获得了空前发展。梯也尔城墙的建立最终使城市的面积达到了78平方公里，超过了北京明清时期旧城的面积。这时期的巴黎在城市规划与建设方面已处于世界领先地位，它的很多做法成为许多国家大城市的效法对象。

1.4 城市现状

从现状来看，巴黎市的行政辖区面积为105平方公里（19世纪中叶确定），人口212.5万。若去掉旧城东西边上的两个大型森林公园（万塞纳和布洛涅），面积为78平方公里，略大于明代形成的北京内外城（62.5平方公里）。但以建成区而论，则应加上三个近郊省，即西边的上塞纳、东北面的塞纳圣德尼和东南面的瓦尔德马恩，总面积为657平方公里，人口403.9万，大致相当于北京旧城再加上海淀、丰台和朝阳三区。整个巴黎大区的范围除此之外，还包括4个远郊省，即西部的伊夫林、北部的瓦尔德瓦兹、南部的埃松和东部的塞纳马恩，总面积约12000平方公里，人口约1095万；相当北京市（包括所有区县）总面积的3/4（北京行政辖区总面积为16808平方公里），人口则与北京（1249.9万）不相上下，均属特大城市。

巴黎市分成了20个区，以城岛为中心，顺时针方向旋转排列；北京则是基本以中轴线和宣武门大街为界，分为东城、西城、崇文、宣武四区。

2 总体布局比较

2.1 旧城布局

作为东西方两个历史悠久的古城，北京和巴黎在旧城布局上也有很多相似之处。其范围均由历史上形成的最外圈城墙确定（原先的城墙已改成了环路），市中心布置王宫和重要的宗教建筑（北京为故宫；巴黎为城岛上的圣母院和塞纳河右岸的卢浮宫），并采用了轴线构图（尽管轴线的表现方式及形成历史各有千秋），旧城区周围布置有大片的绿化环境（北京的颐和园、圆明园；巴黎的布洛涅和班森诺公园）。

2.2 新旧城关系

北京和巴黎都是悠久的历史名城，对这类城市来说，如何处理旧城和新城的关系，无论对于保护城市传统空间形态，还是创造新的城市风貌来说，都是一个至关重要的问题。

从目前各国的实践来看，新城和旧城的关系主要可分两种：一是新城围绕着旧城发展，成同心圆状向外扩大，姑称第一种模式；二是新区偏向旧城一侧或两侧发展，即第二种模式。从各国的历史经验来看，后者是一种比较有利的布局方式；这样旧城无须作太大的变动，有利于保护工作的开展；新城则根据需要发展，比较灵活主动。北京和巴黎事实上都是采取了第一种模式。在历史上，关于城市的发展到底采用哪种模式，北京和巴黎这两个城市都存在不同的意见。

北京在50年代初行政中心位置的布局问题上，以梁思成先生为代表的“梁陈方案”实际上就是主张采用第二种模式。这一方案之所以遭到否定，除了某些客观因素之外，主观原因同样起到了重大、甚至是决定性的作用。这一争论虽然已过去了近半个世纪，但问题看来并没有解决，梁先生当年所预料的许多弊端，几乎都不幸言中。事实上，在采用第一种模式的城市中，许多已开始向第二种模式靠拢。如罗马，作为世界闻名的文化古都，由于城市主要是作为行政和旅游中心，没有大规模的工业^[3]，因而城市历史上一直按第一种模式发展。但经过一段实践后，现人们认识到，城市新的发展必须避开古城。因而初步确定了在旧城快速干道以东发展的原则，也就是说，又开始按第二种模式进行新的规划设想并取得了良好的效果^[4]。即使在旧城保护得比较好的巴黎，人们也开始提出了类似的想法，对传统模式提出了挑战。最早的这类设想是1960年代初在讨论1956年完成的巴黎地区规划设计方案时由《现代建筑》杂志编辑部提出的。提出此说的人主张在离开历史上形成的巴黎30~40公里处建立第二个巴黎，即所谓“李生城

市”。以安德莱·勃洛克总编为首的《现代建筑》杂志编委会成员认为，集中建设一个地方要比在巴黎近郊分散建设更为合理。他们指出，新巴黎应该像老巴黎的投影，在任何意义上都不应只是作为“卧城”^[5]。与此相反，“平行巴黎”将配置大城市的全部组成部分，直到工业企业。同时他们还认为，新老巴黎将像相通的脉管那样动作，必须用公路、铁路和单轨道路系统把两个城市连接起来。

在寻找适合建设“平行巴黎”的用地时，建筑师们提出了几个方案，其中之一是在南边40公里、紧靠枫丹白露公园处布置新城。但是设计者们普遍赞同是将新巴黎布置在城市经济的发展方向——首都的西部。这里，10000公顷用地上可以居住200万居民。当然，由于“平行巴黎”的主张没有涉及到未来城市规划与修建的具体问题，只是“纸上谈兵”，因而尚难进一步评价这种主张的优缺点。但至少这种建立两个巴黎的主张动摇了同心辐射发展的传统观念，为城市的发展提供了一个新的思路。对形势更为严峻的北京来说，或许不无启迪作用。

2.3 区域空间发展

如前所述，对于像北京和巴黎这类采用第一种发展模式的城市来说，通过大范围的区域规划，缓解旧城的压力，是总体规划上必须采取的举措。20世纪60年代以来，很多国家都进行了区域范围内的研究，希望在一个较大的地域内进行全面的经济和社会规划，均匀地分布生产力和就业人口，以对抗大城市所产生的向心力。北京和巴黎也不例外。

北京的城镇体系模式是以市区为主体，分成大中小相结合的“市区—卫星城—中心镇—一般建制镇”4级。其中，市区内为分散集团式布局。卫星城主要为远郊地区的核心城市，共14个。中心镇是指对周围地区具有一定的经济或行政管理辐射功能并进行重点规划建设的建制镇。1993年总体规划确定20年全市发展近30个中心

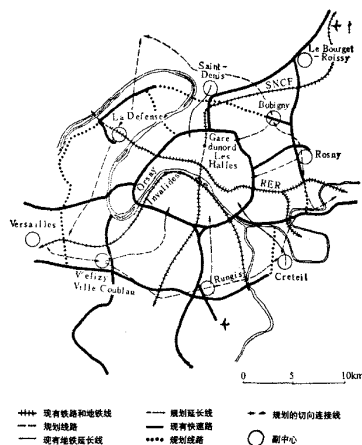


图3 巴黎郊区副中心示意图

镇，平均每区县2~3个。一般建制镇是区域城镇体系中最基层的一级，点多、规模小，对附近农村地区具有经济和文化辐射作用。北京现状有77个建制镇（包括部分卫星城和中心镇在内），规划2010年发展至140个。北京城市总体布局的四级体系是根据城镇的重要性设置的，从和市区的关系来看，可说是星罗密布，混杂在一起。

巴黎的城市总体布局模式为“老区—副中心—卫星城—平衡城市”。同北京根据城镇重要性来划分的方式不同，巴黎的这四个级别是根据距离旧城区的远近来划分的。9个副中心均匀分布在中心区周围，距老区最近，布置有各种类型的公共建筑和住宅，各自服务几十万人。5个卫星城距城市15~35公里不等，规划人口规模20~50万人左右（见图3）。

至于所谓“平衡城市”则是扩大到全国范围来考虑的区域规划。早在20世纪60年代，为了有效地控制巴黎地区的膨胀，克服西部地区人口急剧下降、农业地区衰落和煤炭工业地区的不景气现象，法国政府着手制定了21个规划大区的区域规划。当时，法国共拥有20万以上人口的城市10座，而巴黎一市独大的现象非常严重，其都市区人口（932万人）超过了其他9个城市人口的总和。为了打破这种过度集中的现象，计划在全国范围内均衡地发展8个平衡性大城市，在全面考虑全国生产力配置的

基础上，限制巴黎地区人口和工业的发展，疏散巴黎的经济活动，使其他各省的经济能有较大的发展。这也是巴黎城市总体布局的最后一个层次。为此还制定了20个移民方案(见图4)。



图4 法国的规划区和8个平衡城市

从上述情况可以看出，在具体规划设计上北京和巴黎并不完全一样，孰优孰劣，很难置评，但基本思路应该说是差不多的。但问题是实际效果却大相径庭。就市域范围和总人口而论，北京不仅不比巴黎条件差，应该说还要好得多(巴黎约12000平方公里，1095万人，平均每平方公里约907人；北京16808平方公里，1249.9万人，平均每平方公里744人)。但巴黎市区人口212.5万(占大区总人口的19.4%)，人口密度为2.72万人/平方公里；而北京城区有265.4万人(占城市人口的21.2%)，人口密度达3.05万人/平方公里，远远超过了巴黎。也就是说，尽管从规划上看，我们也采纳了类似的区域布局，但实际上并没有起到分散人流、减轻旧城压力的作用。

3 城市主要轴线比较

3.1 相似性

北京和巴黎均以其城市轴线在世界享有盛名，两条轴线在组织上也确有一些相似之处。例如城市主要轴线皆有与之垂直

相交的副轴，并以此确定城市中心广场的位置。北京目前的南北向主轴线(大红门—永定门—前门—天安门广场—故宫—景山—钟鼓楼—北中轴新区)与东西向长安街相交于天安门广场；而巴黎的东西向主轴(卢浮宫—丢勒里花园—协和广场—香榭里舍大街—戴高乐广场—雄师大街—拉·德方斯新区)则与波旁宫—协和桥—协和广场—马德兰教堂轴线相交于协和广场。两个广场都是政治性广场和国庆时的阅兵场所，均为城市最大广场：天安门广场占地达40公顷，不仅是北京最大的广场，同时也是世界最大的广场；协和广场占地8.4公顷，尽管不及天安门广场的1/4，但亦为巴黎最大广场。广场的中心都布置了纪念碑，协和广场上的埃及方尖碑高23米，天安门广场人民英雄纪念碑高37.94米。

同时，两个城市的主轴线上都布置了最重要的建筑群。北京中轴线上的故宫和巴黎主轴线上卢浮宫均为原来的皇宫或王宫所在地。这两组建筑都有着悠久的历史：北京故宫的建设可追溯到明永乐十五年(1417年)；最早的卢浮宫创建于1190年(现已无存)，现存最早部分可上溯至1546年弗朗西斯一世时期，此后又经过历代帝王，特别是路易十四、拿破仑一世和三世的重建与扩充。两组均为城市最大建筑组群(故宫占地面积72公顷；卢浮宫45公顷)。古时它们为皇权或王权的代表，是至高无上的禁地；现代又因其罕见的艺术价值受到了最严格的保护，被作为博物馆使用(见图5)。

另外，两座城市的主轴线都在近现代得到了更新发展。作为名城历史上形成的城市主要轴线，轴线上自然以历史文物建筑为主体，但通过轴线的延伸，收尾部分都在新区，体现了城市旺盛的生命力。作为巴黎主轴线末端的拉·德方斯兴起于1960年代，经过几十年的建设，已形成总面积130公顷的高层建筑区，还开辟了大片公园绿地，成为巴黎市郊引人注目的新区(见图6)。北京规划中的北中轴新区面积230公顷。1990年11届亚运会的召开使通向



图5 巴黎自星形广场(今戴高乐广场)东望卢浮宫俯视图

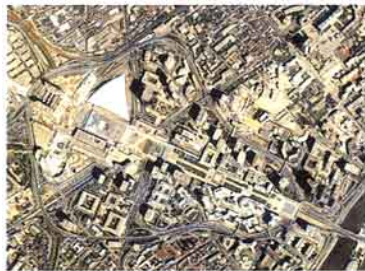


图6 巴黎拉·德方斯新区航拍图

北中轴新区的道路打通，为新区建设与发展提供了基本条件。现在北京正在北中轴线上建设奥运场馆和奥林匹克公园，以迎接2008年的奥运会。无疑，这一地区将获得更快更好的发展。德方斯距离凯旋门5公里，北中轴新区距离钟楼也是5公里，都离旧城不远。

3.2 差异性

尽管北京和巴黎在构图轴线等方面有这样一些相似的地方，但由于城市的形成历史殊异，加上东、西方文化的区别，其差异的表现要比共同之处突出得多。

3.2.1 历史形成

从历史的形成上看,北京无论是中轴线还是与之呼应的整个城市空间体系,都是统一规划一次建成;巴黎则相反,作为一个历史上自发生长的城市,从古代直到漫漫中世纪,本无所谓城市轴线,只是从17世纪开始,经过不断的整治,才逐渐在纷乱的旧城中,理出一点头绪。

3.2.2 现代演变

从演变的角度来看,北京自从明清两代定型之后,除了天安门广场的改建和尚在规划建设之中的北轴线外,在中轴线上并没有更多的拓展。相反,原有的城市空间特色和轴线体系却在迅速消失。作为烘托中轴线的外围城墙及东西对称布置的城门及角楼先后拆除,自东四至磁器口和自西四至菜市口两条辅助轴线上的标志物(牌楼、城门)也荡然无存,甚至位于中轴线上的前门桥、牌楼及正阳门瓮城也不复存在。城市固有的特色和原来的优势正在逐渐丧失。

而巴黎的城市轴线却从无到有,处在不断丰富与积累的过程中,不但越积越多,且代表了各个不同时期的作品,体现了历史发展的延续性。如卢浮宫为16世纪的建筑,卢森堡宫建于17世纪,协和桥属18世纪,凯旋门广场与协和广场成于19世纪,夏约宫已进入20世纪等。

3.2.3 组织机制

由于北京是一次规划建成,加上城市所在地形比较平坦,因而轴线及街道格网均为正向布置,布局严整、气势恢宏;巴黎则不同,由于城市位于被主要河流一分为二的片地势起伏的丘陵地带,各轴线是在自发形成的不规则城市基础上逐渐改造而成,因而除了一段不长的正对天文台的卢森堡宫轴线,因为是最早的本初子午线通过地为正南北向外,其他包括卢浮宫至拉·德方斯新区的主要轴线在内都不是正向(有的大体与河平行,如主轴线,有的则在不同地点与河正交,如夏约宫—华沙广场—伊埃娜桥—埃菲尔铁塔—战神广场—军事学院轴线和大、小宫—亚历

山大—三桥—荣军院广场—荣军院(圣路易教堂)轴线);除了最短(不足1公里)的波旁宫—马德兰教堂轴线与城市主轴是成直角正交外,轴线之间也很少有正交的关系;从平面图上看,这些轴线可说是方向各异、长短不一,既无规律可言,彼此间也看不出有多少对应关系,很多干脆就是孤立的一小段,和北京那种左右对称、前后呼应的布局完全无法相提并论(见图7)。

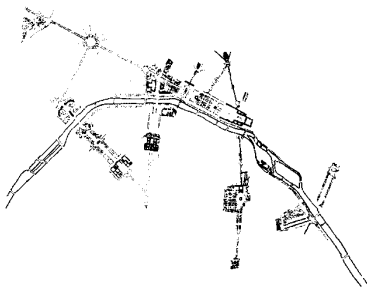


图7 巴黎市中心主要轴线

3.2.4 空间形态

巴黎轴线主要由道路组成,本身具有开放的特点,通透性很强。站在卢浮宫院内的小凯旋门下极目远眺,可通过丢勒里花园和协和广场,一直看到星形广场(即戴高乐广场)上的大凯旋门,从大凯旋门处又可以看到拉·德方斯新区的天际线。而北京中轴线上的主要建筑群(如故宫、景山)大都采用院落式布局,中轴本身并不能自由穿行,相对来说比较封闭。这种情况直接影响到人们对轴线上建筑的认知程度。清华大学学生沈加锋在1988年底对中轴线上的建筑物做了一次调查,在回收的问卷中仅有1/5大略勾勒出中轴线的形象(包括用文字)。其中知名度最高的建筑是故宫和天安门广场(达95%);从故宫向北,知名度逐渐下降,知道钟鼓楼的已不足40%。因封闭空间造成的遮挡与交通不便显然是造成建筑识别率低的根本原因。

同北京相比,巴黎各轴线的关系虽然从平面上看去有些凌乱,但实际上人们还是尽可能地利用了对景和借景的效果。如夏约宫—埃菲尔铁塔—军事学院轴线虽然和城市主轴在平面上没有任何交会关系,

但都以拉·德方斯新区作为远景,大、小宫—荣军院轴线和主轴虽然只是斜交,但巧妙地通过跨越塞纳河的亚历山大—三桥以荣军院圣路易教堂的穹顶作为对景。轴线本身各种元素的开敞效果,和这种在有限条件下进行的精心组织结合在一起,极大地丰富了城市的景观。站在协和广场中央的方尖碑旁,向各个方向望去都能看到激动人心的景色:在北面,通过近景的喷泉雕刻,可以看到广场边上加布里埃尔设计的两个完全对称的华美府邸,它们中间的王室大道正对着马德兰教堂的宏伟立面;南面,塞纳河对岸的波旁宫与马德兰教堂遥相呼应,在它的一边,远景天空上显现出埃菲尔铁塔的巨大侧影;东面,通过夸瑟沃克斯“飞马上的墨丘利”等两组动态鲜明的大理石刻,可以看到丢勒里花园里面的水池、草地、喷泉和雕刻;西面,宽阔的香榭里舍大街渐次升起,巨大的凯旋门雄踞在它的尽端高处。所有这些群体效果都给人们留下了难忘的印象。

4 城市轮廓线及其保护比较

4.1 轮廓线特色

从总体上看,北京和巴黎的城市轮廓线可说是非常相像:两座城市历史上均为水平方向发展,于平缓的城市廓线之间点缀着若干制高点,以此确定廓线的节奏并形成市内主要的景观视廊。

但从具体表现上看,差异也很明显。首先从建筑上看,北京自元代建都至清朝末年,由于主要采用木构,城内建筑多为一层的四合院民居。紫禁城内的建筑虽等级高,开间、面阔、高度都大于普通百姓用房,但多数仍为一层。巴黎虽然也是向水平方向发展,但由于采用砖石结构,住宅大多为6层左右的公寓式楼房,和北京相比,城市建筑要高出许多。由于采用了钢铁,作为城市制高点的建筑——埃菲尔铁塔高300多米,远远超出高40多米的景山。

其次,由于地形不同,北京与巴黎城市制高点的分布也呈现出不同的特色。北京地形平坦,制高点主要由建筑本身决

定。城内的高大建筑主要集中在中轴线和城墙上，如城门楼、主要殿堂、钟鼓楼等。甚至连景山也是堆土而成，是人为的城市制高点。因而和平面一样，北京的廓线布局也非常规则，呈现出中间稍高、两侧平缓的外形。相比之下，巴黎的地形就要复杂得多。不仅有塞纳河贯穿全城，两岸也是地形起伏，有很多小丘。作为城市制高点的几个建筑，如大凯旋门、圣心教堂、先贤祠等都是随地形布置，建在自然丘顶上，没有多少规律(凯旋门所在的星形广场由于城市主要干道穿过，在建设过程中还铲低了6米，和景山平地堆土的情况正好相反)。

4.2 轮廓线保护

作为两个历史悠久的文化名城，巴黎和北京历史上都是自中心向外扩展。由于文物古迹大部集中在核心区(如北京，历史古迹90%以上集中在市中心)，因而这也是高度控制最严格的地区。高层建筑则往往随着城市的扩张在城市边缘地带发展。由此形成了中间低，四周渐次升高的所谓“锅底形”的城市廓线。这也是两个城市控制高度和城市廓线的基本思路，在这个主要点上两者并无不同。

然而从实际来看，两个城市的差异还是很大的。首先是认识到高度控制对城市轮廓线的保护的时间差异很大。在城市建筑高度和风貌控制方面，巴黎是实行得较早的城市之一；其历史可上溯到17和18世纪，并在实践当中多次讨论修改，逐渐臻于完善。而北京虽然在建国初期就对城市的建筑高度控制有了关注，并引发了一些争论^[6]，然而直至1985年，在学术界的呼吁下，首都建筑艺术委员会和北京市规划局才提出《北京市区建筑高度控制方案》，可以说比巴黎整整晚了2个世纪。

其次，从控制深度来说，北京的建筑高度控制相当于控规深度。以故宫和皇城为核心逐步向外提高，共分为10个等级：二环以内7个等级，即原貌保护区、9米、12米、18米、24米、30米、45米控制区；

二环以外增加了60米、80米、100米三个等级。在此前提下又规定行政办公区最大控制高度为50米，商业金融区最大控制高度为100米。旧城内对沿干道建筑的高度控制，一般比在街区内建筑高度控制提高1~2个等级等。而巴黎的建筑高度控制除了采用最大高度限制法(如外环路包围的中心区的最大限制高度为30米，外围各区37米，城外最高可达45~50米，有些地区基本上没有限制)外，值得关注的是它的建筑尺度控制。如1884年的城市法规规定建筑地面至檐口的最大距离为20米，顶楼轮廓线由一个圆弧确定，其半径为街宽的1/2(最大不得超过8.5米)。从1784年起到1967年，巴黎在5次修改规划的过程中，都坚持了这

种对建筑尺度的控制，大多的城市历史学家认为巴黎是一个最具有人的尺度的城市(见图8)。

从保护的实际效果来看，北京由于旧城所处的区位优势，近几年旧城的保护工作可说是面临着十分严峻的形势。规划工作者在总结1980年代经验基础上拟订的旧城建筑高度控制规定，当前已几乎被全面突破。从近5年审批建筑的实际情况来看，问题十分严重。根据不完全统计，以一般审定高度和总体规划的规定的原则高度相比，不少项目都高出了一或两个档次，如恒基中心高达110米，已是规划限高的两倍多(见图9)。不但内城新建筑物的高度突破限高，就连北京老城最精彩的

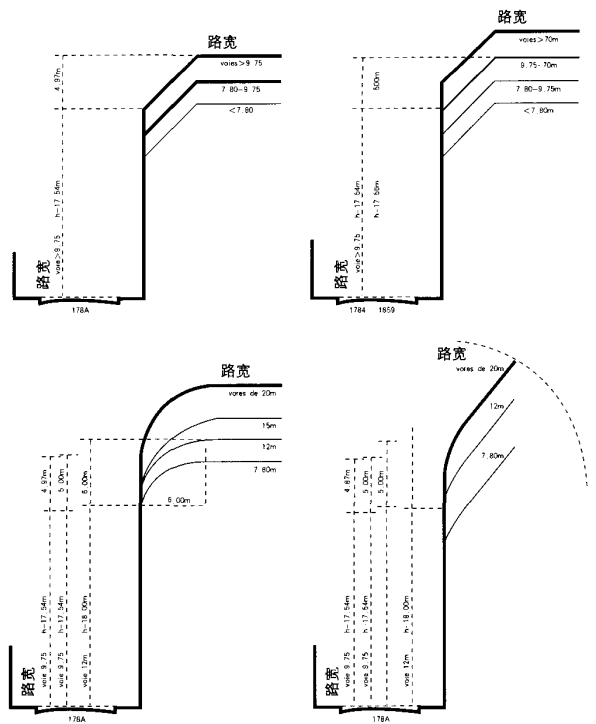


图8 巴黎自1784年至1902年建筑轮廓线控制的演变

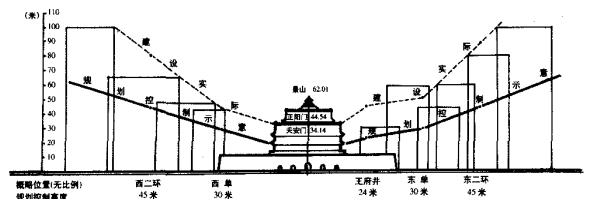


图9 北京建筑高度控制和建设实际高度比较图

部位——中轴线上的高度也控制不住，景山至钟鼓楼的景观视廊很早就被军队住宅的两个大屋顶破坏。

巴黎也有很多高层建筑，但这些高层建筑大都位于新区，对老城的景观影响不大。又由于立法较早，执法较严，是公认的城市传统轮廓线特色保护得较好的城市之一。

5 街道格局比较

同城市轴线和轮廓线相比，城市的肌理——街道格局作为城市空间形态的重要组成部分，更接近于人的尺度，它的变化更容易被人感知。作为具有悠久历史的城市，如何在城市现代化的进程中既满足居民现代化生活的需要，同时又不造成历史特色的遗失，一直是各国探讨的重要问题。

5.1 街道网络沿革及特色

从历史上看，北京的城市道路网络显现出两个鲜明的特点。第一就是路网稀疏。古城原有道路系统只有干道和胡同两个等级。胡同的间距是由住房决定的。由于住房大多数由四合院组成，占地面积较大，标准的一进四合院包括前院、内院和后院，进深至少30米，通常是两个四合院背靠背相依，这样就决定了胡同之间的间距最小也要70米左右，加上胡同内往往还不能行车，这对形成北京市稀疏的道路网起到了决定性的作用。由此影响到干道间距也过大，小者一公里左右，大者达到约二公里；第二个特点即皇城对交通的阻塞问题。引用梁思成先生的话来说就是“庞大的里城及西苑，梗立全城之中，使内城东西两部间之交通梗阻不便，为其缺点之最大者。然在当时，一切从皇室尊严为第一前提，民众交通问题非设计人所考虑者也”。

同北京方正的街道格局不同，中世纪巴黎的街道基本是自发形成，不仅狭窄，而且由于地形的影响，全城几乎没有正南北或正东西向的道路。第二帝国时期在新

的交通工具（特别是汽车和火车）的冲击下，巴黎进行了有史以来的最大的一次道路改建——即奥斯曼的改建，主要工程包括贯穿巴黎全城的十字形主干道和两个环形线路。总的来看，巴黎的道路体系可说是在自由式道路的基础上加城墙拆除后的环路构成。此外，值得一提的就是巴黎城市交通系统和景观的组成部分——极具特色的塞纳河。这条东西向流经巴黎的水道不仅没有像北京南北向贯穿内城的六海那样成为城市东西向交通的阻碍，反而成为一条水上交通线路，并因其存在创造了独特的景观——桥。塞纳河上共有32座桥，很多颇有名气并成为诗人的赞美对象。其中最古老的新桥(Pont Neuf)始建于1578年，为12孔石桥。其他的桥大都建于18世纪以前，桥上建有公寓，一层是商店，二层至五层是住宅。后来考虑到有碍市镇景观和空气流通而全部拆除。

5.2 街道重要改造评析

城市是一个活动的肌体，要求历史上形成的路网一成不变是不现实的。如何既能够保护古建筑又能满足交通的需求似乎是一个永恒的话题。在这个问题上，北京和巴黎这两个城市都做过不同的探讨和实践，取得了一定的效果，也付出了一些代价。

5.2.1 北京实践

自从建国后决定把行政中心放在老城之后，北京名城保护和交通的矛盾就一直存在且越来越严重。它的第一次集中反映即北海大桥的改造。1953年初，北京旧城东西交通不畅的问题已很突出。文津街，景山前大街是一条横贯东西的重要干道，当时北海的金鳌玉栋桥桥面狭窄，（最窄处仅7米），而且坡度为7%，再加上桥两端设有金鳌、玉栋两座牌楼以及东行至团城处需急转弯，因此经常发生交通事故，阻碍交通。但工程本身又涉及国家级文物团城和数百年的白皮松，以及北海大桥自身的改造和桥西端的两个牌楼的处理问题。当时各部门及苏联专家共提出4个方案。后经周总理亲临现场，分析各个方案的优缺点

后，确定采用不拆除团城、交通基本通畅而又不破坏原有大环境的“保城扩桥”方案。这个方案因其展宽道路、改建大桥后，既满足了城市的交通要求，又保留了团城、古树以及北海大桥及附近景观的古典风韵等特色被认为是道路改造的典范(见图10)。

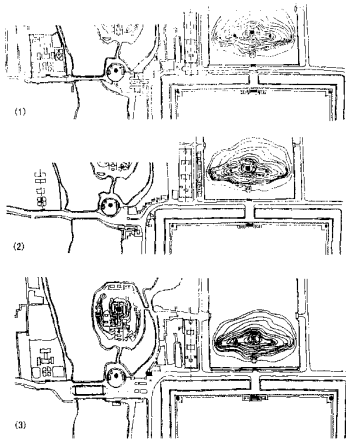


图10 北京北海大桥的改造

1、建国初北海大桥地段状况；2、苏联专家的北海大桥改造方案；3、梁思成、陈占祥的北海大桥地段改造方案。

然而20世纪50年代以后，随着国家政治生活的不正常，文物建筑的劫难也就开始了。1954年牌楼的拆除以及位于西长安街大庆寿寺双塔的拆除即是其中最典型的例子。事实上，在1954年拆除牌楼及位于西长安街大庆寿寺双塔时，专家们已经四处呼吁并提出了一些解决办法，如在保留牌楼的问题上，梁思成先生提出可根据牌楼所在位置，找出相应的解决方法：牌楼本身开间较大且道路条件较好时，可通过加强交通管理加以保留（如历代帝王庙牌楼）；位于交叉路口处时可处理成交通岛。这样既可满足现代交通要求，又保持了北京的街道特色。特别对大庆寿寺双塔，梁先生强调指出，历代王朝建都时都将它保留了下来，更不应使其毁灭在我们手中。为此，他建议将它作为街心交通岛，这样不仅可以保留双塔，而且可以丰富道路景观(见图11)。在遭到反对后，他又提出了

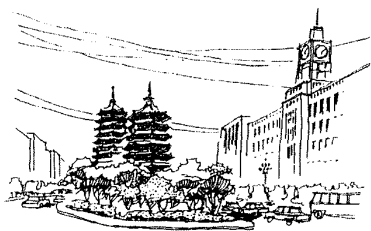


图11 梁思成的大庆寿寺双塔改造设想

“缓期执行”的方案，即按上述方式保留一年，再视效果定存废。结果这些方案都没有被采纳，双塔很快就被拆除了。

北京在五、六十年代城市化初期做出破坏文物建筑和传统城市肌理这样的“牺牲”，的确在一定程度上解决了交通问题。然而，在城市化加速的八、九十年代，随着城市规模和人口的剧增，如果不从总体布局上来把握北京的交通问题，即使“牺牲”再多的传统建筑，破坏再多的街道格局，也很难解决北京的交通问题。

实际上，历史上遗留下来的许多古建筑，尤其是位于街道上的建筑物，如果处理得当，不但不会成为阻碍交通的障碍，反而能促成城市独特景观的形成。许多位于干道中央的文物建筑都已成为城市的标志；巴黎大凯旋门就是其中之一，它和周围的星形广场及12条放射形道路，形成了极具特色的城市道路景观，尽管从交通方面考虑，广场周边的12条放射路似乎多了一点，交通搞得颇为复杂。巴黎的圣·德尼和圣·马丁门可作为这方面的另两个例证。它们原是查理五世城墙上的门，城墙拆除作为环路后，位于道路中央的这两座城门就成为交叉口环岛中央的景观标志（见图12）。北京由于牌楼和城门的数量极多（牌楼57座，城门16组，每组还包括城门楼、箭楼、瓮城三个部分），分布又极富规律性（牌楼分布在比较重要的街道上，城门则分布在城墙拆除后的一环和二环路上），倘若没有拆除的话，大可为城市设计提供新的契机，形成局部的独特景观。

5.2.2 巴黎实践

同北京相比，巴黎的原有道路格局受

到地形和水系的影响，没有北京那样具有特色的方格网街道格局，而是自由式布局。巴黎历史上最大的道路改造发生在1853~1870年第二帝国时期，在奥斯曼领导下打通车站间的直线大街和环形干道。在市中心区总共开辟了95公里顺直宽阔的道路，拆除了49公里老路，于市区外圈开拓了70公里道路，拆除了5公里老路。现在贯穿巴黎全城的十字形主干道和两个环形线路均属这一时期。十字形主干道系指东西向以卢浮宫为中心，西至星形广场，东至巴士底广场和民族广场的轴线；南北向轴线则由斯特拉斯堡大街、塞瓦斯托波尔大街和圣米歇尔大街构成。两个环形线路中，内环在塞纳河右岸大体沿原路易十三和查理五世时期的城墙遗址，在左岸为圣日耳曼大街；外环为拆除1785年城墙后建成的大街。星形广场的直径也在这时期拓至137米，周围的12条路中，5条是1854年新辟的。

城市是一个活动的肌体，要求历史上形成的路网一成不变是不现实的。但从奥斯曼大规模整治巴黎市区街道系统的实践中可以看到，对中世纪城市而言，市区道路改造是相当困难的。去弯取直，拓宽路面，都将导致大量建筑的拆除，不但城市



图12 巴黎圣·德尼门整治后的现状

城墙拆除后，城门被置于街道中央独立的地段上。

原有格局无法保持，传统的空间形态也会受到破坏。因此，奥斯曼的做法在当时和以后都受到了严厉的批评。在这以后，人们对老城区道路的改造一般都采取审慎的态度，除了从总体规划布局上着手疏散老城区人口（这也是最根本的措施）外，巴黎主要是在发展公共交通和加强管理上下工夫并收到了很好的成效。首先是公交优先，特别是地铁作用最大，因其对地面风貌的影响较小，特别适合旧城。巴黎地铁主要分布在内，总长约200公里。市区内共有365个车站，各站距离不超过500米，可以方便快捷的到达。这种布线方式很好地保护了城市的历史风貌，取得了较好的效果。

在强化交通管理方面，巴黎主要采用限制车辆交通的方法。除了增加必要的设有各种信号装置的交叉口外，巴黎市和法兰西岛区政府已决定将695公里的道路改为单行线，以在维持原有道路系统的前提下缓和日益严重的交通压力。

6 结语

从北京和巴黎这两个历史名城城市形态的形成和演进上不难看出，以最初的条件而论，巴黎应该说不如北京。早期的巴黎基本上是自发形成，没有严格的规划。但由于人们在长期的历史进程中，不断开拓、积累，使城市的文化内涵越来越深厚；通过原有城市轴线的延伸和新轴线的开发，使城市面貌越来越丰富。老的东西得到精心保护，新的东西还在不断增加，它们都被作为各个时代的标记保存下来。因而，当人们在欣赏圣母院、卢浮宫、凯旋门、香榭丽舍大街及塞纳河沿岸那些古典建筑时，同样能感受到这个城市的活力，看到人们在文化上的不懈追求。

和巴黎相反，我们从先人那里继承了一份非常丰厚的遗产。以后虽然也增加了一些新的内容，但总的来看，我们并没有在原有基础上不断积累和增加自己的文化内涵，更多地却是抹掉前人的痕迹；作为历史名城，我们的内涵不是越来越丰富而

是越来越贫瘠。曾为东亚文明标志的城墙、城门和牌楼已大部湮没；随着危旧房改造迅速向市中心推进，城区内的胡同和四合院也已成片消失。

所有这些都引导人们去思考一些更深层次的东西，那就是城市的性质和定位，可以说城市的性质和定位是城市空间形态的决定者。

美国著名学者刘易斯·芒福德在谈到巴比伦、罗马、雅典、北京、巴黎等城市时说，它们之所以能支配各自国家的历史，正是“因为这些城市始终能够代表他们民族的文化，并把其绝大部分留传给后代。”城市是人类文化的结晶和文明的象征。法国人对此有清醒的认识。论人均产值和金融贸易，巴黎比不上纽约，甚至也不如伦敦和东京；但作为国际大都会她却有着格外的魅力，在人们心中的地位也要重要得多，其原因正如恩格斯所说：“在这个城市里，欧洲的文明达到了登峰造极的地步”。北京是积淀东方文化最丰富的城市。作为中国最后几个封建王朝的帝都，它留有规模宏大、布局严整的历史遗存，是世界上代表东方文化的几个最突出的名城之一。和其他国内外城市相比，她的最大优势就在这里，正是在这点上她可与西方城市如巴黎和罗马媲美，这也是她能成为国际城市的基本条件。

文物建筑及其环境，是一个城市历史的真实见证，是一种不可再生的资源。真正的古迹，能给人一种震撼人心的力量。作家林斤澜先生在忆及北京城墙时写道：“沉甸甸的高大，青苍苍的厚实，散发着八百年的风霜，八百年的京都气息……那是不能够代替的。”任何赝品都不可能在人们心中激起同样的感受。对历史遗产的态度实际上反映了一个国家和民族的文物意识，这也是民族素质的一种表现。在巴黎，当文物和建设发生矛盾的时候，人们首先考虑的是如何保护文物；而我们却相反，甚至还出现了所谓“文物挡道”的怪论。这样一些表现，显然和人们的一个认识误区有关。即认为文物是可以再生的，

因此才有所谓“夺回”古城风貌的说法。一面毁掉真正的古迹，一面却热衷于大造赝品，正是当前的时髦做法。这点不能不引起人们的警觉。作为城市规划和建筑工作者，我们真正感到了肩上的沉重……

注释

- [1] 金中都所仰仗的莲花河水系水流涓微，土质疏恶，难以满足城市的发展需要。元大都另选新址将万宁宫及附近大片湖水(称海子，为高粱河水系)包括在内，解决了城市的水源问题。
- [2] 公元前2世纪，吕代斯(城岛在历史上的第一个名字)遭到罗马人的入侵和统治。此后一系列蛮族入侵开始威胁到罗马的统治。公元3世纪中叶，居民们以城岛作为庇护所，在周围建起了厚厚的石墙，这就是巴黎最早的城郭——高卢·罗马城墙。
- [3] 罗马全城只有1/5的工业人口，城市劳力大都从事商业和政府公务事业。
- [4] 由于旧城区交通压力降低，已考虑将市中心压在古迹区上的帝国广场大道拆除，恢复古迹区环境。
- [5] 1912~1920年，巴黎制定了郊区的居住建筑规划，打算在离巴黎16公里的范围内建立28座居住城市，这些城市除了居住建筑外，还设有起码的生活福利机构，但居民的生产工作及文化生活上的需求仍需去巴黎解决，这种城镇称为“卧城”。
- [6] 建国初期，对在北京旧城内是否建造高层建筑有过两种截然不同的观点。对高层建筑持肯定意见的以苏联专家为代表，如阿布拉莫夫就认为：“看不出天安门广场要建两三层房屋而不建五层楼房的理由，莫斯科克林姆林宫附近开始建了32层的房屋，但克林姆林宫并不因与这所房屋毗邻而减色，为什么北京不建五六层15至20层的房屋。现在城内只有北海的白塔和景山是最突出的。为什么城市一定要平面的，谁说这样很美丽”。对高层持反对意见的以梁思成为代表。他主张北京旧城建筑物最多只能建二、三层，不能超过故宫或城墙，天安门广场上新建建筑物的高度不能超过天安门的二重檐口。1953年确定行政中心建在旧城后，梁先生的看法虽有所修正，认为“北京的房屋一般以两三层为原则，另一些建筑可以高到四五层、六七层……”但仍然强调要“有计划、有限度地建造”高楼。

参考文献

- 张敬淦. 北京规划建设纵横谈. 北京: 北京燕山出版社, 1997
- 建国以来的北京城市建设. 北京建设史书编辑委员会, 1985
- 董光器. 北京规划战略思考. 北京: 中国建筑工业出版社, 1998

- [瑞典] 奥斯伍尔德·喜仁龙. 北京的城墙与城门. 许永全译, 宋惕冰校. 北京: 北京燕山出版社, 1985
- 侯仁之, 邓辉. 北京城的起源与变迁. 北京: 北京燕山出版社, 1997
- 谢敏聪. 北京的城墙与宫阙之再研究(1403~1911). 台湾: 台湾学生书局印行, 1989(民国78年)
- 陆翔, 王其明. 北京四合院. 北京: 中国建筑工业出版社, 1996
- 吴良镛. 城市文化. 吴良镛城市论文集——迎接新世纪的来临(1986~1995). 北京: 中国建筑工业出版社, 1996
- 北京市城市规划管理局科技处情报组. 城市规划译文集2——外国新城镇规划. 北京: 中国建筑工业出版社, 1983
- 刘健. 基于区域整体的郊区发展——快速城市化北京向巴黎学习什么?
- [英] P. 霍尔. 城市和区域规划. 邹德慈, 金经元译. 北京: 中国建筑工业出版社, 1985
- [意] L. 本奈沃洛. 西方现代建筑史. 邹德慈, 巴竹师, 高军译. 天津: 天津科学技术出版社, 1996
- Norma Evenson. The City as an Artifact: Building Control in Modern Paris. In: Roger Kain, Planning for Conservation, London: Mansell, 1981
- Roger Kain. Conservation Planning in France: policy and practice in the Marais, Paris, Roger Kain, Planning for Conservation, London: Mansell, 1981
- Leonardo Benevolo. Histoire de l'Architecture Moderne-1, La Revolution Industrielle, Paris: Dunod, 1980
- Leonardo Benevolo. Histoire de l'Architecture Moderne-2, Aant-garde et Mouvement Moderne (1890~1930), Paris: Dunod, 1980
- Lenoardo Benevolo. Storia della Citta. Rome: Editori Laterzo, 1975
- Robin Middleton & David Watkin. Neoclassical and 19th Century Architecture-1&2. New York: Electa/Rizzoli, 1987
- Peter Hall. Urban & Regional Planning, third edition, London and New York: Routledge, 1992