

Urban History Research

◆ 第23辑

城市史研究

刘海岩 主编



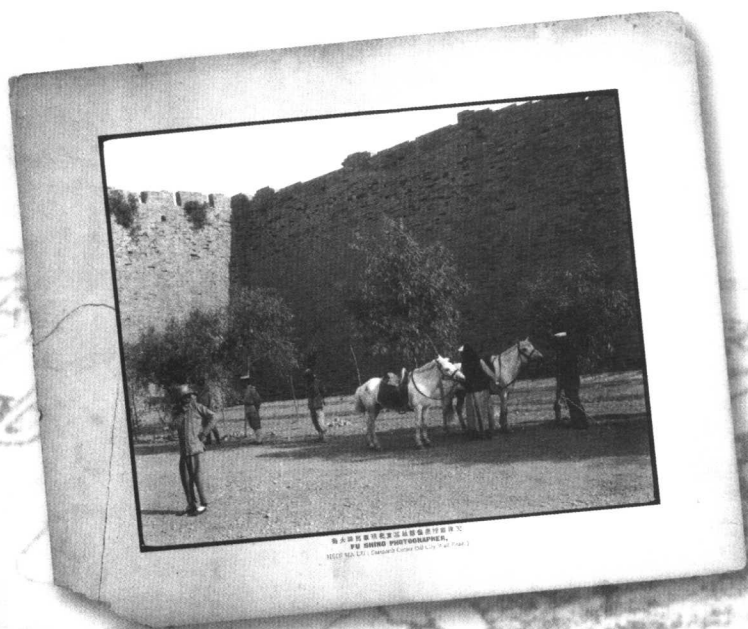
天津社会科学院出版社

Urban History Research

第23辑

城市史研究

刘海岩 主编



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23辑 / 刘海岩主编. — 天津: 天津社会科学院出版社, 2005.9

ISBN 7-80688-222-7

I. 城… II. 刘… III. 城市史—研究 IV. C912.81

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 100457 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)

电子信箱: tssap@public.tpt.tj.cn

印刷: 天津市雍阳印刷厂

开本: 880 × 1230 毫米 1/32

印张: 11.5

字数: 320 千字

版次: 2005 年 8 月第 1 版 2005 年 8 月第 1 次印刷

印数: 1 ~ 1200 册

定价: 30.00 元



版权所有 翻印必究

目 录

城市空间

- 杨宇振 陪都时期重庆城市图景素描…………… (1)
 王伟凯 论雍正三年天津修城及其法律意义 …… (17)

市政管理

- 杜丽红 南京国民政府时期城市公共事务管理初探
 ——对北平环境卫生管理的实证研究 …… (32)

城市经济

- 樊如森 论北方在近代上海经济发展中的作用 …… (49)

城市社团

- 魏文享 移民群体与地方社会
 ——20世纪40年代后期的武汉同乡会述论 …… (60)

城市警察

- 涂小元 试论清末天津警察制度的创立及其对城市管理的作用 … (73)

城市文化

- 周俊旗 城市性格研究初探
 ——以近代华北城市为例 …… (87)

国外研究译丛

城市规划

- [美]凯莉·麦克弗森,潘燕译,罗玲、刘海岩校 上海模式的历史剖析
 …… (100)
 [美]查里斯·马斯格罗夫,曲丹、朱彦译,任云兰校 构筑梦想
 ——1927~1937年南京建都经过 …… (128)

城市空间

- [美]史明正,谢继华译,李德英、史明正校 从御花园到公园
——20世纪初北京城市空间的变迁 (159)
- [美]汪利平,王培利、李忠林译,刘海岩校 杭州的旅游与城市空间的
演变,1911~1927年 (189)

市政管理

- [澳]伊懋可,黄乃慧译,刘海岩校 1905~1914年上海的市政管理 ...
..... (210)

社会生活

- [美]卢汉超,罗玲、任云兰译 远离南京路:近代上海的小店铺和里弄
生活 (238)

下层社会

- [美]关文斌,任吉东译,任云兰校 近代天津的穷家门:行乞与生存策
略论述 (267)

研究综述

- [法]安克强,钟建安译,史明正校 19~20世纪的中国城市和城市社
会:对西方研究成果的评论 (287)

书评

- [美]熊存瑞,蔡云辉译,史明正校 古代中国城市史研究的新成果 ...
..... (308)

研究目录

- [美]史明正,范瑛译,史明正校 西文中国城市史论著分类要目
..... (323)

CONTENTS

URBAN SPACE

- An Overview of Urban Plans for the Wartime Capital of Chongqing
 Yang Yuzhen(1)
- On the Construction of Tianjin City in 1725 and its legal significance
 Wang Weikai(17)

URBAN ADMINISTRATION

- A Primary Research Study of Urban Public Affairs during the Nanjing Decade: A Case Study of Regulating Public Hygiene in Beijing
 Du Lihong(32)

URBAN ECONOMY

- On the Role of Northern China in the Economic Development of Shanghai
 Fan Rusen (49)

CITY ASSOCIATION

- Immigrant Groups and Local Society: A Commentary on Native—place Organizations in Wuhan in the late 1940's
 Wei Wenheng(60)

URBAN POLICE

- On the Set up of the Tianjin Police System in the late Qing Dynasty

- and its Role in City Governance Tu Xiaoyuan(73)
 An Explore for Study of Urban Character—having a case of the
 Modern Cities of North China Zhou Junqi(87)

TRANSLATION OF PAPERS FROM FOREIGN SCHOLARSHIP

CITY PLANNING

- The Shanghai Model in Historical Perspective
 Kerrie L. MacPherson(100)
 Building a Dream: Construction a National Capital in Nanjing,
 1927~1937 Charles D. Musgrove(128)

URBAN SPACE

- From Imperial Gardens to Public Parks; The Transformation of
 Urban Space in Early Twentieth—Century Beijing
 Mingzheng Shi(159)
 Tourism and Spatial Change in Hangzhou, 1911~1927
 Liping Wang(189)

URBAN ADMINISTRATION

- The Administration of Shanghai, 1905~1914
 Mark Elvin (210)

SOCIAL LIFE

- Away from Nanking Road; Small Stores and Neighborhood Life in
 Modern Shanghai Hanchao Lu(238)

LOWER CLASSES

- Beggar Gangs in Modern Tianjin: A Discourse on Mendicancy and
Strategies of Survival Man Bun Kwan(267)

SUMMARIES

- Cities and Urban Society in China in the Nineteenth and Twentieth
Centuries: A Review Essay in Western Literature
..... Christian Henriot(287)

REVIEWS

- Recent Approaches to Studies of Premodern Chinese Urban History
..... Victor Cunrui Xiong(308)

BIBLIOGRAPHY

- Secondary Sources in Chinese Urban History: A Topical Bibliogra-
phy Mingzheng Shi(323)

陪都时期重庆城市图景素描^①

杨宇振

近代中国城市经历了三个普遍而典型的阶段：从封闭的封建社会向世界开放的早期阶段、国内革命战争阶段以及第二次世界大战抗日战争阶段。如果说，第一阶段的典型历史是以广州、上海、天津为代表的沿海开埠城市的历史，第二阶段历史舞台的主角是与北南革命战争紧密相关的北京、南京和武汉，那么第三阶段的历史聚光灯则投在了重庆这个长江沿岸的内陆山城。相较其他城市，重庆的发展矛盾剧烈，尤其以 20 世纪 30~40 年代间的历史，是中国近代城市发展中具有特殊意义的时期。

“陪都时期”是重庆城市发展的特殊阶段。一方面，随着人口的骤增、行政地位的跃升和战时交通运输的需要等因素，城市化和区域现代化的过程大大加快。重庆成为川、滇、陕、甘、青、藏、缅等货物集散地。“以经济论，则为华西之惟一吐纳口及贸易之中心。在交通上，则下达荆沙武汉上海，上溯四江以达川康滇黔，为重要运输水道……总之，本市将成为华西政治、经济、交通、商业之中心。”^②

另一方面，作为抗战后方，“因首都地位所发生之需要，市区道路及公共事业亦日有增进，但此种进步，半由于自然发展，半由于因应战时之经营，皆非完整有系统计划之产物。”^③“人口突增，国库支拙，因而

① 中国博士后科学基金资助项目，编号 2003034149。

② 《陪都十年建设计划草案》“总论”，第 3~4 页。

③ 张群：“重庆市十年建设计划序”，《陪都十年建设计划草案》，1946 年。

一切设施,因陋就简,勉应急需。既乏通盘之发展筹措,遑论配合之计划实施,以至酿成现在之畸形状态……全国大都市中如今日重庆之破碎支离者,实属罕见”^①。

可以说,“陪都时期”是重庆城市发展纳入整个中国与国际视野的关键阶段,是城市文化的转型阶段。由于历史的机缘,使得重庆从一个区域的中心城市成为全国关注的焦点,继而成为亚洲反法西斯的中心、国际媒体聚集的城市,同时也成为人类战争史上“无区别轰炸”战略的第一个受害城市^②。由于响应民国政府“到四川去”的口号,数量庞大的“下江人”^③开始从四面八方涌进四川、涌入重庆,使得重庆人口从1937的二十几万人猛增到1945年抗战结束的一百二十几万。这一新历史时期的特殊“移民潮”完全不同于历史上任何一次的“填四川”。在外来人口占大多数的情况下、在“下江人”更为“体面”的生活方式影响下、在近代交通、媒体、物资交流比以往任何一个时期更为迅捷的情况下,重庆城市文化个性在抗战的八年中悄悄而快速地转变着。

然而,“他乡”终究不是“故乡”。有着“为着抗战的关系,一时流寓来此,终久还是要回到‘脚底下’去的”^④想法的人不是少数。随着抗战的结束,民国政府回迁南京,政治重要性的下降、人口的急剧减少以及战争带来的破坏等使得重庆短期内无法恢复正常的城市建设。

“陪都时期”的重庆同时是一种特殊状态的城市化过程。在七八年的时间内城市人口增长了五到六倍,城市的地域空间虽然有所扩展,但大量人口始终聚集在重庆半岛上。这种因战争导致的严重畸形的城市化过程给重庆带来了什么?城市生态环境发生了怎样的改变?城市的空间结构受到了什么样的作用力而发生了调整?城市文化个性又有哪些变化?城市政府如何应对这一过程?城市建设采取了那些措施?……

① 《陪都十年建设计划草案》“总论”,第3页。

② 参见前田哲南:《重庆大轰炸》,成都科技大学出版社1989年。

③ 所谓的“下江人”,亦称“脚底下”人,系四川谓客籍者之称谓,多指来自长江下游地区人士。

④ 钱歌川:《巴山夜雨》,陈雪村编《山城晓雾》,百花文艺出版社2003年,第65页。

都值得深究。重庆是抗战时期城市发展研究最典型的案例。

为了更加清晰地揭示 20 世纪 40 年代重庆城市景观的面貌,下文以《陪都十年建设计划草案》^① 中的大量调查数据为支撑,参照相关重要城市建设文献,结合历史地图解读,以数据统计实证与陪都时期记录重庆城市的感性文字相结合、补充的研究方法,从区域交通网络、城市空间拓展与演变、城市安全与卫生、城市人口分布与职业构成 4 个方面,尝试描绘当时城市图景的一个侧面。

1. 区域交通网络

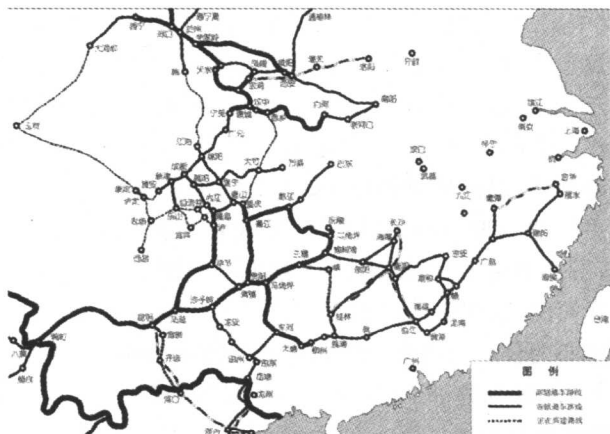


图 1 1940 年全国主要公路路线略图

(根据民国政府交通部总管理处制作底图整理改绘,原图载于
《三十年来之中国工程》1946 年)

① 《陪都十年建设计划草案》是中国进入近代以来一部较早的、由国人自主完成的城市总体规划文本;是继《大上海计划》、《首都计划》之后较重要的城市计划案,同时也是抗日战争结束后国家致力于城市建设的第一部比较完整的总体规划文本。1945 年 8 月日本无条件投降后,民国政府迁回南京。为了修复战争带来城市面貌的荒芜,防止人口、工业等急剧撤退导致重庆城市的衰落,蒋介石下令编制建设陪都十年计划,并指示以交通、卫生和平民福利为目标。《建设计划》中的表格、数据为研究近代中国以及重庆城市保留相当多的宝贵资料,本文利用其中大量的统计数据作为研究基础。

四川盆地区域城镇格局一方面与全国的政治、经济空间变化与重心迁移有关;另一方面也和以重庆为中心的川东区域交通网络日趋成熟紧密相关。明清以来,重庆在四川盆地的重要性日趋凸显^①。进入近代,这种历史的惯性更为明显。“自清末通商后,长江通行轮船,商业猛增。……截至抗战前,其正常成长中可注意者:贸易额由光绪十七年之关银 280 万两,而增至民国十九年之 8600 万两,39 年中增加 30 倍。”^②

图一是 1940 年民国政府交通部总管理处制作的全国主要公路路线略图。从图中可以清晰解读四川地区相对具有较完整和密集的区域交通网络,这无疑在抗战时期对于西北、西南的沟通起到了重要作用。同时,横贯中国的万里长江穿越了东西方向的空白区域,成为东西部之间交流的黄金水道。“战前自沪欲赴四川各地,或转往西南以行者均由轮船溯长江,先经夔府或万县,终点为重庆,再尔分途,绝少经西南以行者。”^③近代以来的这种交流以轮船开通川江(宜宾—重庆—宜昌段)为标志而日趋汹涌,以抗战伊始民国政府西迁重庆为阶段而渐弱。

为了更加清晰地说明上世纪 40 年代重庆在区域交通网络中的地位和作用,下文引用了《建设计划》中的两张地图。图二是四川与重庆地区公路交通简图。从图中可以看出拟修的公路路线多集中在川东地区;以成都为中心的公路网络和城镇密度较以重庆为中心的区域为高。根据图标符号,该区有成都、重庆两个一级城市;绵阳、乐山、内江三个二级城市;重庆是川东地区惟一的大城市,其城际公路路线多达 6 个方向,直通川陕、川黔、川滇、川湘、成渝五线。

图三是四川重庆地区水运交通简图。图中包括了轮船与木船两种交通工具的可行船路线。轮船沿岷江西进至乐山、沿嘉陵江北上至南充;其长距离、长时段、大负荷的运输能力大大促进了沿江城市的经济发展。而木船依然是 40 年代川江上主要的运输工具,某些航道以及在

① 参见蓝勇:《明清时期西南地区城镇分布的地理演变》,《中国历史地理论丛》1995 年第 1 期。

② 《陪都十年建设计划草案》“总论”,第 1 页。

③ 高绍聪:《重庆琐记》,陈雪村编《山城晓雾》,百花文艺出版社 2003 年,第 120 页。

枯水季节都是轮船无法替代的。近代以来四川盆地交通网络与城镇空间结构的调整,有其自身特点,和华北、华东等地区有很大不同。铁路的修建远远滞后,而水路继续发挥作用并伴随着长江上游轮船航线的开通而大大加强。

将图 2 与图 3 叠置,即将公路路网与水路路网叠置,就可以清晰地理解 20 世纪 40 年代的重庆城市在区域交通网络中四通八达、独一无二的重要地位。“连贯水陆交通各线,上溯陕、甘、川、康、滇、黔,下达武汉、南京、上海,则货物之集散吐纳,仍以本市为总枢,本市实一内陆良港也。”^①

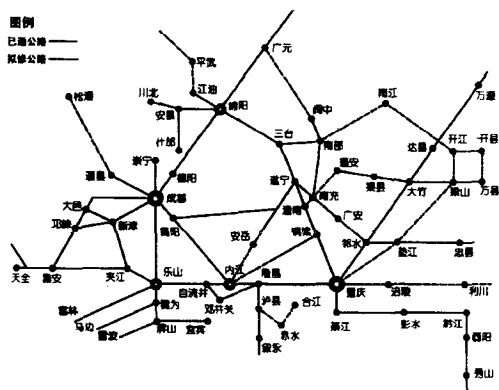


图 2 四川重庆地区区域公路交通简图(1946)
(根据《陪都十年建设计划草案》中图纸整理改绘)

2. 城市空间拓展与演变

经过开埠后 50 年左右的发展,40 年代的重庆正处于传统与现代剧烈的互动过程中,城市既保留有大量的传统手工业、商业,同时又受

^① 《陪都十年建设计划草案》“总论”,第 1 页。

到越来越有力的以“工业化”为特征的现代力量冲击。在这 50 年左右的时间里,城市市政管理力量的演变某种程度上成为传统城市向近现代城市演变的一种映照。从清末的县治到县治与会馆、商会、团练势力共存是清朝中央政府权力势弱而民间地方自治权力增强的体现;警察的出现是近代城市市政管理的初影;而军部则是在社会巨大变动过程中实现地方强权管理的必需。之后建立的商埠督办、市政公所、普通市、特别市、陪都等则使城市逐步进入近现代市政管理的轨道,同时也体现了逐步纳入中央政府控制的过程。

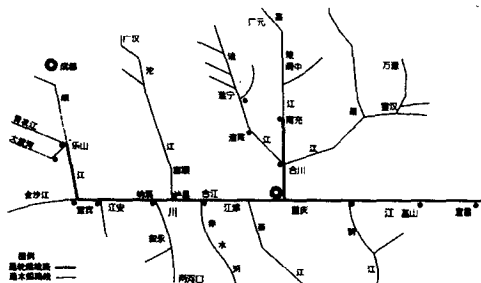


图3 四川重庆地区区域水运交通简图(1946)
(根据《陪都十年建设计划草案》中图纸整理改绘)

从城市形态与城市空间结构上看,在 1927~1937 年间,伴随着通远门以西地区的开辟、城内道路的修筑以及公共交通的兴起,城市的重心逐渐由长江北岸沿江地区向嘉陵江南岸移动,其中尤其以军部、政府机关以及绅商纷纷迁往新市区为标志。同时,原来“九开八闭”^①城市格局中沿江的部分城门区域——原本因水运而繁华的地区,十分有限的山坡、谷地上人口继续膨胀、房屋密度持续增高,逐渐沦为新的城市贫

① 传统重庆城市象征“九宫八卦”的“九开八闭十七门”，尤其是其中的9个开门，在新市区开辟之前具有极为清晰的空间意象，除了通远门外，其他八门均沿江布局，是城市重要的物资交流窗口。

民窟,其中以临江门地区为典型代表。

新的社会形态形成伴随着新的社会阶层出现与分离。掌握权力与金钱的阶层急于占据城市中的良好区位,而“工业化”社会中出现的汽车、电灯、自来水、公路等促成了这一个阶层的愿望,使得他们有可能远离容易取水的江河岸区,脱离潮湿的河谷地带,进而占据高处、远处条件良好的山坡地。“新建各式住宅,栉比连云,曾家岩一带,尤多军政大员富绅巨贾之别墅。汽车扬尘,顾盼其间”^①,“自大梁子乘汽车出临江门,马路平坦,略无颠簸。城外多达官住宅,宏楼杰阁,稀密相间。”^②另一方面,传统城市商业区的惯性持续作用,以朝天门、陕西街等为代表的商业区密度进一步加大。“若都邮街、会仙桥、小梁子诸地,则崇楼夹道,上达五六层。其下柏油路如带一环,行人蚁聚,亦仿佛近代化之都市矣”^③。

因此,可以将进入近代以来的重庆城市空间演变抽象为两个金字塔方向上的运动:一个是塔尖朝东的水平层面的金字塔,其人群运动趋向塔底,城市向西扩展。进入抗战以后,这种扩展的速度更加明显,但同时由于商业活动和历史的惯性,塔尖人群密度持续增高。另外一个垂直空间的金字塔,其人群运动趋向塔顶,其中以行政、军部、绅商为代表。两个金字塔综合作用最明显的结果是城市行政区、居住区与商业区空间距离上的进一步分离。具体的趋势是内城、海拔相对较高处、沿公路交通区域的兴起;而沿江地带,尤其是沿长江北岸狭长地带逐渐衰落;加上重庆特殊的山地地貌和江河襟带,于是有了1940年重庆给人的强烈反差印象:“沿江外观非常破败,不堪入目,只见沿岸高高低低,很峻峭的山城,排着破旧不堪,用长木支柱的板屋,和七倒八斜的茅屋……但如进去里面一看,就显出一派都市的气象来。诸如柏油马路,四五层的立体式大厦、影院、剧场、咖啡室、西餐社、金碧辉煌的汽车,闪烁

① 陆思红:《新重庆》,上海中华书局,1939年,第22~23页。

② 李鸿球:《巴蜀鸿爪录》,《近代史资料》总85期,中国社会科学院近代史研究所,中国社会科学出版社。

③ 张恨水:《重庆旅感录》,《张恨水说重庆》,四川文艺出版社,第42页。

光芒的霓虹灯,凡都市所有者,无不应有尽有。”^①

陪都时期的重庆基本上是这种趋势的延展和变形。由于城市扩张和人口向江北、南岸和西部的广大地区疏散,形成了旧城区、新市区、郊区三大格局。同时,历史的事件与特殊的地方气候结合在一起,形成了极为有趣的“雾重庆”城市景观。重庆的雾季大致从每年的11月开始,次年的4月结束。为了躲避日机的轰炸,形成了大量城市人群在雾区与非雾区、城市与郊区之间周期性迁移的特殊状况,而且这种流动在相当程度上影响到城市生活的正常运转。雾区时间“三百六十行全靠在这四个月内做大批的生意,捞进一年的衣食之资,享乐之费,乃至弥补意外的损失”^②。

《陪都十年建设计划草案》将重庆的发展分为6个阶段(图四),比较清晰地总结和展示了近代重庆城市空间的扩展和演变过程^③;非雾区时间则是日机可能的轰炸期,城市也随之进入萧条期。:

(1)陪都核心,由两汉迄今,均在两江汇流处。最初时期,城市中心,偏居今日陕西街、林森路一带,以其接近江边,有航运及取水之便利。

(2)嗣后城内外开辟公路,自来水厂建立。人口重心,乃向城中移动。今之都邮街遂取城南之中心地位而代之。

(3)民国十五年(1926年)修筑通远门公路,选定市区。十七年(1928年)划定新市区范围,面积达8平方公里。新市区之开辟,由沿江趋向内陆公路,车站与轮船码头,互争雄长。

(4)民国十八年(1929),市政府正式成立。二十二年(1933年)重划市区,以巴县城郊、江北附郭及南岸五塘,划归市政府管辖,合计水陆面积为93.5平方公里。

(5)二十六年(1937)国府西迁,复于民国二十九年(1940年)将市区扩大,计面积约300平方公里。

(6)北达北碚,南至南温泉,东起广场坝,西抵白市驿,约1940平方

① 吴济生:《新都见闻录》,上海光明书局1940年,第15页。

② 茅盾:《雾重庆拾零》,陈雪村编:《山城晓雾》,百花文艺出版社2003年,第34页。

③ 参见《陪都十年建设计划草案》“人口分布”,第9页。

公里的面积,为预期的第六期(规划中)。

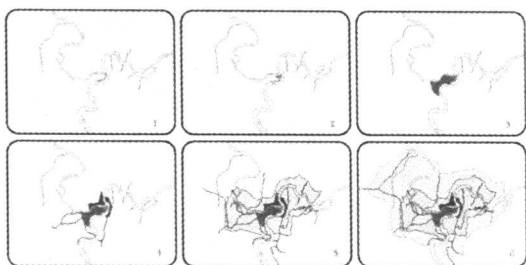


图 4 近代重庆城市发展的 6 个阶段

(根据《陪都十年建设计划草案》中图纸整理改绘)

3. 城市人口分布与职业构成

城市人口分布与职业构成是城市景观重要的组成部分,它们是直接影响城市感受的关键因子。以往城市景观研究大多重视城市实体物理环境,如建筑物分布、风格等等,然而“黄鹤一去不复返,此地空余黄鹤楼”,前后情景是大有差异的。城市物理环境形成背后是社会经济力量和经济逻辑推进的结果,其潜在的、可把握的,而且较为清晰的因子就是人口分布与职业构成。

表 1 是根据《陪都十年建设计划草案》整理的 1927~1946 年重庆城市人口变化情况。从表中可以看出,1935 年后城市人口进入快速增长期,1941 年开始这种趋势更为明显,增长线的斜率大大增加。1938~1941 年间是因为日机频繁轰炸的原因,城市人口强行向郊区疏散导致总数有所回落。到 1946 年,人口总数已经达到将近 125 万。

图 5 是根据《陪都十年建设计划草案》重新绘制的重庆城市半岛分区示意图。表 2 是对应的各区人口密度曲线。从表中可以解读半岛上第一至第七区占总人口的绝大比例以及可以想象的高密度。为了获得更为直观和感性的城市景观认识,表 3 是一至三区中人口密度最高的