

下水道系统中的另一个巴黎

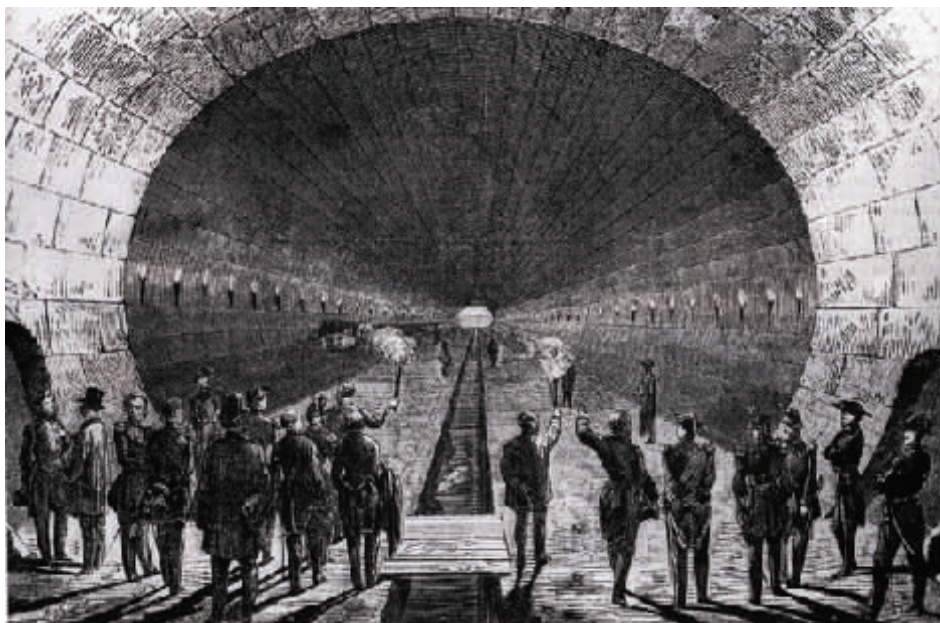
荆文翰



1820年的巴黎下水道

在《悲惨世界》中,主人公冉·阿让曾利用巴黎下水道系统协助革命者马瑞斯躲避警察的追捕。在写作期间,为还原下水道内的情景,雨果几次进入下水道考察,他写道:“巴黎的挥霍无度,她的盛大节日,她被戎似的华而不实,她的风流放荡,她的挥金如土,她的盛宴,她的奢侈,她的华丽,全在她的排水沟上展示出来。”在他看来,巴黎的下水道是这座城市不可忽视的一面,在这幽暗地下展现着另一个巴黎的万象。

19世纪中叶以前,巴黎的排污系统少得可怜。在绝大多数街区,人们都采取“tout à la rue”(泼到路上)的方式处理废弃物,以至于许多路段被称为“粪路”。当时若男女一同出行,男士比较绅士的做法是走在道路内侧,以防从天而降的污水弄脏女士的衣物。恶劣的卫生状况不仅损害了巴黎的面貌,更一次次滋生瘟疫,夺走了无



改造后的下水道

数巴黎人的生命。

《悲惨世界》发表于1862年,与巴黎下水道系统落成时间大致相当,时任塞纳省省长的奥斯曼男爵功不可没。他在任内推行了一场旨在应对城市危机的“巴黎大改造”,修建发达高效的下水道系统是改造的重要内容之一。在回忆录中,他将下水道系统比作“城市的内脏”——在悄无声息中维系着城市的健康和卫生。

奥斯曼为巴黎规划了三级下水道系统:第三级位于人行道之下,收集街道两旁的住宅、店铺、工厂中排出的废水废物,汇集到位于主干道以下的二级通道之中,所有二级通道中的污水最后流入城中若干宽阔的一级蓄水池内,而后再经廊道引导,在远离城市的地方排入塞纳河,避免对城市饮用水源造成影响。新建成的下水道内部十分宽敞,二级以上下水道可通行小船和轨道车,并配有

人行道,方便工人维护和检修。

在施工的过程中,下水道系统的建设与地上部分的街道同步进行。每规划一条新的道路,都先开挖路面,修建地下廊道,并设计成拱顶以增强承重能力。待完成以后,回填土方,铺设街道。如此一来,两项工程一步到位,不仅避免了重复施工,还使地上地下部分形成了一体化的通道网络。这样的下水道系统在奥斯曼任职期间共修建了近600公里,考虑到19世纪的技术条件,不能不说是一个奇迹。

全新的下水道系统不仅解决了先前存在的卫生难题,还提供了一种别具一格的娱乐体验。当时法国乃至欧洲上流社会的人们纷纷前来,乘船在下水道中游览,那些穿着长裙、佩戴首饰的贵妇人成为这幽暗地下世界中一道靓丽的风景线。由于规划科学,加之维护得当,曾有游客称在其中游览“和在

卢浮宫中没什么两样”。

这项规划于百余年前,不仅回应了当时的迫切需求,更为城市日后的发展做好了准备。随着经济社会的发展和公共服务体系的完善,不断出现各种新式管线。由于下水道系统内有足够大的空间,包括供水、电话、光纤以及今天已经废止了的真空式邮政通信等在内的各种线路,都可以直接在其中架设,节省了大量的人力、物力和财力。下水道内有和地上部分一样的路牌、路标,一旦任何管线出现故障需要维护,工人只需按照地图指引找到最近的入口进入即可。

值得一提的是,目前巴黎市区共有26000余个下水道盖口,每个盖口都有自己的编号。若人们不慎将钥匙等小件物品掉落其中,拨打一个电话,告知盖口的编号,下水道部门的工作人员就会将遗失的物品找回,而且这项服务完全免费。需

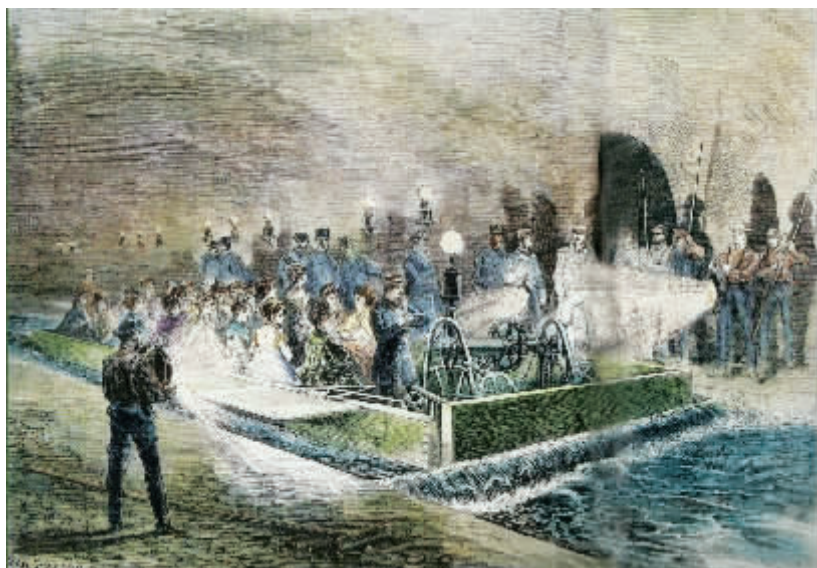
要说明的是,经过上百年的扩建,今天巴黎的下水道已长达2400公里,若不是以高度严谨和科学的规划为基础,恐怕没有人有自信去做这种“大海捞针”的尝试。

奥斯曼打造出的运转良好的“地下之城”,为世界范围内城市下水道系统的建设树立了样板,许多城市的规划者们不惜远渡重洋前来实地考察。同时代的开罗、芝加哥等城市的地下排污系统,在设计和建造过程中都吸取了巴黎的经验。1868年,纽约的一家报纸甚至发出这样的感慨:“我们期盼着一个奥斯曼能降临纽约,把他在巴黎的壮举重演一遍。”

1892年,巴黎下水道博物馆正式对公众开放,探访巴黎地下世界从王公贵族的消遣变成了百姓享受的休闲活动。今天,只要付上几欧元的门票,就可以进入这座位于博斯克大街下的博物馆,漫步在奥斯曼时代修建的下水道中,一睹地下巴黎的风采。

作为法国的政治、经济以及文化中心,19世纪的巴黎面临着迫切的现代化转型。从中世纪延续而来的平面化城市已经难以满足经济社会飞速发展的新需求,奥斯曼所规划的这座地下之城,将巴黎发展成一座立体化的城市,将城市形态由地上向地下延展,拓展了城市的空间。以下水道系统为基础的地下巴黎,随着公共产品种类的增加而不断添入新功能。地上的巴黎光彩照人,地下的巴黎默默付出,二者共同承载着这座千年古都的迷人风情。

(作者为南京大学历史学院世界历史系研究生)



下水道中乘船参观的游客



巴黎下水道博物馆