

# 重庆交通史

THE HISTORY OF  
THE TRAFFIC IN CHONGQING

重庆出版集团  
重庆出版社

主编 朱培麟 张维全  
副主编 雍希宏 张世明 邓光荣



# 重慶 交通史

主 编 / 朱培麟 张维全  
副主编 / 雍希宏 张世明 邓光荣

THE HISTORY OF  
THE TRAFFIC IN CHONGQING

重慶出版集團  
重慶出版社



## 图书在版编目(CIP)数据

重庆交通史 / 朱培麟, 张维全主编. —重庆: 重庆出版社, 2009.3(2012.10 重印)

ISBN 978-7-229-00383-8

I.重… II.①朱…②张… III.交通运输史—重庆市 IV.F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 208319 号

## 重庆交通史

CHONGQING JIAOTONG SHI

朱培麟 张维全 主编

---

出版人: 罗小卫

责任编辑: 饶 亚

责任校对: 胡 琳

装帧设计: 重庆出版集团艺术设计有限公司·钟丹珂 黄杨



重庆出版集团 出版  
重庆出版社

重庆长江二路205号 邮政编码: 400016 <http://www.cqph.com>

重庆出版集团艺术设计有限公司制版

重庆华林天美印务有限公司印刷

重庆出版集团图书发行有限公司发行

E-MAIL: [fxchu@cqph.com](mailto:fxchu@cqph.com) 邮购电话: 023-68809452

全国新华书店经销

---

开本: 890mm×1 240mm 1/32 印张: 12.25 字数: 328 千

2009年3月第1版 2012年10月第1版第2次印刷

ISBN 978-7-229-00383-8

定价: 25.00 元

---

如有印装质量问题, 请向本集团图书发行有限公司调换: 023-68706683

---

版权所有 侵权必究

# 《重庆交通史》编委会

主 编：朱培麟 张维全

副主编：雍希宏 张世明 邓光荣

参 编：朱光磊 胡晓涛 郭瑞敏



# 序

研究一个地区交通发展的历史,对于该地区的经济社会发展有着十分重要的意义。经济社会的发展如果没有交通发展的前提条件,是难以想象的。人类社会进入文明时代以来,就开始了民族与民族之间、同民族的地区与地区之间的经济文化的交流和融合,当然融合的方式也应该包括战争,这样的融合过程,也就是交通的发展过程。交通的发展与经济文化的交流与融合互为条件相互作用,推动着人类社会向前发展。

重庆地处中国的东西结合部,这样特殊的地理位置,决定了重庆的交通发展在中国漫长的经济社会发展和民族大融合的历史进程中有着不可替代的作用。

研究这样的历史发展过程,可以帮助我们了解重庆广大区域内水陆交通发展的历史条件,以及政治、经济、军事等重大事件对交通发展的影响,从而为我们今天交通的发展提供重要的历史经验和教训。

研究这样的历史进程,可以帮助我们全面认识重庆地区的地理环境、民族分布、经济特点,为重庆交通和经济社会的全面发展提供重要的理论依据。

我校历来高度重视包括交通发展史在内的人文社会科学的研究和发展,在学校重庆市人文社科基地,成立了交通发展史研究所,集合了一批研究人员,专门从事重庆交通发展史的研究工作。在学校图书馆,成立了重庆地方史志专藏室,在这里收集了重庆所有区县的地方志和交通志,以及涉及这些区县的政治、经济、文化等领域的图书资料,为重庆交通发展的历史研究提供了有力的支撑。

《重庆交通史》在研究的空间上,立足于重庆直辖后的大重庆;在

时间上从远古而至现代。以中国历史发展的大舞台为背景,全面研究重庆交通发展与经济社会发展的相互关系;与民族大融合的关系;与重庆城市的形成和发展的关系。

《重庆交通史》的出版,是我校人文社会科学研究的重要成果之一,值得祝贺。当然,该书也存在一些不足的地方,希望能够得到同行和专家们的批评指正。

重庆交通大学校长



2008年8月

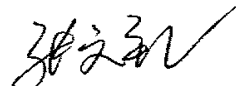
## 重印前言

从事交通建设和交通教育的广大职工、教师和学生,尤其是重庆地区的交通行业的同仁们,了解重庆交通的历史,是十分重要的。重庆地处中国中西结合部,是连接东西南北的要冲,特别是重庆直辖以来,经济政治地位更为重要,发展重庆的交通事业成为当前一个时期非常紧迫的任务。鉴古知今,学习和研究重庆交通发展的历史,在今天亦显得更为迫切。

重庆交通职业学院是培养高素质交通行业应用型技术人才的摇篮,学院设立了道路桥梁、交通运输、汽车工程、轨道交通、内河航运、铁路建设、航空服务、报关及国际货运等专业。建校以来,在上级主管部门和交通行业广大同仁的关怀下,取得了长足的进步。随着学院规模不断扩大,社会联系日益广泛,以及教学质量的提升和科研工作开展的开展,对重庆交通发展历史的学习和研究的需求亦日益显现。

我院副院长朱培麟教授主编的《重庆交通史》一书,全面叙述了重庆交通发展的历史,在时间上涉及重庆远古到新时期改革开放以来的历史;在空间上涉及陆路、水运、航空、铁路等领域,自面世以来,受到交通部门广大同仁的欢迎,为交通事业的发展发挥了良好的借鉴作用。该书供不应求,很快告罄。

为适应交通事业的发展,为向广大教师和学生提供学习和研究的教材,学院决定再印 2000 册。

重庆交通职业学院常务副院长: 

2012 年 9 月

# CONTENTS

## 目 录

序	(1)
重印前言	(1)
概论	(1)
第一节 重庆历史与文化简介	(2)
第二节 重庆自然、地理环境	(11)
第三节 重庆:西南地区交通枢纽	(12)
一、水陆交通	(12)
二、航空运输	(14)
第四节 重庆交通规划与发展前景	(15)
第一章 古代重庆交通(远古—19世纪末)	(21)
第一节 宋以前巴渝地区的交通	(22)
一、从远古到宋以前时期的水上交通	(23)
二、宋元以前的巴渝地区陆路交通是水上交通的延伸	(32)
第二节 宋至重庆开埠前的交通	(33)
一、宋至重庆开埠前的水上交通	(33)
二、重庆开埠前的陆路交通	(44)



<b>第二章</b>	<b>近代重庆交通</b>	<b>(55)</b>
第一节	近代重庆水上交通	(56)
	一、外国轮船公司进入川江	(56)
	二、民生公司与川江航运	(63)
	三、嘉陵江与乌江航运	(69)
	四、抗战时期的水陆联运	(73)
	五、水空联运	(77)
	六、川江航线的开拓	(77)
	附录 1: 民生轮船公司简史	(80)
	附录 2: 外商轮船公司	(87)
第二节	近代重庆陆路交通	(89)
	一、成渝公路的修建	(89)
	二、川湘公路的修建	(93)
	三、川黔公路的修建	(94)
	四、川陕公路	(95)
	五、川鄂公路(渠县至万县分水岭)	(96)
	六、绵璧公路	(97)
	七、抗战时期的公路交通	(98)
第三节	近代重庆铁路交通	(116)
	一、近代重庆铁路交通简况	(116)
	二、近代重庆铁路	(121)
	三、近代重庆铁路交通之得失	(124)
第四节	近代重庆航空运输	(125)
	一、概述	(125)
	二、抗日战争之前重庆的航空运输	(128)
	三、抗日战争到解放前夕重庆的航空运输(1937—1949年)	(129)
	附录: 重庆航空史上的重要事件	(140)

<b>第三章 现代重庆交通</b>	<b>(149)</b>
<b>第一节 建国以来的重庆航运</b>	<b>(150)</b>
一、重庆全境航道的整治	(150)
二、重庆航运业的发展	(170)
三、直辖后的航运业的发展	(183)
四、三峡水利枢纽对长江航运的影响	(185)
五、重庆水路交通规划	(188)
附录:重庆水运大事记(近、当代部分)	(190)
<b>第二节 建国以来的公路建设</b>	<b>(193)</b>
一、重庆直辖前的公路建设和公路运输	(193)
二、重庆直辖后的公路建设和公路运输	(202)
三、桥梁建设	(204)
四、重庆公路隧道建设	(222)
五、重庆高等级公路(高速公路)建设	(231)
六、高等级公路建设的“重庆模式”	(232)
七、重庆公路建设“生命工程”	(233)
八、重庆已建成的高速公路	(234)
<b>第三节 建国以来的铁路建设</b>	<b>(241)</b>
一、现代重庆铁路建设简况	(241)
二、建国以来的重庆铁路	(243)
三、重庆铁路的作用及存在的问题	(260)
四、重庆铁路交通建设远景	(262)
附录:重庆铁路大事记	(263)
<b>第四节 建国以来的航空建设</b>	<b>(265)</b>
一、建国后重庆航空运输的恢复和发展	(266)
二、重庆航空运输的快速发展与国际航线的开辟	(271)
三、建国以来的航空管理机构	(277)
四、建国后的机场建设	(280)

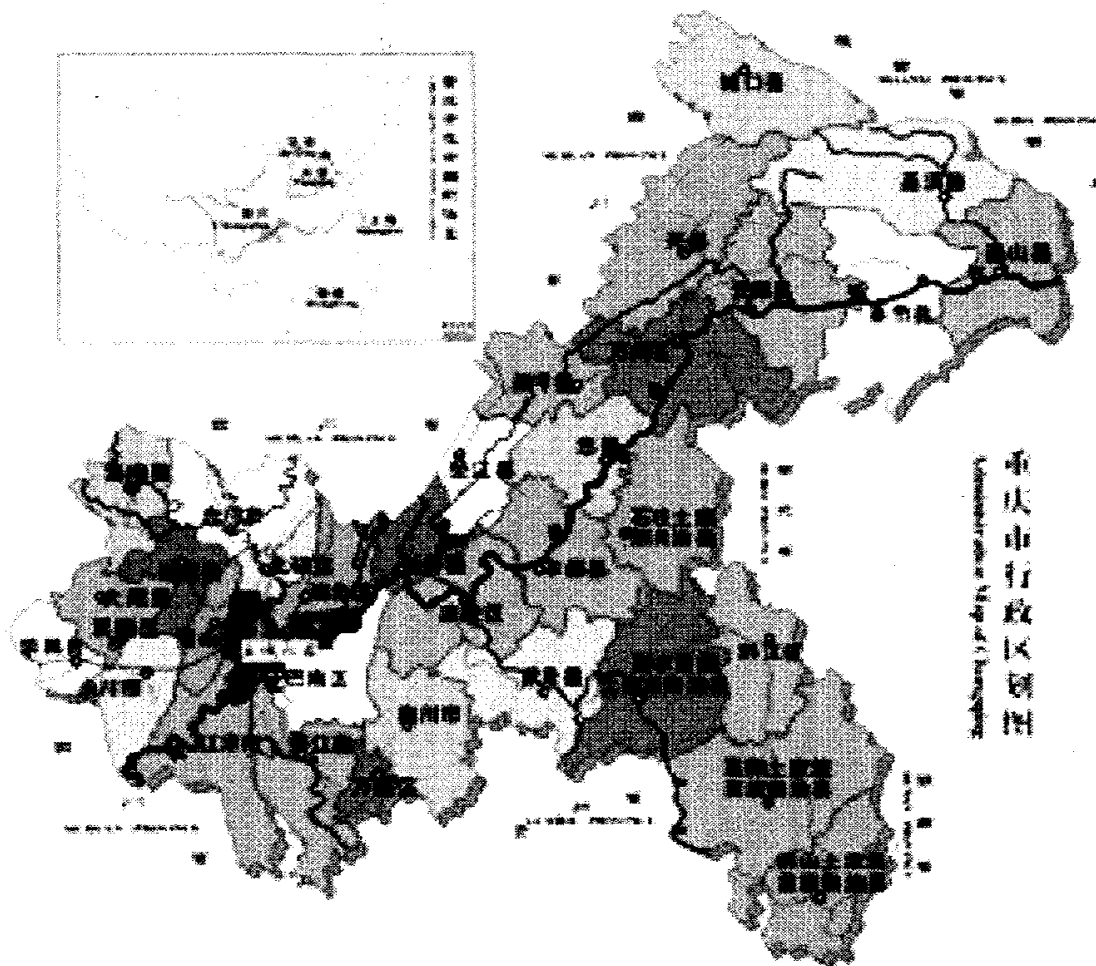
<b>第四章</b>	<b>重庆城市交通</b>	<b>(289)</b>
第一节	古代重庆城市的形成与城市交通 .....	(291)
	一、古代重庆城市的形成与变迁 .....	(291)
	二、古代重庆城市交通 .....	(294)
第二节	近代重庆城市的兴起与城市交通 .....	(297)
	一、近代重庆城市的兴起与发展 .....	(297)
	二、市区道路的兴建 .....	(299)
	三、城市公共交通的出现和发展 .....	(303)
第三节	现代重庆城市的发展与城市交通 .....	(311)
	一、现代重庆城市的发展 .....	(311)
	二、现代城市道路网络的形成与发展 .....	(316)
	三、现代城市公共交通系统的形成与发展 .....	(321)
<b>第五章</b>	<b>21世纪重庆交通发展展望</b>	<b>(343)</b>
第一节	重庆市历次城市规划回顾 .....	(344)
	一、概述 .....	(344)
	二、1946年的《陪都十年建设计划》 .....	(344)
	三、建国后至改革开放时期的历次规划 .....	(348)
	四、新时期的三次城市总体规划 .....	(349)
第二节	直辖后重庆交通规划的三次调整 .....	(352)
第三节	重庆市公路交通规划 .....	(355)
	一、概述 .....	(355)
	二、“8小时重庆”交通工程建设 .....	(356)
	三、半小时主城 .....	(359)
第四节	重庆水路交通规划 .....	(362)
	一、战略目标:实现通江达海 .....	(362)
	二、主要措施 .....	(363)
第五节	重庆铁路交通规划 .....	(363)

一、概述 .....	(363)
二、2010 年重庆将成为国内铁路枢纽 .....	(364)
三、2020 年重庆再增 10 条铁路 .....	(364)
第六节 城市轨道交通规划 .....	(365)
第七节 民用航空机场建设规划 .....	(368)
一、江北国际机场 .....	(368)
二、舟白机场 .....	(369)
三、奉节旅游机场 .....	(369)
附录:重庆市管道运输规划 .....	(370)
<b>参考文献</b> .....	<b>(371)</b>
<b>后记</b> .....	<b>(379)</b>



# 概论





重庆市行政区划图

## 第一节 重庆历史与文化简介

重庆历史悠久,是华夏文明的重要发源地之一。远在 200 万年前的旧石器时代,这片广袤土地上就出现了人类的生息繁衍活动。1985 年 10 月在巫山县大庙区庙宇镇龙坪村龙骨坡发现的人类下颌骨断片和门牙,称之为巫山猿人,迄今已有 200 余万年的历史,被认为代表了 中国乃至亚洲最早的人类。



到新石器时代,长江、嘉陵江带来的“舟楫之便”,使主要靠水地生活的远古原始人类在沿江一带已有较稠密的原始部落。董其祥在《重庆地理沿革简志》中指出:“以重庆地区(指直辖前)150公里的长江河段为例,就发现有遗址26处,几乎是每10公里就有一个氏族公社居住,这与现代集镇的分布基本上是吻合的”<sup>①</sup>。约在3000—4000年前的夏商周时期,以重庆为中心地带的大片地区,已形成强大的奴隶制部族联盟,统称“巴”。巴人作为一个部落联盟,最初沿河而居,活动在大巴山与巫山一带。随着时间推移和人口不断增加,原始先民从山地走出来,向东西发展,并形成了具有浓郁民族特色和丰富地方内涵的巴文化。

到了公元前11世纪,巴人助周武王伐纣,胜利后周武王封姬姓宗族于巴,巴国以江州(即今重庆)为首府。鼎盛时期的巴国,其疆域“东起鱼腹(今奉节县),西达夔道(今四川宜宾市),北接汉中(今陕西南部),南极黔、涪(今重庆彭水、黔江一带以至贵州东北和湖南西北等地)”<sup>②</sup>,巴人质朴好义、吃苦耐劳、精明勇敢、能歌善舞,主要从事农耕、狩猎、捕鱼、冶铜、制漆、酿酒等业,并于长时期的生产活动中,创造了独具特色的巴文化。

周慎靓王五年(公元前316年),秦惠王命张仪、司马错率兵进攻蜀国、巴国并先后征服之。秦灭巴国后,在原巴国所辖之地置巴郡,设其治所于江州;郡下设县,分别派遣郡守县令,代表秦国进行统治。张仪镇守巴郡期间,开始在江州筑城。此为重庆筑城之始,也是重庆作为川东地区政治、经济区域中心的开端。秦并巴蜀后,利用巴蜀地区的粟米布帛等财富和巴人勇猛善战的特点,充实其政治、经济、军事实力,先后灭掉其他六国,于公元前221年建立了中华历史上第一个统一的封建王朝,这是巴蜀地区为国家统一作出的第一次巨大贡献。秦分天下为36郡,巴郡仍为其一。据卢华语考证,秦代重庆可考之县有

① 见《重庆地方史资料丛刊·重庆简史和沿革》,1981年6月印刷,第15页。

② 刘琳校注本:《华阳国志》,巴蜀出版社1984年版,第25页。

四：江州、枳（今涪陵）、朐忍（今云阳）、巫（属南郡），人口约 20 万<sup>①</sup>。

秦末农民起义后期，楚汉相争，被困于汉中的刘邦，依托巴蜀地区的富饶和人力，终于打进关中，进而消灭项羽，建立了强大的西汉王朝。经汉直到三国两晋时期的西晋，以重庆为中心的渝东川北地区，仍沿袭秦制设置巴郡，其统辖区域虽多有变化，然均以江州为治所。

秦汉时期，随着我国封建社会发展第一个高峰期的到来，重庆地区的经济文化也得到很大发展。秦朝时有以丹砂致富的巴寡妇清，两汉时期重庆地区的林业、手工业都在全国有相当知名度，商业、交通运输业也得到一定程度的发展，人口大量增加，各民族之间的交往和联系得到进一步加强，而作为郡治所在地的重庆，更是繁华且具相当规模。《华阳国志》里就有“地势侧险，皆重屋累居……结舫水居五百余家”<sup>②</sup>的记载，表明当时的重庆已有一定规模。

三国两晋南北朝时期，国家分裂，战争频繁，重庆地区的经济也遭到巨大破坏，人口随之锐减，不到两汉极盛时期的十分之一。这一时期，重庆的隶属统辖也多次变化，先后置有荆州（311 年）、巴州（553 年）、楚州（557 年）。581 年隋朝建立后，在地方实行州县两级制，开皇三年，隋改楚州为渝州（因嘉陵江又名“渝水”），辖巴县、江阳（今江津）、汉平（今涪陵）三县。下迄唐、前后蜀及北宋，管辖区域和隶属关系虽多有变化，但重庆地区皆名“渝州”，且一直沿用到北宋末年，时间长达 500 余年。重庆至今仍简称“渝”，即渊源于此。在此后的数百年间，因为战乱较少，社会相对安定，重庆地区的经济较先前又有了进一步的发展。唐朝诗人司空曙在《发渝州寄韦判官》一诗中有“红烛津亭夜见君，繁弦急管两纷纷”的记载，表明重庆在当时不失为富庶之区。

北宋末年，渝州人赵谗图谋造反被杀，朝廷考虑“渝”有“变”之意，取“恭行天罚”之意，于崇宁元年（1102 年）改渝州为“恭州”，迄于

① 卢华语：《古代重庆经济研究》，重庆出版社 2002 年版，第 3 页。

② 刘琳校注本：《华阳国志》，巴蜀出版社 1984 年版，第 49 页。

南宋。孝宗淳熙十六年(1189年),皇子赵惇于正月封恭王,二月受内禅即帝位,自诩“双重喜庆”,遂将恭州升格命名为重庆府。重庆由此得名,迄今已有800余年。

南宋时期是古代巴渝经济发展史上发展最为迅速的时期,农业发展,手工业繁荣,交通运输便利,商业经济活跃,城镇渐兴,人口增加,都是宋代巴渝经济发展的重要标志。主城区一带则是“两江商贩舟楫傍午”、“六街三市”。而主要完成于两宋时期的大足石刻,不仅数量众多,规模宏大,分布广泛,而且内容丰富,雕刻精美,寓意深刻,1999年12月1日被联合国教科文组织确定为世界重要历史文化遗产。

1271年元朝建立后,在各地置行中书省,下设路府州县。重庆曾一度是四川行省的驻节地,四川行省西迁成都后,1279年,改置重庆路总管府,作为四川南道宣慰司驻地,下辖一司(录事司)、三县(巴县、江津、南川)、四州(合州、涪州、忠州、泸州)。元朝末期,农民起义领袖明玉珍于1357年率部由湖北进攻四川,先后占领重庆及四川各地,并于1363年在重庆称帝,定国号大夏,年号天统,建都重庆。这是重庆历史上的第二次建都。夏国的疆域东到湖北宜昌,西至四川成都和乐山,南达贵州桐梓和遵义,北抵陕西汉中和甘肃武都。1371年夏国灭亡,地入明朝。

明朝统一中国后,在全国设置省、府、州、县四级,重庆为四川省十三府之一,府治巴县,下领合州、忠州、涪州三州,巴县、江津、永川、荣昌、大足、綦江、南川、长寿、黔江、铜梁、定远(今武胜)、丰都、垫江、武隆、彭水等15县;又置重庆卫,辖石柱、酉阳二宣抚司;成化年间又置璧山、安居(铜梁)二县,其区域与现在重庆市的区域大致相当。为了加强对川东地区和贵州的统治,明朝还在重庆设兵备道,管辖重庆府、卫和各州县以及贵州、酉阳等地土司,且以重兵驻守。这表明在明朝重庆已成为川黔地区的军事重镇,也是全国重要的商埠要地。

1657年,重庆纳入清王朝统治之下。清袭明制,仍于重庆地区设立重庆府,辖厅一,即江北厅;州二,即合州、涪州;县十,即巴县、江津、长寿、永川、荣昌、綦江、南川、铜梁、大足、定远(今武胜),并于重庆建