

思路决定出路

——从北京城的发展谈思维的重要性

曲哲

2004-10-19

一个初秋的暖暖的下午，当我走到德胜门一带，远远看到被二环隔着的德胜门箭楼，不禁想起一个令人抱歉的事实和一个令人痛心的事实。令人抱歉的是，即使我们的城市拥有上千座立交桥和好几条环城快速路，它的道路仍然拥挤不堪。令人痛心的是，老北京的文脉已毁灭殆尽，它的残骸散落在高楼大道之间，如这德胜门箭楼一般。

这是两个不同的问题，一个是交通规划，一个是古建保护。但它们都反映出思路（规划思路或保护思路）的重要。纵使你造桥修路的技术举世无双，纵使你古建保护的手段巧夺天工，思路错了，一错百错。

一、建国初北京市的规划之争

北京作为元、明、清历代都城，有着深厚的文化底蕴和历史内涵。我国著名的建筑学家梁思成先生曾这样评价北京：“明之北京，在基本原则实遵循唐长安之规划，清代因之，以至于今，为世界现在中古时代都市之最伟大者。”

新中国成立后，北京市作为共和国的首都，面临的头等大事便是重新规划。在此之前，毛泽东在西柏坡便指出，要“将消费城市变成生产城市”。有一次在天安门上，毛主席曾指着广场以南的一带说，以后要在这里望过去到处都是烟囱。这一思想为北京的城市规划定下了基调。

北京城规划中一个首要的问题是中央人民政府的地理位置。无非有两种可能，一是放在旧城里，一是放在旧城外。这个问题定了，北京城的规划大体上就有了方向。正是在这个问题上，梁思成等人与苏联专家出现了巨大的分歧。

苏联专家针对北京的城市发展提出了一份《关于改善北京市市政的建议》，提出以天安门为中心，建设首都的行政中心：“最好先改建城市的一条干线或一处广场，譬如具有历史性的市中心区天安门广场，近来曾于该处举行阅兵式及中华人民共和国成立的光荣典礼和人民的游行，更增加了它的重要性。所以，这个广场成了首都的中心区，由此，主要街道的方向便可断定，这是任何计划家没有理由来变更也不会变更的。” [1]

虽然建议书从各个方面论述了把行政中心放在旧城的好处，但梁思成等人强烈反对。

1950年2月，一篇名为《关于中央人民政府行政中心位置的建议》的文章被送上了有关领导的桌面，这就是北京规划史上著名的“梁陈方案”（由梁思成、陈占祥二人提出）。“梁陈方案”提出：“为解决目前一方面因土地面积被城墙所限制的城内极端缺乏可使用空地情况，和另一方面西郊敌伪时代所辟的‘新市区’又离城过远，脱离实际上所必需的衔接，不适于建立行政中心的困难，建议展拓城外西面郊区公主坟以东，月坛以西的适中地点，有计划的为政府行政工作开辟政府行政机关所必需足用的地址，定为首都的行政中心区域。” [2]

梁思成等人早在五十多年前就料到了这个问题的重要性，其实这个问题的确定实质上决定了北京城未来的发展。在《建议》中，梁思成等人对苏联专家的方案（实际上是我们正在体验的方案）将给北京带来的问题进行了系统的分析。以交通和古建保护为例。

在交通方面，梁思成指出：“（在旧城区）加增建筑物在主要干道上，立刻加增交通的流量及复杂性。过境车与入境车的混乱剧烈加增，必生车祸问题。这是都市规划设计所极力避免的错误。”

“因为行政区设在城中，政府干部住宅所需面积甚大，势必不能在城内解决，所以必在

郊外。因此住宿区同办公地点的距离便大到不合实际。更可怕的是每早每晚可以多到七八万至十五万人在政府办公地点与郊外住宿区间的往返奔驰，产生大量用交通工具运输他们的问题。且城内已繁荣的商业地区，如东单、王府井大街等又将更加繁荣，造成不平衡的发展，街上经常的人口车辆都要过度拥挤。且发生大量停车困难。到了北京主要干道不足用时，惟一补救办法就要想到地道车一类的工程。一一重复近来欧美大城已发现的痛苦，而需要不断耗费地用近代技术去纠正。主不是经济，而是耗费的计划。”

五十多年后的今天，上述预测一一应验。

在古建保护方面，《建议》指出：“北京为故都及历史名城，许多旧日的建筑已成为今日有纪念性的文物，它的形体不但美丽，不允许伤毁，而且它们的位置部署上的秩序和整个文物环境，正是这座名城壮美特点之一，也必须在保护之列，不允许随意掺杂不调和的形体，加以破坏。”

不幸的是，北京之壮美已被伤毁。

二、北京的规划及其成果

行政中心位置的确定，实际上决定了北京城未来规划的全部思路。现在的北京恰如其分的印证了当年梁思成等人的担忧。当一代代规划者在为北京暴露出来的越来越多城市问题费尽脑筋的时候，其实答案早就在建国之初给出了。北京城目前面临的大部分城市问题，都可以归咎于当初选择了错误的发展思路。

1953年，由中共北京市委聘请苏联专家组成的一个规划小组提出了《改建与扩建北京市规划草案的要点》，明确提出了要把行政中心设在旧城中心区，这一官方文件最终结束了持续近三年的中央人民政府行政中心区位置及北京城市发展方向的争论。“梁陈方案”也就此完结了。

根据《规划草案的要点》的精神，北京城轰轰烈烈的发展了五十年，今天我们已经可以通过亲身的体验分辨出当年的孰是孰非了。仍仅以交通和古建保护两个问题为例。

恐怕每一个生活在北京的人都会体会到北京交通的拥堵。近年来渐渐升温的交通工程学等相关学科也正好在北京可以大展身手。路网如何规划？道路如何设计？平交路口的信号灯如何管理？一连串的问题等着交通工程师来解答。没想到，北京的路越建越宽，越建越长，立交桥越建越多，北京的交通状况反而越来越差。北京是世界大都市中极少数的几个拥有完整的四条以上环城高速路的城市，据估计北京有上千座立交桥，这一数字恐怕也位居各大城市前列，但不幸的是，北京交通的拥堵情况恐怕也位居各世界大城市前列。于是又被梁公言中了，北京要建地铁，建大量的地铁。但我们不禁要问，地铁可以解决城市的交通问题吗？如果认为只要北京市拥有发达的地下交通网，城市交通问题就可以解决，恐怕未免过于乐观了。巴黎正是个活生生的例子，它的地铁系统之复杂程度全球闻名，同时它的交通拥堵也全球闻名。

工程师们费尽心思的做了上述这么多工作，同时我们的技术水平不断提高，可问题仍没有很好的解决，为什么呢？北京交通的症结在哪儿？

先把这些问题放一放，再来看看古建的保护。

北京的古建单论个体的价值远远不及统论整体的价值。不幸的是，现在我们也只有保护个体古建的精力了，有时连这个精力也没有。故宫作为一个完整的皇城，是非常幸运的。但北京不是只有故宫，北京旧城内的所有古建（包括辉煌的与平庸的）共同构成了北京的文脉，它已差不多消失了。梁公当年担心的事情发生了，北京城从一个秩序井然的壮美古都变成了“随意掺杂调和”的杂色新都。

城墙被拆毁，原来完整的城墙现在成了二环路，仅存的城楼只有德胜门箭楼和正阳门城楼及箭楼，胡同从建国初的七千余条减少到20世纪80年代的约三千九百条，且近一两年正

以每年六百条的速度消失。生长上胡同上的四合院当然也不能幸免。

任凭专家学者如何呼吁保护，城市现代化的铁蹄不会停止对古都的践踏。每当看到或雄伟或朴素的古建筑被夹在四周的高楼大厦之中，心中总若然有失，再想到某某处曾经屹立着某某古建，伤感之情便涌上心中。

北京的古建保护错在哪里？

三、思路决定出路

我想本文的标题可以回答上节中提出的问题——思路决定出路。

正如梁公预言，确定将行政中心放在旧城区一事，早已决定了北京发展的总体轨迹。由此引起了一系列城市问题，交通与古建保护只是其中两个例子。

行政中心放在旧城区，文化中心也顺势挤了进来。这势必决定了北京城交通流向的特征：由周边向中心拥挤。越靠近市中心，交通量与道路越不匹配，这决不是单纯修路建桥（不管是地上的还是地下的）可以解决的。如现在之北京旧城之内同时容纳了中南海、人民大会堂以及各种中央政府大楼，西单、王府井等大型购物地点，故宫、景山等许多旅游名胜，不久还要有国家大剧院等文化设施，小小的旧城如何能承担如此多的功能。这里面每项功能都吸引大量的交通，如此巨大的交通量，不知需要如何发达的交通系统来承担。

如此多的功能挤进旧城，势必对旧城格局产生灾难性的冲击。经济要发展，旧城必须改造，于是城墙、胡同早就注定要拆。不然新的功能由谁来承担。如今古建筑可怜兮兮的处境，也全缘于当初的一个思路。

思路反映出我们对问题的把握。思路错了，一错百错。思路对了，事半功倍。

参考资料

[1]王军：城记，生活·读书·新知三联书店，2003年10月第1版

[2]梁思成文集（四），中国建筑工业出版社，1986年9月第1版