

国外历史城镇与 地段保护法规选编

中国城市规划设计研究院规划
理论与历史名城规划研究所 编印

前 言

保护历史文化遗产是人类现代文明发展的必然需要。国外对历史文化遗产的保护工作是经历了从保护文物建筑扩大到保护历史地段的过程,从保护有艺术价值的建筑物扩大到保护在城市建设史上有典型意义的一般建筑物的过程。这就是说文物的概念在扩大,从文物本身扩大到连同它周围的环境、再扩大到成片的有历史意义的街区、地段。

在我国,1961年颁布了《文物保护条例》,1982年修订成《文物保护法》。先后公布了三批共500个全国重点文物保护单位。1982年国务院公布了首批国家历史文化名城,扩大了文物保护的概念,使之有可能对一些重要的历史古城采取高层次的、综合性的保护措施,这是我国保护历史文化遗产工作的重大发展。1986年国务院在公布第二批国家历史文化名城时又提出设立“历史文化保护区”,保护反映历史传统风貌的街区、建筑群等历史性地段。这就补充了从文物保护单位到历史文化名城的中间层次,使我国保护历史文化遗产的工作逐渐形成完整的体系。

保护历史文化遗产的工作必须要有相应的法规作为保障。对于文物保护,现在已有《文物保护法》,而对于文化保护区、历史文化名城等,虽已有国务院文件的规定,但还缺少健全的法律或条例规章。现国家和地方有关部门正在进行这方面的工作,为此建设部城市规划司委托中国城市规划设计研究院理论所编辑了这本汇编,收集了一些国家有关保护法规

和国际上的部分保护规定,以期使大家了解国外的做法,吸取国外的经验,作为我们工作中的借鉴。

本书编选工作由王景慧、汪志明、王瑞珠同志主持,赵中枢同志负责编辑。

编者

1993年9月

目 录

前 言

一、国际法规	(1)
1. 雅典宪章(又名都市计划大纲)(1933)	(1)
2. 马丘比丘宪章(1977)	(12)
3. 关于保护景观和遗址的风貌与特征的建议 (联合国教育、科学及文化组织大会第十二届会议于 1962 年 12 月 11 日在巴黎通过)	(24)
4. 关于保护受到公共或私人工程危害的文化财产的建议 (联合国教育、科学及文化组织大会第十一届会议于 1968 年 11 月 19 日在巴黎通过)	(33)
5. 国际古迹保护与修复宪章 (第二届历史古迹建筑师及技师国际会议于 1964 年 5 月 15 日—31 日在威尼斯通过)	(45)
6. 关于历史地区的保护及其当代作用的建议 (联合国教育、科学及文化组织大会第十九届会议于 1976 年 11 月 26 日在内罗毕通过)	(50)
7. 佛罗伦萨宪章	

(国际古迹遗址理事会于1982年12月15日登记).....	(65)
8. 保护历史城镇与城区宪章	
(国际古迹遗址理事会全体大会于1987年10月在华盛顿通过).....	(70)
二、国家法规	(74)
1. 日本关于在古都保存历史风土的特别措施法(古都保存法)(1966)	(74)
2. 日本关于在古都保存历史风土的特别措施法施行令(1966)	(86)
3. 日本关于在古都保存历史风土的特别措施法施行规则(1967)	(101)
4. 日本关于在古都保存历史风土的特别措施法施行细则(1967)	(106)
5. 土耳其共和国文物与自然风物保护法(节选)(1983)	(109)
6. 伊拉克共和国文物法(节选)(1976)	(124)
7. 苏联建筑法规(节选)(1989)	(129)
8. 德国古迹保护法(1980)	(131)
附录:	(141)
加拿大魁北克古城保护区古建筑的整体保护方案	(141)

国际法规

1. 雅典宪章*

1933年8月国际现代建筑学会拟订于雅典

一 定义和引言

城市与乡村彼此融会为一体而各为构成所谓区域单位的要素。

城市都构成一个地理的,经济的,社会的,文化的和政治的区域单位的一部分,城市即依赖这些单位而发展。

因此我们不能将城市离开它们所在的区域作单独的研究,因为区域构成了城市的天然界限和环境。

这些区域单位的发展有赖于下列各种因素:

(1)地理的和地形的特点——气候,土地和水源;区域内及区域与区域间之天然交通。

(2)经济的潜力——自然资源(包括土壤,下层土,矿藏原料,动力来源,动植物);人为资源(包括农工业产品);经济制度和财富的分布。

(3)政治的和社会的情况——人口的社会组织,政体及行政制度。

所有这些主要因素集合起来,便构成了对任何一个区域作科学的计划之唯一真实的基础,这些因素是:

(1)互相联系的,彼此影响的。

(2)因为科学技术的进步,社会政治经济的改革而不断的

变化的。

自有历史以来,城市的特征,均因特殊的需要而定:如军事性的防御,科学的发明,行政制度,生产和交通方法的不断发展。

由此可知,影响城市发展的基本因素是经常在演变的。

现代城市的混乱是机械时代无计划和无秩序的发展造成的。

二 城市的四大活动

居住、工作、游息与交通四大活动是研究及分析现代城市设计时最基本的分类。下面叙述现代城市的真实情况,并提出改良四大活动缺点的意见。

三 居住是城市的第一个活动

现在城市的居住情况:

城市中心区的人口密度太大,甚至有些地区每公顷的居民超过一千人。

过度拥挤在现代城市中,不仅是中心区如此。因为十九世纪工业的发展,即在广大的住宅中亦发生同样的情形。

在过度拥挤的地区中,生活环境是非常不卫生的。这是因为在这种地区中,地皮被过度的使用,缺乏空旷地,而建筑物本身也正在一种不卫生和败坏的情况中。这种情况,因为这些地区中的居民收入太少,故更加严重。

因为市区不断扩展,围绕住宅区的空旷地带亦被破坏了,这样就剥夺了许多居民享受邻近乡野的幸福。

集体住宅和单幢住宅常常建造在最恶劣的地区，无论就住宅的功能讲，或是就住宅所必需的环境卫生讲，这些地区都是不适宜于居住的。比较人烟稠密的地区，往往是最不适宜于居住的地点，如朝北的山坡上，低洼、潮湿、多雾、易遭水灾的地方或过于邻近工业区易被煤烟、声响振动所侵扰的地方。

人口稀疏的地区，却常常在最优越的地区发展起来，特享各种优点：气候好，地势好，交通便利而且不受工厂的侵扰。

这种不合理的住宅配置，至今仍然为城市建筑法规所许可，它不考虑到种种危害卫生与健康的因素。现在仍然缺乏分区计划和实施这种计划的分区法规。现行的法规对于因为过度拥挤，空地缺乏，许多房屋的败坏情形及缺乏集体生活所需的设施等等所造成的后果并未注意。它们亦忽视了现代的市镇计划和技术之应用，在改造城市的工作上可以创造无限的可能性。

在交通频繁的街道上及路口附近的房屋，因为容易遭受灰尘噪音和臭味的侵扰，已不宜作为居住房屋之用。

在住宅区的街道上对于那些面对面沿街的房屋，我们通常都未考虑到它们获得阳光的种种不同情形，通常如果街道的一面在最适当的钟点内可以获得所需要的阳光，则另外一面获得阳光的情形就大不相同，而且往往是不好的。

现代的市郊的因为漫无管制的迅速发展，结果与大城市中心的联系（利用铁路公路或其他交通工具）遭受到种种体形上无法避免的障碍。

根据上面所说的种种缺点，我们拟定了下面几点改进的建议：

住宅区应该占用最好的地区，我们不但要仔细考虑这些地区的气候和地形的条件，而且必须考虑这些住宅区应该接

近一些空旷地，以便将来可以作为文娱及健身运动之用。在邻近地带如有将来可能成为工业和商业区的地点，亦应预先加以考虑。

在每一个住宅区中，须根据影响每个地区生活情况的因素，订定各种不同的人口密度。

在人口密度较高的地区，我们应利用现代建筑技术建造距离较远的高层集体住宅，这样才能留出必需的空地，作公共设施娱乐运动及停车场所之用，而且使得住宅可以得到阳光空气和景色。

为了居民的健康，应严禁沿着交通要道建造居住房屋，因为这种房屋容易遭受车辆经过时所产生的灰尘、噪音和汽车放出的臭气、煤烟的损害。

住宅区应该计划成安全舒适方便宁静的邻里单位。

四 工 作

叙述有关工商业地区的种种问题：

工作地点（如工厂、商业中心和政府机关等）未能按照各别的功能在城市中作适当的配置。

工作地点与居住地点，因事先缺乏有计划的配合，产生两者之间距离过远的旅程。

在上下班时间中，车辆过分拥挤，即起因于交通路线缺乏有秩序的组织。

由于地价高昂，赋税增加，交通拥挤及城市无管制而迅速的发展，工业常被迫迁往市外，加上现代技术的进步，使得这种疏散更为便利。

商业区也只能在巨款购置和拆毁周围的建筑物的情形

下,方能扩展。

可能解决这些问题的途径:

工业必须依其性能与需要分类,并应分布于全国各特殊地带里,这种特殊地带包含着受它影响的城市与区域。在确定工业地带时,须考虑到各种不同工业彼此间的关系,以及它们与其他功能不同的各地区的关系。

工作地点与居住地点之间的距离,应该在最少时间内可以到达。

工业区与居住区(同样和别的地区)应以绿色地带或缓冲地带来隔离。

与日常生活有密切关系而且不引起扰乱危险和不便的小型工业,应留在市区中为住宅区服务。

重要的工业地带应接近铁路线、港口、通航的河道和主要的运输线。

商业区应有便利的交通与住宅区及工业区联系。

五 游 息

游息问题概述:

在今日城市中普遍地缺乏空地面积。

空地面积位置不适中,以致多数居民因距离远,难得利用。

因为大多数的空地都在偏僻的市外围或近郊地区,所以无益于住在不合卫生的市中心区的居民。

通常那些少数的游戏场和运动场所占的地址,多是将来注定了要建造房屋的。这说明了这些公共空地时常变动的原因。随着地价高涨,这些空地又因为建满了房屋而消失,游戏

场等不得不重迁新址,每迁一次,距离市中心便更远了。

改进的方法:

新建住宅区,应该预先留出空地作为建筑公园运动场及儿童游戏场之用。

在人口稠密的地区,将败坏的建筑物加以清除,改进一般的环境卫生,并将这些清除后的地区改作游息用地,广植树木花草。

在儿童公园或儿童游戏场附近的空地上设立托儿所、幼儿园或初级小学。公园适当的地点应留作公共设施之用,设立音乐台、小图书馆、小博物馆及公共会堂等,以提倡正当的集体文娱活动。

现代城市盲目混乱的发展不顾一切的毁坏了市郊许多可用作周末的游息地点。因此在城市附近的河流、海滩、森林、湖泊等自然风景幽美之区,我们应尽量利用它们作为广大群众假日游息之用。

六 交 通

关于交通与街道问题的概述:

今日城市中和郊外的街道系统多为旧时代的遗产,都是为徒步与行驶马车而设计的;现在虽然不断的加以修改,,但仍不能适合现代交通工具(如汽车电车等)和交通量的需要。

城市中街道宽度不够,引起交通拥挤。

现在的街道之狭窄,交叉路口过多,使得今日新的交通工具(汽车电车等)不能发挥他们的效能。

交通拥挤为造成千万次车祸的主要原因,对于每个市民的危险性与日俱增。

今日的各条街道多未能按着不同的功能加以区分,故不能有效的解决现代的交通问题。这个问题不能就现有的街道加以修改(如加宽街道、限制交通或其他办法)来解决,唯有实施新的城市计划才能解决。

有一种学院派的城市计划由“姿态伟大”的概念出发,对于房屋、大道、广场的配置,主要的目的只在获得庞大纪念性排场的效果,时常使得交通情况更为复杂。

铁路线往往成为城市发展的阻碍,它们围绕某些地区,使得这些地区与城市别的部分隔开了,虽然它们之间本来是应该有便捷与直接的交通联系的。

解决种种最重要的交通问题需要下面几种改革:

摩托化运输的普遍应用,产生了我们从未经验过的速度,它激动了整个城市的结构,并且大大的影响了在城市中的一切生活状态,因此我们实在需要一个新的街道系统,以适应现代交通工具的需要。

同时为得准备这新的街道系统,需要一种正确的调查与统计资料,以确定街道合理的宽度。

各种街道应根据不同的功能分成交通要道,住宅区街道,商业区街道,工业区街道等等。

街道上的行车速率,须根据其街道的特殊功用,以及该街道上行驶车辆的种类而决定。所以这些行车速率亦为道路分类的因素,以决定为快行车辆行驶之用或为慢行车辆之用,同时并将这种交通大道与支路加以区别。

各种建筑物,尤其是住宅建筑应以绿色地带与行车干路隔离。

将这种种困难解决之后,新的街道网将产生别的简化作用。因为藉有效的交通组织将城市中各种功能不同的地区作

适当的配合以后,交通即可大大减少,并集中在几条主要的干路上。

七 有历史价值的建筑和地区

有历史价值的古建筑均应妥为保存,不可加以破坏。

(一)真能代表某一时期的建筑物,可引起普遍兴趣,可以教育人民者。

(二)保留其不妨害居民健康者。

(三)在所有可能条件下,将所有干路避免穿行古建筑区,并使交通不增加拥挤,亦不使妨碍城市有机的新发展。

在古建筑附近的贫民窟,如作有计划的清除后,即可改善附近住宅区的生活环境,并保护该地区居民的健康。

八 总 结

以上各章的总结与说明:

我们可以将前面各章关于城市四大活动之各种分析总结起来说:现在大多数城市中的生活情况,未能适合其中广大居民在生理上及心理上最基本的需要。

自机器时代开始以来,这种生活情况是各种私人利益不断滋长的一个表现。

城市的滋长扩大,是使用机器逐渐增多所促成——一个从工匠的手工业改成大规模的机器工业的变化。

虽然城市是经常的在变化,但我们可以说普遍的事实是:这些变化是没有事先加以预料的,因为缺乏管制和未能应用现代城市计划所认可的原则,所以城市的发展遭受到极大的

损害。

一方面是必须担任的大规模重建城市的迫切工作，一方面却是市地的过度的分割。这两者代表了两种矛盾的现实。

这个尖锐的矛盾，在我们这个时代造成了一个最为严重的问题：

这个问题是使我们急切需要建立一个土地改革制度，它的基本目的不但要满足个人的需要，而且要满足广大人民的需要。

如两者有冲突的时候，广大人民的利益应先于私人的利益。

城市应该根据它所在区域的整个经济条件来研究，所以必须以一个经济单位的区域计划，来代替现在单独的孤立的城市计划。

作为研究这些区域计划的基础，我们必须依照由城市之经济势力范围所划成的区域范围来决定城市计划的范围。

城市计划工作者的主要工作是：

一、将各种预计作为居住、工作、游息的不同地区，在位置和面积方面，作一个平衡的布置，同时建立一个联系三者的交通网。

二、订立各种计划，使各区依照它们的需要和有机律而发展。

三、建立居住、工作和游息各地区间的关系，务使在这些地区间的日常活动可以最经济的时间完成，这是地球绕其轴心运行的不变因素。

在建立城市中不同活动空间的关系时，城市计划工作者切不可忘记居住是城市的一个为首的要害。

城市单位中所有的各部分都应该能够作有机性的发展。

而且在发展的每一个阶段中,都应该保证各种活动间平衡的状态。

所以城市在精神和物质两方面都应该保证个人的自由和集体的利益。

对于从事于城市计划的工作者,人的需要和以人为出发点的价值衡量是一切建设工作成功的关键。

一切城市计划应该以一幢住宅所代表的细胞作出发点,将这些同类的细胞集合起来以形成一个大小适宜的邻里单位。以这个细胞作出发点,各种住宅、工作地点和游息地方应该在一个最合适的关系下分布在整个城市里。

要解决这个重大艰巨的问题,我们必须利用一切可以供我们使用的现代技术,并获得各种专家的合作。

一切城市计划所采取的方法与途径,基本上都必须受那时代的政治社会和经济的影晌,而不是受了那些最后所要采用的现代建筑原理的影响。

有机的城市之各构成部分的大小范围,应该依照人的尺度和需要来估量。

城市计划是一种基于长宽高三度空间而不是长宽两度的科学,必须承认了高的要素,我们方能作有效的及足量的设备以应交通的需要和作为游息及其他用途的空地的需要。

最急切的需要,是每个城市都应该有一个城市计划方案与区域计划、国家计划整个的配合起来,这种全国性、区域性和城市性的计划之实施,必须制定必要的法律以保证其实现。

每个城市计划,必须以专家所作的准确的研究为根据,它必须预见到城市发展在时间和空间上不同的阶段。在每一个城市计划中必须将各种情况下所存在的每种自然的、社会的、经济的和文化的因素配合起来。

清华大学营建学系 1951 年 10 月译,原名《都市计划大纲》

国际法规

2. 马丘比丘宪章

(1977 年 12 月通过)

背景材料

1933 年现代建筑国际会议(简称 CIAM)通过了一项文件,即后来著名的“雅典宪章”。此后,这一文件多少年来一直是欧美高等建筑教育的指针。1977 年 12 月,一些城市规划设计师聚集于利马(LIMA),以雅典宪章为出发点进行了讨论,讨论时四种语言并用,提出了包含有若干要求和宣言的马丘比丘宪章(CHARTER OF MACHU PICCHU)。

12 月 12 日与会人员在秘鲁大学建筑与规划系学生以及其他见证人陪同下来到了马丘比丘山的古文化遗址签署了新宪章,以表示他们对在专业培训及实践方面所提倡与探索的规划设计原理的坚定信念。

文件签署人明确表示马丘比丘宪章应当适用于各设计专业,但并不是灵丹妙药,而只是为了促进本专业的目标与职能进行专业与专业之间的综合评述。本宪章也旨在促进公开辩论,并过问各国政府所能够做到也应当采纳的有关改进世界上人类居住点的质量的政策与措施。

国际建协(IUA)将授于国立利马大学以显赫的琼·柴祖勉奖金以表彰该大学召开国际著名设计人士座谈会起草本宪章的首创精神。此奖金将于 1978 年 10 月在墨西哥城召开的第 13 届国际建协大会上正式颁发给宪章签署人代表团。

马丘比丘诗人,派白罗·聂鲁达(Pablo Neruda)曾以他的