

奥斯曼时期的巴黎城市改造和城市化

朱 明

内容提要 1853年到1870年奥斯曼的巴黎改造构成了欧洲高速城市化时代的缩影。这主要是由于19世纪以来人口增长、经济发展以及资本积累达到一定程度的结果。巴黎的城市建设也是中世纪后期以来就已进行而从未间断的改造的延续。奥斯曼对巴黎的改造是系统的、全面的,而且是同基础设施建设和社会福利发展联系在一起的,并非任意的破坏和扩建,也遵循了一定的审美法则,从而在极端开发改造的时代走出了一条独特的城市化道路。

关键词 奥斯曼 巴黎 城市改造 城市化

当1867年的巴黎博览会举行之时,人们看到的巴黎不再是一个中世纪遗留下来的传统的巴黎,这个城市的面貌在过去的近二十年中发生了巨大的变化。在第二帝国时期由奥斯曼市长(George Eugène Haussmann, 1809—1891)作为总设计师进行的彻底改造被称作“宏大工程”,被认为是巴黎进入“现代城市”的标志,使巴黎从“卡西莫多的巴黎”转变为“奥斯曼的巴黎”,^①造就了一个超越传统的现代城市。奥斯曼式城市规划也成为一种特定的指代,其影响延续至今。

长久以来,对奥斯曼的评价参差不齐,赞誉和诘难并存,奥斯曼一直被夹在两种极端意见当中。反对者最有力的证据莫过于奥斯曼改造中野蛮地摧毁了大量的历史遗迹,并借改造之机大力炒作地产房产。奥斯曼与拿破仑三世的巴黎改造被本雅明视作“一场巨大的投机繁荣”,破坏传统和创造现代性都成为攻讦和批评的理由。大卫·哈维从城市空间和政治经济学的角度继续对这场巴黎改造进行批判。^②随着亨利爵士手稿的出现,富有争议性的奥斯曼巴黎改造问

^① 弗兰茨·沃森《两个城市:从卡西莫多的巴黎到奥斯曼的巴黎》(Franz Vossen, “Les deux villes: du Paris de Quasimodo au Paris d’Haussmann”),《经济、社会与文明年鉴》(Annales. Economies, Sociétés, Civilisations) 1947年第4期,第385—396页。文章认为,奥斯曼的改造彻底实现了现代城市与古典城市的对立,这是传统观点的共同之处。

^② 大卫·哈维著,黄煜文译《巴黎城记》,广西师范大学出版社2010年版。

题再度凸显。^① 西方史学界近年也就这个问题进行了反思和探讨。由于2010年是巴黎扩大到20个区的150周年,因而在巴黎也举办了多场关于奥斯曼之巴黎的研讨会。同过去简单地贬低奥斯曼改造的观点不同,在研究方面更为具体和客观,如对其道路开通、房屋建造、下水道工程等予以更翔实的考察,尤其是将其作为巴黎城市建设史中的一个重要环节,突出其积极方面和对后世的影响。^②

本文将奥斯曼改造放到了当时的历史环境中看待其必然性,突破将奥斯曼改造仅仅视作修路建楼、破坏传统城市面貌的观点,从改进城市设施和福利以及美化城市面貌的角度来考察其进步性。

—

19世纪是法国工业化快速发展的时期,城市化和城镇建设进入了高速发展的轨道。这一时期,在整个欧洲范围内都是普遍的城市改造和建设时期,法国巴黎更是如此。1852年到1870年任巴黎市长的奥斯曼对巴黎的改造可以被视作这个时代的缩影,他的改造是对19世纪一系列人口、经济、环境等问题的回应,也是长期以来巴黎城市建设的延续。

从现实的角度看,这场改造首先是城市人口增加所推动的。虽然这时期法国人口自然增长率在下降,但城市人口的增长却超出了正常速度,尤其是农村人口向城镇的大规模迁移。在19世纪初,由于农村传统结构仍较为健全,农民进城务工也是暂时性的,在经济危机期间便可再度回到农村。但到了19世纪中叶,进城农民越来越多,而且在城镇长期定居下来,如1851—1856年每年离开农村迁到城镇的居民数量被估算为13.5万人,而巴黎地区更是吸收了全部迁入城镇人口数量的45%^③。随着法国经济的发展,巴黎的外来人口越来越多,资本主义的发展缔造了一批成功者,也带来了因仰慕和信仰这种成功神话的外乡人。巴黎日益膨胀,城市问题愈加严重,尤其是住房和交通成为令历届政府都深感头痛的事情,如何解决这些问题成为城市发展必然要面临的挑战。急剧增多的城市人口既增加了城市的住房需求,也给城市建筑业提供了大量劳动力,这恰与蠢蠢欲动的剩余资本不谋而合,使政府不得不依靠市政工程来疏通。虽然法国在19世纪一直被认为是缺乏资本投资的时期,但在19世纪中叶以后在公共工程建设方面的投资却颇具规模。1840—1860年大规模的铁路建设,1860—1880年迅速的城市建设,以及1880年以前基础设施的公共工程项目建设,在全部固定资产投资中占到71%^④。

改造之前,巴黎的环境非常恶劣,处处充斥着肮脏与瘟疫,城市中的古老建筑旁到处是破旧的木

① 皮埃尔·卡塞尔《巴黎美化委员会在1853年的工程:没有奥斯曼,首都会被改造吗?》(Pierre Casselle,“Les travaux de la Commission des embellissements de Paris en 1853: pouvait-on transformer la capitale sans Haussmann?”),《文献学院丛书》(Bibliothèque de l'école des chartes)1997年第155期,第645—647页。亨利·西蒙被奥斯曼视作政治上的潜在对手,其城市规划理念与奥斯曼有所不同。

② 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》(Michel Carmona, *Haussmann: His Life and Times and the Making of Modern Paris*),芝加哥2002年版;尼古拉·帕帕亚尼《奥斯曼之前的巴黎设计》(Nicholas Papayannis, *Planning Paris before Haussmann*),伦敦2004年版;西蒙·泰克西尔《当代巴黎:从奥斯曼至今的建筑和城市规划》(Simon Texier, *Paris contemporain: architecture et urbanisme: de Haussmann à nos jours*),巴黎2005年版。

③ 彼得·马赛厄斯、M. M. 波斯坦主编,《剑桥欧洲经济史》第7卷(上),经济科学出版社2004年版,第317页。

④ 彼得·马赛厄斯、M. M. 波斯坦主编,《剑桥欧洲经济史》第7卷(上),第314—315页。

棚散发着腐朽的味道。虽然此前的巴黎集中修建了一批大型建筑,也不断地扩大城市规模,但在总体上看,城市面貌并没有得到改善,道路仍然是曲折蔓延,大多数房屋也都破旧不堪,市场混乱,尤其城市中心的西岱岛最为拥挤逼仄。古老巴黎的韵味和诗意可以处处寻到,但清爽的空气却难以吹进,致使疾病和瘟疫特别容易滋生。从1832年到1849年,巴黎一直是霍乱所肆虐的城市,死于霍乱的人有5%来自西岱岛等环境最恶劣的街区。巴黎70%的人口的生存条件都非常差,用水短缺而水质差,缺乏照明,空气混浊,绿地很少,等等,这些都构成古老巴黎的阴暗面。^①巴黎中心老城区的房屋和道路都非常狭窄,亟待扩展。以上这些方面造成了19世纪的“城市危机”,推动了城市的改造。虽然在欧洲其他城市也都出现了大型市政工程,但巴黎的改造却是规模最为宏大的,它所造就的奥斯曼的时代正是对“城市危机”的回应。^②

从历史的角度看,奥斯曼化绝非19世纪的新兴现象,而是从中世纪后期就已开启了的进程。巴黎的大规模发展已成为法国乃至欧洲的重要现象。12、13世纪时,除了发展最快的意大利北部城市群外,巴黎算得上欧洲北部仅有的一座大城市。14世纪,查理五世开始扩建这个城市的围墙,一直到18世纪末都在不断地兼并郊区和向外扩展。从16世纪波旁王朝的亨利四世起,经由17世纪路易十四到18世纪路易十六时期,巴黎都在建设过程当中,清理街道并修建意大利式的广场,巴黎的目标就是成为新的罗马,以城市之辉煌凸显君主之伟大。为此,柯尔伯在18世纪创建了建筑学院以致力于城市建设。大规模地修桥和筑路,清除一切阻碍性住房,市场、码头、喷泉、市政厅、监狱、医院等随之建造起来。18世纪的大规模建设甚至被称作“前奥斯曼化”,城市面貌有了深刻的变化,军事学校、协和广场、先贤祠等标志性建筑纷纷竖立起来。^③

如何处置这个不断膨胀的城市也成为法国王室和巴黎市政府的首要任务。法国大革命时期专门成立了“艺术家委员会”负责城市改造,这个由艺术家、建筑师、工程师和学者组成的委员会的任务就是疏通巴黎的街道并加以美化。他们计划从西到东开通一条“里沃利大道”,从协和广场一直延伸到巴士底广场,这个计划构成了后来奥斯曼扩建东西大动脉的雏形。拿破仑一世更是加大了城市改造的力度,他将建设一座富丽堂皇的巴黎城视作增强皇权的必要措施,除了道路、桥梁,他还修建了证券交易所、巴士底广场、旺多姆圆柱等。复辟时期,路易十八和查理十世任命夏布罗尔为塞纳省省长并支持他的建设巴黎计划。七月王朝时期,朗必杜被路易·菲利普任命为塞纳省省长,也继续从事巴黎建设。^④至此,巴黎的建设犹如一个从未间断的链条,在巴黎人口增加和城市膨胀的压力下,每届市政府都面临如何进一步建造伟大首都的任务,这个任务在七月王朝之后便留给了下一个朝代。面对现实和历史的要求,进一步改造和建设巴黎成为第二帝国时期拿破仑三世和奥斯曼的共同任务。

① 帕特里斯·德·蒙坎、克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》(Patrice de Moncan, Claude Heurteux, *Le Paris d'Haussmann*), 巴黎2002年版,第20页。

② 布里雍·佛洛伦斯《改变城市:19世纪中期的城市问题》(Bourillon Florence, “Changer la ville. La question urbaine au milieu du 19^e siècle”),《20世纪:历史杂志》(*Vingtième siècle Revue d'histoire*)1999年第64期,第18、23页。

③ 乔治·杜比主编《法国城市史》(Georges Duby ed. *Histoire de la France urbaine*)第3卷,巴黎1981年版,第452—459、464—468页。

④ 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》,第116—125页。

二

奥斯曼的城市改造主要可分为道路修建和房屋建设两个方面,而首当其冲的就是道路修建,这是巴黎改造中的重头戏。奥斯曼在修路方面不遗余力,巴黎的各种道路总长度在1852年是239英里,到1860年增至261英里,奥斯曼离任时则达到525英里。到1870年,巴黎每五条道路便有一条是奥斯曼修建的;道路也比以前拓宽了许多,从39英尺增至79英尺,扩展了一倍之多。

在道路系统建设中,交叉于巴黎市中心的道路大动脉被视作奥斯曼改造的首要目标。从1852年到1859年,第一批建造的道路网络主要是里沃利大道、塞巴斯托波尔大道和圣米歇尔大道,这些是穿过巴黎市中心(西岱岛北边)连通东西和南北的大动脉,故而也被称作“大十字路口”^①。奥斯曼完成的里沃利大道坐落于塞纳河右岸,从西边的协和广场一直延伸到东边的巴士底广场,构成了当时最有名的东西大动脉。此前只有几条道路断断续续地衔接着,但右岸商业区的不断发展使这里不得不开辟一条更通畅的大道,虽然从1793年就已开始修建,却始终没有完工,直到第二帝国开始时才决定继续修建,将已达到土伊勒里宫的大道再延伸到巴士底广场,分别从西岱岛北边和南边垂直相遇的塞巴斯托波尔大道和圣米歇尔大道则构成了连通南北的大动脉。这些道路工程于1854年至1858年完工,使巴黎市中心的四面交通畅通起来。第二批道路网络建设是在1859—1867年进行的,在塞纳河右岸有起始于共和广场的马让塔-伏尔泰大道、蒂尔比戈路;往东有连接樊尚森林的多梅斯尼伊大街;往西有马勒塞尔布大道、罗马路、奥什大街以及连接星形广场和夏约山的一系列道路。在塞纳河左岸,则以军事学校、荣军院和圣热内维耶夫山为中心修建了一系列道路,包括博凯大街、拉普大街、盖吕萨克路、克洛德贝尔纳路、圣马尔塞尔大道、阿拉戈大道等。此后还延伸了雷欧米尔路、拉法耶特路、圣日耳曼路、雷恩路、共和大街。^②这些道路的开通极大地便利了巴黎市区人们的出行和商业流通,同时也改善了城市卫生状况,城市面貌得到改进。道路建设花费巨大,在1853年到1870年此项费用高达数十亿法郎。奥斯曼通过借贷并以市政收入作为担保,使建设项目能够顺利进行。^③

在奥斯曼的改造中道路修建占了很大比重,但奥斯曼的独特之处就在于他为道路建设配套了一系列设施。伴随道路修建的是广场的建设,当穿越夏特莱的两条交通枢纽修成后,夏特莱广场随即得以扩建。随着马勒塞尔布大道的竣工,马德莱娜广场也建立起来。1867年,六条新道路交汇的罗马王广场建立起来,即后来的特鲁卡德鲁广场。星形广场是众多道路的交汇处,在这里,奥斯曼最终完成了凯旋门工程。右岸的共和广场、马勒塞尔布广场、夏约广场等都纷纷修建起来,使巴黎更加明显地呈现出以广场为中心向外放射的道路布局,广场连接起各条道路。

为了解决交通堵塞问题,奥斯曼除了筑路外还采取其他方式。1850年时巴黎只有2.5万辆车,到1860年时增至3万到3.5万辆。据估算,在1860年有530辆公共马车和5600辆出租马车,而私

① 让·德·卡尔、皮埃尔·皮农《巴黎—奥斯曼：奥斯曼之巴黎》(Jean des Cars, Pierre Pinon, *Paris - Haussmann: Le Paris d'Haussmann*) 巴黎1991年版,第62页。

② 让·德·卡尔、皮埃尔·皮农《巴黎—奥斯曼：奥斯曼之巴黎》,第84页。

③ 福尔·阿兰《投机与社会：19世纪巴黎的宏大工程》(Faure Alain, "Spéculation et société: les grands travaux à Paris au XIXe siècle"),《历史 经济与社会》(*Histoire économie et société*)第23卷,2004年第3期,第443页。

人马车则多达2万至2.5万辆。大量的私人马车导致道路极其拥挤。奥斯曼竭力反对私人车辆随意停放,并遏制商铺和咖啡馆向外侵占道路。他认为正是因为车辆停满了住宅和商店的门前,才使道路变得越来越拥挤。市政府为出租马车安排了停车点,私人 and 商用车辆则交由警察局去维持秩序。奥斯曼为整顿交通秩序将许多特权交通公司合并到公共马车总公司,并制定价格和时间表,从而更好地组织服务。1855年该公司总共有347辆马车载客3600万人次,而1866年则有664辆马车载客1.07万人次。这一做法规范了当时散乱的出租马车行业,保证了巴黎的城市交通秩序。在巴黎还出现了有轨车辆和蒸汽火车,连接城市内部各重要站点。^①甚至当时还有人提出要修建地铁,但奥斯曼将这一提议和实施留给了第三共和国。

奥斯曼在主干道之外增加了人行道和林荫大道。1859年巴黎的人行道总共只有263英里长,10年以后则增至676英里,达到了道路总长的1/4。在道路两旁种植树木是奥斯曼改善城市环境的重要成果,树木总量从1852年的5万棵增至1869年的9.5万棵。这一举措虽曾被多方指责,皇帝本人也不支持,但奥斯曼却坚持了下来,到其离任时巴黎的树木覆盖面积已达到200多英亩。^②正是奥斯曼修建的这些林荫大道,极大地改善了巴黎的环境,并且成为巴黎城市的特色。

此外,奥斯曼在道路旁设置了路灯柱、公共厕所、长椅、遮篷、凉亭、垃圾箱、喷泉式饮水器等。在18世纪末巴黎只有1200盏油灯照明,七月王朝时期煤汽灯普及开来,但也极为有限;到1856年初奥斯曼成立了巴黎照明和煤气公司,授予特权负责建设路灯照明系统,从1853年的1.24万只增至1869年的3万只。公共厕所也由于城市用水供应的增加而变得可行,奥斯曼在路边都装置了多人用的公共厕所。道路上各种商品亭、书报亭也建立起来。^③城市里还设立了一批路面自动洒水设施。这些匠心独到的城市景观给巴黎披上了现代的外衣。

三

除了道路及其配套设施建设外,奥斯曼还致力于住房建设,把建筑业与社会福利建设结合起来。他的房屋改造其实是一个全面的系统工程。

对于膨胀的房地产市场带来的住房问题,奥斯曼花费了很大努力来解决这一难题。建筑业一直是巴黎经济的传统支柱产业之一,奥斯曼上台后更是大力发展房地产市场。1851—1856年巴黎市政府强制使土地再出售,推动了房地产投资,承包商为获取资本以购房抵押债务的形式举债,到1852年在塞纳省这种抵押债务就达到8亿法郎。拿破仑三世也在这一年成立了土地信贷银行,为房产商提供更多的贷款,进一步刺激了房地产市场。投资于里沃利大街的房产在1856年带来8.22%的回报,1857年达到9%,1860年达到8.69%。投资随之纷至沓来,大银行、保险公司也都开始疯狂投资房地产。^④巴黎的人口急剧增长,约从1851年的95万人增加到了1856年的113万人,1870年则达到了200万人。这都给投资房地产一个很大的推动力。房租也不断攀升,在整个第二帝国时期达到了300%的涨幅。而此时工资水平却基本未变,因而巴黎市民的居住问题大大恶化,房东和房客的关系

^① 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》第402—403页。

^② 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》第397—399页。

^③ 帕特里斯·德·蒙坎·克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》第168—172页。

^④ 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》第424—425页。

系紧张,穷人住房难更是成为头痛的大事。^①

奥斯曼的房屋改造旨在解决住房难题,他首先是增加房屋的数量。奥斯曼的“宏大工程”的实施,拆迁了不少旧房,并通过新建住房为日益增长的人口提供更多的房屋。从1852年末到1859年末,巴黎市内有4349户房屋被拆迁,其中2236户是被强制购买,2113户是由地主为获取更高租金而同意进行重建。然而在同一时期,却有9617户新房屋被供应到市场上,净增5268户。被拆迁的房屋包含25562间,而新修建的房屋则能够提供58207间,甚至更多。奥斯曼在任的前七年,新建的房屋能够容纳175000人,为日益增加的进城人口提供了居住的空间。1866年的人口普查时巴黎有1 825 271人,到1870年初城市的房屋容量则达到2 070 000人,这对于人口膨胀中的巴黎起到重要的缓解作用。奥斯曼在位的17年中,共有19 730座房屋、120 000所住处被摧毁,但被34 000座新房和215 300处新住宅所取代。奥斯曼在大力推进住房建设的同时,也保障低收入租户的利益。法律规定,对于贫困的房客,不管其租金多少都不能再收取房屋税。而且巴黎市对于那些租金在250法郎以下的租户不收取个人税和财产税,符合这一标准的住户达到109 634户。而租金在250法郎到1500法郎之间的203 277个住户被免除部分税款。^②通过社会救济措施,虽然租金上升相当快,但对于穷人租房还是有利的。同时,市政府还推广了一批针对工人的福利房,尤其是拿破仑三世亲自督促推动“工人村”的建造,以增加工人住房。市政府通过提供这些住房保证了工人群体的基本福利和最低生活标准。

除了房屋数量的增加外,奥斯曼的住房工程在楼层和户型上也作了较大的调整。楼层从过去的5层增加到7层,加上阁楼高达30米。同时,一个楼层被分成多个隔间,这都增加了房屋的居住面积,以满足更多住户的需求。奥斯曼在进行这些房屋外形革新时还严格遵循了审美标准,而不是肆意增加高度以迎合居住需要。同19世纪美国增加建筑物高度的方式相比,法国仍遵循18世纪的新古典主义原则,没有修建更高的楼层。^③奥斯曼的改建工程虽然规模浩大,但努力使住房需要和审美标准相互协调,不逾法度。奥斯曼式的房屋造型沿用至今,成为巴黎房屋的独特之处。

作为一项全方位的建设,奥斯曼的城市改造还包括完善市政建筑、城市制度和福利等方面的改革。在他实施的改造期间,巴黎新建起大批公共建筑,如市政厅、学校、教堂、医院等。在市政建筑方面,除了市政厅及其附属建筑外,对巴黎各个区的政府大楼也进行了重建或修缮。奥斯曼还大力推动巴黎的文化教育发展,为索邦大学购买了新楼房,并修建了索邦大学门前的学林路。在中学方面,他恢复了孔多塞和圣路易中学,建成了查理曼中学和路易四世中学,还在巴黎创建了一批公立学校,新并进来的郊区也有71所中学得到市政府的修建资助。由于当时贫穷人口多,而教会学校是免费教育,所以奥斯曼主张同时开办世俗学校和教会学校,从而有利于更多的巴黎儿童接受教育。卢浮宫也终于在第二帝国时期完工。奥斯曼还新修建了五座剧院,其中最著名的就是由著名建筑师加尼埃修建的同名歌剧院。他还修建了一些教堂,为数量越来越多的教徒提供精神栖息场所,当时巴黎市府建造、维修或购买了19座教堂,包括三一教堂、圣奥古斯丁教堂、圣方济各-沙勿略教堂,并在新区修建了教堂。市政府还为相当多数量的新教徒、穆斯林、佛教徒和犹太教徒等修建了各自的宗教场所。

① 帕特里斯·德·蒙坎、克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》,第184—187页。

② 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》,第426—427页。

③ 让-路易·阿胡埃勒《城市化的历史》(Jean-louis Harouel *Histoire de l'urbanisme*) 巴黎1981年版,第85—86页。

在官方负责的社会救助方面,奥斯曼不遗余力地修建了八所医院。过去的巴黎总医院坐落在巴黎圣母院前面的塞纳河边,但空间狭促,床位不多,于是一所更大的新医院被建立起来。同时建造的还有市政府的卫生中心、专门诊所等。各类医院总共可以提供6593个病床。此外还有市政府卫生中心的150个病床,大大改善了巴黎的医疗环境。市政府的官方援助还为孤儿、病人、老人等设有庇护所、养老院及专门的救济委员会。^①除了医疗体系外,奥斯曼还建立了流动医生上门医治的制度,60名医生分散到城市各处,尤其为穷人家庭服务。这既避免了修建众多医院的沉重负担,也进一步推动了社会福利的改革。在这项改革的第一年里,超过3万个病人得到医访,医治次数超过了11万人次,在1869年,有7万个病人在家中得到了医治,医诊次数超过了20万人次。^②

从以上举措可以看出,奥斯曼的建筑工程中有相当一部分是配套设施建设。它们相对于声势浩大的道路修建、城区扩展和楼盘修建虽然显得不足挂齿,但却是奥斯曼的巴黎城市改造的重要方面之一。

四

奥斯曼的巴黎城市改造遭受了许多批评。他在行政方面的专断受到时论的攻击,被认为“更像一个有权的领主”、“无节制无约束地随意发号施令、征税和借债”^③。在审美上更是饱受斥责,可大致归结为三点:一是嘲笑笔直的道路,二是指责摧毁过多的巴黎老建筑,三是认为奥斯曼式建筑沉重单调。^④许多人都斥责奥斯曼摧毁了传统的巴黎。尤其以浪漫主义作家雨果的批评最为激烈,他将其比作“汪达尔主义”。龚古尔兄弟也曾感慨横平竖直的巴黎大道已不复巴尔扎克时代的模样。对此奥斯曼深感无奈,当他在1867年入选法兰西学院院士时,也曾幽默地自嘲破坏多于建设。他说“我作为一个破坏的艺术家被当选。”^⑤除了文人墨客的嘲讽外,当时大多数人还是赞同奥斯曼的,这是由于当时恶劣的卫生状况所迫。^⑥奥斯曼虽然广受批评,并于1870年1月被撤职,但他的事业在第三共和国时期被继承下来。他的助手阿尔方被任命为巴黎工程的长官,继续领导道路修建;歌剧院大路、圣日耳曼大道、共和大路、甘必大大道在其后20年间纷纷竣工,列奥米尔路、艾田-马赛路等也都于19世纪未完工。^⑦

奥斯曼使巴黎的城市化遵循了审美的原则。拿破仑三世发出改造巴黎的命令之初就以“美化巴黎”为口号,并成立“巴黎美化委员会”^⑧。奥斯曼堪称城市美容的专家,为巴黎增添了许多有原创性的布局和装饰。如前所述,道路旁的树木种植是他坚持执行的一项措施,并且在市内多处设置了育植园作为配套工程,以供应所需的大量树苗。此前的巴黎从未在如此短的时期栽种过如此多的树木,增添过如此多的草坪和公园。总的说来,有两处森林(布洛涅和樊尚)、三公园(蒙梭、肖蒙、蒙苏里)、两座花

① 米歇尔·卡莫纳《奥斯曼及其时代:现代巴黎的打造》第410—411页。

② 帕特里斯·德·蒙坎、克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》第113页。

③ 让·德·卡尔《奥斯曼:第二帝国的荣耀》(Jean des Cars *Haussmann: La gloire du Second Empire*),巴黎2000年版,第269页。

④ 让·德·卡尔《奥斯曼:第二帝国的荣耀》第274—275页。

⑤ 帕特里斯·德·蒙坎、克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》第220页。

⑥ 让·德·卡尔、皮埃尔·皮农《巴黎—奥斯曼:奥斯曼之巴黎》第126—128页;科林·琼斯著,董小川译《巴黎城市史》,东北师大出版社2008年版,第229页。

⑦ 丹尼埃勒·沙迪什《巴黎年鉴:城市面貌的变迁》(Danielle Chadych *Atlas de Paris: évolution d'un paysage urbain*),巴黎2007年版,第164页。

⑧ 布里雍·佛罗伦斯《改变城市:19世纪中期的城市问题》第21页。

园、19 个小广场,以及前述的条条道路。^① 分别坐落于巴黎市东西两侧的樊尚森林和布洛涅森林在第二帝国时期从国家管理转移到巴黎市的手中,成为巴黎的重要绿地和休闲场所。市政府开发了肖蒙、蒙梭、蒙苏里三座公园,以及香榭丽舍花园和卢森堡花园,成为巴黎人流连忘返的散步和休闲的去处。除此之外,奥斯曼和拿破仑三世都注重在市区尽可能多地开辟小广场,构成“微型花园”。在第二帝国之前,整个巴黎只有一处这样的广场,奥斯曼增加了 24 座,从而带来了 15 万平方米的绿色区域,^②为巴黎市增添了大量的绿地。

在房屋的建筑过程中,奥斯曼也坚持美化的原则。在歌剧院大路,为与坐落大路两头的歌剧院和卢浮宫相符,路边筑起气势宏伟、风格典雅的建筑,形成了统一的风格。^③ 他在改造中遵循的法则不仅实用,而且符合美学法则和传统的法则,他创建的“奥斯曼式住宅”风靡欧洲,这些带有统一风格的住宅使整个巴黎看起来都充满了高贵和秩序感,成为巴黎的城市特色。

改善用水状况也是美化城市的一部分,奥斯曼认为自己在使巴黎现代化中的最重要成就是对城市用水供应的改进,对此奥斯曼不无自得。奥斯曼希望增加城市美化的公用水,如洒水、清洁用水和私人可饮用水。巴黎的饮水量随着人口增长越来越不够,水质也不够纯净。他在任期内,巴黎的人均日用水量增加了一倍,从 1852 年的 29 加仑到 1869 年的 46 加仑。在 1860 年郊区并入巴黎市区以后,奥斯曼在旧有的六座水库之外又增添了六座大型的现代水库,使输往巴黎的饮水量从此前的 3.35 万立方米达到 24.5 万立方米。奥斯曼还通过建造引水渠改道了杜伊和瓦纳的水流,前者的改道可为巴黎供应 4 万立方米更为质优价廉的水,极大缓解了巴黎的用水问题。与解决地面供水的同时,奥斯曼还扩展了下水道工程。随着用水量的增加,废水污水处理日渐成为城市的难题,对于巴黎的城市卫生而言极其关键。一项巨大的工程因此展开了,下水管道总长由过去的 142 公里扩展至 600 公里,而且先前的管道只有 15 公里保留下来,绝大部分是重建,同时管道直径尺寸也增大许多。^④ 投资于用水输送和下水管道的总额也相当巨大,然而城市用水措施的建造和改善是巴黎改造中非常重要的一项举措,用水措施的现代化使巴黎的公共健康状况有极大改善。

19 世纪中期是一个工业社会快速发展的时期,不仅在巴黎,外省各个城市也都掀起了大规模建设的热潮。在布卢瓦,1852 年到 1870 年就任市长的欧也尼·雷孚致力于其所在的城市现代化,从 1860 年起他在城市中开辟一系列大道,进行道路工程建设,还在路旁配置路牌和煤油灯,栽种榆树,并且开辟了很多供市民使用的广场和步行道,欧也尼为此获得“布卢瓦的奥斯曼”^⑤的称号。奥斯曼式的改造遍及法国各个城市,里昂、鲁昂、尼斯、马赛、里尔、波尔多均受其影响。^⑥ 在英国伦敦也出现了城市改造运动,但与法国有所不同。1867 年一位参加巴黎博览会的英国旅行者评论道,法国人以其居住的道路和大道而自豪,热爱它们,并愿意为其美化和装饰而投入金钱。但伦敦人则更愿意待在室内的个人空间,街道也只是用于不同地点之间穿行的方式。^⑦ 19 世纪英国城市建设中遵循的原则更多的是实用和卫生,而法国则除了卫生之外花费多是在城市美化方面。这一法国特色对 19 世纪末欧洲许多

① 让·德·卡尔·皮埃尔·皮农《巴黎—奥斯曼:奥斯曼之巴黎》,第 162 页。

② 帕特里斯·德·蒙坎·克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》,第 138—139 页。

③ 丹尼埃勒·沙迪什《巴黎年鉴:城市面貌的变迁》,第 164 页。

④ 帕特里斯·德·蒙坎·克劳德·厄尔都《奥斯曼的巴黎》,第 149—154 页。

⑤ 伊夫·德尼斯《布鲁瓦及其地区史》(Yves Denis dir. *Histoire de Blois et de sa région*) 图鲁斯 1988 年版,第 233—235 页。

⑥ 乔治·杜比主编《法国城市史》(Georges Duby dir. *Histoire de la France urbaine*) 第 4 卷,巴黎 1983 年版,第 77 页。

⑦ 马丁·达恩顿《剑桥英国城市史》(Martin Daunton ed. *The Cambridge Urban History of Britain*) 第 3 卷,剑桥 2000 年版,第 6 页。

城市的改造都影响很大,19世纪末的罗马、阿姆斯特丹、巴塞罗那、马德里、维也纳等也都纷纷效仿建设了奥斯曼式的大道。布拉格在1893年的老城改造和萨格勒布在1896年的改造也都受到了奥斯曼的影响。意大利很多城市的改造在美化和卫生的改进等方面都同巴黎改造如出一辙。

综上所述,奥斯曼的巴黎改造并非过去所认为的那样是对传统巴黎的野蛮破坏。雨果等浪漫派作家眼中的巴黎景观是属于过去的、理想的,并非现实世界中的巴黎。巴黎的建设并非个人的意志,而是时代赋予个人的任务,奥斯曼恰好充当了这个角色,他以其独特风格的城市改造更好地完成了这一历史使命。奥斯曼系统性地建设了巴黎,并且同社会福利的改善联系在一起,也注重美化城市的原则,使巴黎成为了一座美好的城市。

奥斯曼的巴黎城市建设继承了法国的新古典主义传统,并将其用于城市建设;他完善城市结构和设施,使城市调节功能得到更进一步的强化。正是经过奥斯曼的改造,巴黎才成为著名的现代化都市,所谓的现代,并非仅仅外表的翻新和时尚,而是整个城市结构及设施的进步。当然,也如批评者所认为的那样,在某些方面充斥着极端和过激的改造。

[本文作者朱明,华东师范大学历史系讲师。上海 200241]

(责任编辑:张 丽)

· 书 讯 ·

张宏毅等著《意识形态与美国对苏联和中国的政策》于2011年3月由人民出版社出版。此专著获国家社会科学基金项目资助。此书以大量英、俄、中文档案及相关原始资料、回忆录等为依据,吸收中、美、苏(俄)学者最新研究成果,对美国对苏联和中国意识形态外交政策及其后果,进行了系统梳理和深入分析,对苏联和中国在美国意识形态进攻面前的不同结果进行了比较研究。评审专家在鉴定意见中指出,此成果“视觉创新,选题新颖”,“具有开拓意义”,“可算是研究美国意识形态外交的集大成之作”。有专家认为,“该成果最重要的贡献”是揭示了中苏在美国意识形态攻势面前截然不同结果的“根本原因”;“该成果具有相当强的理论价值”,对澄清国内学界在相关问题上的认识“会起到不可低估的作用”。(荪)

Mao Da ,*A Probe of Some Important Academic Phenomena Emerging from Urban Environmental History Research*

Over the past 20 years , three important academic phenomena can be identified in the development of urban environmental history. Firstly , a debate over whether city should be an object of environmental history has not only laid the foundation of the field of urban environmental history , but also enriched the theoretical thinking of environmental history. Secondly , the new generation of urban environmental historians has changed the analytical paradigm by supplementing the “path dependence of technology” with “path dependence of politics and culture”. Thirdly , due to the difference of space scale and research focus , two approaches—namely the “internal” and “external”—to examine the environments of cities in history have emerged. While insisting on their specialties , American and European scholars have been making efforts to combine the two approaches and do integrated research. Reviewing these important academic phenomena will be helpful for Chinese scholars to initiate their new research for urban environmental history.

Zhu Ming *The Reconstruction and Urbanization of Paris during the Haussmann Era*

The Reconstruction of Paris by Haussmann from 1853 to 1870 reflected the rapid urbanization in Europe. As the consequence of the population growth , economic development and the capital accumulation since the 19th century , the urban reconstruction in Paris was also a continuing process which had been started since the late Middle Ages and never been interrupted. Following some certain aesthetic principles , the reconstruction by Haussmann was systematic and all-around. It was also based on the considerations related with the construction of the infrastructure and the development of social welfare , meaning that it was definitely not an irresponsible destruction or aimless expansion. A particular pattern of urbanization was thus created during that era.

**Li Gongzhen *The Earliest Reflection on the Nazi Tyranny and the German History ——
The Exiled German Social Scientists and Nazi Research***

The reflection of the German on the Nazi tyranny and German history did not begin after the Second World War , but after the year 1933. However , it was the Germans who fled from