

巴黎城市空间形态解析

卞素萍*

摘要 本文分析了巴黎的城市结构、城市肌理与城市的空间形态的关系，并介绍了两种经典的城市设计的发展方法在城市中的运用。通过相互之间的关联，城市街道、城市交通和城市空间得到有效的整合。最后阐述了在旧城更新过程中保护和改造问题及其滨水区城市设计和绿地规划对我国诸多城市建设的意义。

关键词 巴黎 城市形态 空间结构 城市交通 整合 保护

作为历史悠久的文化古都，如何在现代化的进程中满足居民现代化生活的需要的同时，保持城市应有的特色，一直是各国探讨的重要问题。城市形态是城市的空间、建筑、环境与人所共同形成的整体的构成关系。巴黎空间形态的发展直接反映了城市的结构形式和类型特点及文化特征。以下将从城市形态因时空的因素而存在的差异性所表现出来的城市内部及外部特征即城市的空间结构、城市肌理两方面作具体地阐述。

1 巴黎的城市结构与城市的空间形态

巴黎城市形态的改造以全新的多中心布局的区域规划思想代替了单中心布局的传统手法。在丰富城市空间和城市自然环境的同时，较完整地保护了老城区的肌理，满足了城市发展的要求。其在轴向空间上的发展既保持了中心区的繁荣，又为经济发展提供了组织有序的增长空间。这种城市发展方式也是我国当前许多城市在面临更新时所值得借鉴的重要方面。

1.1 老城区城市空间历史景观的保护

沿着塞纳河这根城市轴线，埃菲尔铁塔、荣军院、卢浮宫、巴黎圣母院……一直到新城等各个时期不同风格的建筑群，沿着成网的干道向城市四周展开。这种文化积淀的轨迹

* 卞素萍，东南大学建筑学院博士生。

已成为人类共同文化知识的特征。巴黎各轴线的关系尽可能利用了对景和借景的效果，如星形广场沿发散方向向人们呈现出变化多样的城市街道空间。而城市也正由于保护了这些经典空间而闻名于世。

1.2 两条平行的城市发展主轴的形成

巴黎的发展是以塞纳河为发展轴的带形城市结构，工业和居住用地重新安排在城市外围。规划了南边和北边两条沿塞纳河平行发展的“城市走廊”。五座新城即在这两条走廊上，除新城之外，规划设计了均匀地布置在巴黎中心区周围的德方斯等九个副中心，每个副中心都分布有多样的配套公建和住宅，以减轻老城的负荷。同时加大其与老城间的快速交通的建设（见图1）。通过轴线引导规范城市的空间增长，即将城市空间扩张限制在这两条平行的城市走廊轴之间，此扩展模式很好地满足了城市规划的发展目标和要求。

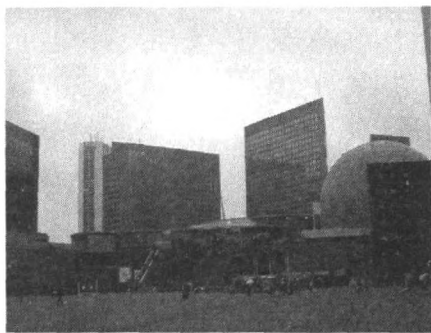


图1 巴黎拉德方斯

1.3 独具特色的新城镇和副中心

周边的五座新城的共同特点有：与城市中心保持较近的距离；有方便快捷的公交换乘系统、轨道交通与城市相连；各项设施齐全；低层、低密度且与自然融合的生存环境；各种产业活动已成为新的增长点。新城建设在很大程度上大幅度缓解了原城市中心区的压力。

巴黎众多副中心中最典型的即为集行政、商务于一体的新区的拉德方斯的建设，它保护了历史名城的风貌，弥补老城区内空间发展的不足。其规划强调了区域协调和均衡发展，不仅包括产业和经济布局，也包括环境规划、服务设施、文化娱乐等涉及人们生活质量等方面。

2 巴黎的城市肌理的延续和空间特色的营造

城市设计是对城市进行结构性策划整合，及对城市核心区或重点地段的设计寻求合适的切入点，从而推动城市发展，即从城市的既有结构和历史传统着眼，逐步引发整个城市结构的自动整合。为营造一个真正适宜于人居的城市空间，巴黎城市空间规划的特色集中

体现在其独特的自然空间形态，及通过轴线的延伸和建立张拉力的方法延续城市的肌理。

2.1 城市轮廓线

历史悠久的文化名城巴黎，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，且为高度控制最严格的地区。高层建筑随着城市的扩张在城市边缘地带发展，形成了中间低四周渐次升高的城市轮廓线。位于老城区的三百多米高的埃菲尔铁塔成为城市制高点（见图2）。

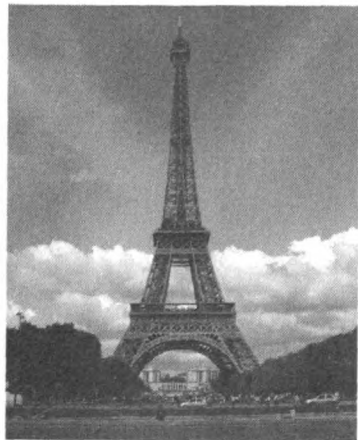


图2 巴黎埃菲尔铁塔

2.2 城市肌理以轴线的方式延续

从内部空间肌理来看，拉德方斯使巴黎城市的历史轴线向西延伸的同时，在紧邻巴黎城外形成了一个风貌与城区截然不同的区域，使其历史轴线得到了延续和升华。培根于《城市设计》中写道：“用延伸的方法发展：一条力线从城市发源点延伸出去，建立一个贯穿毗邻地段的支配原则。巴黎城市的轴线的延伸有力地证明了此点。这条力线延伸至巴黎周围的乡村，这个为首的延伸结合一系列类似的延伸，形成设计系统网络并可以延伸至无穷。”

2.3 城市空间特色：用建立张拉力的方法发展

培根先生提及的经典的的城市设计发展的另一方法在巴黎建设中得以体现：即巴黎城里多个有里程碑建筑之间建立了张拉线。这些张拉力线的相互关系及其与古老建筑的相互作用确立和推动了一系列设计力，从而成为沿线建筑发展的支配要素。

2.3.1 广场作为重要的空间节点

城市的各交通枢纽多以城市广场作为其基本的布局形式。如巴黎的星形广场、协和广场及歌剧院广场等，每条大街都通向一处纪念性的建筑物，并在广场的中央布置有方尖碑、凯旋门等，形成了别具一格的巴黎街景，在城市建设中体现了其理应遵循的艺术原则。

2.3.2 以标志性建筑形成张拉力

巴黎就像一个巨大的建筑博览会。以重要的标志性建筑物如卢浮宫、巴黎圣母院、歌剧院等在城市形成张拉力，其他建筑物或绿化区均起着烘托作用。这些建筑物均依基地的情况呈现多样的布局方式，并用绿化园林穿插其中。因大多数建筑物为多层，且布局严

整，密度适宜。此外由于色彩上的统一与和谐，使得新旧建筑在对齐、体形立面处理、屋顶退后等方面取得协调，城市的整体性得以显现。

提及巴黎的城市印象，芦原义信在《隐藏的秩序》中写到：“……到巴黎的旅游者并不需要实际走进这些建筑，而是对它们的外部形式看上一眼就足以留下一个持久的印象。”可见巴黎城的秩序是外显的，建筑物给人持久震撼的印象。

2.4 街道空间的艺术性

巴黎城市设计师们通过环境的设计，保留了重要地段的广场、公共建筑、纪念性和标志性的建筑，表现了城市的建筑文化和建筑艺术风格，展现出高品质的街道空间（见图3）。其空间界面有效地促进了空间的形成和造就了场所特征，街道空间按特定的关系进行组织，在大小、形状、进退、对景等空间属性上进行变化和对比，给了人们独特的心理体验。

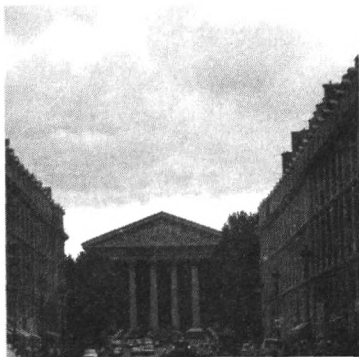


图3 巴黎街道空间

3 巴黎完善的城市交通体系

卡米洛·西特说：“城市扩展规划的实质是各种交通手段的主要特征的建立：街道、电车道、铁道及运河，并且考虑它们的系统化和可扩建性。”可见城市空间与城市交通的发展密不可分。城市交通系统对城市形态的影响巨大，其对城市形态的生成、发展及演进都起着重要作用。通过交通系统对城市活动的联系和支持，带动周边发展，使他们处于动态系统中。

3.1 快速便捷的外部交通

3.1.1 航空

法国巴黎拥有两个国际机场，一是距离巴黎市中心约25公里的戴高乐国际机场，也是法国最大的机场；另一个是奥利机场。航空线路使巴黎与世界各国的对外联系成为可能。

3.1.2 铁路

巴黎有六个火车站，每个车站所开出的列车线路不同，在市内乘坐地铁，可到达以上车站。巴黎铁路客运采用高速轮轨列车、特快车和快车，可快速到达法国各地。

3.2 通畅适宜的内部交通

巴黎改建了其道路结构网,形成大十字干道和两个环行路,着力于大力发展公共交通、鼓励自行车和步行交通系统的建设。城市街道两边无大的停车场,为了步行的通畅,设了自行车和行人专用道,通过限制车速、提高停车费及限制市区企业修建停车库等措施缓解市区交通压力。此外,中心区也与周边地区保持了较好的联系,如在拉德方斯形成了立体的交通网络,解决了其与周边的交通问题。地下部分为交通系统,车辆全部在地下三层交通道行驶,如地铁、高速公路、大型停车场等。立交桥也是由地下层、地面层和高架层组成,方便快捷。

3.2.1 地下铁路及公交

巴黎地铁以方便、快速著名,是市区最快的交通工具。在巴黎市区有上百个站点。也正由于地下便捷的通行,大幅缓解了市内的交通压力,为步行提供方便(见图4)。巴黎公交除地铁外,还有公交车、有轨电车及游览巴士等。

3.2.2 步行体系

人行道包括了道路两旁的人行道、商业步行街、滨河步行道等。巴黎人行道的宽度通常大于或等于车行道的宽度,并在车道两旁为行人创造了宜人且相互交流的诸如街头广场、绿地、路边休憩设施等一系列公共空间,让人流连于城市的主干道的两侧。人行横道替代了人行天桥。人行地道与地下交通系统紧密相连,不仅可以快速到达其他地方,且形成了地下商业空间。此外巴黎的滨河步行道也格外吸引人驻足。

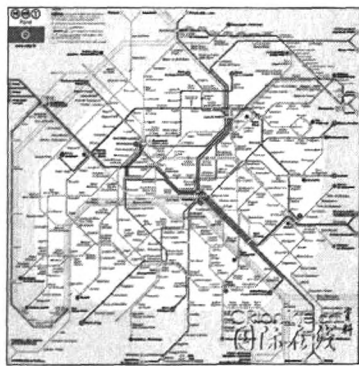


图4 巴黎地铁线路

4 巴黎城保护与改造的意义

巴黎在城市空间形态的完整性方面,延续了历史街区的空间形态特色,其在总体规划的科学性、保护和利用自然、延续历史空间形态要素、满足现代城市的社会和经济功能、适应新时代发展等方面取得成效。

为了保护巴黎的城市特色和活力,城市设计师们对市区进行了精心规划和严格的保护。即在保护前提下,通过创新的整治,使市民在历史的延续中体验到良好的人文环境。保护区规划中界定的对象不仅仅是区域规划,包括建筑、城市空间,也包括场地和绿化

等。同时以严格的法律形式，通过限制高度、规范的拆迁制度等措施保证其实施。同时这个规划不仅强调保护，对城市社会、经济及城市功能各方面的问题也予以了综合的考虑。

5 滨水区城市设计与城市的绿地规划的整合

塞纳河是城市中重要的构成元素，河上建有三十多座桥，平均相距四百米就有一座桥，桥的风格各异。塞纳河把市区分隔成左右两岸，桥将左岸的索邦大学、埃菲尔铁塔，右岸的卢浮宫、协和广场以及巴黎圣母院等连在一起，而经过滨水区城市设计的整合，使功能设置、公共活动的组织、交通系统等方面与城市主体取得协调一致，将水域和陆域的城市公共空间和人的活动有机结合，为塞纳河两岸留下了良好的视觉走廊（见图5）。

塞纳河沿线的绿带、有轨道线路及公路基础上建设的绿色走廊、人行道的扩建及加种行道树，使之成为真正的绿色走廊。而市内林荫大道的创建，给人们创造了适宜、宁静的街道氛围。通过改善行人及自行车的交通，加强和绿化空间的联系，丰富市内的绿化景观等建立起一个真正完善的有等级的绿化网（见图6）。



图5 巴黎塞纳河

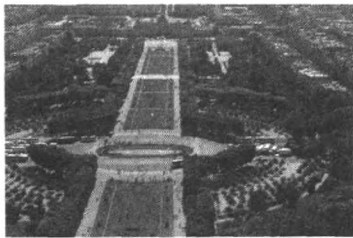


图6 巴黎鸟瞰

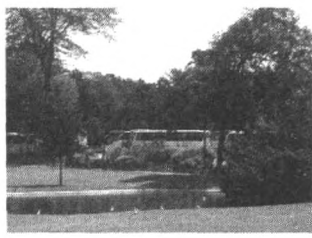


图7 巴黎绿化

由于注重对自然环境的保护与利用，这些大片的自然环境要素形成了城市良好的开放空间，并为城市建筑提供了良好的环境背景及景观构成，展示了人与自然的融合（见图7）。

结语

研究城市形态演变及其规律，重要的是从中找出城市社会活动的特征、结构、体系以及所表现的形式，旨在求得一种人居环境的和谐与发展。城市设计应当为人们设计生活、创造生活，为复杂多样的城市生活提供可能，即为市民大众营造有活力、独具特色的场所。巴黎在世界城市发展、演变的历史过程中，其自身的生长和发展及巴黎的“多中心、

新城”的规划理念，为我国诸多的历史文化名城在城市化进程中寻求出路提供了有益的思考。

参考文献

- [1] 培根. 城市设计 [M]. 黄富厢, 朱琪译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003.
- [2] 齐康. 城市环境规划设计与方法 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 1997.
- [3] 卡米洛·西特 [奥]. 城市建设艺术 [M]. 仲德昆译. 北京: 中国建筑工业出版社, 1990.
- [4] 王建国. 现代城市设计理论和方法 [M]. 南京: 东南大学出版社, 2001.
- [5] 朱婷. 以人为本, 改善上海生活环境——巴黎绿地规划对上海绿化建设的启示 [J]. 上海城市规划, 1998 (1).
- [6] 肖亦卓. 国际城市空间扩展模式——以东京和巴黎为例 [J]. 城市问题, 2003 (3).
- [7] 刘琴博. 步行巴黎 [J]. 城市环境设计, 2008 (1).