

第26辑

城市史研究

天津社会科学院
天津市社会科学界联合会

主办



天津社会科学院出版社

第26辑

城市史研究

天津社会科学院
天津市社会科学界联合会 主办



天津社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

城市史研究：第 26 辑/天津社会科学院，天津市社会科学界联合会主办。
—天津：天津社会科学院出版社，2010.9
ISBN 978-7-80688-596-3

I. ①城… II. ①天…②天… III. ①城市史-文集
IV. ①C912. 81-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 171948 号

出版发行：天津社会科学院出版社
出版人：项新
地址：天津市南开区迎水道 7 号
邮编：300191
电话/传真：(022) 23366354 (总编室)
(022) 23075303 (发行科)
网 址：www. tssap. com
印 刷：天津市武清区雍阳印刷厂

开 本：880×1230 毫米 1/32
印 张：14.5
字 数：390 千字
版 次：2010 年 9 月第 1 版 2010 年 9 月第 1 次印刷
印 数：1—1000 册
定 价：36.00 元



版权所有 翻印必究

目 录

区域发展

- 张忠民 区域发展与经济支柱产业:以明清上海地区为例 (1)
- 张利民 中国近代交通环境变革中的传统运输
——以华北区域为例 (15)
- 熊亚平 白宏钟 铁路与华北棉花市场层级系统的
形成(1905~1937) (30)
- (港)郑会欣 华北沦陷时期的货币与金融 (41)
- [日]久保亨 关于战时华北工业普查 (59)
- 潘 健 现代化进程中闽台地区茶业发展比较
——以 1860~1890 年代为中心 (81)
- 戴建兵 申玉山 直隶军阀对长芦盐务的压榨与掠夺(1925~1928)
..... (93)
- 王兆祥 刘文智 近代华北教育与城市发展 (111)
- [日]河野正 中华人民共和国初期的《河北日报》与河北农村社会
..... (121)
- 任吉东 新陈代谢:近代地方精英群体的成式与异化
——以获鹿县为例 (134)
- 李德英 1933 年叠溪地震次生水灾对成都平原的影响 (152)

经济转型

- [美]关文斌 清代天津商品流通与市场体系:抄本“津门纪事”
初探 (173)

高福美	清代天津关及商品流通·····	(185)
(港)许 桢	汇丰买办吴调卿与天津早期现代化·····	(197)
张 博	冲突与融合:开埠通商与晚清营口油坊业近代化的 路径选择·····	(214)
樊如森 徐 智	从沪津经济关系看近代沿海口岸城市的 发展轨迹·····	(226)

社会变迁

岳谦厚	《大公报》广告视野中的津人社会生活 ——以 1926~1937 年为例 ·····	(241)
涂文学	开展中国近代市政史研究的思考 ——以 1930 年代的汉口为中心 ·····	(263)
任云兰	清代后期天津城市慈善事业论略·····	(281)
成淑君	近代天津下层妇女就业状况述略(1860~1937)·····	(294)
[日]吉泽诚一郎	近代中国的租界行政再考·····	(312)
万鲁建	混杂空间中的日侨社会 ——以天津为例·····	(330)

城市文化

罗苏文	晚清租界欧美建筑文化遗产初探 ——以上海、天津两城市为例 ·····	(342)
[日]户部健	关于 20 世纪 20 年代末至 40 年代天津社会教育的变迁 ——以民众教育馆的教育活动为例·····	(363)
许哲娜	河海气象·江南风情·畿辅心态 ——元明以来诗文中的津门意象·····	(382)
王 静	异质空间下的共同精神 ——以民国时期旅津鲁商为例·····	(393)
江 沛	清末国人的铁路认识及论争述评·····	(408)

会议综述

- 成淑君 王 静 “明清以来区域发展与现代化进程”国际学术
研讨会综述…………… (428)
- 许哲娜 第三届现代城市文化史国际学术研讨会综述…………… (441)

编后语

区域发展与经济支柱产业： 以明清上海地区为例

张忠民

内容提要：经济史的研究表明，区域发展不只是一个现代经济社会才存在的问题，在传统社会经济条件下，区域发展不仅存在，而且还是一个大国主要的发展路径和特点，只是在不同的技术、制度、生产力条件下，彼此具有不同的内容以及不同的实现形式。大国经济发展必然以区域发展为其主要路径和特点，是因为区域之所以成为区域，是由于其具有不同的自然资源禀赋。资源禀赋是区域发展的基础，也是地区分工的基础，而这一分工的结果就是具有经济增长极意义的经济支柱产业的形成。本文即以明清时期上海地区为例，讨论传统社会经济条件下，区域发展与经济支柱产业的关系。

明清时期，以农村、市镇家庭为基本生产单位的手工棉纺织逐渐成为上海地区经济中最重要的支柱产业。其主要标志一是其从业人员在地区就业中的作用；二是其生产的规模；三是其产品的运销范围；四是该产业对市镇经济的推动。而以上海为基地的沙船运输在清嘉庆、道光年间也发展至极盛，不仅连接了南洋和北洋、内贸与外贸，而且还连接了生产和流通，成为当时社会经济中又一大支柱产业，并且最终促进了上海作为南北洋贸易口岸地位的形成。手工棉纺织以及沙船运输之所以成为明清时期上海地区的支柱产业，一是因为其规

模以及对资源禀赋的实现;二是因为其对上下游产业链的影响;三是其作为经济增长极在区域发展中的总体地位和作用。也正因为如此,两大支柱产业才最终形成对区域经济发展的巨大推动。

明清上海地区以手工棉纺织以及沙船运输两大经济支柱产业为支撑,促进区域发展的事例说明,即使在传统社会中,区域发展亦必须以与资源禀赋相适应的支柱产业为基础,这即使是在建设国际金融中心和航运中心的今天,也是值得我们认真加以回味和思考的。

关键词:明清 区域 经济 上海

Regional Development and Pillar Industry: A Case of Shanghai During the Ming and Qing Dynasties

Zhang Zhongmin

Abstract: The researches of economic history suggest that regional development did exist in the ancient society, and it was the development path and features of a country. But it had some differences in technology, system, and production.

In the Ming and Qing Dynasty, manual cotton and textile industries among families in towns had gradually become the mainstay industries. In the meantime, sand transport based in Shanghai prospered. It not only connected the Southeast Asia with the Northern Asia, but also connected production with transportation, which was another mainstay industry, and eventually it made Shanghai the port of foreign trade between the Southeast Asia and the Northern Asia. Both of the two promoted regional economic development. This case illustrates that regional development must

be based on the mainstay industry suitable to its resources even in the traditional society, which is thought-provoking to us.

Key words: Ming and Qing dynasties, region, economy, Shanghai

一、引论

在经济史以及经济发展的研究中,区域发展一直是一个十分重要的研究领域。从区域经济学的理论出发,有学者可能会认为,区域发展应该是一个现代经济的概念,在传统社会经济中,似乎还谈不上什么区域发展的问题。然而,经济史的研究表明,区域发展不应该只是现代社会经济才存在的问题,在传统社会经济条件下,区域发展不仅存在,而且对于一个地域辽阔、人口众多,各地社会经济条件参差不齐但又是中央集权的大国来说,无疑还是其最主要的发展路径和特点之一,这可以从已经得到比较充分研究的诸如秦汉以来中国经济重心的南移,江南地区经济的开发等许多事例中得到说明。换言之,无论是传统社会还是现代社会,大国经济的发展一定会呈现为区域发展的形式,只不过在不同的技术、制度、生产力条件下,彼此会具有十分不同的内容以及不同的实现形式。

大国经济发展必然以区域发展为其主要的路径和特点,是因为区域之所以成为区域,是由于其具有不同或者说很不同的自然资源禀赋,这种差异性的资源禀赋以及由此而派生的经济禀赋是区域发展的前提,而经济禀赋的核心实现就是区域中经济支柱产业的形成。本文即

以明清时期上海地区为例,^①讨论传统社会经济条件下,区域发展与经济支柱产业的关系。

二、两大支柱产业:手工棉纺织业与沙船运输业

在明清时期上海地区经济发展中,手工棉纺织与沙船运输业是具有重要经济增长极作用的两大支柱产业。

1. 手工棉纺织支柱产业的形成

手工棉纺织首先取决于棉花种植。上海地区的棉花种植大致上起于宋末元初,最初仅种植于黄浦西岸的乌泥泾九千亩一带。大约从明宣德年间开始,以乌泥泾为中心,棉花种植逐渐向东、东北及东南高亢斥卤地带推进。到明中叶弘治、正德年间,沿海高乡植棉已蔚然成风。明中叶后,广大东部地带由于河道淤浅,水稻种植灌溉甚艰,结果是水田缩减,旱地大增,导致棉田面积进一步扩大。迨至明后期以及清前期,上海地区东部、东北部的上海、嘉定、崇明等县,棉田皆占到当时耕地面积的一半以上。棉花种植在农业生产中的重要性已经完全不亚于水稻生产。^②

上海地区的农村家庭手工棉纺织几乎与植棉的传入同时开始。最早的纺织生产者即是最早种植棉花的乌泥泾一带农民。刚开始时,乌泥泾农民的棉纺织加工技术还十分原始落后。这一状况到元代元贞年间乌泥泾人黄道婆从海南带回纺织技术后才有所改变。乌泥泾原来土壤贫瘠,民多贫困,但没有多久,盛产的番布不仅能满足自用还能转售

① 上海作为地名以及行政区划,其本身有一个历史演变过程。今上海地区内最早的完整建制县是唐代天宝十年设立的;元代至元年间设松江府,领华亭一县,后又分华亭县之地,设立上海县;明后期及清前期,上海县又分出部分县城,先后设立青浦县、南汇县、川沙抚民厅等。明清时期之上海,广义所称为上海县境,狭义所指仅为上海县城及四周近廓之地。本文所论上海地区,则以今上海市所辖范围为界,讨论其在明清时期的区域发展与经济支柱产业的关系。

② 上海县在明万历年间分设青浦县之前,“官、民、军、灶垦田几二百万亩,大半种棉,当不止百万亩”。(徐光启:《农政全书》卷 35《木棉》)同时期的嘉定县 1298600 亩在册田土中,适宜种植棉花的土地多达 1037250 亩。(万历《嘉定县志》卷 7《田赋》)

他方以牟利，当地乡民也由此而饶裕。当时的松江府也由此而博得“布，松江者佳”的美称。^①至迟到明正统、景泰年间，上海地区农家手工棉纺织已十分普遍。^②此后终明至清，以农村、市镇家庭为基本生产单位的手工棉纺织终于成为社会经济发展中最重要的支柱产业。

首先是从业人员的众多。明清上海地区手工棉纺织具有极为广泛的地域分布。无论东部产棉区，还是西部产粮区，普遍盛行手工棉纺织。有资料表明，明万历年间上海县 30 万城乡人口中，大约有 20 万人从事手工棉纺织者及有关的经济活动，可见从业人员之普遍广泛。手工棉纺织一般实行家庭内部的劳动自然分工。所谓“女生五六岁即教以纺棉花，十岁学织布，无间寒暑，自幼习劳”。^③家庭中劳动能力低拙的老人、儿童以及未成年男女一般多担任技术要求较低的整棉、纺纱等工作；作为主要生产成员的青壮妇女多从事棉纱上浆、络经、织布等项技术难度大、工艺要求高的工作；而男劳动力的家长多半负责成品销售或原料采购等事务。卷入的劳动人手是空前的，或者说从业人员的众多，其规模是空前的。

其次是手工棉纺织的生产规模。生产规模一是体现在棉布产量上。有学者估计，明后期松江一府每年投入长途贩运的土布在 1500 万~2000 万匹左右，清嘉庆年间上升到 2500 万~3000 万匹。根据我们的估计，如果以现今的上海地区范围为限，其棉布年生产量，明后期大致在 3000 万~3500 万匹左右，清中叶可能达到 4500 万~5000 万匹上下。全地区生产者的自用棉布，明后期约为 350 万匹，清中叶则可达 800 万匹，仅占当时年产量的 10%~15% 左右，而占总产 85% 上下的棉布则都是进入市场的商品棉布。明后期以输出棉布 2500 万~3000 万匹，每匹布平均价银 0.2 两计，年贸易额当在银 500 万~600 万两左右。清前期年输出额 3500 万~4000 万匹，每匹仍以银 0.2 两计，年贸

① 至元《嘉禾志》卷 6《物产》。

② 明成化年间有人称，上海所在的松江府“旧亦产布，但为数不多，然而近二三十年来，小民皆以织布为生。”（崇祯《松江府志》卷 10《田赋三》）

③ 周凤池纂：《金泽小志》。

易额当在白银 700 万~800 万两上下。称之为当时规模最大的非农产业完全不为过。^① 二是体现在生产棉布的品种上。据现存资料统计,明清上海地区的棉布品种至少可达四五十种,其中不少品种还进一步有等级优劣之分。如以原棉品种、质地分,有紫花布、白棉布、黄纱布;以棉纱粗细、织物紧疏分,有细布如梭布、飞花布等,有粗布如稀布、阔白棉布等;以棉纱上浆形式分,有浆纱布、刷纱布等;以布幅宽窄、长短分,有稀布、大布、小布等;以是否经后整理加工分,则有色纱布、印染布、踏踹布、白坯布等;以织物是否含其他纤维分,尚有纯棉布、混织布等;若以产地分,则名目更多,如七宝尖、龙华稀等等。^②

再次是棉布的运销范围。历经正德、嘉靖、万历等朝,明中后叶上海棉布的国内市场已经北至九边、山陕、京师,南到江广、滇黔、闽粤,几乎遍及全国各地。明末松江名士陈继儒称当时的棉布销售盛况是:“凡数千里外装重资而来贩布者曰标商,领各商之货收布者曰庄户。乡人转售于庄,庄转售于标。其沂淮而北走齐鲁之郊,仰给京师,达于九边,以清源为馆穀;出长江之口,径楚蜀而散而于闽、粤、秦、晋、滇黔诸郡国,以芜关为官穀。是皆孔道要津。布商麋集,舟车负载,昼夜驰骛而不息,此天下之大命脉也”。^③ 清前期,上海棉布仍在北方的河北、两淮、山陕,南方的江西、安徽、闽广以及长江中上游等地占有可观的销售市场,此如嘉庆时华亭人钦善所说,松江地区“一女之力,月可取布三十丈焉。冀北巨商,挟资千亿,岱陇东西,海关内外,券驴市马,日夜奔驰;驰车冻河,泛舸长江,风餐水宿,达于苏、常标号监庄,非松不办”。^④ 大约从 18 世纪 30 年代至 19 世纪 30 年代,上海地区生产的紫花布,即西方人称之为的“南京布”还大量地向英、美等西方国家出口。1795 年南京布出口首次超过 100 万匹,到 1830 年止共有 20 年每年输出额均在

① 参见张忠民:《上海:从开发走向开放》,云南人民出版社 1990 年,第 83~86、145~157 页。

② 参见同上书第 87~91 页。

③ 陈继儒:《陈眉公先生全集》卷 59《布税议》。

④ 钦善:《松问》,《皇朝经世文编》卷 27。

100 万匹以上,其中 1819 年高达 335.9 万匹。总计出口量较大的 50 余年间,出口总额已在 5000 万匹以上,平均每年将近 100 万匹,若以每匹值银 0.5 两计,价值白银 50 万两左右。^①

最后是对市镇经济的推动,其中既有棉布商业贸易的繁盛,也有棉布印染、踹踏后整理加工业的发展。当时的上海地区,无论是大城镇还是中小镇市,关于棉花棉布贸易的花行、布庄可以说是所在必有。一些大镇,如朱泾镇,明季时布行之多而有小临清之称;金泽镇“肆中收布之所曰花布纱庄,布成持以易花,或即以棉纱易,辗转相乘”。^② 手工棉纺织的发展还促进了城镇棉布染踹业的发展。明末松江府城的染坊已能染红、绿、蓝、褐、黄、黑、紫七大类近 40 种颜色。^③ 清前期,上海县城已有专染天青、淡青、月下白的蓝坊;染大红、桃红的红坊;染黄糙为白的漂坊;以及染黄、绿、黑、紫、古铜、水墨、血牙、驼绒、虾青等的杂色坊。此外还有专染各色刮印花布、刷印花布的印花坊。布匹印染以后的进一步加工是踹踏,俗称踹布。明代时,松江府城以及枫泾、朱泾两镇,吴淞江中游的白鹤、青龙江等处,以及嘉定县的南翔、纪王、安亭等镇都是染踹作坊的最为集中之地。入清之后,先是松江府城以及枫泾、朱泾镇,后是南翔镇以及上海县城,先后成为染踹作坊的集中之地。^④

2. 以上海为基地的沙船运输支柱产业

在中国沿海广船、福船、浙船、沙船四大帆船系统中,沙船“专行北洋,身长仓浅,头狭腹宽,无桨橹之具,利于扬帆。艚形方,俗呼方艚”,^⑤是唯一平底并适航北洋航线的传统海船。沙船之名,虽然明中叶后始现,但其平底、方首、方尾的船型特征由来已久,最初应是内河船型,之后又演进为江海两用船型,以后随沿海贸易之繁盛而成沙船型海

① H. B. Morse: *The Chronicles of the East India Company Trading to China*, 1634~1834, Vol I—IV.

② 周凤池纂:《金泽小志》。

③ 崇祯《松江府志》卷 7《风俗》。

④ 参见《上海碑刻资料选辑》,上海人民出版社 1980 年,第 85~87、95、99~100、252~253 页。

⑤ 《江苏海运全案》卷 12《沙船停泊图》。

船,最后定型为明清时期的江南沙船。

自宋元以来,江南沙船一直以长江三角洲顶端的太仓、崇明、上海一带为基地。上海成为江南沙船重要集聚地至少在元代时已见端倪。当时的上海县城,不仅设有市舶司,而且“江南顽民率皆私造大船出海,交通琉球、日本、满喇加、交趾诸蕃,往来贸易悉由上海出入,地方赖以富饶”。^①但元代时,上海北有刘家港,“海外诸番因得于此交通市易,是以四关居民闻阖相接,粮艘海舶,蛮商夷贾,辐辏而云集,当时谓之六国码头”。^②苏州也是江南地区最重要的出海口,其重要性尚在上海口岸之上。

明初治理江南水系,刘家港尚为郑和下西洋主要的出海口。明永乐十三年大运河重新开通后,原来的海运漕粮遂改为走运河。大规模的沙船海运漕粮也渐告停息。以后直至明中后期,随着运河的再度淤决,沿海民间沙船航运缓慢复兴。隆庆、崇祯年间,海运漕粮再起,所遣海船皆为募集太仓、崇明、嘉定和上海县民间沙船,数量达数百艘。

清康熙二十四年江海关设立以后,一段时间内上海的沙船运输似有勃兴之势。康熙后期,上海县监生、牙行主兼船号商人张元隆自置沙船经营沿海航运,曾立志要打造百艘沙船,皆以百家姓为号,是时已拥有领有船照海船 28 艘之多。^③以后,雍正、乾隆年间,上海县葛元祥、葛元瑞兄弟在县城南门外设葛家船厂,自造沙船,往来山东、奉天各口贸易,富称一方。^④但是,由于清前期,清政府对上海县城大关等实行分口收船政策,明文规定北洋沙船只准收泊太仓浏河镇,南洋海船收泊上海口岸。尽管上海口岸一直有越例收口之沙船,但是终究未能一枝独秀。延至乾隆末、特别是嘉庆、道光年间,浏河镇因浏河河道淤塞以及河口拦门沙隆起,作为港口不得不最终宣告废弃,所有往日明令收泊浏河之沙船几乎全部改为停泊上海。嘉庆末、道光初,又值运河不畅,

① 嘉靖《松江府志》卷 19《城池》。

② 弘治《太仓州志》卷 1《沿革》。

③ 张伯行:《正谊堂文集》卷 1《海洋被劫三案提请教部审拟疏》,卷 2《浙陈被诬始末疏》。

④ 《上海葛氏家谱》卷二《世次录》、卷三《序记》,1928 年重修。

大量昔日以苏州为基地，历来走运河水路的漕粮转运以及内河贸易也多改为经上海而走海路。数量众多、船籍分属于长江三角洲各个县份的江南沙船终于齐集上海口岸，以上海为基地的沙船运输终于成为当时上海经济中又一最重要的支柱产业。^①

沙船造价，大号白银盈万，中号亦需数千，大致一艘载重漕斛三千石的沙船造价总在白银八千两左右。据协办大学士英和称，道光初“上海沙船有三千号，大船可载三千石，小船可载千五百石，多系通州、海门土著富民所造，立有会馆、保载牙行，运货往来。”^②估计当时常年收泊上海的通州、海门、崇明、南汇、宝山、上海各帮沙船，载重在官斛千石至三千石以上的约有一千二三百艘，加上千石以下的小号沙船，总共可达三千五六百艘。若以平均每艘载重一千石（约 80 吨）计，航运吨位已可达 28 万吨，远远超过当年浏河镇之规模。沙船商号各有号帮之分，外帮船商以通州、海门、崇明三帮最大，各帮俱有沙船五七百号。此外亦不乏上海本地的沙船巨商，其中最著名的“朱、王、沈、郁”四家，朱家“家资敌国，称之为朱半天”；王氏文源、文瑞兄弟的王利川字号也拥有沙船上百艘，而后起之秀郁氏则拥有沙船 70 多艘，雇工 2 千多人，人称郁半天。^③郁氏之郁森盛沙船号，创始人为嘉定南翔人郁润桂。乾隆五十一年，年方 13 岁的郁润桂只身一人自南翔来到上海县城学习经商，以后投身沙船业，逐渐积累起家财。其子郁竹泉继承父业，创办郁森盛沙船字号，经营数十载，道光年间最多时已经拥有沙船七八十艘，并成为上海商船会馆总董。郁氏一家，仅仅经过两代人之奋斗，即成为当时上海最著名的沙船商人，由此亦可见当时沙船业之繁盛。^④十九世纪五

① 参见张忠民：《清前期上海港发展演变新探》，《中国经济史研究》1987 年第 3 期。此外我们还可以看到，现有海内外学者有关沙船研究的重要成果，每每多称“沙船”为“上海沙船”。如辛元欧：《上海沙船》，上海书店出版社 2004 年，[日]松浦章：《清代上海沙船航运业史の研究》，关西大学出版部平成 16 年。辛元欧甚至将沙船称之为“上海的家乡船”。而现今的上海市市徽也确实是以沙船加白玉兰为基本图案，由此亦可见沙船在传统上海产业结构和经济地位中的重要性。

② 《江苏海运全案》卷 1《谕旨·章奏》。

③ 参见吕舜祥：《上海沙船业》1960 年稿本；《皇朝经世文编》卷 48《户政·漕运下》。

④ 《上海郁氏家谱》卷二《世纪》、卷六《行状》，1934 年宜稼堂编印。

十年代中叶,上海最著名者八家沙船商号,依次为王桐村之王永盛船号,郁泰峰之郁森盛船号,沈晚香之沈生义船号,王仁伯等王公和船号,李也亭等李久大船号,以及郭万丰、经正记、萧星记船号等。^①

值得指出的是,道光年间上海沙船业的空前繁盛与清廷因运河淤塞而导致改漕粮河运为海运有直接关联。为鼓励沙船商人踊跃运送漕粮,清廷对募集运送漕粮的海运沙船给予了优厚的运费待遇。除了规定漕粮载重八成,其余二成自载商货免税外,每石漕粮还支付运费银0.4两,并补贴8升“耗米”。由此不仅大大调动了沙船商人参与漕运的积极性,而且还进一步刺激了沙船运输业在上海口岸的进一步集聚。

从事政府漕运之外,沙船以上海为集聚地,航运所涉范围以北洋航线以及沿海的苏北、山东、辽东半岛为主。沙船从事海上运输贸易有两种情况,一种是揽载客货,一种是自行贩运。后者船商往往要依靠当时上海的钱庄进行资金融通,由此大大促进了上海钱庄的繁荣。由上海贩运至北方的大宗货物为棉花、棉布、南方的食糖以及各种土特产,由北方运往上海的主要为豆麦杂粮等。其中每年仅由沙船从东北、山东等地运往上海的豆麦杂粮即达1000万石以上。^②

沙船贸易还大大促进了上海港口码头的发展。当时的上海港已经有称之为“船税牙行”的专门报关行;码头装卸搬运业中出项出现了“箩夫”、“扛夫”两大行帮,各有固定地盘和势力范围。上海港沿浦码头,靠搬运为生者已不下万人。^③

在政府漕运以及民间沿海贸易的双重推动下,到清中叶嘉道年间,沙船业已经真正成为上海经济的支柱产业。此如后人所追述,上海“地处海疆,操航业者甚多,通商以前,俱用沙船,以其形似沙鱼,故有此名。浦滨舳舻衔接,帆樯如栉,由南载往花布之类,曰‘南货’;由北载来饼豆之

① 沈宝禾:《忍默恕退之斋日记》,《清代日记汇抄》,上海人民出版社1982年,第240页。

② 齐学裘:《见闻续笔》卷2《海运南漕议》。

③ 参见《上海碑刻资料选辑》,第76~77页。

类，曰‘北货’。当时本邑富商，均以此而获利”。^① 而被称之为“号商”（船号商人）的沙船商人，同时也成为上海地方上实力最为雄厚的商人。如前述著名沙船商号王永盛、郁森盛等，还有足够之财力，自行铸造重一两之流通银元（银饼）。^② 沙船以及沙船贸易的重要作用不仅仅是以上海为中心点，连接了南洋和北洋、内贸与外贸，而且还连接了生产和流通，连接了农业、手工业、贸易和金融，最终促进了上海作为南北洋贸易口岸地位的形成。可以说如果没有沙船和沙船贸易，就不会有上海以及上海口岸的高度繁盛。

三、支柱产业对区域经济发展的推动

综上所述可以看出，我们将手工棉纺织以及沙船运输称其为明清上海地区具有经济增长极意义的支柱产业，一是因为其充分体现了区域的资源禀赋；二是因为其具有相当的经济规模；三是其已经形成和带动了相应的上下游产业，并形成了相应的产业链；四是在当时的社会经济中已经具有重要的地位以及举足轻重的影响，并且最终推动了上海区域经济的发展。

1. 支柱产业对资源禀赋的充分实现

明清时期上海地区的棉花种植推广，其最重要的经济意义在于实现了基于自然禀赋的东棉西稻的地区分工。由于自然地理条件局限，上海东部滨海沿浦高亢斥卤之地植稻艰难，棉花未传入推广前多种菽麦，产量低且价值不如稻米，从而形成东乡农民收益不如西乡，东部不如西部富裕的地域差异。棉花的传入适合东部地区的自然地理条件，既较斥水日艰的水稻栽种省工省时，又比低产、低价的菽麦多有收益，所谓“其利视稻麦为溥”。棉花种植不仅为上海的手工棉纺织就地提供了廉价的原料供应，而且使得东部地区的土地资源禀赋得以充分实现。

① 胡翰祥：《上海乡土志》，上海古籍出版社1989年，第107页。

② 参见《老上海货币》，上海人民美术出版社1998年，第8、9页。