

引言

许多访问者前往中国古老庄严的首都北京去一览长城、紫禁城、天坛和其它宏伟的历史遗迹的雄姿。他们不但对这一古都留下了深刻的印象，而对近年来北京面貌的巨大的改变感受尤为强烈。70年代后期，中国政府发起了一场雄心勃勃的运动，以推动首都北京走向现代化。今日的北京已换上了一幅崭新的现代化面貌：三条高速快车道环绕全城，并与通往外省市的高速公路连成一体；在旧北京的城墙下也有了一条完备的、快捷的地下铁道系统。国产和进口汽车遍布大街小巷（但公共汽车和自行车仍然是1000万市民的主要交通工具）。巨大的奥林匹克体育中心雄踞北京城的北部，这是1990年亚运会的会址，也可能是未来奥运会的竞技场。拔地而起的高层公寓大楼正在替代传统的四合院式住宅，并开始向京郊宝贵的农业用地扩展。夺目的豪华宾馆和高档的购物中心星罗棋布地点缀着繁华的闹市区，不仅满足了外国游客和商人的需要，而且也成为中国新富们（邓小平改革的受惠者）经常光顾的地方。

北京的现代化仍然在继续。北京市政府最近发行了价值高达1.5亿元的债券，以筹集资金来建设北京城通往首都国际机场以及通往河北省省会石家庄的多干线高速公路。这次公有债券的发行在北京城的历史上是前所未有的。而且，富有创新精神的北京市政府制定了颇具诱惑力的税收减免等优惠政策，以吸收外资和引进管理。麦当劳、假日饭店和可口可乐等西方商标已

不再被认为是稀奇古怪、不合中国国情的舶来品，而受到见多识广的中国城市市民的热烈欢迎。北京市长最近宣布，北京的最终目标是要和纽约、伦敦、东京、巴黎一样成为 21 世纪世界举足轻重的大都市。

我生在北京，长在北京，来美国之前，我在这座古城生活了 20 多年。近年来我多次回到北京，发现变化如此巨大，如果我要骑自行车或徒步游览的话，就必须随身带一张最新版的北京市区图才不致迷失方向。我在 1988 第一次回来时，北京令人惊讶万分的变化便使我产生了从事如今这一研究的想法。假如我没有离开过北京，也许对它的变化不会体会如此之深。但是由于我对城市史的学术兴趣，且因为我在美国最大的、最富有生气的城市纽约居住了四年之久，我开始以崭新的眼光观察北京。我意识到北京当代的变革是整个历史进程中最突出的一部分。甚至在 80 年代之前，社会主义的首都已与过去历代封建帝国的都城大为不同：故宫早已变成一座博物院，作为旧北京象征的城墙、城门已拆除，护城河已被填为平地，代之而起的是现代化的高层建筑和宽阔的马路。正阳门和钟鼓楼等建筑物只是作为历史的文化遗迹被保留下来。变化是如此之大，以致许多地名都失去了其最初的含义。作为研究现代中国的一位历史学者，我开始对下面这一问题产生了浓厚的兴趣，即北京是何时、又是怎样开始从帝王都城向近代化转变的。我 1990 年的第二次北京之行便很富有目的性。我走进图书馆、博物馆和档案馆，去寻找这一问题的答案。我的发现皆概括在这一专著之中。

我的研究立足于历史学家、社会学家、地理学家和政治学家对中国城市发展史的早期研究的基础上。罗德斯·墨菲、施坚雅、吉尔伯特·罗兹曼、张申度、侯仁之和其他人的开创性研究创建了中国城市史学这一课题，其影响经久不衰。威廉·罗的两

卷本著作对清朝时期的汉口进行了研究，这是第一部详细研究中国单一城市重要的著作。杰弗里·迈尔对传统北京尤其是对北京作为神权象征的研究和南希·斯坦哈特对中国帝制时期城市规划的研究为人们了解那个时期的秩序结构提供了富有启发性的见解。戴维·斯特兰德对 20 年代北京的民众和政治进行了精深的、见解独特的研究，其中他对城市居民正在萌发的市民认同感和政治意识的研究和记录尤具价值。魏斐德和叶文心等人对上海的研究，探讨了中国这个最现代化、最富有活力的城市的形成过程及政治、经济、社会和文化诸因素所起的作用。然而 尽管西方学术界成绩斐然，但对中国城市史的研究还远远不够。与对世界其它城市如巴黎、伦敦和纽约 的研究相比 对中国城市的研究可以说是凤毛麟角，与中国悠久的城市史不相匹配。

而且，虽然最近出版了一些研究个别城市的著作，表明中国城市史研究进入了一个新阶段，然而城市化作为历史之进程和城市作为社会变革之中心这样的根本问题仍有待于充分探讨。城市化不仅包括人口增长、贸易和商业的繁荣及市民阶级政治意识的萌发 还包括基础设施（道路、桥梁、住房、公园、供水、电话、电报、消防、运输及排污系统等）的发展。对作为技术进步所产生的城市面貌变迁的研究十分重要，其原因是作为硬件的城市面貌变化反映并强化了作为软件的城市居民的工作、居住、流动、阶级划分、社会认同及生活水平等种种社会变革。因此 对作为城市化多重内涵之一的城市空间的发展进行研究有助于丰富我们对近代中国社会变迁的理解。

北京是世界最大城市之一，历史源远流长。北京最早建于大约 3000 年前 其中有 900 多年是作为中国的首都。但是直到 20 世纪北京才开始其向近代化（在当时也应称之为现代化，为了区别我们今天的现代化，49 年前的以“近代化”称之 的转变。当

然，在元朝忽必烈汗统治时期（13世纪）、明朝永乐和嘉靖统治时期（15和16世纪）及清朝乾隆时期（18世纪）北京经历了大规模建设和巨大发展，但这些变化都没有改变北京作为封建帝国权力和王朝威严象征的传统地位，相反，却更明确地表达了早已蕴含在北京城结构中的上下尊卑、万物有序的意义。每一次建设都要依照流传既久、千古不易的古老规范更加充分地体现这种意义。只是到了20世纪初，随着封建帝制的崩溃和中华民国的诞生，北京才开始向近代化转变的历程。从帝都到近代化到现代化这一进程，已经走过了几个重要的发展阶段，而且无疑将持续至21世纪。不过，我的研究主要集中在这一进程的初始年代。这一研究不仅能向人们展示推动北京向近代化转变的政治、经济、社会和技术诸力量，而且有助于人们理解当前中国政府发起现代化运动之历史背景。

20世纪初，中国最后一个封建王朝的崩溃推动中国进入了一个变革的新时代。中国城市的近代化既是政府的既定方针，也是历史的必然。在清朝最后10余年和中华民国的最初10余年，即20世纪的前30年，北京的城市基础设施建设获得长足发展。其高潮的标志是北京开辟第一条有轨电车和环城铁路，电灯照明，铺设柏油马路，建设供水工程和排污系统，将皇家花园变成公园等等。北京的面貌从来没有在这样短的时间内发生过如此根本性的变化。北京从传统的局限中一跃而起，开始跨越现代化的门槛。

这部专著的论述跨越年代，始自义和团运动爆发的1900年中间经过满清王朝批准的‘新政’时期至北京不再作为中华民国首都的1928年结束。主要探讨北京市政机构的发轫，以及在这一时期北京市政府创议、协调的许多公共工程建设和三大公用事业企业（有轨电车公司、自来水公司和电灯公司）的发展。

1914 年成立的京都市政公所，全盘负责城市规划和公共工程。这一举足轻重的政府机构的设立，反映了官方坚决促进北京城市发展的决心。公所以商业税收作为主要的收入来源，将税收很大一部分用于公共工程的建设。穿过古老城墙的砖铺街道和改建的城门，缓解了交通拥挤问题，促进了商业的繁荣，将北京展现在中国其他地区和整个世界面前。扩建的地下排污系统，改善了城市卫生状况，美化了城市环境。北京市政府还将前皇家花园改为公园，将政府权力扩展到城市区域规划和土地使用，并对贫民救济、基础教育和公共卫生等城市社会问题进行了一系列改革。

民间进行的近代化举措同样影响深远。经清政府批准，1908 年成立了自来水公司。这是一家私营企业，由中国商人经营，政府实行监督。有轨电车公司成立于 1921 年，是官方与私商合营的企业。自此，有轨电车成为古城有史以来第一个除人力和畜力以外的大众交通运输工具。成立于 1905 年的电灯公司逐渐增加了服务对象，不再仅仅满足皇室和外交使团的需要，而开始为整个商业和市民社会服务。尽管这些公司十分重要，但他们的发展却非常缓慢，且经常受到政治动乱、资金紧张、技术落后和由于生活水平低下所造成的消费者需求微弱等因素的困扰。对这些公共工程公司进行历史的调查，能够对我们理解中国首都北京现代化的进程和社会变革的动力提供有益的启示。

本书共分七章，其中六章分别探讨城市基础设施或市政的某一具体方面，即街道铺设和城区规划，排污管道的修建和垃圾处理、公用空间、供水工程、电灯照明和城市交通问题。第一章探讨市政机构的演变和城市财政等问题。就公共工程的成功和城市基础设施的改造而言，政府推动北京近代化的决心和城市税收的制度化是两个决定因素。第二、三、四章探讨北京市政府承

办的大型公用工程，即改善道路、修理排污管道和创立公园。第五、六、七章分别探讨政府特许私营公司经营的三个重要公共工程，即供水系统、电灯照明和城市交通。这一研究并未涵盖全部的城市基础设施，如对近代邮政、通讯（电话和电报）、公共卫生和教育只是略微有所论及，对市政府的其他重要职能，如济贫活动和促进商业等也只作了简要论述。我希望将来能有机会专门探讨这些重要的课题。

简而言之，本书七章试图回答三个彼此相关的问题：1900年以前的北京面貌到底是什么样子？它是怎样、又是为什么发生变化的？这些变化的意义何在？中国这一重要城市的基础设施的发展是以中国民族主义的形成作为宏观背景，是中国正在进行的现代化建设的一部分。具体讲，我对北京发展的初始 30 年进行研究，主要探讨了以下四个问题：

第一，是什么使北京的面貌变化成为可能？是谁发动和施行了有关改革？我认为，当时的北京市政府机构掌握在一批现代技术官僚手中，他们大力提倡西方式的近代化，是国家和社会共同作用促成了北京的变革。这里，我加入目前关于国家—社会间关系的学术讨论，我要强调的是国家在 20 世纪初北京城的改造中所起的作用。虽然我们要承认新生的市民阶级及其重要的利益集团所发挥的积极作用，不过我的分析要表明，公共工程和大型基础工程的主要施行者是市政府及其扩大了市属机构。政府放开手脚大胆征税，将税收供改善城市环境之用。政府修理北京城的地下排污管道系统，铺设和拓宽了北京城的许多道路，开放公园以供人们娱乐和消遣。市政机构包括市政公所和北京市警察厅还扮演了重要的监督角色。他们宣传城区划分和土地使用法律、交通管理条例和市政工程招标规则，以保护消费者利益，促进公平交易。政府渗透进城市社会中，是一支不可忽视的重要

力量。这种包揽一切的政府管理形式并不为北京所独有，而是代表了 20 世纪初的一个发展趋势，在中国其它城市中亦有所表现。这一模式事实上表明了自 19 世纪中叶以来国家日渐衰落而私有部门的作用日益扩大这一趋势的逐渐逆转。在对北京近代化措施的分析中可以明显地看到国家权力的复兴。

第二，北京的城市发展史为我们研究西方影响与中国自我发展之间的相互关系提供了一个机会。我想强调西方技术在资本密集的公共工程和公用事业中的作用。显然，西方技术转让问题在本文所论及的全部城市基础设施改革方面都占有突出的地位。西方民主思想与哲学，以“五四”(1919 年)时期的术语而言即“德先生”对中国社会的影响已引起学术界的广泛注意和深入探讨，但西方科学和技术即“赛先生”对中国的影响远未引起人们的注意。本书通过对中国人如何使用西方技术来推动他们城市环境的近代化并改善自己的生活的分析，努力填补这一领域的某些空白。中国人选择、应用、改造或抛弃西方技术的决定与政治、经济、文化诸因素彼此交织，其结果改变了 20 世纪初中国城市的面貌。中国人有意识地将他们自己城市遗产与成立现代警察组织和自治机构等西方经验结合起来。我对他们的这一尝试作了记录。另一方面，西方技术虽然促进了北京结构性变革的进程，但北京未能充分利用这种技术所提供给它的全部优势。

第三，我主要关心城市变革对城市人民的影响。这使我的研究不同于其它主要探讨中国城市之历史地理和城市规划的研究。在许多方面，这一研究属于社会史的范畴，是将城市面貌的转变和社会的变革结合起来分析的。公共工程和公用事业从本质上应该影响城市居民的生活。但是，北京市基础设施的近代化确实改善了人们的生活吗？例如，新的有轨电车系统如何改变了人们的流动模式？又如何影响了工作地点的改变和居住环境的

平民化（即不同于封建王朝时期贵贱分明的居住空间结构）？现代供水系统对城市卫生和消防有什么影响？天安门广场的开放如何有助于形成人们的政治参与意识？公共场所的存在真的改变了市民的表达方式，使群众集会和政治参与成为可能吗？是谁最先使用自来水、消费电力、参观公园或乘坐有轨电车？我将北京与世界其它城市的生活水平和大众消费类型进行了对比，从而表明消费水准这一要素是如何削弱了大众需求，又是如何使向近代城市基础设施的转变成为一个缓慢、痛苦的过程的。我亦研究了新旧技术之间的相互影响，表明了它们是如何竞争，在有些情况下又是如何彼此相阻碍的。简而言之，城市建设和社会变革的相互影响是理解近代北京变迁的关键。

最后，我探讨了跨区域和跨文化这一问题的重要性。每有机会我便将北京与中国、日本、欧洲和北美的其它重要城市进行比较。例如 我对人口增长、供水消费类型、乘坐有轨电车的人数、公园面积、郊区化速度及人口流动快慢等方面的比较资料进行了深入研究。这一切都有助于人们了解北京在世界范围内的城市化进程中所处的地位，而更重要的是，我希望通过这些比较来参与中国城市与西方城市是否具有可比性的争论。城市化真的在世界范围内都表现出共同的特征吗？或者，中国城市的发展是否有它自己独特的道路？

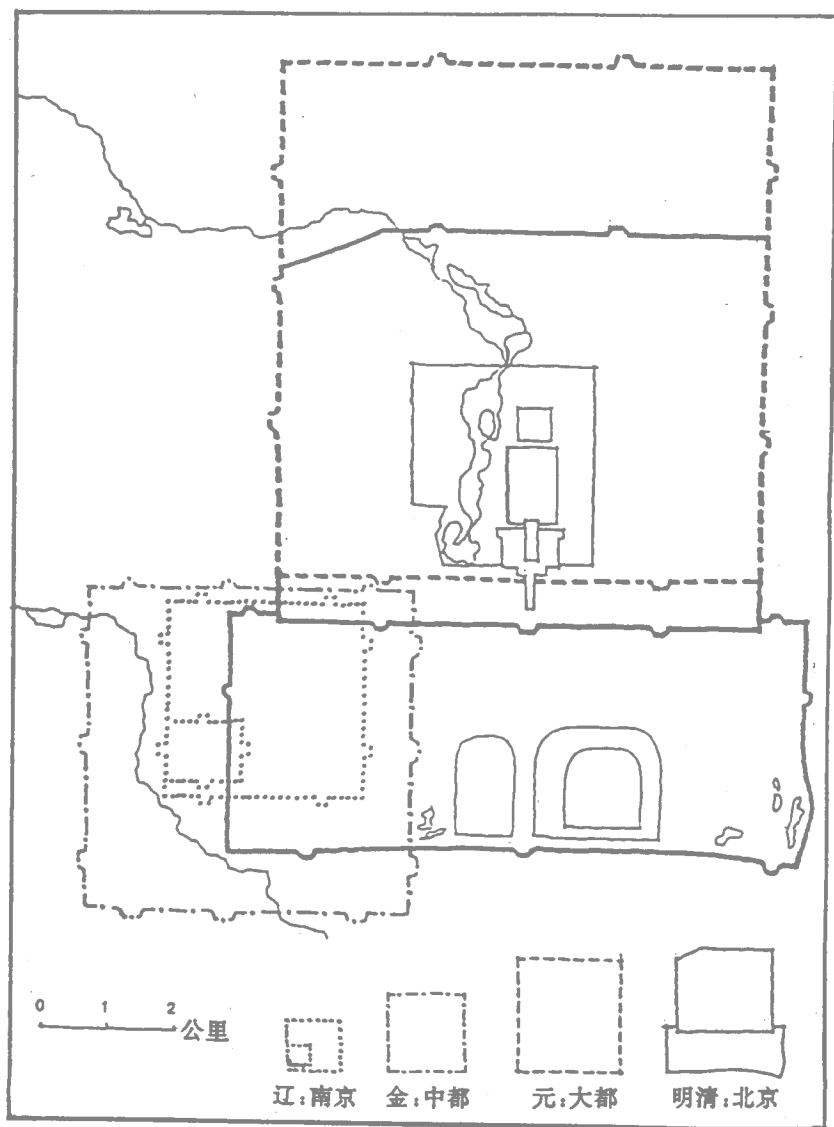
绪论 新型大都市的崛起

古都北京

北京有文字记载的建城历史可以追溯到公元前 1045 年。在此以前 大约 50 万年前“北京人”在原始穴居过的北京小平原上开始出现一些小的定居村落。其中的一个村落位于今日北京的西南部，处在连接北京与中原地区、南方各地和东北地区、蒙古地区的天然走廊上，战略位置极其重要。这个最初只有几百人的小村落，后来慢慢发展为一个军事要塞，既而又成为一个繁荣的商业城市，最后发展成为中国的政治和文化中心。在三千多年的历史上，北京有许多不同的名称，公元 7 世纪前称“蓟城”和“燕京”，唐朝（618—907 年）称“幽州”，辽代（947—1122 年）称“南京”和“燕京”，金代（1126—1215 年）称“中都”，元朝（1215—1368 年）称“大都”，明朝（1368—1644 年）称“北平”和“北京”，清朝（1644—1911 年）称“京师”，民国（1912—1949 年）称“北京”和“北平”，中华人民共和国建立至今称“北京”。它的边界也经历了许多次变化。尽管如此，几千年来北京一直是华北重要的商业和军事中心，12 世纪以来则一直是全中国的政治和文化中心（见地图 1）。

北京作为首都可以追溯到 1153 年，当时满洲人的祖先女真人建立的金朝攻占华北以后，迁都于北京，当时称为中都，历时 60 多年。作为金帝国的活动中心，中都扩展迅速并与中国其它

地图 1: 历史上的北京城



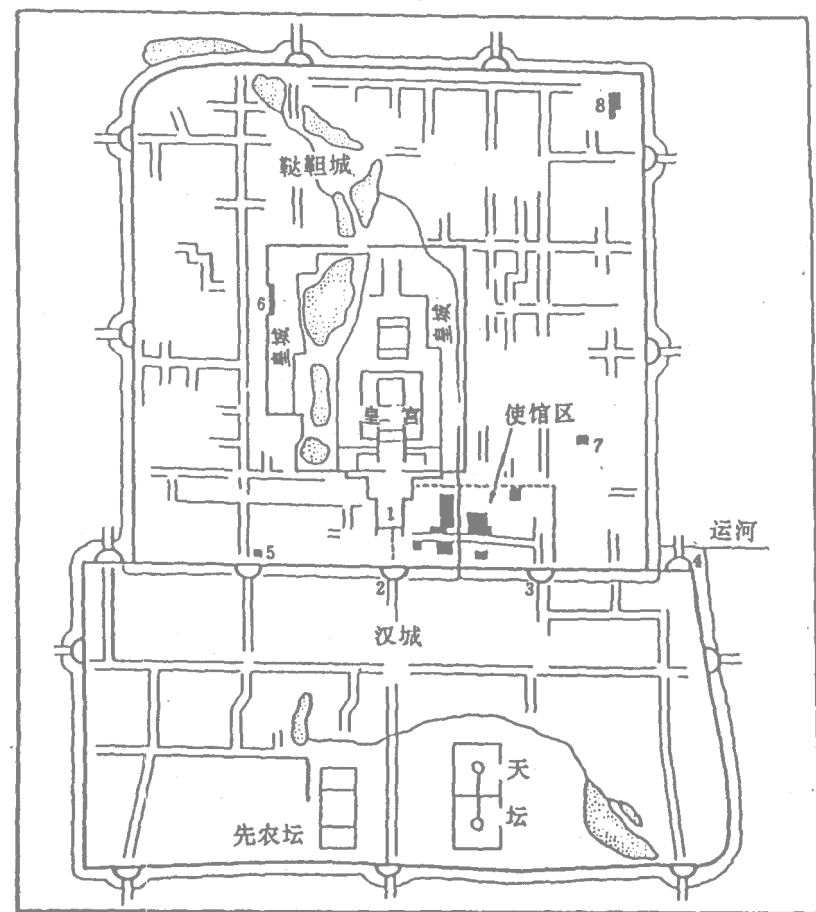
地区建立了交通联系。修建于 1189 年至 1192 年被马可·波罗誉为世界罕见之奇迹的著名卢沟桥的建造，便是为了方便北京与其周围华北地区的交通与联系。

当成吉思汗及其蒙古大军于 1215 年占领北京时，他们发现这座城市已被战火摧毁。成吉思汗尚未能来得及对北京进行重建便不幸离世，⁵⁰ 多年后他的孙子忽必烈汗开始了对北京城的重建工程。1266 年忽必烈汗决定放弃被战争破坏的金国首都，在其东北部再建一座新都城——可汗城（又称为“大都”），他要从这个雄伟的中心统治他的元帝国。1267 年开始，1284 年竣工，前后费时 17 年。

除了中都被战争破坏严重，重建费用过于高昂这一因素外，决定将都城从中都迁至大都的另一个重要原因是水的供应。中都不靠近湖泊河流，元帝国的城市规划者们选择在中都的东北郊营建大都，因为这附近有几个大湖，有充足的淡水供应。水不仅直接供人们饮用消费，而且对将粮食和商品运往都城都起着极为重要的作用，因为在中国古代，水路是长途运输的重要途径。著名的水利学家郭守敬受忽必烈委托，引来西山玉泉山的淡水，并开掘了通惠河，将大运河的北端与大都附近的各湖连接起来，使来自中国南方的船只能直接进入京城。拥有充足的水资源对以草原和沙漠为家的游牧民族蒙古人还有特殊的意义。没有水草就无法生长，牛羊就无食可吃，而没有牛羊（蒙古人的主要食品），生命本身便受到威胁。水之于蒙古人就像土地和五谷之于以农业为生的汉人和满洲人一样。因此蒙古人迁移到靠近水源的地方，在河流湖泊（他们文化根基的象征）附近兴建宫室，便是自然而然的事了。

虽然处于蒙古族统治者的监管之下，大都却是以汉族传统所规定的方式营建的。中国帝都的规划一直遵循着二千多年前

地图 2：古都北京平面图



- 英里
- | 城 门 | | 遗 址 | |
|--------|--------|---------|------------|
| 1. 天安门 | 2. 前门 | 5. 南堂 | 6. 北堂 |
| 3. 哈德门 | 4. 东便门 | 7. 总理衙门 | 8. 俄罗斯东正教堂 |

所制定的原则。《周礼·考工记》有关城市建设的一章规定：“匠人营国，方九里，旁三门，国中九经九纬，经涂九轨。左祖右社，面朝后市。”这就是说，城市四周应各长 9 里（2.7 英里），每边开三座门。拟议中的城市四周应围以城墙，面积大约 7 平方英里。这样的城市规模对步行者来说，也可算够大的了。9 条南北向大街与另 9 条东西向大街纵横交错。在城市的东半侧应建有太庙，西半侧应建社稷坛。市场位于城市的北部，而皇宫应位于城市的南部。这些指导原则是以传统中国哲学和信仰为基础的，中国人认为“9”是一个吉祥数。^⑤

然而，与中国古代的大多数城市一样，大都的建造并未完全符合这些框架。^⑥元大都是长方形的，南北向较长，而且北城墙只有两座门，而不是三座门。尽管如此，大都在很大程度上是与《周礼》中的理想城市相似的。整个城市像一个棋盘，宽阔笔直的大道穿城而过，将南北或东西相向的两座大门连接起来。为了完成这一格式结构，主要大道多是南北向，而与东西向的较窄的巷子（胡同）相交错。鼓楼屹立在城中心，鼓楼后面是钟楼，人们敲钟打鼓，表明白天晚上的时间。大都最著名的建筑是皇宫，它座落在三海湖沿岸，由三组宫殿构成。明清两朝之“紫禁城”的前身“大内”显示着元朝统治者的绝对威严和至尊统治。大都的兴建是北京历史发展上的一个转折点。自此以后，北京一直是全中国的首都，其中仅有几次短暂的中断。

14 世纪中期，明朝开国始祖朱元璋成功地在中国中部领导了反抗元朝的起义，并于 1368 年建立明朝，定都南京。同年，他的大将徐达率军北征，将元朝皇帝赶回蒙古大草原。大都改名叫北平（北方和平之意），因为害怕蒙古人报复，明朝军队将北平城的北城墙南移，从而缩小了该城的规模。北面两座城门也改名为“德胜门”与“安定门”，以表明明朝统治者致力于平定北方、胜过

其北部强邻的决心。永乐帝夺取帝位不久，便将北平改名为“北京”（北方之首都），1420年正式将明都城由南京迁到北京。

永乐帝统治期间，北京城在元大都的基础上进行了重建。最重要的变化是在城中央修建了“紫禁城”。城墙以前多为土造，现在全部改为砖造。这不仅在美学上有所改观，而且是技术上的一大改进。嘉靖帝统治期间（1522—1566年）又增建了一个三面的城墙，从而将南郊圈围起来。它与原有的长方型城市的南部联成一体。原有的面积较大的北城地区称为“内城”（鞑靼城），新建城墙所围起来的地区称为“外城”（汉人城），在内城里面还有两个用城墙围起来的长方形的“城”。其中之一是周长约6英里，共有6座门的“皇城”，皇城内部又是周长约2英里，共有4座门的“紫禁城”。^⑦到1553年，北京已成为一个40平方英里大小的姐妹城，北部是方形的内城，南部是长方形的外城，周围是390多平方英里的半农业郊区（见地图2）。虽然在清朝时期（1644—1911年）北京又发生某些变化，最引人注目的成就是在康熙（1662—1722年）和乾隆（1736—1795年）二帝时期，在北京城的西北郊修建了气魄宏大、楼阁连绵的皇家园林和宫殿，即人人皆知的“圆明园”和“颐和园”^⑧，但城市基本框架一直未变。

近代的变迁

到19世纪末，古都北京衰颓的迹象日益明显，这从另一个角度反映了已统治中国二百多年的满清王朝力量的衰落。乾隆皇帝出手大方地将600英亩大小的颐和园作为生日礼物献给他母亲的，时代已一去不复返了。由于财政能力持续下降，原有中央政府负责出资，由工部负责修建的京都的公共工程也一年少于一年。此外，北京还频频蒙受外国列强的入侵。1860年英法联军洗劫了北京，将圆明园烧为平地。1900年义和团运动后，八国

联军又将北京洗劫一空。这些战争的破坏加剧了北京的衰败。因此可以说北京是带着满目疮痍进入 20 世纪的。城市状况惨不忍睹。大街上晴天布满灰尘，雨天遍地泥泞，而且到处是人畜粪便。露天的水沟散发出难闻的气味，地下阴沟里的臭水又漫漫到街上来。当时大多数北京居民饮用的是味道刺鼻的苦水，点煤油灯照明，几乎没有什么可供娱乐用的公共空间，有事外出主要是步行或坐畜力车。只有权贵之家才能用煤气灯，饮用清洁的泉水，出门乘坐轿子，在自己家的花园里尽情享受。

20 世纪的前 30 年(1900—1930 年)是北京发生剧烈变化的时期。在中国历史的发展中,1900 至 1930 年间的这几十年包括了中国封建帝制的最后 10 年和中华民国时期的 10 多年,在此期间北京城开始改变落后的外观,尤其是外国游客常常与北京联系起来的“令人呕吐的臭味和不堪入目的街景”。市政府在最能代表北京城破败的地区发动了公共工程运动:主要街道用柏油和碎石铺设一新;沟渠得到了重建;发展了商业区;电力的使用改善了城市生活;开辟了公众活动空间;引进了适于饮用的自来水;并修建了铁路和电车交通网。古都北京开始被改造成为一个新型的近代大都市。

这些变化自然引起了人们的注意。1922 年,一位游客对北京的变迁作出如下评述:“沦陷前(指义和团运动前)崎岖不平、未加铺设的街道上挤满了驴子、骡车和骆驼队,而今日平坦的通衢大道代替了往昔的一切。”^⑤另一位旅行者于 1923 年写道:“10 年前到过北京的人或许对这个城市当时破敝不堪的景象仍历历在目。街道上布满了污泥……河流像污水沟一样散发出难闻的气味。卫生的概念尚不为人所知。”但是他马上接着说:“如果 10 年前到过北京的这个人今日重访北京,他会感到自己到了一个完全不同的城市,他简直无法把北京与昔日的那个老城市

联系在一起。”^①

北京这些范围广泛的改善工程是由清末建立的“内外城巡警总厅”和民国建立后成立的“市政公所”承揽的。它们都发轫于 20 世纪初，属于新型的、近代性质的市政机构。市政府负有进行市政建设的使命，其资金的大部分依赖于中央政府的拨款和商业税收。市政府重建了城门，铺设并拓宽了街道以缓和交通堵塞与行人拥挤，发展了商业区以鼓励经营活动，并为其它城市的发展提供了样板。它还对明代修建的而今已过时的沟渠进行了彻底改造，从而改善了公共卫生，美化了城市环境。它将前皇家园林改造成向公众开放的公园，扩大了政府进行城市分区规划和使用土地的权力，并在贫民救济、初级教育和公共卫生等领域实行了一系列改革措施。

然而，北京的某些改进工程仅靠中央政府的财力尚无法满足需要，必须从外部吸收一定资金。1905 年成立的电灯公司逐渐扩大其经营范围，它不仅为皇室和使馆区服务，而且服务对象也转向了商业和平民社会。成立于 1908 年的自来水公司获得清政府的特许，负责向城市居民提供清洁的饮用水，并通过提供消防用水保护北京城免受大火之灾。还有 1921 年新成立的电车公司也为古老的城市提供了一种不同于以人力和畜力为基础的旧交通体系的、新型的、近代性质的交通工具。

是什么使古老城市（长期以来它一直将稳定视为正当，把变革视为大逆不道）的变迁成为可能？某些原因起自于内部，即北京本身的历史。在 20 世纪初，移入的外来人口使北京人口数目大幅度增加，从而扭转了自 1782 年以来人口长期下降的趋势。1782 年是清王朝的鼎盛时期，北京人口也创下历史最高纪录，约有 87 万人。一般而言，当政局稳定、经济机会较多时，城市人口便会增加，商业亦随之繁荣。相反，当城市处于动荡之中时，居

图 1: 1912—1942 年北京人口的增长

