

文化雙城記：北京與巴黎

• 宋征時

本文擬通過比較北京和巴黎城市規劃的特點，着重探討兩個城市與各自文化背景的關係。中華文明是東方文明的代表，法蘭西文明在西方文明中地位舉足輕重。本文選擇北京和巴黎作為具體的比較對象，除了基於上述文明背景的考慮外，還由於這兩個城市具有下列共同點：

首先，就空間位置而言，兩個城市都坐落於與海洋直線距離為一百多公里的大陸平原地帶。

其次，就時間跨度而言，兩個城市都經歷了漫長的歷史過程才發展成規模一流的超級大都市。

其三，就行政職能而言，兩個城市分別是東西方兩個大國的首都。

其四，就文化代表性而言，兩個城市分別是東西方首屈一指的歷史文化名城，在相當程度上代表着東西方文明。

在龐大的城市家族中，分屬東西方的兩個城市具有上述相同點是相當

難得的。這些相同點為這兩個風貌情調各不相同、文化背景迥然相異的城市提供了一個得以相互比較的前提。

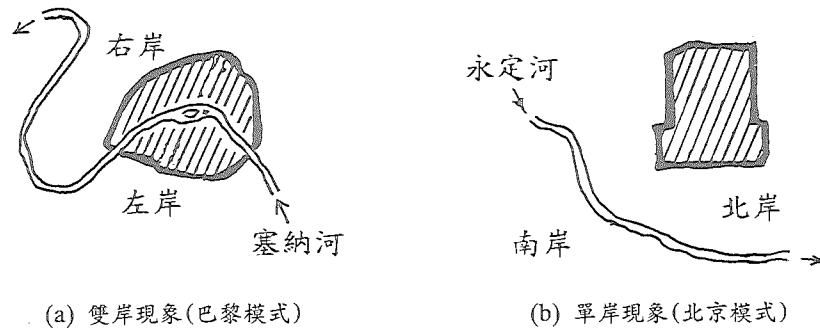
「單岸現象」與「雙岸現象」

北京和巴黎誠然具有若干很有意義的相同點，但兩者間的相異點也是顯而易見的。比較一下北京和巴黎的地理位置(圖1)就可以發現：塞納河(la Seine)由東向西，橫貫巴黎市區，將整個市區分成兩部分——「左岸」即南岸和「右岸」即北岸(圖1a)；永定河則由西北而東南，擦過北京城區的西南隅，整個城區僅坐落於一側河岸——北岸(圖1b)。本文將後者稱為「單岸現象」，將前者稱為「雙岸現象」。

如果從城市自身的空間擴展過程來考察，這種市區與河流的關係往往與城市的發展起點相關。換言之，

* Pékin et Paris: Comparaison sur l'Urbanisme et le Contexte culturel concerné (par Song Zheng-shi).

圖1 「單岸現象」與「雙岸現象」



「單岸現象」與「雙岸現象」的差別往往源自城市形成的初始定位點的不同。

巴黎城市最初的生長點是西岱島 (ile de la Cité)。早在新石器時代，這個位於塞納河心的小島就是物資交換場所：儘管當時島上遍布沼澤，以致很久以後才有人在此定居^①。

為甚麼新石器時代的巴黎地區居民們偏偏選中了這個自然條件顯然並不優越的地點作為貿易交換場所？答案是水上航行之便使然。塞納河橫貫法國北部大片原野，眾多支流匯聚巴黎盆地後，於巴黎下游西流注入拉芒什海峽 (la Manche，即英吉利海峽)。下游水深3米以上，終年流量穩定，冬季常年無封凍，這是一條理想航道所要求的水文條件。而後，島上最初出現的居民點是一些小漁村，也證明了巴黎與水上航行的不解之緣。

隨着相繼而起的建築群逐漸取代了小漁村，西岱島變成了城市。至遲到公元前六世紀，這裏已經是高盧北部的一個主要貨物集散地。不過，直至公元一世紀羅馬人征服這座高盧城市時，它的規模仍然有限，其名「呂岱斯」(Lutèce)意為「泥沼」，也反映了它與自身的原始狀態相去未遠。

以地中海為內湖的羅馬人，更帶

來了一輪典型的航海—商業文化影響，為這座島城注入了新的發展活力。僅僅一個世紀之後，呂岱斯就成了西歐範圍內重要的商業城市之一。公元二世紀時，由水上航運給這座城市帶來了穩定的繁榮，航運行會操縱了當地的活動^②。羅馬統治時代呂岱斯向周邊擴展的主要部分，即今日塞納河南岸之「拉丁區」(le quartier latin)。

公元四世紀，呂岱斯更名巴黎。508年法蘭克國王克洛維 (Clovis, 465-511)定都巴黎^③。這個法蘭克王國的首都，以後又獲得了法蘭西國家首都的地位。六世紀初至今一千多年的歷史變遷中，巴黎市區大體是兩岸同時發展的。歷史上每一道古城牆，都記錄了一次市區擴展，亦即一段商業和航運所帶來的繁榮。

以希臘—羅馬文明為代表的文明形態被一些學者概括為「海洋—商業文明」：法蘭西文明亦屬這種形態。在該文明形態影響較深的地區，河流往往因航運影響而成為城市發展的中軸線：在利於航行靠泊、易於集散貨物的河段，城市化過程往往以漁村、碼頭、港埠為先導，始而起於河濱，繼而向兩岸縱深延伸，甚至準對

稱地展開。巴黎可謂是這樣一個典型。

與「海洋—商業文明」相對應的形態被概括為「內陸—農業文明」，中華文明為其典型代表。古代中國以農立國，耕耘稼穡為文明之基礎，因而土地墾殖歷來備受重視：商業、航運則不過是整個社會經濟的一種補充。在這種文明背景下，城市與河流的關係往往表現為另一種模式。

北京地區的永定河，其上游桑乾河流經黃土高原，含沙量高，下游淤淺，河道遷徙無定，曾有「無定河」之稱。永定河不僅河道淤淺遷徙，而且水位季節性變化大，冬季常年有約兩個月的封凍期，顯然不具備作為一條理想的航道的天文條件。事實上，永定河的航運亦確實有限。

在海洋—商業文明背景下，一條水文條件類似的河流沿岸通常是不會有大城市發育的。遍觀西方，很難找到相反的例證。然而，在遠東，這條永定河的沿岸居然發育出了一個泱泱大國的首都，一個足以代表東方文明的城市。這的確是有點令西方城市規劃行家費解的。

眾所周知，大城市多半位於河流沿岸，是因為城市的興起和發展都離不開水。但不同文明的城市各有其利用河流的模式。通過考察北京城市發展的過程，我們可以發現：與塞納河作為巴黎水上交通幹線的意義完全不同，永定河對北京而言，其基本意義是作為該地區農業灌溉的水源。

考古發掘表明，北京地區在新石器時代早有農業村落分布，其中位於河濱者，以居北岸為多。中國新石器時代遺址的分布普遍具有這一傾向。

瀕河而耕，顯然灌溉之便使然：居北岸者，又原因何在呢？

北半球溫帶地區河流的北岸，朝南面對開闊的河面，通常能承受更多的偏南日照；南岸則較易受地物的陰影遮蔽而往往較少陽光。北岸因其光照條件更有利於植物—農作物生長，故在中國遠古時往往早於南岸得到開發，與田畝相伴的農業村落也以出現於北岸者為多，繼之而出現的早期城市亦然。

「山南水北為陽，水南山北為陰」，這一中國古代地理學的著名命題，是一個歷史悠久、實踐豐富的農業文明對日照和地形關係的寫照和概括：它也在一定程度上揭示了中國古代城市的選址依據和分布規律。人們不難發現：中國古城以「陰」為名者，如山陰、華陰、淮陰等，屈指可數；以「陽」為名者，則不勝枚舉—安陽、咸陽、洛陽、襄陽、南陽、滎陽、當陽、岳陽、衡陽、濮陽、酉陽、鳳陽、淮陽、汾陽，等等。這反映了華夏先民傾向於在水北山南為城市選址，正如高盧人傾向於在航道沿線為城市選址一樣。

繼農業村落出現之後，北京地區至遲於商代出現了城市。公元前十一世紀，周武王封召公為燕侯於今北京地區^④。永定河流經的冀北平原，自然條件較為優越，為當時重要的農業區之一。燕侯的使命則是經營這片農業區，並在此建立屏衛中原的戰略要衝，使之成為周王室的東北藩籬。

燕都區僅在西周初年蟄居永定河南（今琉璃河一帶）。春秋戰國時代，區遷至永定河北岸後，迅速發展成北方重鎮——薊（今北京城區西南廣安

門外)，即今日北京城的前身和空間起點⑤。自秦至唐一千餘年間，這裏始終是中國北方的一個重要城市。此後，崛起於漠北草原或白山黑水的少數民族南下建都時，亦每每選中這片毗鄰內蒙游牧地帶的農業區。公元十世紀起，這裏先後作過遼的陪都南京（亦稱燕京），金的首都中都，成為中國「半壁江山」的首都。1267年元大都興建，才最終奠定了北京作為全中國首都的地位。從春秋至今歷時兩千餘年，北京城始終居於永定河北岸一側。

通過比較上述兩個城市與河流的關係，我們認為：「單岸現象」與「雙岸現象」的區別，實際上體現了在城市規劃和建設中對河流開發整治的不同模式。從根本上說，不同模式又取決於不同的文明形態：農業文明重灌溉，以河流為「水利」——倉廩實而城起；商業文明重航運，以河流為「水道」——港埠開而市興。愈往古代，上述差異對城市發展起點的定位愈具有重要性。

隨着歷史變遷，中國的城市已不

再普遍居北岸，但「單岸」仍是普遍現象。很多沿河興起的居民點，經十幾個世紀的發展而成為大城市，然而其市區擴展卻始終限於一側河岸。反觀歐洲，很多城市興起之初就地跨兩岸，雙向展開。

中國最重要的城市大部分可以歸入「單岸型」，如北京、西安、南京、瀋陽、哈爾濱、蘭州、洛陽、杭州、南寧、長沙、南昌、西寧、福州、台北等，還包括因建設浦東經濟區而正向「雙岸型」轉變的上海。典型的「雙岸型」只有武漢、天津兩例（圖2）。

歐洲最重要的城市大多表現為「雙岸型」，如巴黎、里昂、倫敦、羅馬、日內瓦、柏林、漢堡、慕尼黑、華沙、布拉格、布達佩斯、莫斯科、基輔，等等。典型的「單岸型」只集中於比利牛斯半島，如馬德里、科爾多瓦等（圖3）。

作為一種文化地理學現象，上述對照說明：「單岸現象」與「雙岸現象」不僅同文明形態有一定的相關性，而且其宏觀地理分布與文化圈在空間上也相當吻合。

圖2 「單岸現象」在中國

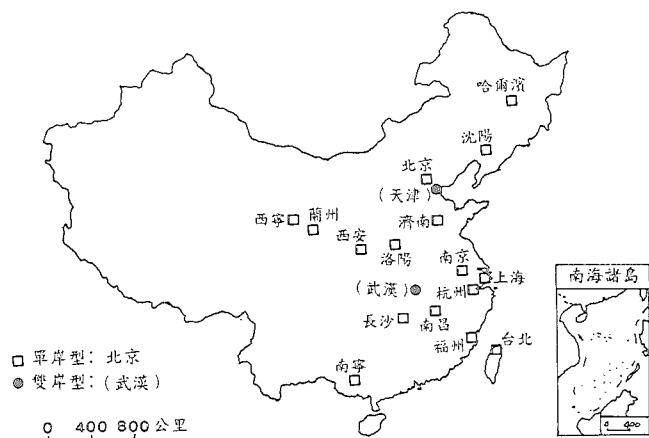


圖3 「雙岸現象」在歐洲

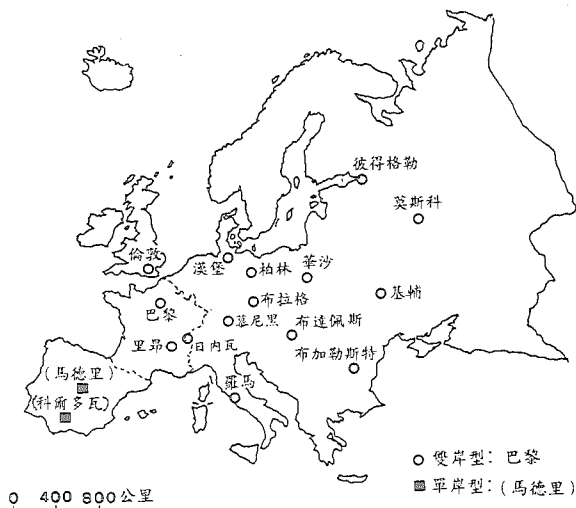


圖4 北京城區地圖

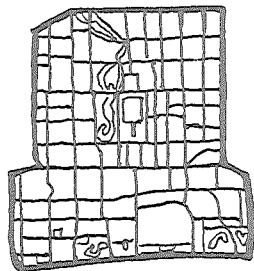
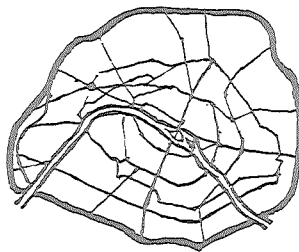


圖5 巴黎市區地圖



「井田效應」與「漣漪效應」

比較一下北京城區地圖(圖4)和巴黎市區地圖(圖5),人們可以發現另一個相異點:北京的街區大都方方正正,頗有章法;巴黎的街區則塊面各異,漫無定規。

差異不僅限於街區,還有城市輪廓。本世紀50年代以前二十多個世紀的漫長歲月裏,北京城區的輪廓一直呈矩形。巴黎則幾乎始終保持其橢圓形的市區輪廓。兩個城市的核心部分,一方一圓,對比鮮明,各自呈現出相當規則的體系性。

在北京城區地圖上,幾乎所有街區都由東西和南北兩種走向的街道分割成一個個方格,歷史上曾有「棋盤」之稱。構成北京古城的「細胞」——四合院也是一個個矩形。人們還可以看到,居於明清北京城心臟地帶的皇宮(故宮)為矩形,拱護皇宮的皇城(紫禁城)為矩形,圍繞皇城的內城為矩形,屏障內城南部的的外城還是矩形。歷史上的北京城,從這種層層向心或層層外擴的宏觀結構,到每個街區這樣的中觀結構,乃至四合院這樣的微觀結構,一概呈規則的矩形。

追溯一下中國城市發展史,人們

可以發現,漢唐兩代長安城採用的都是矩形設計。唐代長安城比北京城更為規整,方正的街區在縱貫南北的中軸街兩翼對稱展開。面積上大於同時代羅馬城的漢代長安城亦以方整見稱。考古發掘還進一步展示出,商代乃至先商古城普遍呈方形。顯然,在中華文明發軔之初,這種城市規劃的矩形結構業已形成。

這種結構源自何處?體現了甚麼觀念?要回答這個問題,不妨先考察一下元大都:率先興建的皇城居於城區正中偏南,皇城東面設太廟,西面設社稷壇。這座因金中都1215年為蒙古騎兵焚毀而從平野廢墟上起建的城市,其規劃設計完全承襲了《考工記》中「左祖右社,前朝後市」的周代王城布局方式^⑥。《考工記》所記載的周朝都城制度,歷代王朝的統治者皆有所仿效,因而成了中國古代城市規劃的主臬,元大都只是其中一例。

《考工記》成書於春秋^⑦,當時井田制經夏、商、周三代發展已臻成熟。作為歷千年之久的土地制度,井田制不可能不對一個農業文明的城市規劃產生影響。已經有研究成果表明:《考工記》中王城規劃的構思和方法,淵源於井田制的方格網系統^⑧。

本文進一步補充的是，這個王城規劃還受到同樣長期流行的「九州」觀念的影響。《考工記》記載的都城管理制度為「九分其國，以為九分，九卿治之」^⑨。

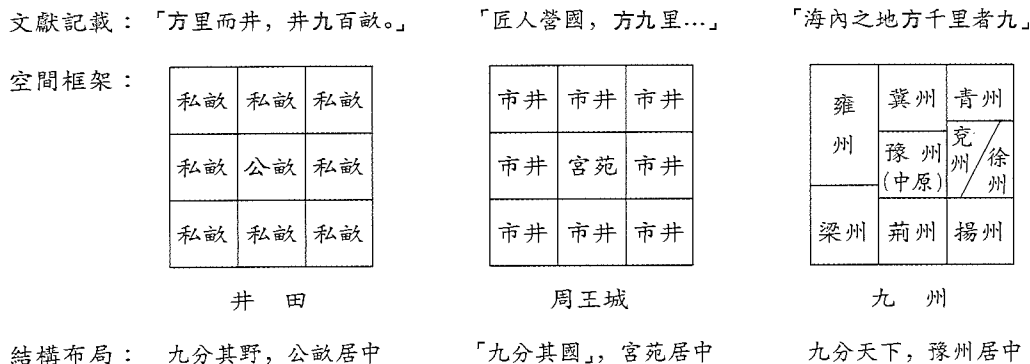
從結構上講，「九分其野」的井田、「九分其國」的王城、「九分天下」的九州，三者有着內在的一致性。井田制「方里而井，井九百畝。其中為公畝：八家皆私百畝……」^⑩。王城規劃「方九里」^⑪。經緯相交略似井田之阡陌，皇宮居中有如「公畝」。九州者，「海內之地方千里者九」也：大體上豫州居中原，其他八州處周邊。公元前770年，周王室由周族發祥地渭河流域東遷其都於豫州的洛邑（今洛陽）。其直接原因固然為西邊犬戎族的入侵威脅，但同時也間接地體現了這種地理框架對一個文明的空間定位的制約作用。

《尚書·禹貢》篇首即稱：「禹別九州，隨山濬川，任土作貢。」開宗明義，把「別九州」的用意和九州作為最高層次的井田的功能闡釋得一清二楚。在這個意義上，人們有理由認為：九州乃井田之擴版，井田乃九州

之縮影。兩者區別只在於層次，其實質並無大異。它們共同構建了《考工記》的王城矩形設計方案，從而為中國古代城市規劃提供了一個影響深遠的理想模式。九州實際上為周王城設計方案提供了一個宏觀參照系，而井田則提供了一個微觀參照系（圖6）。

在巴黎市區地圖（圖5）上，多種走向的街道將街區切割成各種形狀的塊面，其中一些環形街道尤為引人注目。它們略呈準同心圓狀分布，層層環繞市中心西岱島，例如聖日耳曼大街(boulevard Saint Germain)，與2號及6號地鐵(Métro)線路平行的地面街道，與環城公共汽車(PC)線路平行的環城高速公路(Périphérique)等等。這些環形街道，連同歷史上存在過的各道環形城牆，猶如以西岱島為中心向周圍泛起的層層漣漪，勾勒出了巴黎市區漸次擴展的一個個進程。法國著名作家兼詩人維克多·雨果(Victor Hugo, 1802-1885)曾這樣寫道：「西岱，該島猶如一艘順流擱淺的巨船，首先映之於人們眼簾的，是它位於東面的船尾和朝向西方的船首。」^⑫從城市產生和發展角度看，這

圖6 井田—九州—周王城比較



個比喻有其貼切和精彩之處：西岱島是一艘航船，那麼，圈層清晰的巴黎市區則為這艘船蕩開的漣漪。

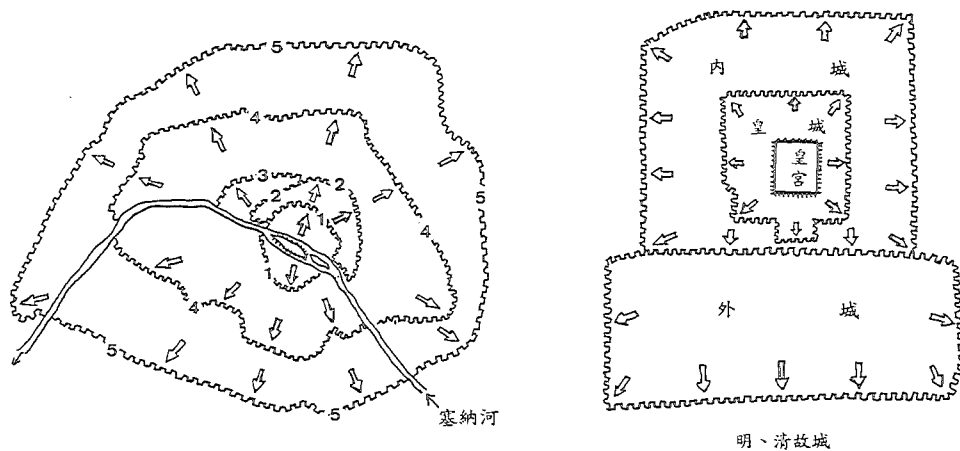
除了環形街道，另一類重要街道是從市中心或重要廣場向四周輻射的，如香榭里舍大街(avenue des Champs-Élysées)等。法國著名城市規劃專家奧斯曼(Georges Eugène Haussmann, 1809–1891)於1853年主持巴黎城市改造及擴建工程後，大量開闢了這類道路^⑬。今天巴黎地面道路系統的主幹，基本上由環形和輻射形兩類街道構成；當然最重要的還是環形街道，也正是它們決定了巴黎市區的橢圓形輪廓。

巴黎整個城市是以西岱島為原點、以塞納河為中軸線發展起來的。該橢圓的長軸，大體吻合塞納河的走向，這是航運導致河濱城市化先行發展的結果。本文將這類由貫穿市區的河流的航運所決定的漣漪狀市區擴展機制稱為「漣漪效應」(圖7a)；同時相

應地將北京城市以矩形結構逐層擴展的一類機制稱為「井田效應」——整個城區以皇宮為中心，然後皇城、內城、外城……有規則地向四邊次第外擴，如同逐次向四邊墾殖的井田(圖7b)。前者是由航運促進的生長過程，較多呈自發性；後者是墾殖般先行規劃之後的定制過程，更具計劃性。

不同的市區形成機制(或者說「井田效應」和「漣漪效應」)，也給城市行政區劃帶來相關的影響。北京核心部分的古城，今天在行政上由東城、西城、崇文、宣武四個區縱橫分割成四塊，其形狀近似「田」字(圖8)。巴黎在行政上分為20個區。從第一區至第二十區，由市中心開始，按順時針方向依次向外圍作圓弧形延伸，形成螺旋狀空間排列，略近漣漪(圖9)。一些有關的語言學現象也頗有意味。中文「區」字整個字體及各組成部分皆為方形。法語中「(大城市的)區」

圖7 「井田效應」與「漣漪效應」



(a) 漣漪效應(巴黎模式)

(b) 井田效應(北京模式)

- 西岱島城牆(3—5世紀)牆址
- 1 菲利普·奧古斯特城牆(12—13世紀)牆址
- 2 查理五世城牆(14世紀)牆址
- 3 梭堡城牆(16—17世紀)牆址
- 4 包稅者城牆(18世紀)牆址
- 5 19世紀巴黎城防牆牆址

圖8 北京城區核心部分的行政區劃——「田」字型排列

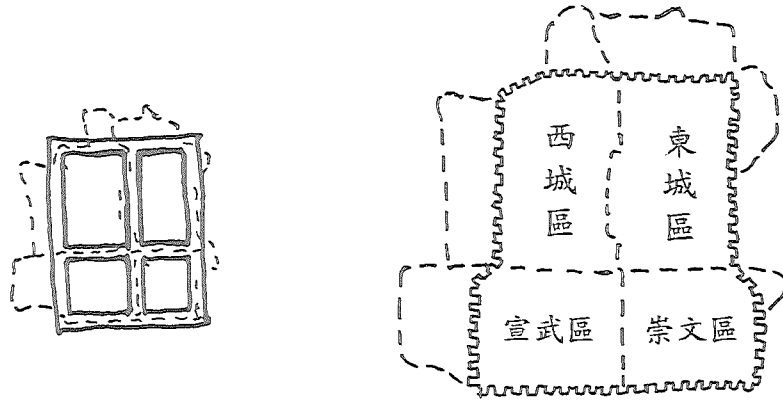
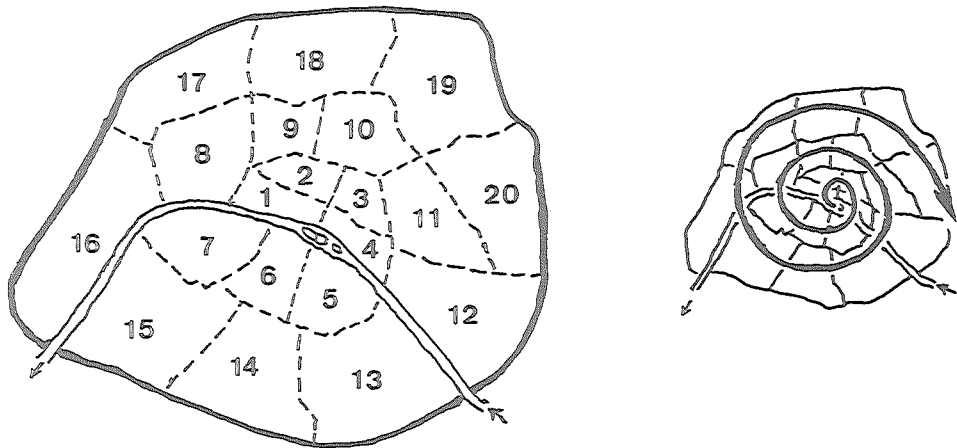


圖9 巴黎市區的行政區劃——旋渦狀排列



圖中數字1: 第一區, 2: 第二區, 依次類推

(arrondissement) 一詞，兼有「成圓形」之義，其詞根rond意為「圓」^⑭。行政上和習慣上，巴黎及附近地方自古就有「法蘭西島」(ile de France)之稱，令人聯想到航運所依託的水域：中國古代都城及其附近地方則稱作「畿」，字體部首從「田」^⑮，體現了構成一個古老文明的基礎。

「井田效應」的典型例子有北京、西安、洛陽、開封、石家莊、瀋陽等

坐落於中國北方平原的大城市。「漣漪效應」的典型例子有巴黎、倫敦、柏林、華沙、莫斯科等位於平原地帶的歐洲大城市。顯然，比起「單岸現象」與「雙岸現象」，「井田效應」與「漣漪效應」所作用的宏觀地理分布範圍要有限些，因為它們一般要求有平原這一地理條件為前提：但作為一種文化地理學現象，它們同樣具有其重要意義。

「內陸取向」與「海洋取向」

本世紀50年代初，北京城區的外圍開始了城市化過程，巴黎近郊則已初步城市化。兩個大城市的擴展使其自身分別突破了原有的空間格局，開始向當代大都市轉變。其外圍部分的生成演化，逐漸地不再像其核心部分那樣呈「井田效應」或「漣漪效應」：北京城區外圍部分的道路系統不再如城區那般分布成「棋盤」狀；巴黎城市外圍部分擴展的圈層也不再如市區那麼清晰。愈向外圍，「效應」愈弱化。

然而，歷史上曾作用於城市核心部分的效應的弱化，並非意味着文化背景的差異的消失。自50年代初以來，歷時近半個世紀的擴展進程中，北京和巴黎像世界上許多大城市一樣，在外圍部分分別形成了若干個主要擴展方向。當人們用行政、技術、經濟等各種手段來干預這類進程及調節這些方向時，文化背景實際上已經對城市的規劃和發展施加了影響。

雖然文化背景不同，但兩個城市地理上卻有不少共同點：

首先，北京地區，即北京市行政區劃範圍內的市區10個區和郊區8個縣，總面積16,808平方公里。巴黎地區(Région parisienne)，即「法蘭西島」範圍內巴黎市區20個區，以及作為郊區的7個省(province)，總面積12,008平方公里。兩個城市都有一千多萬人口。

其次，永定河流經北京地區，在北京下游注入海河而後入海。海河沿岸有大城市天津，入海口有港口城市塘沽。塞納河流經巴黎而後入海，在巴黎下游有大城市魯昂(Rouen)，入

海口有港口城市勒阿弗爾(le Havre)。

其三，兩個城市都坐落於大陸平原地帶，面對海洋的方向沒有高峻地勢，幾乎是一馬平川。北京與海洋的直線距離約152公里，巴黎與海洋的直線距離約168公里。

顯然，就城市規劃的地理條件而論，兩個城市的確頗為相近，但兩個城市有關部門為市區擴展所規劃的取向卻截然不同。

以明、清故城為核心的北京城市化區域擴展方向主要有：

(1) 東向——通縣方向，其軸線為東長安街：

(2) 西北向——昌平方向，其軸線為北京—張家口鐵路幹線：

(3) 西向——門頭溝方向，其軸線為西長安街。

北京西郊的門頭溝地區，至遲於1963年已由原來的「縣」改為「區」，即由郊縣改為市區，儘管該地絕大部分區域至今仍遠未城市化。不過行政區劃名稱的變更，卻說明了有關部門當時的規劃意圖：西向已考慮作為北京城區擴展的首要方向。

儘管門頭溝久已劃作市區，但該地區山巒起伏、地形複雜，且開發水平低，並不利於實現城市化。1986年，北京市行政區劃作了新的變動：北京西南部的房山地區由原來的「縣」改為「區」^⑥。這一變動，可以被看作是在改革開放的新形勢下，有關部門對特定時代條件下制定的原有規劃所作的調整或修正。房山西部地區與門頭溝條件類似，同為太行山餘脈之所在，亦不利於市區擴展。因此，這一變動意味着：房山東部地區開發水平和城市化程度相對較高的平原地帶，

有可能作為新的重點擴展區域。如果這樣，通過該平原地帶的北京—廣州鐵路將是潛在的西南向擴展軸線，它極有可能取代西向軸線而成為北京城區未來擴展的首要方向。

北京三個主要擴展方向無一直趨海洋，即使加上潛在的西南向也同樣如此(圖10a)。作為首要擴展方向的西向軸線西長安街與北京距海洋最近的短程線兩者構成的夾角為 140° 左右，即與背對海洋的方向(與短程線成 180°)僅有約 40° 之差。即使以西南向軸線京廣鐵路計，其與北京距海短程線的夾角仍有 90° 左右。上述角度清晰地標示出北京背對海洋、面向內陸的規劃取向及其程度。事實上，北京和天津兩個大城市間的引力，朝海方向的一馬平川等因素表明：北京城區朝東南渤海灣方向延伸擴展，客觀條件反而有利。但至少在規劃上，北京城區尚無與天津市區互相靠攏，從而形成一條趨海城市帶的發展趨向。

以巴黎市區為核心的城市化區域擴展方向主要有：

(1) 西南向——凡爾賽(Versailles)方向，其軸線為RER(Réseau Express Regional, 巴黎地區快速鐵路網)C線：

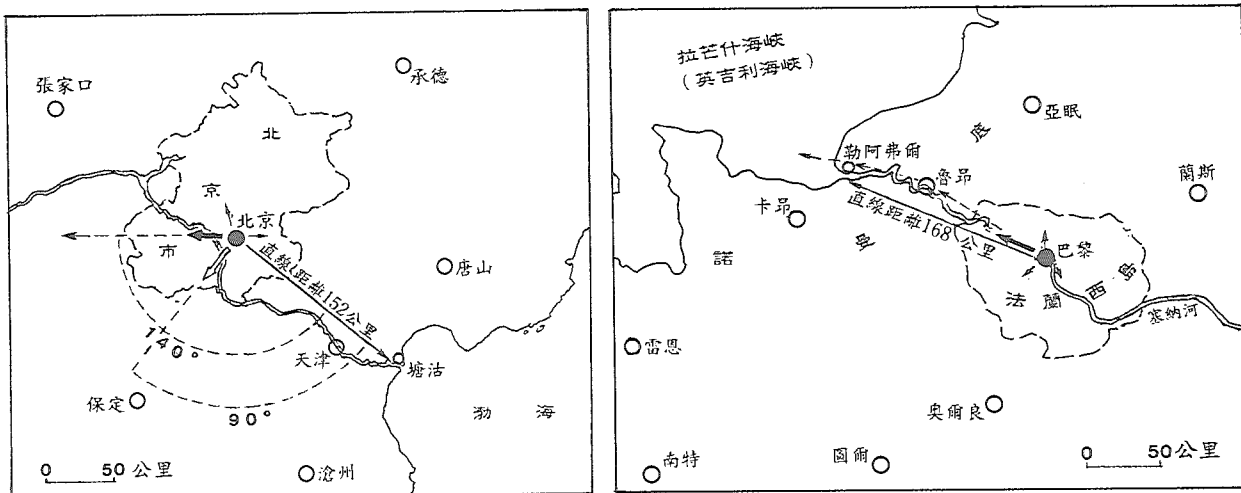
(2) 東南向——克萊岱葉(Créteil)方向，其軸線為地鐵(Métro)8號線：

(3) 北向——聖·德尼(Saint Denis)方向，其軸線為一號高速公路(Autoroute A1)巴黎至聖·德尼段：

(4) 西北向——拉·德方斯(la Défense)方向，其軸線為地鐵1號線。

根據1958年制定的巴黎城市發展規劃，西北向為巴黎市區擴展的首要方向，並在該方向軸線上興建衛星城拉·德方斯^①。該方向軸線從市中心西岱島起始，經盧浮宮(Louvre)、協和廣場(place de la Concorde)、凱旋門(arc de Triomphe)、拉·德方斯，

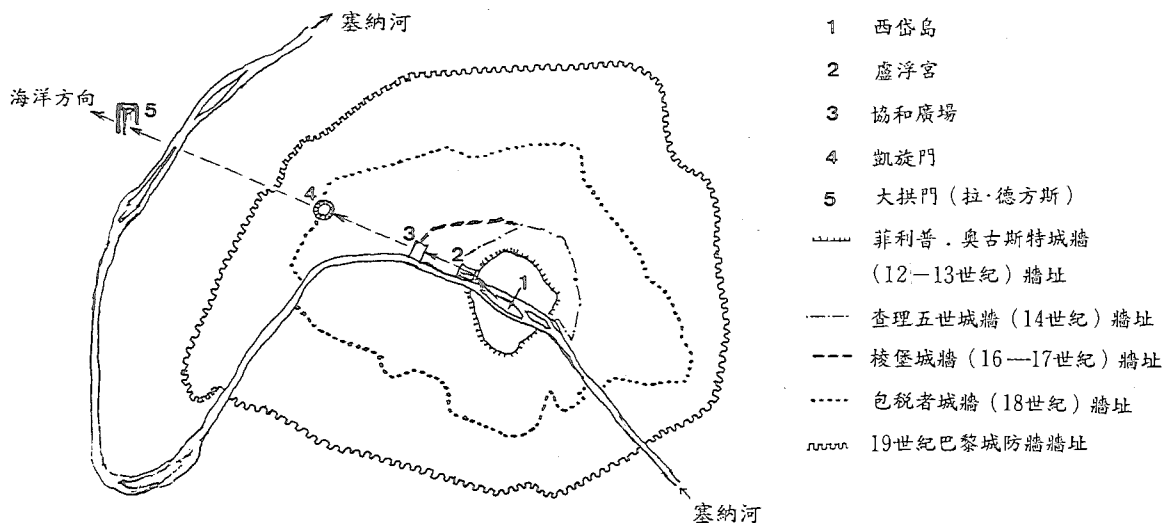
圖10 「內陸取向」與「海洋取向」



(a) 內陸取向(北京模式)

(b) 海洋取向(巴黎模式)

圖11 巴黎城市發展的「歷史性軸線」



形成一條指向海洋的射線(圖11)。這條射線與巴黎距海洋最近的短程線幾乎吻合(見圖10b)。這條西北向軸線被公認為一條歷史性軸線，巴黎城市乃至法蘭西民族發展的每個歷史階段都在這條軸線上留下了自己的印記：西岱島象徵高盧—羅馬時代；盧浮宮象徵中世紀及法蘭西王權；協和廣場象徵啟蒙時代及法國大革命；凱旋門象徵拿破侖(Bonapart Napoleon, 1769—1821)時代及現代；拉·德方斯則象徵着當代法國。由此，1989年落成於拉·德方斯市中心、且位於該軸線上的大拱門(la Grande Arche)，曾被法國新聞界順理成章地譽為「通向二十一世紀之門」。那麼，該軸線能否由拉·德方斯繼續延伸，直趨魯昂、勒阿弗爾，最終抵達拉芒什海峽即英吉利海峽呢(圖10b)？現有的研究成果已經給出了肯定的回答^⑩。

該軸線擴展的能量相當程度上來自一個海洋文明的深層結構。提到塞納河兩岸，巴黎人喜歡用「左岸」

(la Rive gauche)和「右岸」(la Rive droite)來表達。「左岸」為南岸，「右岸」為北岸。左南右北，則語言—思維主體即表述者正面對西方——塞納河下游及入海方向。法國人普遍用「左岸」和「右岸」來指稱河流兩岸，其坐標都面向下游及入海口。這個語言現象向人們傳送了一個海洋型文化的信息，直觀地展現了一個民族面向海洋的集體潛意識。

相應地，中國傳統文化則表現了一種面向內陸的心態。古代稱長江下游地區的南岸為「江左」，北岸為「江右」。左南右北，顯然語言—思維主體的地理坐標正對西方，面向中國內陸腹地。廣西境內邕江上游的兩條幹流，左江處南，右江居北。左南右北，其坐標亦背對大海、面向內陸。不論上述地名起源於甚麼原始意義，它們在歷史上長期存在這個事實，已經足以潛移默化地影響一個民族的地理—空間定向。上述坐標與心態互為因果，歷史地積澱在整個文化背景

中和人們的潛意識裏：在特定條件下，也會對城市規劃產生影響。

誠然，城市規劃涉及到並受制於諸多方面，文化背景不能也不可能決定一切。當代城市規劃複雜程度更高，而且文化背景往往不在規劃者考慮的諸多要素中佔據首位，甚至有可能由於疏忽而未予多加考慮。但即使如此，城市規劃還是受到文明形態或文化背景的影響，文化要素也必然且自然要滲透到規劃中去。而這種影響和滲透往往在首都的規劃上體現得較為集中和鮮明。在這個意義上，我們認為：北京的「內陸取向」和巴黎的「海洋取向」並非純屬偶然，而有其文明形態上的代表性。

1992.5 初稿

1994.10 修訂稿

註釋

①② *Paris* (Paris: La Documentation française, 1979), p. 10. 《巴黎》(巴黎：法蘭西文獻資料出版社，1979)，頁10。

③ 另一說為507年。

④ 《史記·燕召公世家》：「周武王之滅紂，封召公於北燕。」見《史記》，卷三十四（北京：中華書局，1972），頁1549。

⑤ 參見譚其驤主編：《中國歷史地圖集》，第一冊（地圖出版社，1982）頁15-16，20-21，28。

⑥⑩⑪ 《周禮·考工記》。

⑦ 另一說為戰國。

⑧ 見賀業鉅：《〈考工記〉營國制度研究》（中國建築工業出版社，1985）。

⑩ 《孟子·滕文公上》。

⑫ (cite de) Jacques de Brunhoff: *La place Dauphine et l'île de la Cité*, (Lyon: La Manufacture, 1987), p. 12.

轉引自雅克·德·布呂諾夫：《多菲娜廣場與西岱島》（里昂：「製成品」出版社，1987），頁12。

⑬ cf. Louis Bergeron: *Paris-Genèse d'un paysage* (Paris: Picard, 1989), pp. 222-31. 參見路易·貝爾吉隆：《巴黎——一個景觀的創世記》（巴黎：畢卡爾出版社，1989），頁222-31。

⑭ 《法漢詞典》（上海譯文出版社，1982），頁75、1133。另見 *Dictionnaire Etymologique et Historique du Français* (Paris: Larousse, ed. 1993), p. 674. 《法語詞源學及歷史學詞典》（巴黎：拉魯斯出版社，1993），頁674。

⑮ 許慎：《說文解字》（北京：中華書局，1979），頁291。

⑯ 中華人民共和國民政部：《中華人民共和國行政區劃簡冊——1987》（北京：測繪出版社，1987），頁6註1。

⑰ Michel Moritz: *Une Promenade à la Défense* (Editions J.C. Lattès, 1993), p. 121. 米歇爾·莫里茨：《拉·德方斯巡禮》（J.C. 拉岱出版社，1993），頁121。

⑱ cf. Christophe Bayle: "Le Temps des Aménageurs", dans *Urbanisme et Architecture* (revue), No. 231-232, p. 28. 參見克里斯多夫·培勒：〈國土整治者們的時機〉，刊於《城市規劃與建築》雜誌，第231-232期，頁28。

宋征時 1982年畢業於上海華東師範大學中文系，獲學士學位。1992年獲法國巴黎高等社會科學院文化地理專業「深入研究」文憑；現為該校文化地理專業博士研究生，研究方向為文化地理學及比較文化學。