

# 廣州舊城區的保護和發展

王煒文

香港城市大學， 建築科技學部

郝建麗

香港理工大學， 建築及房地產學系

黃霆

香港理工大學， 建築及房地產學系

---

**摘要：** 面積約 45 平方公里的廣州舊城區現時約有 160 萬人口，城區範圍包括了荔灣、越秀和東山三個分區。廣州舊城的發展可追溯至清代中期，其中經歷了十八世紀 90 年代到十九世紀 30 年代的發展和全盛期，亦飽嘗了一段頗長的停頓時間，就是自上世紀 30 年代末到 70 年代中期，其中經歷了日本侵華、國共內戰及中國政府的前期統治時期。

基於原有的框架，廣州舊城到了 80 年代已嚴重滯後，不能滿足現代城市的基本功能和需要。有見及此，廣州市政府自 80 年代末，開始制訂了多項改善舊城的方案，其中包括了拆建一些嚴重失修的舊區、加入新的城市設施、甚至是整條街道的樓房或社區的翻新和改建，以達到綜合改善和重整區內環境，及降低人口密度等目的。與此同時，一些整體的城市基建如地下鐵路、內環路、區內道路拉直與擴闊，甚或是排污渠道的增設等亦同步進行；這些配套工程均對廣州舊城的改善和融入一個現代化的廣州市構成直接的貢獻。

本文將會為舊城改造過程中實質涉及的工作作一綜合介紹。

**關鍵字：** 廣州舊城、舊城改造、舊城保護

## 0. 引言

舊城區是指在城市長期發展歷史過程中形成的、位處城市中心區位的、還繼續擔負著當代城市政治、經濟、文化和社會生活中心功能的地區。<sup>1</sup> 舊城區是城市發展歷史的見證和地方傳統文化的寫照，從這個意義上講，它具有歷史性；舊城區又是現代城市生活繁榮的代表和城市經濟社會活動的載體，從這個意義上講，它又具有時代性。

舊城區這一基本特徵決定了它同時具有現代城市文明和城市歷史文化的雙重價值，在現代城市發展進程中，這種雙重價值又常常處於矛盾與衝突之中。舊城的保護與發展往往存有一種矛盾，它們既相互制約，同時又是相輔相成。保護是爲了更好的發展，而只有發展上了軌道才能有力量去保護。中國的城市正進行著巨大的變遷，而很多的城市都具有幾百年乃至上千年的歷史，如何進行舊城改造是改革中面臨的重要課題之一（圖 1）。

廣州舊城發展至今已有 2000 多年的歷史，而廣州近 20 年的發展也令世人刮目。目前廣州的綜合經濟實力僅位於北京和上海之後，而城市的空間結構也日趨合理和完善，歷史文化也在沈澱中得以確認和發展。本文將對廣州舊城改造過程中一些實質工作進行介紹，以期對中國其他城市的發展有所裨益。

## 1. 廣州舊城區的歷史和文化

### 1.1. 演變歷史

廣州舊城區面積 45 平方公里，現時人口約 160 萬，其中包括了荔灣、越秀和東山三個分區。廣州舊城的發展始於秦“任囂城”。西元前 214 年秦始皇統一嶺南設南海郡，任命任囂為郡尉，建城郭番禺城，又稱任囂城。<sup>2</sup> 廣州舊城就是以此為基礎發展而來。南越王趙陀將原任囂城擴展為周長十里的南越都城；宋代修建子城、東城、西城，形成三城並立的廣州城。明代對廣州城進行了大規模的改造和擴建，三城合一並進一步得到擴展。至清代中期，廣州曾是全國唯一的對外通商口岸，對外貿易和交通都空前繁榮，經濟的發展也推動了城市建設的發展。<sup>3</sup>

20 世紀初孫中山領導的辛亥革命成功後，廣州正式建市而進行了很多的市政建設。其間先後修建了中山紀念碑、中山紀念堂、市府合署、海珠廣場和海珠橋等標誌性建築，廣州舊城的傳統中軸線就在此間基本定型，成為廣州近代城市的歷史脊梁和主要的城市景觀標誌。<sup>4</sup> 同時，大規模的拆除城牆，修築和擴建馬路，全市道路系統大體上呈現現時沿珠江東西走向的棋盤狀佈局。



圖 1 - 廣州保存了一個頗完整的舊城區，但在邁向現代化的過程中需要作出恰當的保護



圖 2 - 西關大屋內部佈置高雅大方，室內裝修和陳設講究，充溢著簡樸的華南生活特色

### 1.2. 傳統民居

嶺南建築經歷了幾個階段的發展，其間大致可分為明清時期的民居、書院和祠堂建築；清末民初的西關大屋、竹筒屋和商業騎樓建築；及其後由西洋建築揉合了廣東傳統風格的建築。其中最具代表的是位於荔灣區一帶的西關大屋。

西關大屋是富豪及商家在“西關角”一帶建立的富有嶺南特色的傳統民居，其佈置高雅大方，室內裝修和陳設講究（圖 2）。竹筒屋可以說是普羅大眾的平民住宅，其特色是開間小，面狹而樓身深長，兩者之

比由 1:4 至 1:8 不等，由前至後排列以天井間隔的多個房間，形如竹筒。初期的竹筒屋多為單層，局部設 2 至 3 層，常見的竹筒屋面寬 4.0 至 4.5m，進深為 8 至 12m，深的可達 30m 以上。沿街的竹筒屋多並排而建，並多以“前鋪後宅”或“下鋪上居”的形式(圖 3)，形成彼此相連、小面寬、大進深、高密度和線性分佈狀態、帶有商業性質的建築群。“騎樓”是在樓房前跨人行道而建，在馬路邊互相聯結形成自由步行的長廊。

“騎樓”可以避風雨、防日曬，特別適應嶺南亞熱帶氣候。這種建築形式最早見於 2000 多年前的古代希臘，後來風行於歐洲，近代傳播到世界各地。廣州 20 世紀初出現騎樓，20—30 年代商業騎樓建築蓬勃興起，成為廣州一大特色(圖 4)。東山花園式洋樓則採用西洋古典式的建築風格(圖 5)，主要為磚石或磚木結構，多有柱式門廊，建築面積大，多為二、三層，及前後有庭院。<sup>5</sup>

此外，還有各種茶樓、書院、祠堂等建築，這些豐富多彩的建築形式，是寶貴的歷史文化遺產，需要後人很好的保護。倘若在冒進的城市發展中受到清拆或破壞，實在是莫大的文化損失(圖 6)。



圖 3 - 傳統街區下鋪上居的聯排房屋



圖 4 - 舊區內典型的騎樓行人通道



圖 5 - 東山區具有濃烈西洋味道的花園式住宅洋樓



圖 6 - 見縫插針式乏統籌的建設使舊區總體發展受到破壞

## 2. 廣州舊城區存在的問題

在計劃經濟時期，廣州舊城區存在“三高”問題，就是人口密度高、建築密度高、交通密度高。<sup>6</sup> 除此之外，突出的問題還有：一是房屋破舊，失修情況嚴重，平均屋齡在六十年以上。二是舊城區內低層房屋所占比重很大，平房占 21%，2 至 3 層占 35%，4 至 6 層占 30%，7 層以上的樓宇只占 14%，這都不利於城市設施的提供和分佈。三是樓房生活設施落後，相當一部分住戶是共用廚廁沐浴的，排水及起居支援空間大都欠缺。四是住宅與食肆、店舖及銷售用途的樓宇，甚至是工廠相互混雜，使居住質素大受影響(圖 7)。五是公共及市政設施不配套，設施數量不足，老化和不適應起居及經濟發展。

改革開放初期，“三高”問題沒有解決，反而交通因經濟的改善而變得更加擁擠。廣州城市總體規劃的思路其一是通過建設新區來疏解舊城，這條規劃思路有很大成效，但卻不能徹底改善舊城的面貌與內涵，特別是不能堵塞“見縫插針”及土地應用不協調的問題的發生。因此舊城改造規劃需要跳出單純依靠新區建設及疏散舊城區人口的單一方法，而要把舊城改造與新區建設同時、同等對待，大力進行舊城的結構整合與改造和基礎設施的建設。

另外，隨著現代商業模式下的各種購物中心和綜合性商住樓的出現，衝擊著傳統的社區，致使很多樓房或街道在功能上受到了較大的影響而出現環境惡化的問題。由於改造過程涉時較長，規劃影響面大，再加以樓宇老化，建築設施不足，以及空間緊張造成隨意的改建搭建，傳統的舊城面貌不斷遭到破壞(圖 8)。



圖 7 - 隨意的加建及改裝、更變屋宇的用途，加速了樓房和社區的退化



圖 8 - 典型的外牆僭建在舊區內隨處可見

## 3. 廣州舊城區的保護和發展

### 3.1. 舊城區保護和發展的總體思路

廣州市制定的《1991—2010 廣州市城市總體規劃》中明確列出“繼承和發揚歷史文化名城的傳統，在城市發展中，既要實現經濟和社會發展目標，又要保護歷史文化名城的延續性，並融合嶺南文化特色於其中”這個目標。

為了有效重整區內的功能和佈局和將舊城人口遷出，廣州同時大力的進行新區的規劃和開發。近年來廣州的城巿建設以極快的速度“東移”，原來的城巿郊區天河區如今已經成為了城巿新的經濟中心，並逐漸形成一條新的城巿軸線。<sup>7</sup> 這條新軸線從白雲山餘脈為起點，經廣州火車東站、中信廣場、天河體育中心、珠江新城，再延伸到珠江南岸位於琶州的廣州會展中心(圖 9)，及南下至洛溪大橋附近的新客運站。<sup>8</sup>

2001 年最新一輪的城巿總體發展戰略規劃，再加入將城巿空間佈局從原來的沿江呈帶狀組團式結構，調整為以舊城區為依託；佈局結構亦從單中心向多中心轉變，以平衡北翼組團的發展，及確定以東、南部為中心城區發展的主要方向，並採用有機疏散、開闢新區、拉開建設的措施，力爭優化結構，保護名城，形成具有嶺南特色的城巿形象。

對於舊城改造亦採取因地制宜，逐步推進的方針。一方面完善舊城的用地配置，對於污染大、用地規模大、交通量大的工廠、倉庫等逐一外遷(圖 10)，騰出用地進行綜合開發，優先安排市政共用設施、公共設施、交通設施和園林綠地。對房屋破舊、市政設施落後、沒有歷史文化價值的居住街區，逐步調整為公共設施用地(圖 11)，這既增強了舊城中心區的功能，又適當地降低了舊城的人口密度。另一方面亦尊重舊城的發展歷史，對於具有地方特色和歷史文化價值的街區進行保護和限制開發。



圖 9 - 新近落成位於珠江南岸琶州的廣州會議展覽中心



圖 10 - 荔灣區珠江江畔舊碼頭區清拆以騰出土地作行人堤岸及綠化設施



圖 11 - 屋前綠地前身為清拆去的破舊樓宇



圖 12 - 在舊區的街道加建排污渠道以改善衛生環境

### 3.2. 城市基礎設施的建設

“九五”時期，廣州市大力加強城市建設，圍繞“一年一小變”、“三年一中變”、“2010年一大變”的目標，加快了道路、交通基礎設施、環境保護和城市形象工程的建設步伐，城市面貌有了很大改觀。“九五”時期，全市用於城市建設的固定資產投資超過600億元，比前八個五年計劃的總和還要大。廣州市的公路、橋梁、港口、機場、水電、能源及排污等設施得到改善(圖12、13)，交通運輸狀況大為好轉；跨江大橋、地鐵、環城和連接省內主要城市高速公路、內環路等一批基礎性重點工程項目迅速建成投入使用。



圖 13 - 位於花都縣的廣州新國際機場會在 2004 年落成



圖 14 - 興旺而活躍的街道使舊區充滿魅力

### 3.3. 舊城街道及新的交通系統構成的作用

傳統的街道提供了舊城日常生活的空間和場所，街道裏活躍的商業活動和平實的居住現貌所構成的對比形成了舊城區的魅力(圖14)。廣州的城市歷史，便一直伴隨著這發達的街道空間和街道生活而衍生，街道作為城市的主要公共空間場所，對市民有著特別的意義。

但是隨著舊城區的改造，傳統的街道已不能滿足舊城區發展中日益增長的交通需求。改善交通的基本方法是在舊城區引進交通性能良好的道路。廣州市交通發展的總體政策中因此提出“逐步建立以公交為主體，快速軌道交通為骨幹，各種交通方式相結合的多層次、多功能、多類型的城市綜合交通體系。”

1998年，歷時5年的廣州地鐵一號線的全線開通是一個重要的里程碑。地鐵一號線全長18.5公里，成東西走向，其中近一半的線路橫貫廣州的老城區。在一號線開始運營的同時，二號線亦全面動工。二號線全長23.2公里，成南北走向，縱貫越秀區至珠江南岸的海珠區。2003年初，廣州地鐵二號線首段開通，年底三元里至琶洲將全線開通營運。

另一方面，為了充分發揮廣州市作為中心城市的輻射作用，突出“保護舊城、開發新城、拉開城市佈局”的城市發展戰略，2000年11月廣州市政府正式批准了“廣州市城市快速交通近期線網規劃”。新的路網規劃由目前已通車運營的地鐵一號線、即將全線開通的地鐵二號線、正在緊張建設之中的軌道交通三號線、新近開工的軌道交通四號線和北起新國際機場，南接廣州火車東站的機場線等5條線路共同組成，總長達130公里。廣州城市快速軌道線網體現了“東移”、“南拓”的戰略規劃，有效地疏解市中心交通超飽和

的狀態，提高地面交通的運營能力，同時亦改善了居民的出行條件。一號線和二號線交匯于中山五路的人民公園前，使解放路與中山路交叉口形成新的城市結點，亦為該區段發展成為廣州市的另一商務行政中心提供了地理條件。<sup>9</sup>



圖 15 - 位於東山與天河區交匯的內環路交接段



圖 16 - 1998 年興建中之內環路跨越珠江段的人民橋

另一項廣州城市的重要建設便是於 2000 年初完工、全長 26.7 公里的內環路工程。內環路是廣州市中心區內一條連續性的高等級環市道路(圖 15)，其主要功能，一是為進出市中心區的中長路距離機動車提供分流和快速疏通的道路；二是為不需進出市中心區的車輛提供一條連續性高速通道，以減少市中心不必要的過境性交通流量。<sup>10</sup> 內環路 95% 的路段為高架路(含跨江大橋、圖 16)，使城市交通從平面向空間發展。由於內環路的建設，使廣州市內的平均行車速度從 16km/h 提高到 22km/h，這對市區內人流的輸送是有利的，同時亦把市中心區的稠密人口方便地拉到較遠的週邊地區。<sup>11</sup>

### 3.4. 歷史古城的保護

廣州舊城區的保護分點、線、面進行。所謂“點”，就是對各個歷史事情，各個獨具特點和有著重要歷史意義的文物個體單位進行控制性保護。如歷史紀念建築、代表地方文化風俗的樓宇如茶樓、書院、典型民居、園林等。在保護該文物建築和個體本身的同時，對其周圍建築的平面和高度亦會加以限制，使新建築的距離、體型、體量、風格等與文物建築相協調(圖 17)。所謂“線”的保護，就是對代表廣州某一歷史時期、具有嶺南傳統特色的空間軸線和街道進行保護，如騎樓、竹筒屋、西關大屋、傳統店面等街道和風景線，進行較完整的整條街和整條風景線的保護(圖 18)。所謂“面”的保護，就是對廣州市具有特殊代表性或時代色彩的建築群如沙面(圖 19)、近代東山別墅居住區、華僑新村區，傳統居民區等進行整片的保護。<sup>12</sup>



圖 17 - 如何與周圍的建築在立面、外型 and 風格等協調是翻新整區樓宇時的一個關鍵因素



圖 18 - 東山區署前路是廣州近期以線、面形式作翻新試點的一個代表項目



圖 19 - 具有特殊代表性或時代色彩的建築群如沙面



圖 20 - 沿江路珠江畔的商業旅遊區

以老城區的心臟越秀區為例說，該區是廣州歷史最悠久的古城區。廣州市政府推出一個十年的規劃，將越秀區以“商貿古都”的形象為發展焦點，目標是在 2010 年將該區構建成以“四區三帶十二街”為包裝的商貿旅遊新區段。四區指北京路商業旅遊區、流花服裝批發區、“廣交會”貿展中心區和沿江路商業旅遊區(圖 20)；三帶指文化歷史遊覽帶、宗教文化遊覽帶和廣州傳統中軸線景觀遊覽帶。

在老城區西部的荔灣區，它的精華是西關。西關文化是嶺南文化的重要部分，規劃的西關民族風情區包括民俗民居館、曲藝館、民間工藝館、西關客棧、古玩街等焦點(圖 21)。其間亦分為 4 個功能區，即傳統文化區、湖景遊覽區、飲食文化區和發展區，全個發展構想將在 2010 年期間完成。此外，荔灣區的沙面、第十甫上下九路商業步行街(圖 22)及六二三路等(圖 23)，最近亦完成了大規模的保護性整飾工作，使古貌煥然一新。





圖 21 - 舊城區內充滿不同的主題街道



圖 22 - 翻新後的下九甫成為廣州第一條商業步行街



圖 23 - 煥然一新的荔灣六二三路仿古建築群



圖 24 - 在北京路發現的地下古道加設了透明玻璃保護罩面，成為重要的觀賞焦點

老城區的東面是東山區，東山區大部分區域的歷史較前兩個區短，但也有歷史文化沈澱較厚的地段，如文德路、文明路及署前路一帶。東山區的建築形成年代稍晚，“西式外牆中式窗”是東山區樓宇的特色，它比荔灣區帶有騎樓的樓宇較為現代化和洋化一些。<sup>13</sup>

### 3.5. 改善舊區的矛盾與契機

在廣州舊城區，騎樓的保護與改善老城交通是一對矛盾。為改善交通，要麼拆屋，要麼建高架路，這兩種方法易於實施，卻往往破壞了老城風格。在保護的過程中考慮到廣州舊城區道路雖然狹窄，但因樓宇低矮及平面化而導致路網密度大，因此有需要對保護的樓宇及街道提供適當的交通安排，其一的方法是拆去一些障礙的樓房或附帶的騎樓，從而將道路進行拓寬，或索性拆除一些沒有保存價值、次要的建築，來增加機動車的通行能力，及騰出額外的空間以提供一些公共設施和綠化地帶。

廣州強調“騎樓保護地段可與相鄰地段統一開發改造，但要求沿街騎樓建築必須保持原有建築風格、風貌”，在這些地段內的“建築設計和鋪面裝飾應保護傳統文化特色”。1995年9月，下九路、第十甫路在

廣州率先試行周末限時步行街，緊跟著北京路在 1997 年 2 月也開始步行化。1999 年 9 月，完成了對北京路和下九路，第十甫路立面的修復和街區的整治倍增。<sup>14</sup>

廣州市在北京路步行街改造過程中，發現了地下有千年古道和舊城遺址，原建設規劃立即向文物保護讓路，決定增建透明玻璃路面(圖 24)。步行街改造工程因此而延長了工期，但建成後，遊客在步行街上可俯視千年古道的風貌，既保護了文物遺址，又使步行街具有了獨一無二的特色。

近年來廣州市在城市建設發生巨變的情況下，文物設施難免受到一定的干擾或破壞，但在良好的規劃與協調下，很多文物反而借機得到了維修和保護，使一批歷史遺迹和代表性建築回復了一點舊貌，並與新城市產生富有地域色彩的融合，給城市添加了一份內涵。

#### 4. 廣州舊城改造的啓示

實行市場經濟以來，10 來年的舊城改造，使得廣州的舊城區在保護中得以留存和發展。總結經驗，我們可以得到如下的啓示：

1· 舊城改造要有一個總的指導方針和規劃框架。沒有總體的規劃，只是局部的去保護，或任從短視的、以純商業為出發的地產項目投資，往往是盲目而片面的。

2· 舊城和新區開發要結合進行。單單是依靠新區去吸引舊城人口的遷移，並不能很好的改善舊城的功能和結構。

3· 明確需要保護的歷史街區、建築。有重點有針對的保護，才能真正有效的保護有價值的歷史遺產，有效的利用市場手段來進行整合性的改造亦是不可或缺的政策。

4· 著重投資效益、貫切長線保護與維修。在重建改造中應避免短視及表面化的工作目標；籌劃及施工時採納不足的規格，往往導致改造後的樓宇或街道社區不能持久，亦因欠缺維修的預算，三、兩年後項目便變得殘缺不堪，失去原先應有的作用。

5· 改善交通和基礎建設，以區帶房。傳統的街道和社區不能適應現代化的要求，只有交通改善和基建完備了，才能夠使土地升值，帶動房地產的開發和區內持續的發展。

6· 開發旅遊資源，挖掘舊城價值。旅遊可以帶動舊城經濟的發展，而也只有經濟成熟的發展才能夠更好的對舊城進行保護。

---

#### 參考文獻

- [1] 段險峰、王朝暉，舊城中心區更新規劃的價值取向，城市規劃彙刊，1998.4
- [2] 廣州市歷史文化名城保護委員會，廣州名詞辭典，廣東旅遊出版社，2000
- [3] 王媛等，廣州城市空間形態髮展演變的歷史特徵，青島建築工程學院學報，2002.3
- [4] 周霞，20 世紀初廣州的舊城更新與都市發展，華南理工大學學報自然科學版，2002.10
- [5] 吳慶洲，廣州建築，廣東省地圖出版社，2000
- [6] 傅崇蘭，廣州城市發展與建設，中國社會科學出版社，1994
- [7] 王煒文，廣州東軸新焦點，空間雜誌，香港貝思出版社，2002.12

- 
- [8] 趙春榮，廣州城市空間結構的若干問題研究，<http://www.gz.gov.cn>，2002.7.14
- [9] 蔣濤、湯朝暉，廣州的軌道交通，時代建築，2000.4
- [10] 金輝、李榴芬，廣州市內環路對城市環境影響評價，熱帶地理，2000.12
- [11] 廣州日報，20 分鐘就能穿越市中心區，2001.1.29
- [12] 羅金華，廣州名城保護與現代化國際大都市建設，廣東人民出版社，1994
- [13] 廣州特輯，廣州建設發展，建築承造雜誌，2001.3
- [14] 謝璿等，廣州騎樓街區保護與改造現象剖析，建築，2001.4

## The Preservation and Development of the Old City of Guangzhou

**Abstract:** With over 2000 years' history, Guangzhou has gone through various stages of development, with her blossom period from 1890's to 1930's, and then followed with a period of relative stagnancy during the Japanese invasion, civil war and the early period of governance of the China Government, which spanned from the late 1930's to early 1970's.

Confined to the original framework, the old city of Guangzhou in the 1980's was already very out-dated that could not serve the basic functional needs of a modern city. Since late 1980's, Guanzhou Municipal Government has implemented strategic plans to transform and upgrade this aged areas. Schemes like developing some locations at selected areas, provision of necessary urban facilities, large scaled old buildings' renovation, transformation of selected streets or residential zones, had been implemented in a strategic manner progressively. At the same time, a number of infrastructure projects have also been carried out, such as the building of the Metro Line, the Inner Loop Highway system, the provision of new and straightening of old roadways within the old districts, as well as environment upgrading works to improve drainage and waste disposal systems. All these have contributed to the successful transformation of Guangzhou from an old city into a new one so that Guangzhou can support its modern living and to sustain its own identity.

This paper mainly synthesizes the measures that Guanzhou Government has adopted over the past decade to preserve, transform and develop the old city into a modern city.

**Keywords:** Old city of Guangzhou, Preserve, Transform, and Development.