

近代中国交通变迁 与 城市兴衰研究

鲍成志 / 著



四川大学出版社

近代中国交通变迁 与 城市兴衰研究

鲍成志 / 著



四川大学出版社

责任编辑:喻 震
责任校对:陈 蓉
封面设计:墨创文化
责任印制:王 炜

图书在版编目(CIP)数据

近代中国交通变迁与城市兴衰研究 / 鲍成志著.
—成都:四川大学出版社, 2017. 8
ISBN 978-7-5690-1083-1

I. ①近… II. ①鲍… III. ①交通运输史—研究—中国—近代②城市史—研究—中国—近代 IV. ①F512. 9
②K928. 5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 207270 号

书名 近代中国交通变迁与城市兴衰研究
JINDAI ZHONGGUO JIAOTONG BIANQIAN YU CHENGSHI XINGSHUAI YANJIU

著 者	鲍成志
出 版	四川大学出版社
地 址	成都市一环路南一段 24 号 (610065)
发 行	四川大学出版社
书 号	ISBN 978-7-5690-1083-1
印 刷	郫县犀浦印刷厂
成品尺寸	170 mm×240 mm
印 张	23. 25
字 数	445 千字
版 次	2017 年 11 月第 1 版
印 次	2017 年 11 月第 1 次印刷
定 价	96. 00 元



版权所有◆侵权必究

◆读者邮购本书,请与本社发行科联系。
电话:(028)85408408/(028)85401670/
(028)85408023 邮政编码:610065
◆本社图书如有印装质量问题,请
寄回出版社调换。
◆网址:<http://www.scupress.net>

序

何一民^①

交通与城市之间的关系，是每个研究城市历史和当代城市发展的人都不能忽略的重要问题。交通是城市形成的基础，也是城市发展的重要动力。这个观点已经众所周知。交通与人类社会发展关系密切，与政治、经济、文化更是有着重要联系。在一定条件下，交通对一个城市、地区的发展起着关键的作用，交通的变迁与发展也会影响到城市或区域的发展，乃至国家城市体系的整体分布与格局，同样，城市和区域发展也会对交通产生深刻的影响。在 20 世纪 80 年代改革开放之初，中国各地都响彻着“要致富，先修路”的口号。这句简单易懂的话语，深刻地说明了交通与城市和地区发展之间的关系。与此同时，中国城市史研究才刚起步，一批初出茅庐的城市史研究者，对如何研究城市认识尚浅，既无导师指点，也无相关理论书籍学习，只能在摸索中前行。多年来，无论是在对单体城市研究，还是对区域城市研究的过程中，笔者都越发深刻认识到交通与城市兴衰有着十分密切的关系，一直想对此进行专题研究。但由于有太多身不由己的研究任务，像被战车拉着奔跑不能停歇，故而很多想做的事情始终无法实现。所幸的是，本人一些未能达成的想法，却因在高校任教，能够招收硕士、博士生，故而可能通过指导学生代为实现。

本书的作者鲍成志博士，先后跟随笔者从硕士到博士学习长达 9 年之久。鲍成志博士在川大本科学习的是中文专业，但他攻读硕士学位时却偏偏爱上历史专业，而且选择了比较偏冷的城市史专业。由于文史相通，他很快便能进入研究的轨道。在他攻读博士学位期间，我向他提出研究近代中国交通与城市发展这一课题。虽然他是在职攻读博士学位，而这样的选题需要花费大量的时间来查阅相关文献资料，但他并未退缩，欣然接受了这一课题。2008 年，博士毕业以后，鲍成志博士虽然担任行政职务，但并未就此放弃专业，仍然集中精

^① 何一民，四川大学二级教授，博士生导师，国家社科基金评审专家。

力对近代中国交通与城市发展这一课题进行深入探讨。2011年，他在博士论文的基础上申请到国家社科基金项目，此后数年一直在工作之余潜心对博士论文进行提升和修改，因而呈现在读者面前的这本专著并非博士论文，而是在博士论文的基础上进行了大量修改和提升的国家社科基金项目的最终成果。

本书以近代交通作为切入点，通过对近代中国交通变迁进行研究来观察其对城市兴衰的影响，选题较新颖，具有开拓性，不仅能够为我们了解近代城市发展的动力和兴衰提供一个很好的视角，同时对于揭示近代中国交通与城市的联系也具有重要意义。近年来，对城市发展动力和规律的研究，以及对城市兴起、发展、繁荣和衰落的内在周期性规律的探讨也在逐步深入。此前，四川大学城市研究所不仅对近代不同类型城市的兴衰与发展进行了较为深入的研究，^①而且在此基础上也对近代中国衰落城市进行过综合研究。^②本书正是四川大学城市研究所关于城市兴衰研究的又一部力作，是对以往城市兴衰规律研究的深入推进。“中国城市发展与衰落总是同封建王朝的兴衰及更替相一致”^③，农业时代城市发展受到“农业经济发展水平以及政治、军事、文化发展周期的制约”，而工业时代城市发展则受到“经济周期、技术周期、区域经济发展以及人口聚集、扩散等因素的影响”^④。本书研究的时段是农业时代向工业时代过渡的转型期，因而书中所涉及的问题以及相关研究，是以往对农业时代城市兴衰规律研究的进一步延续和发展，也是对工业时代新式交通的兴起对城市发展的影响的新的诠释与思考。

三十余年来，中国城市史研究经历了从个案到整体、从纵向梳理到整体研究等跨越，并出现了“单体城市研究普遍化和深入化”“研究领域从单体城市研究向区域城市研究和城市整体研究拓展”以及“将近代城市研究与现代城市发展研究相结合”的三大趋势。^⑤本书就是在以上研究趋势下所产生的重要作品，它对于我们加深对近代中国传统城市 and 新兴城市兴衰的认识具有一定的作用。伴随着当今全球化和城市化的发展，中国许多城市的发展日益面临着许多相似的问题，许多城市也因全球性结构调整而产生诸多问题，在这种情况下，对不同类型城市的“发展周期性和发展规律”进行研究，“开展城市发展

① 隗瀛涛：《中国近代不同类型城市综合研究》，四川大学出版社，1998年版。

② 何一民：《近代中国衰落城市研究》，巴蜀书社，2007年版。

③ 何一民：《城市史》，载于曾业英：《当代中国近代史研究》，中国社会科学出版社，2014年版，第377页。

④ 何一民：《近代中国衰落城市研究》，巴蜀书社，2007年版，第2页。

⑤ 何一民：《近代中国衰落城市研究》，巴蜀书社，2007年版，第1页。

的宏观研究”以总结相关的规律，进而为当代的城市治理提供重要依据，日益成为研究者所亟须解决的问题。就此意义上来讲，对近代中国交通变迁与城市兴衰的研究，对于深入理解交通运输与城市发展的内在关联，分析交通变迁与区域经济、社会、政治地位的升降乃至全国经济、社会、文化、政治重心的变化，提供了学术理论上的支持；对于当代中国的重大国家战略“一带一路”建设的深入推进具有重要的借鉴与启示作用，对于我们当前城市治理，未来城市发展，以及我们从事社会主义现代化建设， also 具有重要的现实意义。

基于本书的创新性和相关学术价值与现实意义，笔者愿意将它向学界同仁做一简介。

本书共分为八章，分别从不同的角度对近代中国交通变迁与城市兴衰演变进行了分析，总的说来研究框架较合理。在交通变迁对城市发展影响的分析上，由古代而近代，由沿海而内地，从整体与区域到局部和个体，层层深入。既有理论的高度，又有史料的深度；做到了宏观的整体分析与微观的个案研究，横向的大范围空间研究与纵向的历史对比与解析等诸多方面的结合，达到了作者所提倡的研究城市史要“从宏观角度把握抽象意义上城市的兴盛发展趋势”，同时也要“从微观层面阐释具体城市兴衰演变的客观规律”，从而使研究达到“切合城市发展的历史事实”的这一效果。^①

从内容和观点上来讲，作者通过从沿海、沿内河、内陆腹地三个方面对交通与城市的关系进行分类，进而将全国的城市纳入考察范围之内，从而达到提纲挈领、纲举目张的效果。这种蕴含整体结构、全国视野、现实关怀的大手笔，在当今学术研究日益细碎乃至出现所谓“碎片化”的趋势之下^②，难能可贵。除此之外，在研究近代交通与城市发展的过程中，作者突破了以往中外学界对这一问题的局部深入研究，以及单纯的对新型交通于近代城市兴起的这一问题的侧重，对该问题做一系统和整体研究，并对近代中国交通变迁与城市兴衰演变之间的规律性问题做一深入探索；不仅考虑到城市的兴与衰，还注意到某些城市兴衰交替的曲折发展，最后将城市兴衰历史的复杂性予以反映。这样不仅避免了城市研究中的平面化，给人以层次分明、脉络清晰之感，亦足显作者深厚的史学功底。尤其难能可贵的是，作者在分析写作过程中，并未被史料的汪洋大海所淹没，坚持独立自主的科学分析，进而在著作中提出许多很有见

① 本书，第10页。

② 关于史学的“碎片化”问题，参见《近代史研究》2012年第4、5期《中国近代史研究中的碎片化问题笔谈》（上）（中）（下）。

地和创新性的观点和见解，如“交通变迁是城市兴衰转换的重要动力”，甚至在很多时候往往成为城市兴衰演变“最为关键的动力”，^①对城市发展格局、城市体系的嬗变，对城市规模等级结构的分化、城市空间分布结构等方面具有重大的影响。在“近代以前的交通与城市”中，作者提出“从大运河城市的发展再到江海城市的兴起”反映了中国古代城市体系演化的一个基本趋势，但是它们仍然处于中国行政中心城市的“边缘”，无法“真正突破传统政治型城市体系”。^②此外，在作者看来，建立在完善的驿传交通体系、大运河航运以及远距离贩运基础上的“大量商道为特色”的中国古代交通，与“国家行政中心城市体系和大运河城市以及江海商路城市”为主流城市的特点相匹配。而西方先进交通工具的传入对传统交通运输的运力、运道所造成的冲击，进而对全国范围内的交通运输以及城市发展造成巨大影响。因此，基于这一研究，作者最后提出：作为一个复杂社会巨系统的城市，其内在诸要素和外在各方面的条件保持协调一致，是其稳定运行的前提；而一旦这种状态被打破，无论是基于内在的原因还是外部的刺激，“城市的兴衰发展也就在所难免”。^③诸如以上颇具启发性的见解，于书中层层迭现，其宏阔的视野与鲜明多解之创见相映生辉。除此之外，作者从交通地理与城市发展的关系这一视角来探讨近代中国城市发展问题，全面关注近代中国城市因交通地理变迁而出现的兴衰现象，具有开拓性和创新性。本书的创新除在选题和观点上有所体现外，主要还表现在以下几方面：

一是拓展了近代中国城市史研究的新领域。当前国内学界在对近代中国城市发展问题的研究中，由于不自觉地较多注意了城市的发展，即发生“变化”的那一部分城市，尤其是对“发展”较快的那部分城市研究较多，而对“不变”或“变得较少”的那部分城市关注得较少，研究薄弱。换句话讲，即对不发展或衰落城市研究得不够，仅有少数学者作过尝试性的研究。然而，由于衰落是近代中国城市发展中不可忽略的城市类型和现象，也是城市演变过程中的一种规律，把握和研究这部分城市“不发展”的原因、特点及规律，是构建中国城市史研究体系并使之进一步完善的客观要求。本书的研究不仅强调了一批因交通地理变迁而兴起的城市，同时还特别侧重于对因交通地理变迁所导致的城市衰落进行分析。这不仅在研究领域上有所创新，在理论上和方法的改善上

① 本书，第18页。

② 本书，第61页。

③ 本书，第348~349页。

也有所推动。

二是进一步发掘了交通与城市发展的内在关系。交通与城市发展互为因果，特别是工业革命以后，蒸汽机的发明与应用推动了世界交通地理的巨大变迁，也加速了各地城市的分化发展。而伴随着西方工业文明的输入，近代中国的交通地理与城市发展也发生了剧烈变革。可以说，交通的改善与城市的发展相互影响、相互促进。一方面，交通地理的巨大变迁造成区域城市走向多元发展之路，许多城市由于交通地理变迁而迅速发展壮大起来，一些城市却由于交通地理变迁而陷于停顿或走向衰落；另一方面，近代中国城市的兴衰发展，又反过来影响交通地理的大变迁。沿海、沿江、沿路等区域城市的快速发展，促进了本地区交通的完善，使得该地区交通越来越发达，内陆偏远地区的交通却越来越落后，在一定程度上，进一步加剧了区域交通、城市、经济发展的不平衡。本书力图通过对这二者的关系进行理论分析和史实考察，发掘它们之间的紧密关系，在部分观点上也有所创新。

三是进一步揭示近代中国交通地理变迁与城市兴衰的历史轨迹及特点规律。近代以来，中国进入了一个过渡特征非常明显的历史时期。从交通方面看，轮船、火车、汽车等新式交通运输形式的兴起，克服了自然地理环境（特别是辽阔的海洋）对长距离运输所造成的空间障碍，打破了传统交通地理的形态，改变了中国与世界的交通路线和国内货流的流向，增强了交通运输系统的经济功能，形成了许多经济型的交通路线和交通枢纽；从城市发展角度看，随着近代中国对外开放的日益加深，国内外的商业贸易在原有基础上进一步扩大，能源、燃料、原料和产品的运输量空前增加，人口的流动也不断加大，此时的城市发展比以往任何时期都更加受其交通地理条件的制约。许多城市由于具有方便的新式交通地理条件而迅速发展壮大起来，同时，也有许多城市因为不具备新式交通地理条件或丧失了传统方便的交通地理条件而陷于停顿或逐渐衰落下去。本书紧扣以上这一历史事实，在全面揭示近代中国交通地理变迁与城市兴衰发展的历史轨迹及特点规律等方面有所创新。

除此之外，作者取材宏富，将传统文献中的正史、方志、报纸与当下的著作、论文相结合，对交通与城市的经济、社会的关系进行多层面的研究，足见作者所下功夫之深，搜集资料之勤。不仅如此，本书格式规范，观点明确，思路清晰，逻辑性较强，内容、文笔较流畅，引用资料符合规范，资料较为丰富，不少论述给人诸多启发，具有相当的学术价值。“城市史研究是联系过去与现在的桥梁”，因此，研究者应当具有时代情怀和当下意识，只有“站在历史与现实的交汇点来探讨和解决当今城市存在的问题”，才能为未来城市发展

战略的制定提供“可靠的历史及现实的依据”^①，进而使得决策更加实际和科学，而史学的镜鉴作用和现实作用才得以落到实处。就此而言，本书的现实意义、社会价值是不言而喻的。

然而，由于本书在研究上涉及的内容多，且涵盖时间长、跨度大，难免对某些问题的把握不够，在细节方面有所遗漏。

首先，作者的研究视野及侧重点在于长江、珠江、辽河以及沿海城市，对内地的城市关注较少（只在“内陆腹地城市的机遇与挑战”一章中的第三节有所涉及^②），同时对黄河、淮河及长江上游城市的关注亦不多，整体上给人以重东南而轻西北，偏重沿海而忽视内陆，重视中原城市而忽略边疆城市的倾向。

其次，交通变迁与城市兴衰相互影响、相互联系，两者是双向的、多边的互动，而非单一指向性的影响；然而，作者在研究中多关注交通变迁对城市兴衰的影响，而对另一面向即城市对交通的影响关注不够（文中虽在“西南地区的交通与城市”部分有所涉及^③，但仍略显不够），因此，若能将城市对交通之影响亦分析在内，当更具说服力。

第三，城市的兴衰是多方原因综合的结果，而作者在分析许多城市的过程中，多将之归为城市交通变迁一种原因的影响，虽然突出交通的重要性是必要的，但如果不提及其他原因，则未免让人产生片面之感。上海、汉口、重庆等城市的发展就是例子。这些城市的兴起不仅仅取决于交通因素，还得益于近代中国面临着前所未有的大变局，中国被纳入世界经济、政治体系，上海、汉口、重庆等城市的发展与外国列强对中国经济、政治渗透的程度密切相关，也与中国国内的经济、政治格局的变化有着直接的关系。不仅如此，科技革命所带来的技术优势也是上海等城市持续发展的重要原因之一。例如铁路、航空技术的引进，运输工具由传统的木货船到现代集装箱式的大货船的技术上的更新换代，大机器生产的快速发展，经济中心的形成等。就此而言，若仅仅将许多城市兴衰的原因简单归结为交通的变迁而加以分析，似有放大交通变迁作用之嫌。

最后，“交通”有多种不同类型，既有陆路也有水路和航空、管道、电子信息等，陆路交通包括公路、铁路，水运则有内河、运河航运和海运等。作者

① 何一民：《历史时空之城的对话：中国城市史研究意义的再思考》，载于《西南民族大学学报》（人文社科版），2008年第6期。

② 本书，第264～267页。

③ 本书，第262～267页。

观察与分析所及多侧重于水运之内河航运，尤其是大运河及长江、珠江、辽河等大河流及其支流，而对陆路交通的变化则侧重于铁路，对其他交通方式与运输工具的变革涉及似嫌不足。而在时间概念上，作者在文中用了“近代”“前近代”“鸦片战争以前”（1840年之前）等词汇，推究作者原意，时间上是以1840年的鸦片战争为近代的这一时间为断限，然而就论著的严谨与科学性来讲，相关细节似乎有必要在书中一一交代。

此外，本书在选择因交通变迁而发生改变的个案城市时也有所不足，如天津虽然是因海上运输而兴起的城市，但交通因素仅是其中原因之一，还不具有典型性；而在运河城市中，苏州的衰落较临清、济宁等因漕运改道而衰落的城市而言，似乎代表性略显不足；成都在近代的兴衰虽与交通有一定关系，但典型性也不够。相反，一些重要的因交通而兴起的城市，如郑州、石家庄等是因铁路而兴起的城市，却在本研究中未能得到充分的反映。

近代交通对于城市发展影响的范围之广、程度之深是无可置疑的，这种影响无论是从空间范围广度上来讲，还是就其内部发展和整个中国城市发展的历史来考察，都是空前的。就空间范围来看，近代交通的变迁对于中国城市发展的影响不是局部的，而是整体性的，从沿海到内陆，从南方到北方，从东部到西部，中国所有的城市的发展与不发展都与交通有着密切联系；从城市本身而言，无论是区域城市，还是单体城市的兴衰都与交通有着直接或间接的关系；无论是城市空间分布还是城市功能结构的演变，也都与交通变迁有着密切联系，可以说，近代以来交通对城市的影响无所不在。从中国城市发展历史的长时段来考察，近代交通的变革对于近代城市的发展和影响远超古代任何时期。从这种意义上讲，本书为我们研究近代城市发展动力与城市兴衰提供了一个很好的视角。

任何一本学术著作都不可能解决全部的问题，但只要本书在前人研究的基础上有所前进，有所创新，就有相当的学术价值。学术研究永无止境，有关交通与城市的关系还有很多问题值得去研究。该书的问世，对于这一领域的研究有着一定的推动作用，同时，我们也期待着未来还有更多的学人对此进行研究，能够有更多更好的学术著作问世。

目 录

绪 论	(001)
第一章 近代以前的交通与城市	(023)
第一节 驿道交通与城市发展	(023)
第二节 大运河交通与沿岸城市	(033)
第三节 远距离贩运与江海城市	(045)
第二章 新型交通下城市发展格局的演化	(062)
第一节 交通变迁的发生及其意义	(062)
第二节 交通转变对城市发展格局的影响	(077)
第三章 沿海地区的交通与城市	(103)
第一节 交通演进与上海的全面崛起	(103)
第二节 交通演进中的东南沿海城市	(115)
第三节 交通演进中的北方沿海城市	(129)
第四章 内河沿岸城市的艰难转型 (上)	(147)
第一节 “黄金水道”带动的城市发展	(147)
第二节 交通变迁与长江主要支流城市	(163)
第三节 江南水乡的交通与市镇	(179)
第五章 内河沿岸城市的艰难转型 (下)	(189)
第一节 大运河城市的多舛命运	(189)
第二节 珠江流域的交通与城市	(200)
第三节 辽河航运变迁与沿岸城市兴衰	(215)
第六章 内陆腹地城市的机遇与挑战	(227)
第一节 交通转变对东北内陆城市的影响	(227)
第二节 中东部内陆的交通与城市	(238)
第三节 交通转变与西部内陆城市的演化	(255)

第七章 公共交通与城市发展	(268)
第一节 城市内交通的深刻转型	(268)
第二节 公共交通对城市发展的作用	(289)
第八章 个案城市分析	(305)
第一节 “三会海口”天津的蓬勃兴起	(305)
第二节 “天府之国”成都的发展困境	(319)
第三节 “东南大都会”苏州的黯然衰落	(332)
结 语	(347)
征引书目举要	(351)
后 记	(360)

绪 论

一、城市兴衰现象的普遍存在

城市作为人类社会进步和人们生活方式改变的直接产物,“是一个国家精神文化与物质文明的缩影”^①。② 城市与人类文明史同步发展。德国著名历史学

① Lewis Mumford. *The Culture of Cities*. New York: Hatcourt, Brace and Co., 1938.

② 关于城市的定义,目前学界尚未得出一个能够得到大家一致认可的结论。正如外国有学者指出:“城市现象是个很难下定义的现实;城市既是一个景观、一片经济空间、一种人口密度,也是一个生活中心和劳动中心;更具体点说,也可能是一种气氛、一种特征或者一个灵魂。”〔法〕菲利普·潘什梅尔:《法国》(下),叶闻法译,上海译文出版社,1980年版,第183页]潘什梅尔的话真实地体现出国际学术界在给城市下定义时所感到的种种困惑。城市难以定义,原因在于其作为一个复杂的、多角度多层次的综合体和多学科的研究对象,可以从不同切入点加以界定。譬如地理学家认为,城市作为人类活动的一种特定空间结构是具有中心功能的区域焦点;建筑学家则认为,城市是各种建筑形式在空间上的组合;社会学家提出应该从社会变迁、社会有机体和社会问题的角度观察城市现象;对于经济学家来说,城市是人口和经济活动在空间上的集中;而在人口学家眼里,城市是有一定人口规模、并以非农业人口为主的居民集居地;等等。此外,不同历史时期、不同地域的城市,其结构、功能、形态也各有不同,而且同各个地区和国家的文化传统密切相关,所以,若仅用量化方法如面积、人口、职业构成等来界定城市往往很难达到预期目的。(以上有关城市的定义可参见宋家泰等:《城市总体规划》,商务印书馆,1985年版;张文和、孙选中:《城市定义研究》,载于《百科知识》,1987年第1期;谢文蕙、邓卫:《城市经济学》,清华大学出版社,1996年版;许学强、周一星、宁越敏:《城市地理学》,高等教育出版社,1997年版;王放:《中国城市化与可持续发展》,科学出版社,2000年版;朱铁臻:《城市现代化研究》,红旗出版社,2002年版;王颖:《城市社会学》,生活·读书·新知三联书店,2005年版)中国学术界在“第二届全国城市史研讨会”上综合与会专家意见对城市所下的定义比较全面。他们认为,城市是与分散性农村相异质的人类大规模的密集型居住区和社会文明进步的聚集区。其特质有四:一是社会综合系统的聚集性——人口、经济、政治、社会生活、科技文化的空间集聚,而与乡村的分散性特征相区别;二是文明的中心性——国家和地区政治、经济、文化的中心,对乡村有吸引、传承、辐射、带动等多重作用,是社会文明发展的尺度和一国或一地区政治、经济、文化变化的晴雨表;三是结构的整合性——与乡村平面的、单一的结构不同,城市的经济结构、社会结构、人口结构以及自然与人文生态结构等都具有系统性、整合性特征,各个结构之间和每一结构内部都彼此联系,互相交叉,不断变化与更新,形成立体交叉网络;四是功能的多重性——城市结构的整合性决定了功能的多重性,既有政治性的,又主要是经济性的,而且经济功能本身也多样、复杂,如工业性、生产性、商业性等。

家和历史哲学家斯宾格勒曾经说过：“世界历史，即是城市的历史。”^①那么，城市的历史又是如何演绎的呢？根据中外城市史研究的成果，概括起来说，城市自产生以来大致经历了四个大的发展时期：一是远古时期城市的产生和初步发展。距今5000~6300年，西亚的两河流域和北非的尼罗河流域先后孕育出人类历史上最早的城市文明，其中包括欧贝德、埃利都、乌尔、乌鲁克和古埃及首都提尼斯、孟菲斯等城市相继出现。在这些城市文明的共同影响下，到公元前21世纪前后，小亚细亚的赫梯和地中海东岸的腓尼基的城市文明也逐渐发展起来。中国是世界城市文明的重要发源地之一，距今4000~6000年间即出现了城市的雏形，公元前21世纪之后的夏商时期出现了城市。印度河流域是人类文明的又一重要发源地。距今3500~5000年间出现了孕育哈拉帕文化的城市。这些城市在公元前21世纪左右进入繁荣期，最大的城市人口有2万人，成为当时世界上规模最大的城市之一。欧洲于公元前11世纪之后的数百年间也产生了相当辉煌的希腊文化和罗马文化，形成了很高的城市文明。以雅典和斯巴达为代表，雅典的城市人口规模甚至一度超过40万人。希腊文明衰落兴起的罗马城人口规模顶峰时高达100万人，城区面积超过200平方公里，城市建设达到很高的成就。在美洲，公元前3世纪时出现了玛雅人的城市。^②

二是中世纪时期城市的分化发展。按照世界史的时代划分，从罗马帝国结束到17世纪英国资产阶级革命爆发的时段被称为中世纪，亦即欧洲所处的封建社会阶段。这一时期世界东西方城市的发展出现了十分明显的差异。在中世纪早期，约6世纪至9世纪间，欧洲的城市发展一度陷入低谷，甚至呈现出所谓的“坐落在古罗马帝国疆域内的城镇看上去更像是村庄，而不像是真正的城镇，在别的地方，根本没有村庄，只有一些规模很小且肮脏的村子”的灰暗图景。^③一直到查理曼帝国时期及其以后，欧洲的城市生活方式才得以再次复苏，又陆续形成了一些新的城市，比如法国的巴黎、意大利的罗马、西班牙的科尔瓦多、土耳其的伊斯坦布尔等。但从总体上看，这一时期欧洲城市的人口规模普遍较小，直到1400年当时欧洲最大城市巴黎的人口也不过28万人，威尼斯、布鲁日有十多万人口，而其他如罗马、佛罗伦萨、那不勒斯、伦敦、科隆

① [德] 斯宾格勒：《西方的没落》，陈晓林译，黑龙江教育出版社，1988年版，第353页。

② 参见[意] L. 贝内沃罗：《世界城市史》，薛钟灵等译，科学出版社，2000年版；[美] 乔尔·科特金：《全球城市史》，王旭译，社会科学文献出版社，2006年版。

③ [意] 奇波拉：《时钟与文化（1300—1700）》，转引自王挺之、刘耀春：《欧洲文艺复兴史——城市与社会生活卷》，人民出版社，2008年版，第1页。

等城市的人口仅有区区数万人而已。与西欧城市的较小规模相比,15 世纪初叶土耳其的伊斯坦布尔和中国的北京,两个城市的人口规模都高达 70 万之多,就连当时日本的东京、大阪、京都和埃及的开罗等城市,人口规模也普遍达到或接近 40 万人,从而体现了东方与西方城市发展水平的高低之分。

三是世界近代时期城市的巨大发展。18 世纪中叶首发于英国的工业革命浪潮开启了人类社会城市发展的新时代。在不断加速的由工业化带动城市化的伟大进程中,世界范围的城市发展格局迅速改观,城市发展之快、变化之巨超过了以往任何一个时期。^① 在城市的内部,工业革命带来的城市经济活动的社会化和商品生产的专业化更加普及和深入,越来越多的工厂企业在寻求协作利益和增强竞争能力的过程中日益向相对集中的趋势迈进,从而直接推动了城市内部结构发生巨大转变,城市空间扩展速度显著加快。特别是蒸汽机的发明实现了城市交通的深刻转型,机械化运输打破了中世纪紧凑的城市发展模式,为城市郊区化和功能分区提供了前提保障,在成片工业区及住宅区等广泛出现的同时,城市规模不断扩大。在区域范围内,工业革命的推进使大量的资本、工厂和人口等迅速向城市集聚,许多具备优越交通地理条件的区域如煤田附近和沿海地带等逐渐成为城市密集区。工业化带动城市化的现象在近代英国表现十分突出,其在 19 世纪城市化进程不断加快,一大批城市如伦敦、利物浦、曼彻斯特、伯明翰等发展迅速,到 19 世纪和 20 世纪之交,英国的城镇人口占其总人口的比例已达 75% 左右,成为世界上最先实现城市化的国家。继英国之后,法国、德国、荷兰、比利时和美国等国的城市化亦在工业革命浪潮中大幅

① 所谓工业化和城市化,前者是指人类社会发展过程中从以农业经济为主过渡到以工业经济为主的一个特定历史阶段和发展过程,后者则是人类社会发展过程中农业人口转化为非农业人口和农村地域转化为非农业地域以及农业活动转化为非农业活动的过程。自欧美工业革命爆发以来,世界工业化带动了空前大规模的城市化浪潮。统计显示,英国在 19 世纪 20—40 年代工业化高峰期,以 10 年为计,2 万人以上城镇的人口分别增加了 110 万、127 万和 180 万,而当时英国总人口大约为 2400 万。〔英〕克拉潘:《现代英国经济史》(上),姚曾寅译,商务印书馆,1974 年版,第 656 页] 法国在其工业化高潮期的 1851—1881 年间,城市人口占全国总人口的比例由 25.5% 上升到 34.8%,到 1911 年上升到 44.1%。〔法〕皮埃尔·米盖尔:《法国史》,蔡鸿滨等译,商务印书馆,1985 年版,第 428 页) 德国随着工业化的不断推进,到 19 世纪后期甚至出现“举国一致涌向城镇”的浪潮。〔英〕克拉潘:《1815—1914 年法国和德国的经济发展》,傅梦弼译,商务印书馆,1965 年版,第 315 页) 美国城市化进程也随工业革命的兴起到 19 世纪中后期明显加快,在 19 世纪 80 年代全国新增规模以上城镇 133 座,平均每个月就新增加 1 个万人以上的城市。〔美〕鲁伯特·B. 万斯等:《美国南部的城市》,北卡罗来纳大学,1954 年版,第 27 页) 工业化推动城市化快速发展,从整个世界范围看亦十分明显。在 1800—1980 年间世界工业化进程中,世界城市人口的增长比以前的 5700 年快 10 倍。1800 年世界城市人口占总人口的 3%,而到 1980 年这一比例已高达 39%。(Ivan Light. *Cities in World Perspective*. New York: Macmillan, 1983: 4—5.)

度铺展开来,形成了很多著名的工业城市和港口城市,如巴黎、马赛、汉堡、慕尼黑、阿姆斯特丹、布鲁塞尔、纽约、费城、圣保罗、墨尔本、悉尼等。欧美诸国在工业革命不断推进的同时,还开始在世界范围内进行殖民扩张,从而带动被侵略的亚非国家产生和发展起一些畸形城市,比如南亚的孟买、加尔各答等,东南亚的新加坡、马尼拉、曼谷、雅加达、西贡等,中国的香港、上海、天津、大连、青岛等,非洲的金沙萨、内罗毕等。这些城市在近代兴起也应该是世界工业化的产物。

四是当代社会城市的高速发展。自第二次世界大战结束以来,城市化在世界范围广泛兴起,西方发达国家原来的殖民地和半殖民地国家纷纷取得独立后,更大规模的城市化运动铺展开来,带动了世界城市化水平的迅速提高。1950年世界城市化率尚不足30%,至1980年即上升到近40%,到2010年已超过50%。这一时期,世界城市的高速发展突出表现为大城市化趋势明显,人口和财富等各种要素进一步加速向区域大城市集中,各国大城市阵营急剧扩大,在很多国家都出现了巨型城市、超级城市、城市密集区和大都市带等新的城市空间组织形式。与此同时,美、英等少数几个国家还出现了城市人口向城市外扩散的郊区城市化和逆城市化的现象,而广大发展中国家在以城市人口集中形式的城市化进程中也出现了首位城市人口急剧膨胀和城市人口增长过快以及大城市数量激增等过度城市化的状况。

以上针对世界城市发展脉络所做的极为粗浅的回顾表明,世界城市经历了一个从无到有、从小到大,从简单到复杂、从低级到高级的逐渐演化过程,这无疑体现出事物发展的普遍规律。可以这样说,到目前为止,城市在人类社会的历史进程中仍然还处于新生事物的上升发展期,马克思所谓城市化过程中从“城市乡村化”到“乡村城市化”的历史仍然正在演绎。^①因此,从宏观意义上讲,人类社会的城市史当下最主要的还是一部城市兴盛向上的发展历史,这应该是毫无疑问的。

但问题是,城市史的研究如果仅仅关注城市兴盛向上的发展历史,那显然是远远不够的,至少是不能完全准确地阐释具体意义上城市的发展历史的。其实,在世界城市的发展历史中,具体城市的发展往往是既充满了兴盛,也出现了衰落甚至消亡。在古老的两河流域,苏美尔人创造的地处美索不达米亚平原的中东文明是世界上最早的文明之一,这是一种商业文明和城市文明,城市是基本单位。据学者们研究,到公元前31世纪时,这一地区已形成了具有相当

^① 参见《马克思恩格斯全集》第46卷上册,人民出版社,1979年版,第480页。

规模和水平的12个独立的城国家，其中最为著名的乌鲁克城人口多达5万人，城区占地面积达4平方公里以上。这些城国家都分别供奉自己的主神，而城市则被看作是主神的一个神圣的存在物。作为统治者的国王和寺院不但拥有那里最大的权势，同时还拥有非常多的财富，他们把自己大量的资金投入土地、手工业、商业和放债中以获取高额利润。城市里还存在一个手艺人阶层，这些人在自由市场上出卖自己的手工艺品，买主支付货币或以实物代货币进行交易。^①由此可见，当时苏美尔人所创造的城市文明已十分发达。然而，可惜的是这一发达的城市文明并没有永久地持续下去，随着这些城国家之间为了掠夺资源、称雄争霸而连连征战，苏美尔人的力量被大大削弱，最终被外来的闪米特人所征服。战争使苏美尔人付出昂贵的代价，中东文明消逝，壮丽的城市也不复存在。

在世界城市发展史上，罗马帝国时代的罗马城曾经兴盛了数百年之久。罗马城全盛时期被认为“是当时世界上最美丽的人口众多的大城市。城里有四万五千多所住宅和将近一千八百座宫殿。美轮美奂的建筑各以其珍贵的装饰物争奇斗胜，使人在想象中出现一幅充满奇珍异物的宝库的图画”。然而，这座甚至被人们称作“永恒城”的繁华城市，其实并没有永远地兴盛下去。到罗马时代后期，罗马城随着其国家政治的衰微，城市发展也随之陷入无尽的灾难。401年之后，哥特人发动了数次入侵意大利的战争，导致意大利中部和北部的城市一个接一个地被这些外族入侵和破坏。城市中富丽堂皇的建筑——由各色大理石砌成的神庙、大剧院、马戏院、圆屋顶的大教堂、方尖碑，以及无数的圆柱、雕像和拱门等，都悉数遭到劫掠和摧毁。在第二次入侵时，哥特人占领了罗马的港口奥斯提亚，抢夺了从非洲运来的全部粮食，罗马城内因断粮而出现了可怕的饥荒。“每天的口粮减到了半磅，后来又减到四分之一磅，最后完全取消了配给。”瘟疫也伴随饥饿来袭，成千上万的人死亡，罗马的街道上和广场上到处是尸体，城内一片恐慌和绝望，活着的人也四处逃散，弃城而去。410年夏末，哥特人第三次包围罗马城，并很快破城而入。入侵者在大火中洗劫了三天三夜，几乎把罗马城变成了一座空城。哥特士兵闯入皇宫、寺庙和民宅，剥下墙上挂着的贵重饰物，抢走值钱的衣料、金银器皿等。为了寻找黄金，他们甚至把神像全都捣毁，将基督教堂洗劫一空。许多罗马人也被他们杀死，更多的人被拉去卖为奴隶。在洗劫罗马城之后，满载而归的哥特人撤离

① [美]斯塔夫里阿诺斯：《全球通史：1500年以前的世界》，吴象婴、梁赤民译，上海社会科学院出版社，1999年版，第119页。