

中国城市建设史

同济大学城市规划教研室 编



高等学校试用教材

中国建筑工业出版社

找电子书/电影/考研/教程
破解软件/知识付费课/考证
外刊/报告/学习资料/美剧...

电子书合集

常用软件库

影视频合集

神软件分享

神网站分享

扫码成为01资源会员
01zyuan.com



考研资料

知识付费课

外刊资料

考证资料

专属代找

找资源，就找01

01微信号：zscb8899



01网站：01zyuan.com



01公号：01资源共享平台



高等学校试用教材

中国城市建设史

同济大学城市规划教研室 编

中国建筑工业出版社

本书较系统地阐述了中国古代奴隶社会、封建社会及中国近代半封建半殖民地社会的城市建设发展简史。按历史唯物主义观点，论述了古代城市的产生和发展，城市建设与生产力发展、生产关系演变的关系，城市的平面布局、道路系统、居住区、商市、绿化等的发展变化；论述了近代工业交通发展所引起的城市变化与发展，并综述了城市中工业布局、对外交通、市政工程、城市面貌、总体规划等方面的问题。

本书是按照高等学校城市规划专业的教学要求编写的，也可供从事城市规划、建筑设计方面的工作人员参考。

高等学校试用教材
中 国 城 市 建 设 史
同济大学城市规划教研室 编

*
中国建筑工业出版社出版(北京西郊百万庄)
新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售
中国建筑工业出版社印刷厂印刷(北京阜外南礼士路)

*
开本：787×1092毫米 1/16 印张：13^{3/4} 字数：335千字
1982年12月第一版 1982年12月第一次印刷
印数：1—9,400 册 定价：1.45元
统一书号：15040·4354

目 录

上 篇 古 代 部 分

绪论	1
第一章 我国原始居民点的形成及城市的产生	3
第二章 殷周时代的城市	5
第一节 殷商时代的城市.....	5
第二节 周代的都城及城制.....	7
第三章 春秋战国时代的城市	10
第一节 城市建设及发展概况.....	10
第二节 春秋战国时代重要的都城.....	10
第四章 秦汉时代的城市	15
第一节 秦汉时代社会及城市概况.....	15
第二节 秦朝都城咸阳.....	15
第三节 西汉都城长安.....	16
第四节 东汉都城洛阳.....	19
第五章 三国至隋唐的城市	20
第一节 三国至南北朝的社会及城市概况.....	20
第二节 曹魏邺城的规划.....	20
第三节 北魏时洛阳的改建、扩建.....	22
第四节 南朝的都城建康（建业）.....	24
第五节 隋唐的社会及城市概况.....	26
第六节 隋唐长安城.....	27
第七节 隋唐东都洛阳城.....	31
第八节 隋唐时代的一般州县城市及商业城市.....	33
第九节 南北朝至隋唐时代内地及少数民族地区的城市.....	36
第六章 宋元时代的城市	40
第一节 宋元时代的社会及城市概况.....	40
第二节 北宋东京（开封）的改建与发展.....	41
第三节 南宋的临安城（杭州）.....	47
第四节 宋代平江府（苏州）.....	49
第五节 宋元时代的港口城市泉州.....	53
第六节 辽、金地区的城市.....	57
第七节 元大都的规划与建设.....	60
第八节 元代蒙古地区的一些城市.....	65
第七章 明清时代的城市	68
第一节 明清时代的社会及城市概况.....	68
第二节 明清时代城市经济的发展对城市的影响.....	69
第三节 明清时代的南京城.....	71
第四节 明代北京城及清代北京城的变化.....	75

第五节	明清时代地区性封建统治中心城市——成都、太原	82
第六节	明代的边防城堡	85
第七节	明清时代的一般府州县城市	101
第八节	明清时代的商业中心城市	104
第九节	手工业中心城市——景德镇	109
第十节	明清时代的一般集镇——南翔	113
附录	古代历代尺度简表	115

下 篇 近 代 部 分

绪论	116
第一章	帝国主义控制下由“租界”发展的大城市	120
第一节	上海的畸形发展	120
第二节	天津的发展	137
第二章	帝国主义独占的新建城市	141
第一节	青岛的建设与发展变化	141
第二节	大连的建设与发展变化	145
第三节	哈尔滨的发展	148
第四节	帝国主义独占城市的共同点及分析	150
第三章	旧城市的新变化	152
第一节	封建统治中心北京的变化	153
第二节	济南的发展与变化	154
第三节	相对衰落的城市	156
第四章	由现代资本主义工商业及交通运输业的影响而发展的城市	159
第一节	新兴的工矿城市唐山	159
第二节	南通的发展	162
第三节	民族资本集中的城市无锡	166
第四节	因修建铁路而发展的蚌埠、郑州和石家庄	170
第五章	国民党政府统治下的城市	173
第一节	国民党政府统治中心南京	173
第二节	抗日战争时期国民党统治区的城市	180
第六章	日本帝国主义占领区的城市	188
第一节	伪满“新京”（长春）的规划和建设	190
第二节	奉天（沈阳）的城市规划	195
第三节	牡丹江的发展	197
第七章	革命根据地的城市建设	198
第八章	中国近代城市建设中的若干问题	202
第一节	近代城市中的工业布局	202
第二节	对外交通对城市布局的影响	203
第三节	近代城市建设中的市政工程及公用设施	205
第四节	近代城市建筑面貌	206
第五节	中国近代的一些城市规划图评析	209
编后记	215

上篇 古代部分

绪 论

一、中国古代城市建设史的研究目的

本篇力求用历史唯物主义辩证唯物主义的观点来认识城市产生及其发展过程中的各种现象，并总结城市建设及其发展的规律。在城市建设史及城市规划理论的学科领域中批判各种唯心主义及形而上学的观点。通过城市这一具体对象的建设与发展的规律，进一步阐明及树立正确的阶级观点、历史观点，培养如何观察、分析、归纳问题的思想方法。

中国古代城市是历史文化遗产的重要构成部分，具有许多优秀的规划传统及空间艺术处理的手法。通过研究和总结，正确地批判和继承我国古代城市建设的遗产，可以作为今天城市规划的借鉴。

二、中国古代城市建设史的内容

中国古代城市建设史不是研究城墙修建演变的历史，而是将城市当做一个有多种物质要素构成的综合体来研究的，如城市发展的总规律与社会生产力生产关系发展的关系，城市的产生与分布，城市总体布局的演变（包括城市道路系统、居住地区、商市分布、绿化与水系等），城市规划的理论与指导思想，城市空间布局的艺术，城市的类型及其分布等等。

中国古代城市建设史是将历史、理论、艺术三者合为一体来研究的，将历史材料与观点结合起来，并上升到理论。这种理论又与城市规划原理有所区别，主要是阐明建设及发展变化形成的历史背景与其它原因，不应用孤立的形式主义去研究空间布局艺术，而应与社会经济基础联系在一起研究。研究城市建设史要应用大量的考古资料，但不仅是为了考证或复原一些历史的城市。

三、中国古代城市建设史的分期

城市建设的发展，与社会的发展阶段基本上是相符合的，但以城市为特定的研究对象来看，还应从发展分期中反映各个朝代历史的特点。其总的分期当然应以社会发展史为主线，但也不一定与一般通史的分期完全一致，尤其城市是在长时期间建成的，受社会经济技术条件的制约很大，发展变化较迟缓而且有一定的延续性，也不会在某一个阶级斗争的政治事件前后有突然的变化。由于中国古代社会发展的分期与国外有明显的区别，因此中国古代城市建设史的分期也与一般外国城市建设史的分期有很大的差别。

中国古代城市建设史可分为下列几个时期：

- (一) 原始社会——原始居住形式及原始居民点的形成；
- (二) 奴隶社会——殷商及西周时期的城市；

- (三)春秋战国时期——奴隶制及封建制过渡时期的城市；
- (四)秦汉时期——封建社会早期的城市；
- (五)三国至隋唐——封建社会由巩固到发展时期的城巿；
- (六)宋元时代——封建社会高度发展时期的城巿；
- (七)明清时代——封建社会后期的城巿。

各个时期都举一些能反映该时期特点的典型城市为例，或着重叙述某一城市在该时期的发展变化，而将该城市其余时期从略；或叙述一个城市在几个时期的变化。

由于中国社会发展的不平衡，地区、民族的经济条件差别也很悬殊，因而在同一个时期中，有的城市差别很大。由于中国封建社会时间漫长，经济技术发展缓慢，因而有些城市不一定能够明显地看出其各个时期的重大差别。

第一章 我国原始居民点的形成及城市的产生

在原始社会漫长的岁月中，人类过着依附于自然的采集经济生活，当时主要是穴居、巢居等形式，还没有形成固定的居民点。随着生产力的发展，在长期与大自然的斗争中，人类才逐渐形成了原始群居的居民点。

旧石器初期，人们只会用极简单的工具，已开始狩猎，在有的洞穴中发现不同种类的动物骨骼，人死后也葬在洞穴内，当时的人们生活依附于自然，很困难，曾在一个洞穴中发现了38个人体，其中15岁以下的占40%。到旧石器时代中期，通过劳动，人们能创造较多的工具，已开始集体狩猎及围猎，形成比较稳定的劳动集体——原始群(50~100人)，仍以穴居、树居为主，逐渐形成原始公社的萌芽。到一万八千年前中石器时代，人们开始有农业，逐渐产生劳动分工，将农业、畜牧业及狩猎分开，出现一些以农业为主的固定居民点。到新石器时代，尤其到后期，农业逐渐发展，形成以农业为主的生产方式。解放后，我国各地包括高寒地区的青藏高原，普遍发现新石器时代的遗址，而且还发现许多规模较大的村落。这些居民点的分布也相当稠密，如河南淇水沿岸一段，在十五个现代村落范围内，发现十一处新石器时代的村落遗址。在甘肃渭河台地沿岸70公里范围内发现遗址六十九处，有的遗址范围很大，达20万平方米。遗址中一般发现大量陶器、石制手工工具等。西安半坡村发现的工具有二百多件，其中有石网坠、陶纺轮、骨针、骨锥等，可见农业之外也兼营渔猎。

以农业为主的生产方式及氏族公社的形成，就必须产生聚族而居的固定居民点，它也是人类第一次劳动大分工的产物。

原始的居民点都是成群的房屋及穴居的组合，一般范围较大，居住也较密集，如山东日照两城镇遗址（龙山文化）达36万平方米；山西夏县西阴村遗址达45万平方米；内蒙古赤峰东八家石城遗址，在东西宽约140米，南北长约160米的范围内，有八十处住宅遗址。

居民点的位置由于生产及生活的要求，一般都位于较高爽及土壤肥沃松软的地段，多在向阳山坡上；一般还靠近河湖水面，这不仅因为水是生活不可缺少的条件，也还由于靠近水面对于农业及畜牧业有利。目前发现的居民点大多数在沿河的第二台地上，原先是在靠近河流的第一台地上，因年久冲刷侵蚀便逐渐成为第二台地。居民点沿河发展的情况在国外也如此，如埃及的尼罗河两岸及巴比伦的两河流域。当时的河流主要不是通航，这与以后沿通航河流发展商业城市的情况不同。

发现的居民点遗址有一定的功能分区，当时的生产及生活方式简单，因而分区也简单，对人来说最简单的是生与死的区别，因此首先是住址及葬地的分区，当时最普遍的手工业是制陶器，也就产生了生产区。从西安半坡村遗址（图1-1-1），可以看出这种简单的分区：在遗址范围内，住址群在中心，东面为烧制陶器的窑址，北面为集中的墓葬地，有墓葬二百五十多个。在住地区沟外的空地上，分布着各种形式的窖穴，是氏族的公共仓库区。宝鸡百首岭遗址公共墓葬四百多座，集中在住址群的南边。华县元君庙约60座，而且大体为南北向直线排列。

居民点遗址的布局有一定的规律，适应当时氏族公社的生产生活方式。聚落的中心是供氏族成员集中活动的大房子，在其周围则环绕着小的住宅，门往往都朝着大房子。如西

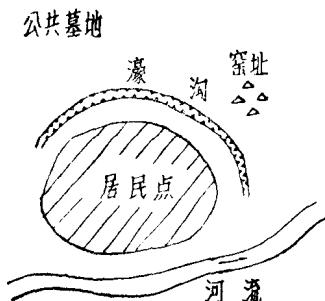


图 1-1-1 半坡村原始村落示意图

安半坡遗址，中央有一座较大的房子，约 10×12 米，系圆角房屋，屋内未发现一般的生活用器，在其北面，有数十座方形或圆形小屋，门都向着大房子，南部未发掘，情况不明。宝鸡百首岭遗址，中心是一个公共活动场地，房屋在西、南、北三面环绕，而且门也向着场地。

半坡遗址文化层厚达到2~4米，说明生活资料有了比较长期可靠的保证，使长期的定居成为可能。

半坡遗址居住地区外有一条濠沟；城子崖遗址中也发现一段夯土墙；内蒙古赤峰东八家石城遗址四周也有用天然石块堆砌的墙壁，断面呈阶梯形；在辽宁西部，黑龙江、吉林等地遗址周围均有围墙。这些濠沟、夯土墙、石墙均可能是为防御而设置的。这时的居民点还没有分化成城市和乡村两种不同性质的居民点。

这种原始居民点与城市不同，但有些也往往成为以后城市的基础，我国发现最古的一些城市如郑州、安阳，均有前期的新石器时代的居民点遗址。

我国黄河流域的原始居民点多在靠近河流的较高台地上，在长江中下游，由于地势低下，水道纵横，居民点多在近水的墩台上，在浙江吴兴钱山漾还发现高出地面的柱上建筑。

在我国历史上，传说在公元前二十二世纪的夏代以前，实行财产公有及禅让制度，但仍为原始公社。在距今五千年前的仰韶、龙山、良渚、青莲领文化时期，大量的原始村落遗址，也证明了这种情况。

随着生产力的发展产生了剩余产品，也就出现了私有制，使原始社会的生产关系逐渐解体，出现了阶级分化，分化为奴隶及奴隶主两个对立的阶段，开始进入奴隶主社会。在《礼记》礼运篇中叙述的小康社会，就是描述原始公社的解体及向奴隶制的过渡。“今大道既隐（原始公社解体）天下为家（变为私有制）……货力为己（财产私有）……城廓沟池以为固（保护财产）……”，从这段描述中，可看出由于私有制的产生，需要有城廓沟池来保护奴隶主的私有财产、保护他们自己的安全和用来镇压奴隶。虽然城、廓、沟、池形式上不同，但都是防卫性质的。传说中的夏代就已“筑城以卫君，造廓以守民”，这与夏代已进入私有制的传说是相符的。

有了剩余产品及私有财产就需要交换。最初这种交易是不固定的，也无专门职业的商人，“日中为市”，“各易而退，各得其所”，就说明这种情况。后来交易的范围越来越大，就需要有固定的交换场所，这就是“市”的形成，也就是城市型的居民点。这时手工业也逐渐成为一个独立的行业，商业与手工业的产生，就出现了人类社会的第二次劳动大分工。这种生产方式与生活方式的变化，就使居民点产生了分化，阶级关系发生了变化，因而产生了以奴隶主的居住地及商业手工业为主的城市和以奴隶居住地及农业为主的乡村。开始时这两种类型的居民点区别并不大，但逐渐随着奴隶制社会的发展，随着奴隶主对奴隶的压迫剥削，城乡差别也越来越大，出现了对立；这种城乡对立是阶级对立的产物。

这个过程说明城市是阶级社会的产物，城市和阶级社会、国家的出现是同时的，并随着阶级斗争、生产斗争的发展而发展。

第二章 殷周时代的城市

夏代逐渐形成奴隶制社会，至公元前十七世纪，黄河下游的商部落逐渐强盛，终于灭了夏朝，奴隶制社会有了进一步的发展。

商代的生产技术有了新的发展。主要是冶铜技术的发展，使铜器成为主要生产工具，虽然仍用一部分石器及骨器，但大部骨器已逐渐转变为装饰品。由于学会犁地，使农业产量提高，畜牧业发达，手工业类型逐步增多，商业也兴盛起来。在殷墟（商代后期都城遗址）中发现石工、玉工、骨干、冶铜、制陶等作坊遗址，奴隶主还设有专门管理手工业奴隶的机构；还发现当时的货币——产于海边的贝壳，可见已有专门的商人。

奴隶社会中有奴隶主和奴隶两个对立的阶级，还有一些自由民。这种阶级分化与对立，在商代的城址中有明显的反映。

周部落兴起于渭河上游，以农业为主，逐渐强大，向东迁移，终于灭了商朝建立周朝。周代的奴隶制更健全，在建城的制度中有明显的反映，周代的都城有丰、镐（在西安西南）、王城及成周。

第一节 殷商时代的城市

一、商城（郑州）

解放后，在郑州附近发现商代的一段夯土墙和大片遗址，在约25平方公里的范围内，断断续续地分布着居住遗址，还有各种作坊。虽然由于大部遗址尚在今日郑州市区内，无法探明，而且考古界对已发掘的一段夯土墙是否即为一完整的城墙尚有不同看法，但从遗址的规模，居民的成分、职业，大量的作坊等来看，这里显然与一般居民点有很大不同，绝非氏族公社的居民点，而是一个大的城市；这也是我国目前发现最早的城市遗址。

《竹书纪年》中载：“仲丁，名庄，元年辛丑王即位，自毫迁于嚣。”史记殷本纪：“帝仲丁迁于嚣”。嚣与厥为同音字，系指同一地方，可能就是现在发现的商城。仲丁距今有三千五百年左右。

夯土墙遗址在今城北面，尚有数段露出地面达数米，系用3厘米直径的夯杆捣土。现存遗址宽4~6米，最宽处达7~8米；高4米，最高处达9米；夯层厚约8~10厘米，很均匀，夯土相当坚实。整个夯土墙的范围，大部分与后代的城墙重合。整个范围南北2000米，东西1700米，比近代郑州城墙范围大1/3，因为大部分在郑州市区下面，无法进行发掘（图1-2-1）。

在城内铭功路曾发现一奴隶主住宅，面积最大的房屋为 16.2×7.6 米，小的为 5×4.5 米。房屋一般先挖房基再填土夯实。为了防潮，整个地基用火烤后铺一层白灰面，再填土夯实，再铺白灰面，多达五、六层。墙是版筑的，现仍留有版的痕迹。版筑墙技术为地面建筑创造了有利的条件，是建筑技术上的一大进步，也是商代劳动人民的重要创造。在奴

隶主的大房屋附近有窖穴，为贮藏粮食及财富之用。在郑州还发现一些半地下的房子，一般为 3.3×2 米或 2.2×1.7 米，房基平整，但未夯打，也未铺白灰面，可能系一般平民的住宅。还有一种全部陷入地下的穴，可能是奴隶居住的。

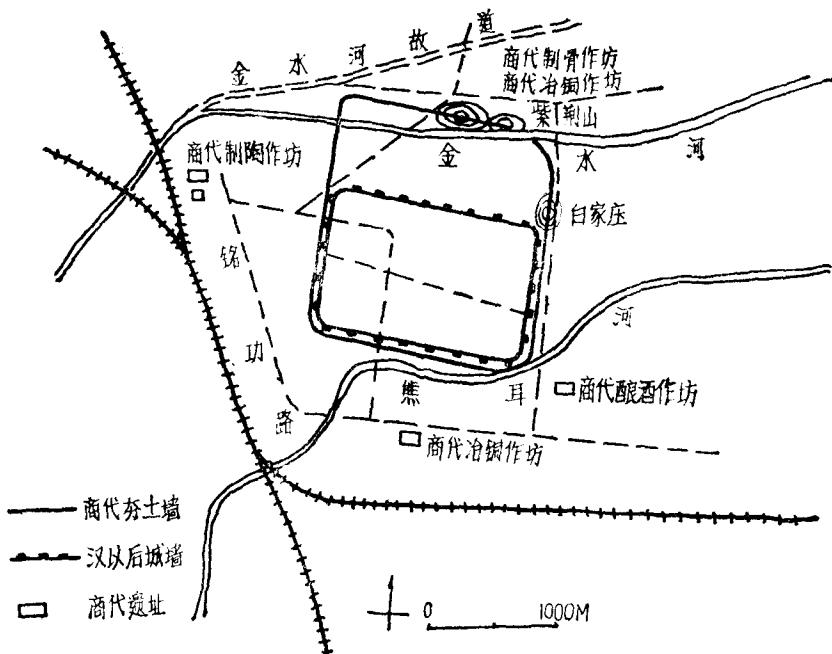


图 1-2-1 郑州商代城址

半穴居的住屋，可分为早期和晚期：早期的门多开在较长的一边，偏近一角，多南向，半穴的一角有半圆形竖穴用来烧火，部分半穴内还筑有低矮的土床，穴内地面一般低下 $1.4\sim2.2$ 米，门槛比穴内地平稍高，门槛外挖一空场，比门槛又低下21厘米；晚期半穴居入地略浅，在穴帮上加筑版筑墙，地坪有白亚石灰粉夯筑数层，地面上还有柱窝，有的内部还有隔墙。

居室面积的大小悬殊甚大，这就可以看出阶级的差别。至于奴隶住的地下的穴，则与原始社会的情况差不多。

从部分发掘的成组房屋，看不出有完整的布局关系。

在一些半穴居住室之间，还常间有一些制陶、制骨、治铜等场地。

建造房屋还要活人陪葬，如在一处房基下有小孩骨架二付，狗骨架一付；另一处房基下小孩及大人骨架各三付。其埋葬方向与房屋一致。这些都反映奴隶的悲惨命运。

商城附近有贾鲁河、金水河、须索河等，可见城市与河流有密切关系，也说明早期的城市与农业也有密切关系。这种早期的奴隶社会的城市，与乡村还没有严格的分野。

在城市的北面和南面均发现较大的冶铜、制骨、陶器及酿造作坊等，冶铜作坊的范围很大。

周灭商后，周武王封其弟管叔鲜于此，称管国。管城城区即在商城的基础上建造，也就是今日郑州城的范围。

二、殷墟（安阳小屯）

据史载，公元前十四世纪时盘庚迁殷，在此建都二百七十余年。殷都即在今安阳小屯一带。解放前由于发现甲骨文，曾进行了发掘。解放后又进行了大规模的考古发掘，发现在洹河两岸十余里的范围内布满遗迹，有宫室、庙宇、一般住宅、坟墓、土穴、窖和地牢等。据史记记载：“纣时稍大其邑，南距朝歌（河南淇县），北距邯郸及沙丘，皆离宫别馆”。此范围长达一百多公里。

以小屯村为中心，发现大量的夯土房屋台基，这是当时宫室建筑群的遗址。房屋台基沿洹河两岸成带状分布，长达5公里。目前并未发现城墙，但自小屯西南至东北方向有一条长约750米，最宽处达20米，深约5~10米的大沟，成斜坡状，可能是防御性濠沟。

数十处王宫建筑遗址，比商城的白灰面夯土建筑又有进步，全为地面建筑，用填基法在洼地或早期窑穴上填筑，或在地面挖基坑，再填土夯实。房屋形状多为矩形或凹形。面积大的有 40×10 米，中小型的有 28.4×8 米。朝向为正南北，可见当时已知道定向。柱下有垫石（础石），直径为30~60厘米的天然鹅卵石，还有些用铜镀盖在垫石上，垫石排在同一水平上，可知当时已有测定水平的技术。房屋的结构是由柱础支撑的高大的木构架。遗址尚未发现屋瓦，可能仍用草屋顶，也就是传说中的“茅茨土阶”。

当时仍以杀人及牲畜来奠基。有一处大的王宫下埋牛30头、羊100头、狗78头，还有1人。柱石之间的夯土层中，在门下埋有小孩，两门之间埋有一人一狗，每门最多的有4~5人，都跪着并执有戈及盾，是作为守卫者被活埋的。房屋落成后，又将活人埋在房屋周围。这些都反映当时奴隶主的残酷及奴隶的悲惨命运。

王宫附近的窑穴内藏有粮食、生活用具，还有大量农具。在一窑中还发现过17097块甲骨文，可能是王宫的档案库。

王宫的外圈有密集的居住遗址，可能为小奴隶主或自由民的住宅。一般奴隶没有住宅，而与牛马一样住在窑内。

王宫的基址有一定布局，成组排列。住宅有东西、南北两屋相对，中间为庭院，已发现四组，建筑轴线与磁针方向北偏东5°左右，可知当时已注意朝向及日照。

发现有半穴居，还有穴及竖穴。发现一长20米、宽10米、深2.8~3.0米的窑，为圈牛的窑；还有深7~8米的窑，有上下脚窝，可能是关罪犯或奴隶的窑。

有的地面建筑已采用木构架的形式，可从甲骨文上看到一些建筑的形象，如：禽（高）、倉（亨）等字。从这些象形字中可以看到石基、墙及两坡的屋顶。

殷墟也有各种手工业作坊，如青铜器、骨器、陶器等。在小屯东南约1.5公里处有一片规模较大的铸铜作坊。

殷墟附近有许多贵族的墓葬。有的规模很大，最大的墓室面积达4500平方米，最小的也有450平方米。

宫室与墓葬的工程规模宏大，可见当时奴隶主集中大量的奴隶进行长期的无偿劳动。建筑技术的进步，主要也表现在奴隶主使用的一些建筑上。

第二节 周代的都城及城制

西周的都城为丰京及镐京，城址均在西安西南丰水的东西岸，迄今已发现较集中的周

代遗址和窖藏的大量铜器，但尚未进行详细的探查。城址的具体范围及有否城墙均难肯定。遗址发现瓦片，当时屋顶已非草顶，比殷商时代有进步。

西周初年，政治中心在丰、镐，对于黄河下游，特别是原来商代的中心地区，不便统治；故周武王时，曾命周公在洛阳附近新建王城及成周两个城市，传说都曾经过相宅，而且有一定的规划。建城的目的是将殷商的“顽民”集中管制于成周，在其西30里建王城（洛邑），派兵8师（每师2500人）驻守，目的在于监视殷“顽民”。

洛邑（王城）——在东周时（公元前八至七世纪），曾是都城，《史记·周本纪》：武王对周公曰：“自洛汭延于伊汭，居易毋固……营雒邑而后去”，可见其位置在今洛阳城西涧河的东岸。解放后，在洛阳西郊的西工、中州路一带，发现东周时代的夯土城墙址，可能即为周王城，其部分已为涧水冲毁，部分在涧水西岸。发现的文化遗址多为东周及春秋时代，与该城建于西周初年的记载不符。遗址为不十分规则的方形，面积约 2890×3320 米，如以米折合周代尺度，与“方九里”记载大致相近。中心部分的建筑遗址，分布在城中央偏南，也与“王城居中”的记载相符。由于城址均在洛阳市区下面，未详细探查，城内的宫室及道路布局等均尚未查清，城址北邙山一带有大量周代墓葬群，城址中间曾发现汉代河南县城址，可见河南县城建城时尚利用一部分周代城市的基础。

成周——应在洛阳东7.5公里，据记载为囚禁殷“顽民”的城。传说城内有闾里，里为方形小城墙，闾为里的门，可能与唐长安的坊里相似，但尚难证实。在东周时，一度因避乱在成周建都，估计其位置在白马寺附近。

周代的城市，按奴隶制的尊卑等级，有一定的规划制度。《周礼·考工记》中记载：“匠人营国，方九里，旁三门，国中九经九纬，经涂九轨，左祖右社，前朝后市，市朝一夫”。该书作于春秋战国时代，但也反映了周代的城市布局概况（图1-2-2）。

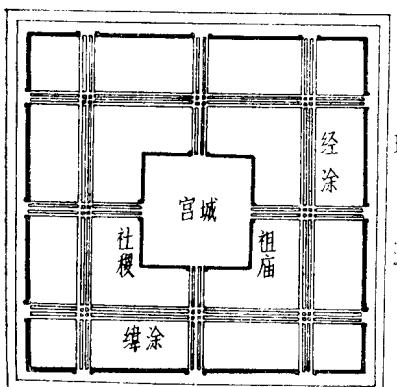


图 1-2-2 周王城复原想象图

“匠人营国”，指建筑师丈量土地建设城市。“方九里”，为每边九里。“旁三门”，指每边设三个门。“国中九经九纬”，指城内有九条直街，九条横街，也可能有三条直街，三条横街，每街有三条并列的道路组成。“经涂九轨”，指道路宽为车轨的9倍，可并排走三辆车。据日本人伊东忠太考证，当时车宽6.6尺，左右各伸7寸，九轨为72尺，即为12步，相当于18米。“市朝一夫”，指市朝各方百步。“左祖右社”，指左为祖庙，右为社稷坛。

《考工记》中还记载：“经涂九轨，环涂七轨，野涂五轨”，说明道路宽度有分级，市内宽，环城窄，城郊更窄。还记载：“环涂以为诸侯经涂，野涂以为都经涂”，说明按奴隶等级制，城市有大小，其中道路宽度也不同。

据文献记载，建筑物已有对称轴线的布局，平面组合也很规则，士大夫的宅第为“前堂后寝”，这和北京故宫的“前朝后寝”、“外朝内庭”一致。

周代建筑广泛应用油漆，色彩也有等级规定，天子挂瓦用丹色，诸侯用黑色。

周代的城市规划布局的记载，虽未为考古发掘证实，但对后来我国都城的建设有很大

的影响；如旁三门，宫城居中，左祖右社等，在元大都和明北京的布局中尤为明显。

由上述可知：殷商时代已有了较大的城市。早期的城市与农业有密切的关系，城市是奴隶主的驻地，集中着为奴隶主服务的手工业及商业，并反映了明显的阶级差别和对立。周代的城市建设有一定的规制。

第三章 春秋战国时代的城市

第一节 城市建设及发展概况

从周王东迁（公元前770年）至周王朝分裂，就是春秋战国时代，是奴隶制向封建制转变的时期。生产力进一步提高的标志是铁工具的出现并在生产上的广泛应用，土地私有及地主土地所有制的确立。手工业及商业的发展，促进了城市发展、城市数目增加、城市人口增加，出现不少商业都会。手工业的分工也较细，城市有不少世代的手工业者。商人也有势力，有的甚至做了官，如秦相吕不韦。商业交换的发展，使一些封建主集中的都城，或交通要道，发展成繁荣的商业都市；如齐国即墨（山东平度）、安阳（山东曹阳）、薛（滕县），赵国离石（山西离石），魏国大梁（开封）、安邑（山西夏县），韩国的郑（河南新郑）、长子（山西长治），楚国郢都（湖北江陵）、宛（南阳）、寿春（安徽寿县），越国的吴（苏州）等。也有些手工业中心，或在交通要道上的定期或不定期的市集也发展成为城市。

各国之间经常互相攻伐，城市的防御作用也很突出，墨子与公输般关于论争攻城守城技术的故事就可知道对城市防御的重视。

由于筑城的活动很多，管子曾对城市选址加以总结：“高毋近阜而水用足，下毋近水而沟防省”。

这时期的城既是统治阶级的政治中心，也是商业手工业集中的经济中心，城市统治着农村。

第二节 春秋战国时代重要的都城

战国时代各国都城的规模均较大，如下都、临淄、邯郸、韩故城等。

一、燕下都（公元前四至三世纪）

燕上都在蓟（今北京附近）。燕下都（图1-3-1）在今河北易县东南，易水岸边，东西长约8公里，南北宽约4公里，为现存战国城址中最大者。城分内城及外城两部分。内城东墙约长3200米，城墙东南角为圆角，靠近北墙有16米宽的缺口，正中有小块夯土，两旁有路土和石头，可能为城门遗址。北墙长约4500米，自东900米处有一夯土台，1800米处有武阳台。西墙长约3100米。南墙只有一段，长约1500米。

外城东墙长230米，城角亦为圆角。北墙全长8300米。南墙长1500米，数处阙口可能为城门。北墙有阙口，传为运粮河入口处。

城墙用板筑，底厚6~7米，高4~7米，最高处达10米。

内城分布三十多处夯土台，一般高6~7米，最高者达20米，多利用天然土台筑成。在武阳台村西北的武阳台，位于内城北墙正中，纵横130~140米，高10米，为城市中心的建

筑物。台东南及西南有两组对峙的建筑遗址。东南一组占地约4万平方米，与武阳台之间有着几座形式不同的建筑遗址。在武阳台正北有老姆台，长达95米，高10米，是城最北的四层大夯土台，老姆台与武阳台之间尚分布着一些方形、长方形及曲尺形的建筑基址。在内城西侧高阳村附近有冶铁、冶铜、铸钱等遗址，可能是手工业作坊所在。南部贯城村、沈村一带，居住遗址很多，可能为当时市民居住区。外城东北角有窑址。内城西北角有许多大的墓葬群。

在有些大土台上还发现木柱痕迹、铜块、大的筒瓦、砖、陶质下水管和铺地方砖等。大瓦呈半圆形，最大的长71厘米，直径25.6厘米，可见当时城市建筑规模很大。

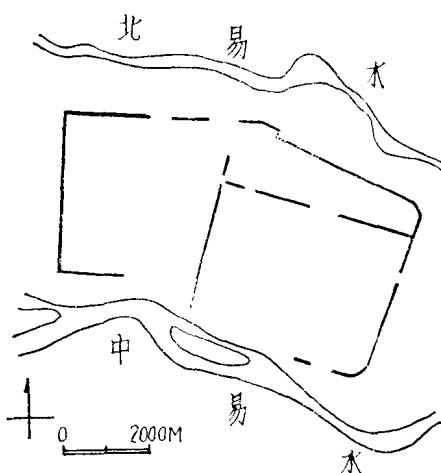


图 1-3-1 燕下都（河北易县）城址图

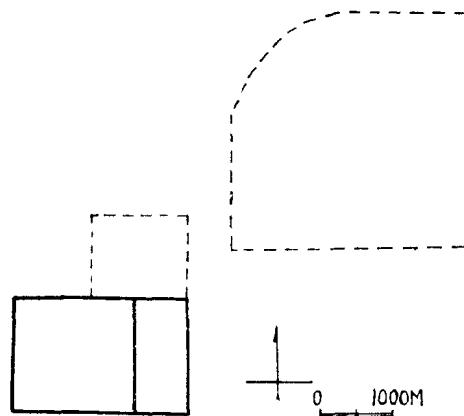


图 1-3-2 赵邯郸城址图

二、赵邯郸（公元前三～四世纪）

赵邯郸（图 1-3-2）城址位于河北邯郸西南4公里处，迄今尚有城墙残址。城分东西两部分。西半部可能为主要部分，面积为 1400×1400 米，方向为正南北。城中心有成组的4个土台，可能是宫殿建筑群，排在正南北的中轴线上。南面一台最大，为 221×288 米，高达13.8米，其上东南两侧有双列柱石，可能上面原来有一组大的建筑物。东面尚有相连的城址，长仍为1400米，宽约700米，其东墙目前只发现一部分，可能范围还要大些，大概是当时的郭。在城址内外共发现有大土台15处，可能都是原来较重要的建筑基址。

三、齐临淄（公元前四世纪）

齐临淄（图 1-3-3）城址在今山东临淄城北。城墙目前尚有残址，由大小二城相套。大城为不规则的方形，周长约12公里；小城在西南角，成长方形，南北长约1.8公里，东西约1.23公里。城中偏西有土台，东西65米，南北72米，高约16米。淄河由大城东城墙外流过。

临淄是战国时代最大最繁华的城市。据《战国策·齐策》苏秦为赵合纵说齐章中记载：“临淄之中七万户……甚富而实。其民无不吹竽鼓瑟，击筑弹琴；斗鸡走犬，六博蹴踘者；临淄之途，车轣轔，人肩摩，连衽成帷，举袂成幕，挥汗成雨，家敦而富，志高而扬”。苏秦虽有夸张，但也不致远离事实。

七万余户，按每户5口估计，城市总人口当在30万以上，从城址之大，也完全有此可能。所描写城市内的繁荣拥挤，可见当时就已有商业性的街道。

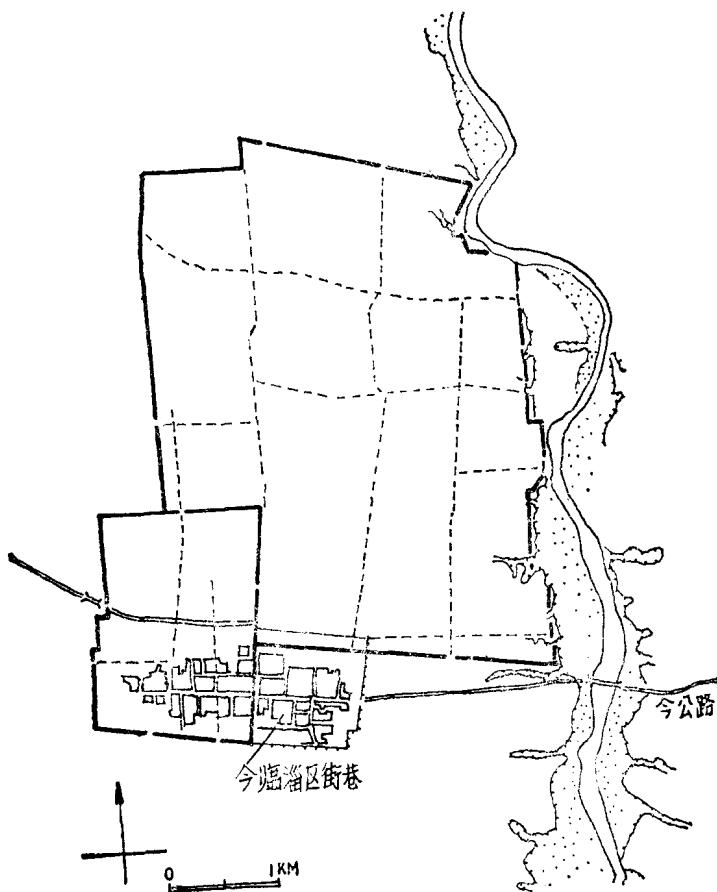


图 1-3-3 齐临淄故城址图

四、郑韩故城

郑韩故城（图1-3-4）在今河南新郑县城附近，原为韩国都城，郑灭韩后，亦在此建都，共历五百余年。城分主城及外廓城两部分。主城近似正方形，周长9.8公里，面积6平方公里。外廓城位于主城东侧，范围比主城约大1/3强。主城内是宫殿区及贵族居住区，居住区位于宫殿的北边，在断崖上尚可看见很多当时的房基、下水管道和水井，居住区北有残存的烧陶窑址。外廓城内主要是手工业、商业和一般市民居住区，有规模很大的冶铁遗址，曾掘出鼓风管、炉渣、红烧土及铁砂。冶铁场北面有一处玉器制造场及骨器制造场，发现有锯过的骨器。手工业区的西边，是当时商业交易的场所。外廓城内还有一座仓城，是储存物资的大型仓库。从遗址之大，遗物之多，可以想象当时城市是很繁荣的。

五、淹城

淹城（图1-3-5）在今江苏省常州市南，离市区约7公里，是西周时代淹国的都城。有三重城墙，分王城、内城、外城三道。王城呈方形，周长约0.5公里；内城为不规则圆形，周长约1.5公里；外城也是不规则的圆形，周长约3公里。城墙均用土筑，三道城墙

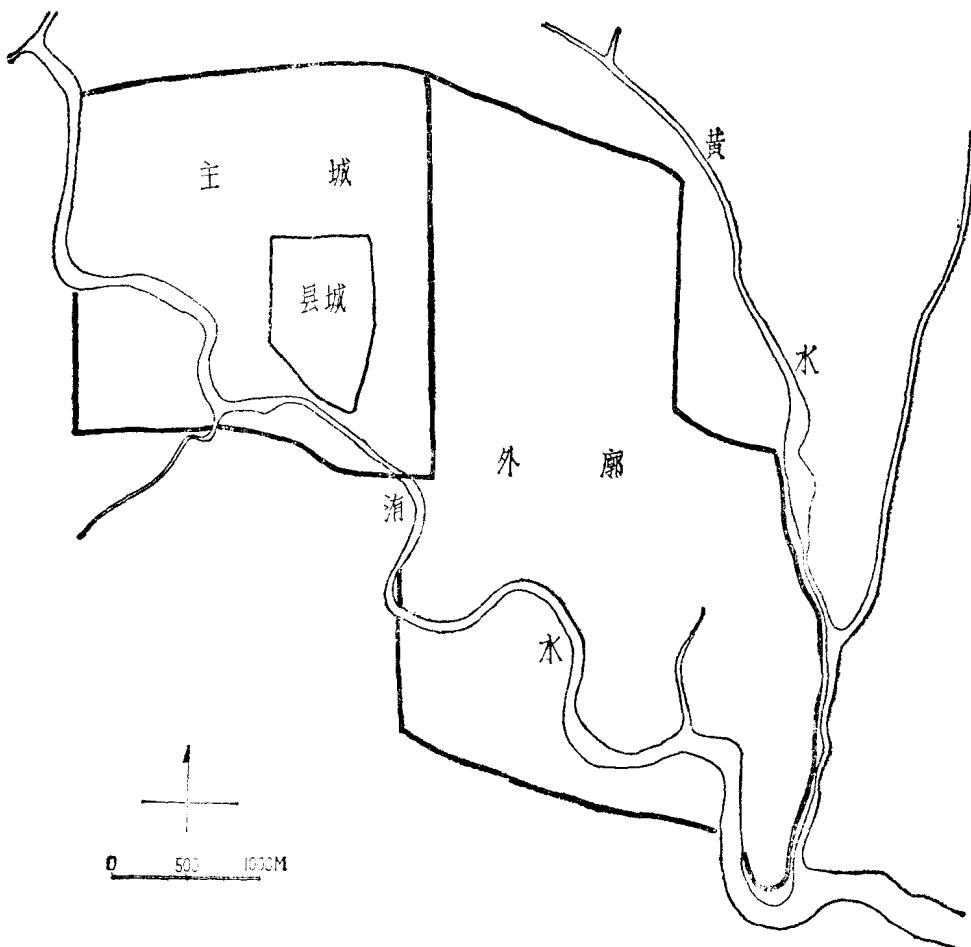


图 1-3-4 韩故城(河南新郑)城址图

都只有一个旱路城门，并且三个城门不开在一个方向上。有一条道路通向内城。内城地势高，中间有块高地，可能是王城宫室遗址。三道城墙外都有护城河，内、外城的护城河水面宽广。在外城西部有并列的三个土墩。城外附近土墩很多，皆为不同时期的古墓葬群。现在地面上还基本上保存着该城遗址。

淹城城内及护城河内散布着许多印纹陶片。在内城河发现有数十只陶罐，据鉴定是战国初期遗物，还出土过许多铜器都具有战国时期南方文化的特征。护城河内还发掘出长11米的独木舟，经放射性碳14测定，约为二千年前遗物。据这些可靠的考古鉴定，淹城为战国时期的城市遗址。

上述实例中可以看出，都城一般都有城与廓之分：有的相重，如齐临淄；有的内外两重，如鲁国都城滕；有的并列，如燕下都与赵邯郸。城为贵族王宫，廓为一般市民住宅，城中一般都有王宫，修筑在人工夯筑的高台上，目的是防卫及显示其威严。

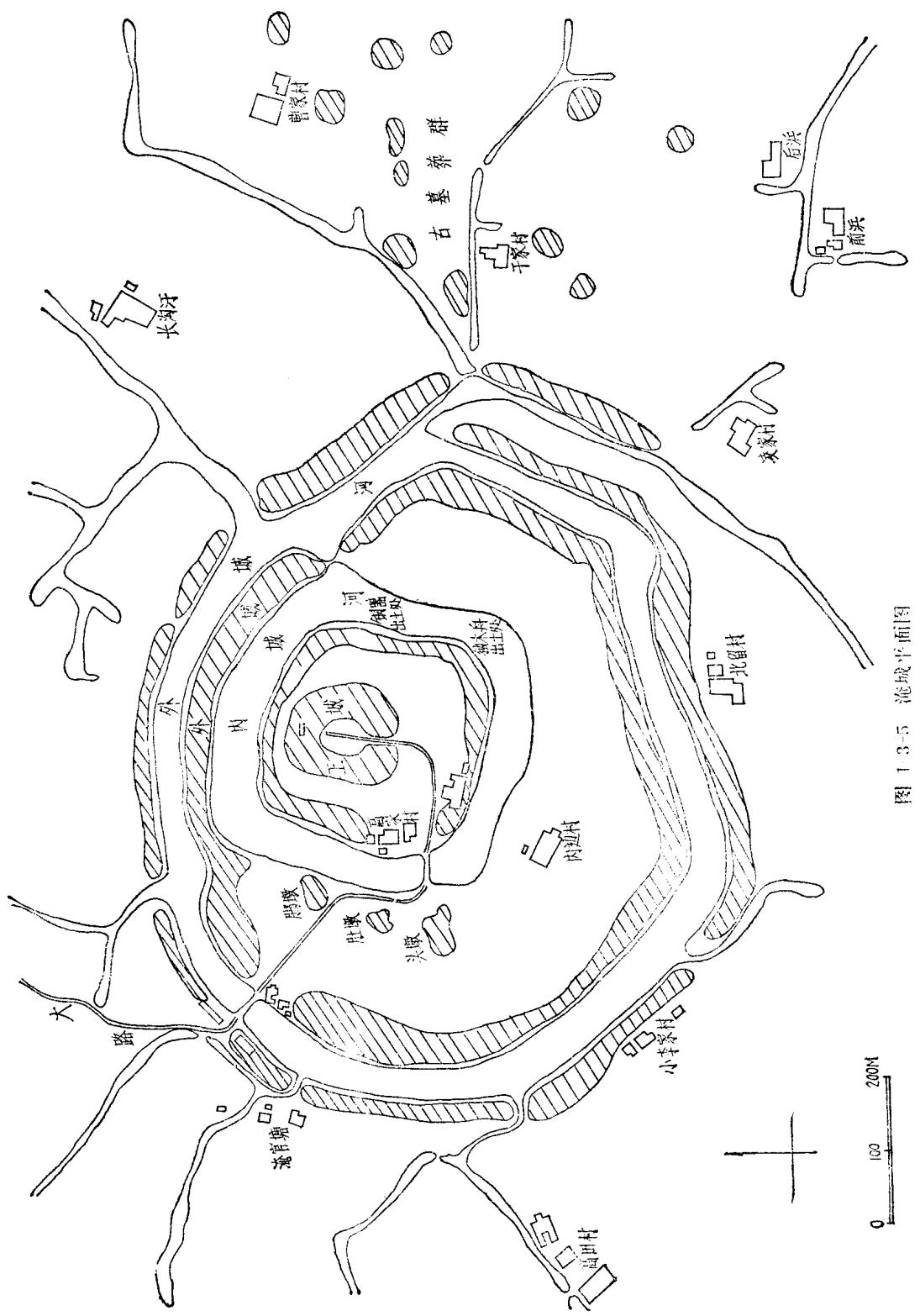


图 1-3-5 渔城平面图

第四章 秦汉时代的城市

第一节 秦汉时代社会及城市概况

战国为秦所统一，结束了长期的战争分裂局面，这种统一也反映了各族人民的共同愿望。秦朝曾实行了不少有益于全国统一、生产发展及社会进步的措施，如：“税同率，币同值，车同轨，书同文，度同长短，量同大小，衡同轻重，政令统一”，这些对工商业的繁荣及城市的发展有很大作用。秦朝建立了强大的中央集权及郡县制度，建立通往全国各地的驰道。

秦灭六国后，拆除各国都城城墙，并将大量人口集中首都咸阳。“徙天下富户十二万居咸阳”，咸阳有了很大的发展，还曾广征民工在北边筑长城。

各国都城虽被拆毁，但这些城市仍然是地区的商业中心，如临淄、邯郸、寿春等。出现了一些新的都会云阳、琅琊等，冶铁中心临邛，海上贸易中心南海会稽、琅琊、之罘。

短暂的秦朝在农民起义中被推翻，刘邦与项羽长期战争后建立了汉朝。八年的战争及分裂，经济受到很大破坏，人口减少很多。汉景帝时经济逐渐恢复发展。汉武帝时国际商路的开辟，全国政治上的统一及国力的强大，商业得到发展，出现了许多商业都会；有的是在原有城市的基础上发展的，有的是新发展的。宣帝时，“燕之涿、蓟，赵之邯郸，魏之温，韩之荥阳，齐之临淄，楚之宛丘，郑之阳翟，三川之二周，富冠海内，皆天下之名都也”《盐铁论》，其他还有陶、睢阳、彭城、寿春、江陵、番禺、桂林、珠崖、成都等。都市的分布远较以前为广。

汉武帝时为抗击匈奴，开发西域，在沿进军路线上建了一些新的城市，如武威、张掖、酒泉、敦煌等。在北方的军队驻地附近还形成一些小的军市，边塞还设有许多防御的营寨及烽燧，这些有的形成为设防的城镇，有的并未形成为城市。解放后在当时五原、云中等地，发现不少当时城堡遗址，规模并不大，平面往往成回形，有内城及外城。呼和浩特东郊塔布秃村的西汉城址，版筑土墙；外城长约900米，宽约850米；官署等在内城；民居及兵营在外城南部，并有屯田及演兵场所。

东汉时，因首都东迁，长江流域与中原的商业交通更频繁，这一带的城市也得到发展，如会稽、丹阳、豫章、荆襄等。广东的徐闻、合浦、广州为海外贸易中心。

第二节 秦朝都城咸阳

秦王朝的都城咸阳规模很大，但有关咸阳的文献资料较少。解放后，陕西省文管会经过初步探查，探明咸阳的城址在今咸阳以东约20公里处长陵车站附近的渭水北岸。秦咸阳城南部已为渭水冲毁，城址范围很大，尚残留一些夯土城墙。在北墙头有一条东西长二里余，宽两丈的夯土墙遗址，但不能确定是咸阳城墙还是仿建的六国宫城墙，也有一些宫殿

遗址，还发现一些陶制的下水管道。下水管道断面很大，可见当时城市排水系统很完善。

秦始皇时咸阳城进行不断的扩建，据记载，他每灭一个国家，就在咸阳附近按各国宫殿图样建造一处宫殿。统一六国后，为防止叛乱，又将各国富户集中在咸阳。原来的城市就住不下，于是又在渭水南岸新建阿房宫。阿房宫规模宏大，穷奢极侈。《阿房宫赋》的描写当然也有过分夸大的地方，但也可想象其宏大的规模。目前在西安西北的阿房村，有大土台一处，周长二百余米，高约15米，中部有三个1公尺多宽的花岗石的平头柱础，系阿房宫主殿的遗址。据记载当时殿内可坐万余人。阿房宫与渭水北岸宫殿群及咸阳城有大桥联系，尚有架空栈道连接各个宫殿。从阿房宫直至南面的终南山均为皇帝专用禁苑，其中尚分布不少离宫（图1-4-1）。

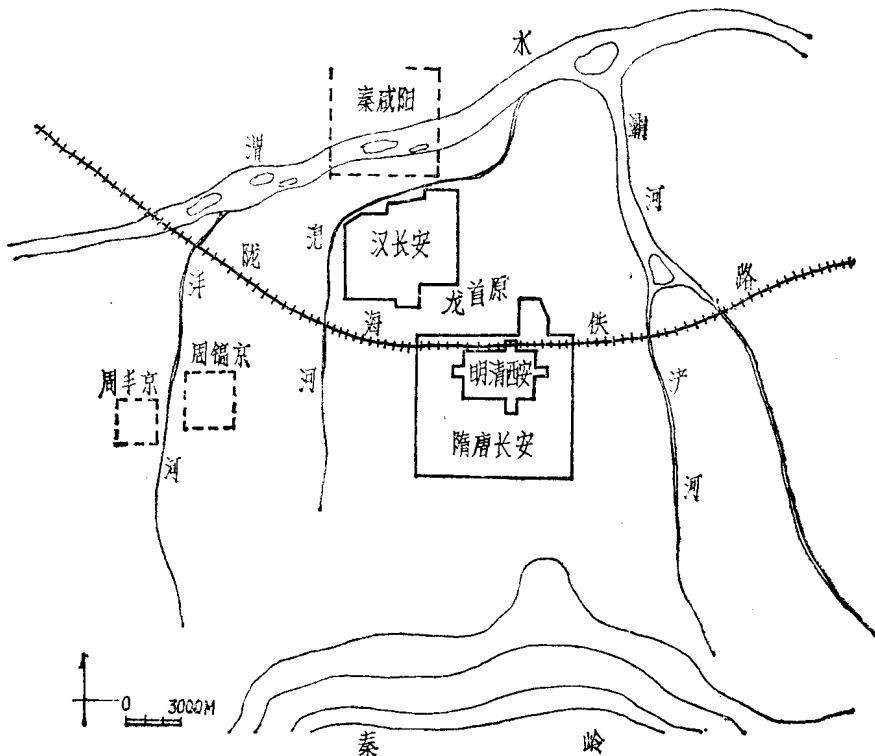


图 1-4-1 长安(西安)附近都城位置变迁图

第三节 西汉都城长安

一、汉代城市概况

汉初从汉高祖刘邦到惠帝，还处在城市经济的恢复阶段。从汉文帝到汉武帝，经济上的繁荣，政治上的统一，也促使国内商业的发展，商业都会很多。

汉初即在北边设了许多边防城堡，与烽燧等防御设施组成一个严密的防御系统，一般为“三里一燧，十里一屯，三十里一堡，百里一城寨”《居延汉简记》，“第二十二燧至十七燧二十一里”，可见为五里一燧。《斯坦因考古记》中曾记述这种燧，底方20英尺，向上逐渐缩小，每燧3~40人不等。这一些烽燧还算不上城市，其中也有一些叫军市，是

为了满足驻军的需要而设。《前汉书·冯唐传》：“……臣闻魏尚为云中守，军市租尽以给士卒……”。东汉亦有军市，《蔡遵传》：“蔡遵从征河北，为军市令”。解放后在当时的五原、云中等地发现一些汉代边防城堡。

二、汉长安城修建过程及演变

汉袭秦制，长安城的建设也是为巩固中央集权制服务。

长安城并不是一下子建设起来的。而是随着经济的发展，为了巩固中央集权制及防御匈奴奴隶主的侵袭，在建国后七年至惠帝五年，先后二十年间逐步形成的。

秦始皇时，在渭水南岸已开始修筑新都及阿房宫，还造了不少宫殿。刘邦入关后在建国之初，曾利用一处秦代名长安宫的离宫扩建为长乐宫，不久又在其旁建造未央宫和北宫，并以此为基础建造长安城。二宫及长安城的修建均由军匠出身的杨城延主持工程，他有丰富的营造经验。未央宫是利用龙首山地形，因地制宜地先建造前殿，而舍弃以前将大殿建在人工夯筑的工程浩大的土台上的作法。在未央宫和长乐宫之间建有武器库、粮仓、织室、暴室（织室为纺织文绣作坊，暴室为染坊）（图1-4-2）。

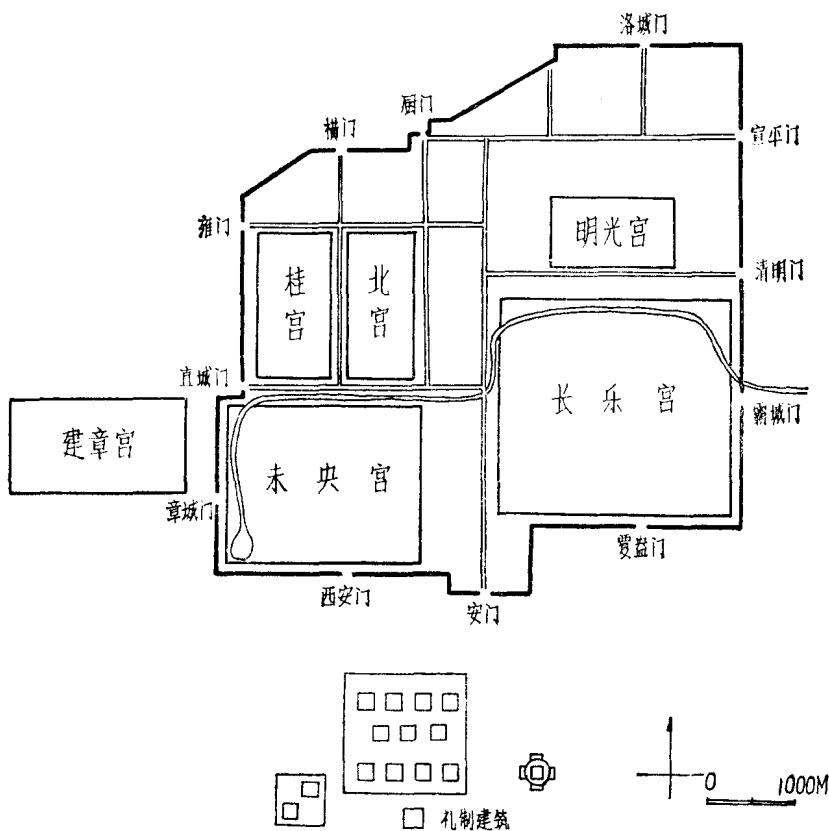


图 1-4-2 汉长安复原想象图

长安城墙是在宫殿等已造成后，在惠帝时三次发动民工在冬闲时修筑的。汉武帝时又在城西修建章宫，还修城内桂宫、明光宫。王莽时在城南大量修建辟雍等礼制建筑。在推翻王莽的战争中，城市受到损坏。东汉时是为陪都，称西京。光武十年（公元34年），“修长安高庙”。十九年（公元43年），“修西京宫室”。东汉末年，军阀董卓割据时，其

部将又纵兵烧毁长安。魏晋时，始终未恢复原状。南北朝时，前秦、后秦、北齐、北周等均建都长安，对城市也进行了一些修复工作。直到隋文帝杨坚时，在城东南另建新都，汉长安城才完全废弃，但仍有一些宫殿为隋御苑中的一部分。

为了配合地形及现状，城市平面呈不规则矩形，据文献记载：“城周为汉里六十五里，城市经纬各长三十二里十八步，占地共九百七十三顷，城墙高三丈五尺，下阔一丈二尺，上阔九尺。”还有记载：“城址曲折仿北斗星，称为斗城。”这是后人附会，实际上是为了配合渭水河岸的地形。按汉尺每尺合0.23米，5尺一步，300步一里，周长应为22公里。实际探测城址为25.1公里，基本上符合。

城共有十二个城门，东为宣平门、清明门、霸城门，南为覆盎门、安门、西安门，西为章城门、直城门、雍门，北为广门、厨门、洛城门，是王城旁三门的制度。解放后已将各城门的位置探明，并挖掘了其中宣平门、霸城门。宣平门亦称东都门，是出入最频繁的城门，从东西汉直到南北朝都是主要的城门。从挖掘资料看，三个门洞保存完整，均宽8米余，间隔4米；每门可容四轨，共十二轨（汉代车轨约1.5米）；通城门的大道由三条并列的道路组成，与门道宽度大致相同，中间应为驰道，为帝王专行道路。这些情况与班固写的《西都赋》：“披三条之广路，立十二之通门”及《三辅黄图》引张衡《西京赋》：“城廓之别，侧旁开三门，参涂夷庭，方轨十二，街衢相经是也”等文献相符。宣平门门洞由木柱支撑，横有木梁，王莽时烧毁，墙土发赤。霸城门经逐步发掘，三条并列的街道，中间约20米，总宽约47米。与其他诸城门相对的均为主要街道，宽度在40~50米间。其他还有次要道路。覆盎门、西安门及霸城门通向长乐、未央宫，实际上就是宫门。街道都是南北向与东西向直交的。城也就是《西京赋》中所说的“街街相经，廛里端直”。文献中记的街名有华阳街、章台街、夕阴街、尚冠街、太常街、炽盛街、香室街等。

城中大部为宫殿所占，仅长乐、未央二宫约占1/2，其他尚有桂宫、北宫、明光宫。各宫均有宫墙、宫门，并有架空道相通。未央宫前殿的台基现尚有遗址。

城东北系手工业作坊。曾发掘出一个很大的陶俑作坊，还有冶铁及兵器制造作坊等。长乐宫与明光宫之间发现不少封泥，说明这一带可能是地方政府驻京的代表机构。在城南安门外有数组礼制建筑，规模很大，为皇帝祭祀专用。

城南直至曲江池，终南山全部为上林苑范围，为帝王专用园林，其中还有一些离宫。

汉长安最盛时人口约30万，《汉书·地理志》：“平帝刘衍元始二年（公元二年），有户口八万八百，人口二四万六千二百”，加上皇族、奴仆、驻军等，应在三十万以上。

史书载，汉长安有九市，分布在南北主要道路的东西两侧：“六市在道东，三市在道西”。有名可查的有东市、西市、柳市、酒市、直市、交门市等，其中有的不一定在城内，如《三辅黄图》中：“直市在富平津，西南二五里”。集中设市，反映当时商业已较发达，需要集中管理，《三辅黄图》载：“当市楼有令署，以察商贾财货买卖贸易之事，三辅都尉掌之”，王莽时称，东市为京，西市为畿，管平价税收及捕盗，市之中按专门行业集中成肆。行业的种类已较前代为多，《汉书·货殖列传》载，汉武帝时，已有酿酒、粮食、皮革、竹木、油漆、铜器、布帛、绸缎、皮毛、毡席、制鞋、典当等数十种。

一般的居住地段称闾里，多在城内各宫殿之间。据文献载，长安共有160个闾里，其中有名可查的有宣明、建阳、昌阴、尚冠、修城、黄棘、南平、大昌、陵里、戚里、函里、北煖等。闾里内：“室居栉比，门巷修直”，可见为一些院子并联排列。里四周有

墙，每面有门，闾即为里的门。里内设“弹室”，专管弹压平民，每街尚有亭长。城内除去宫城所占用地，如为160个里，则每个里的面积很小。闾里也可能不全在城内。汉长安闾里，记载不详，发掘资料也缺乏。

汉代为加强中央集权，管理各地贵族富豪，在汉长安周围皇帝陵墓处设陵城。如汉武帝时：“元朔二年，徙郡国豪杰及訾三百万以上于茂陵”，成帝时：“徙五百万以上五千户于昌陵”，成帝时：“徙一百万以上居平陵”。这些是消费性城市，后世也以“五陵少年”代表纨绔子弟。

第四节 东汉都城洛阳

东汉光武帝刘秀将首都改在洛阳（雒阳），一方面因为当时长安在战争中受到严重破坏，宫室荡然，人口稀少，短期内难于恢复，而且公孙述及魏嚣割据独立，匈奴也日益南下，均对关中有威胁，同时刘秀本来的根据地也在河南而不在关中。洛阳虽然在战争中也有破坏，但南宫尚完好。

东汉洛阳在原来周代成周的位置，即今天洛阳以东的白马寺东。南面为洛水，北面为芒山，地形北高南低，城北有谷水。城址是否即周代成周的位置，虽尚未经考古证实，但按文献的记载的位置应是同一地点或在附近。解放前在东汉洛阳城址北部金村发现的一组周代贵族墓葬，也说明这一点。

城的规模按文献记载：“南北九里七十步，东西六里十步，成长方形”，所以采用九、六的数字。据说这些数字含有尊贵的意思。城市共有十二门，东为上东门、中东门、望京门，南为开阳门、平门、津门，西为广阳门、雍门、上西门，北为夏门、穀门等。

光武初年的主要宫殿在南宫，明帝时造北宫及诸王府，和帝至桓帝、灵帝时增建东宫及西宫。南宫城的正门为正阳门，亦即京城南面的正门，在城中偏东。北宫在城的东北隅，南北二宫均居京城的南北城垣。文献记载两宫相距7里，按此推算，南北宫均长1里多，周长4里多，较西汉长安的宫殿规模小很多。

南北宫之间均为方整的闾里，街道成方格形，全城共有二十四条街道，按此估算，应有一百四十多个闾里。

城内除了宫殿及闾里外，尚有几座皇家苑囿，如芳林苑等。城外也有七、八座皇家苑囿，见于文献的有上林苑（在西郊）、广成苑、鸿德苑、平乐苑、单圭灵昆苑，其中单圭灵昆苑最大，周围约11里。此外还有一些是贵族的私人园林，以大将军梁冀的花园最著名。

祭祀的建筑如太庙等均在城南，其位置大约在今洛水之南，主要的官署在南宫附近。

在董卓时，东汉洛阳受到很大的破坏，主要宫殿均烧毁。

魏文帝曹丕亦建都洛阳，当时南宫已残破不堪，遂拆除改为闾里，而将主要宫殿建在北宫，城址无大变化，另在城东北角建金墉城。魏明帝又建南宫，而其位置则在城中。

西晋时亦建都洛阳。在“八王之乱”时，为军事防御在城北加筑城墙，称洛阳垒。在以后的战乱中城市又一次受到破坏。

南北朝时，元魏孝文帝元宏在太和十九年（公元495年），将首都由平城（山西大同）迁至洛阳，仍以原有城址为基础，进行一些改建。元魏的洛阳改建工作，对以后的都城规划颇有影响。

第五章 三国至隋唐的城市

第一节 三国至南北朝的社会及城市概况

东汉末年统治阶级政治腐朽，豪门、贵族、官吏对人民横征暴敛，土地兼并加剧，广大农民不堪压迫和剥削，爆发了黄巾农民起义，结束了汉代的统一局面。从三国至南北朝，差不多有四百多年的分裂局面。由于割据、分裂，战争频繁，农民失去土地，人口大量减少，交通阻塞，商旅不通，手工业及商业的发展受到影响。在这种情况下，城市的建设与发展停滞，而且不少城市在战争中受到破坏。东汉末年，董卓占洛阳，袁绍为首的地方军阀讨伐董卓，董卓挟汉献帝西迁，放火烧毁洛阳宫殿及城市。公元192年，董卓在长安为王允所杀，其部将李催、郭汜又烧毁长安，并互相攻杀，使关中数十万户人民死伤离散，长安成为空城。这样汉代的东西二都几乎全部毁坏。公元193年曹操攻徐州，公元219年曹仁破宛城，这样汉代几个大的商业都市都受到惨重的破坏。但是由于改朝换代，变革也多，在个别地区的特定条件下，也出现了象曹魏都城邺城这样的杰出的城市规划。

由于中原的混乱，北方少数民族纷纷南迁，中原的汉族也大量南迁，形成一次中华民族的大迁移、大融合。各民族在经济文化上也有一定的交流，少数民族地区的经济有进一步的提高，也吸取了汉族在城市建设及宫室建筑的制度和经验。在一些过去很少有城市的地区也建造了一些大的城市，如元魏的都城平城（山西大同），西夏赫连勃勃的统万城等。

由于原居住在中原的汉族成批成宗族的大量南迁至江淮流域长江流域及闽粤一带，使这一带原来较落后的经济得到发展。这些地区自然条件优越，迅速地成为中国的经济文化中心，人口大量增加，城市也得到迅速的发展。原来这一带的大城市只有吴城、会稽、建康等，这时建康已成为政治军事文化的中心。其他如杭州、扬州（广陵）、明州（宁波）、洪州（南昌）等也均成为较大城市。福建地区原来经济不发达，城市很少，这时福州及晋江等均有较大的发展。

佛教在东汉即已传入中国。这时期由于人民的痛苦及统治阶级的提倡，佛教流行很广，在建筑上也受到影响。在城市内部也大量的建造寺院、佛教等，成为城市中心的重要建筑群。

第二节 曹魏邺城的规划

东汉末年军阀混战时，长安洛阳先后为大地主豪强割据势力的代表董卓所破坏，城市建设也呈停顿状态。而在这时，在曹操统治中心，却新建了一座都城邺城。曹操实行屯田制，招募失去土地的逃亡农民来耕种、开垦荒地，定出法律，严禁大地主豪强兼并，使农业生产迅速恢复。他又实行“唯才是举”、“以法治军”，在政治及军事力量方面都得到

加强，统一了半个中国。为了加强其后方根据地，建了新都邺城（图1-5-1）。

邺城址位于今河北省临漳县附近，漳河沿岸，除了位于城西北角的铜雀台、金虎台尚有遗址外，城址大部已为漳河冲毁，只能依据文献资料来研究。

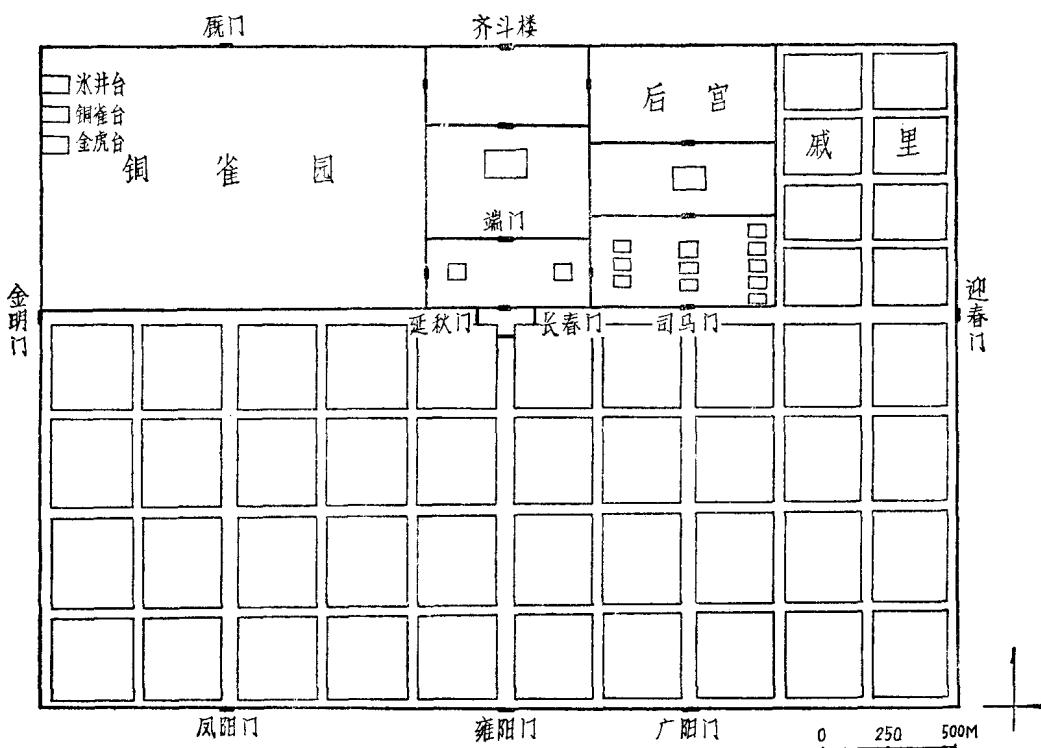


图 1-5-1 曹魏邺城（河北临漳附近）复原想象图

据《水经注》记载：邺城的规模为，“东西七里，南北五里”，按晋尺1尺为0.245米，1里合441米，东西为3087米，南北为2205米。又记载：“（邺）城之西北有三台，皆因为之基”，“中曰铜雀台……，南则金虎台……，北曰冰井台”。《邺中记》记载：“……三台皆砖砌，相去各六十步，上作阁道如浮桥……施则三台相通，废则中央悬绝也”。三台今只有两台尚有遗迹。南面一台为金虎台，台基底部东西约70余米，南北约120米，呈长方形，高约8~9米。此台基北相距约80米，另有一台基，残存部分最宽处50米，长约80米，高仅3米，按文献推测应为铜雀台。最北的冰井台已完全为漳河水冲毁。如按相距60步的位置推算出冰井台的位置，假定其为城西北转角处，再直角引出一线假定为北城墙，则适与现有一条高出地面的长约1.5公里的沙丘重合。

据文献记载，城市中间有一条通向东西主要城门的干道，将城市分成两半部。北半部全为统治阶级专用地区，正中为宫城，其中布置一组举行封建典礼的宫殿建筑及广场。宫城东为一组宫殿官署，其北半部为曹操的宫室，南半部为官署。官署东为戚里，为王室贵族的居住区。宫城西为铜雀苑，为王室专用园林，靠近西城为粮食武器库。东西轴线南半部为一般的居住区，划分为若干正方的坊里，有三个市，还有手工作坊。

东西干道通向东城门迎春门及西城门金明门。南北向有三条干道：中轴线干道由南门

雍阳门，通向宫门及宫殿建筑群，以北城正中的齐斗楼为终点；西面一条干道，由铜雀园大门通至凤阳门；东面一条干道，由军政中心的司马门通向广阳门，两旁也有一些官署。东西干道与中轴线干道丁字相交于宫门前，并建有三座止车门，形成一个关闭形的广场。

城中的水系是在城西北引漳河水，由三台下流入铜雀苑及宫殿区，分流一部分至坊里区，由东门附近流出城外。园林也很多，除铜雀苑外，城西有文武苑，北城外有芳林苑，其东有灵芝苑等。

宫殿建筑群的布置很严整。正中宫城部分，入宫门为一封闭形广场、经过端门至大殿前广宽的庭院，大殿在正中，举行大典时用，殿前左右有钟楼及鼓楼。东部的宫殿官署区布局也很严整，进入司马门，干道两边为各种官府衙门，形成重重院落，后半部为后宫为曹操居住之用，是按照“前朝后寝”的制度规划的。

邺城的主要宫殿在西晋末年毁坏，后赵石虎在此建都时有所修复，对三台也曾扩建。北齐时，在邺城南又筑一邺南城，《邺中记》载：“邺南城东西六里，南北十八里六十步，高欢以北城窄狭，故今仆射高隆更筑此城”，城址目前已无痕迹，大部已为漳河冲毁。

邺城的规划布局在古代城市的规划中有重要的影响，城市有明确的分区，统治阶级与一般居民严格分开，一方面是继承了古代城与廓的区别，也直接继承了汉代宫城与外城的区别。不同点是，区分更明确，不象汉长安与洛阳宫城与坊里相参，或为坊里所包围，这也反映了阶级的对立及当时等级的森严，统治阶级对人民的防范，三台就有明显的防御性质。整个城市的布局，将道路正对城门，干道丁字相交于宫门前，这样把中轴线对称的布局手法从一般的建筑群，扩大应用于整个城市。这种规划手法对以后的都城布局有很大影响，如唐长安等城。

第三节 北魏时洛阳的改建、扩建

洛阳自东汉至魏晋均为都城。三国至西晋时虽然屡次遭受破坏，但均经过修复，城市基础无大变动，而宫殿位置则有几次变迁。

北魏统一北方后，最初建都于平城（山西大同）。初建都时，并无城廓，后来把原平城的西郊改为宫城，在宫城南面改筑为坊，大的坊可容四、五百家，小的可容六、七十家。《魏书·太祖纪》记载：“天赐三年（公元406年），六月……引沟穿池，广苑囿，规定外城，方二十里，分设市里，经涂洞达”，可见当时是在宫城之南建坊里，与曹魏的邺城布局类似。这种布局对洛阳改建扩建时的布局也有一定影响。

北魏孝文帝元宏时，为了更便于统治全国以及进一步学习汉民族的先进文化，决定将政治中心南迁。孝文帝太和十七年（公元493年）他去洛阳出巡，决定迁都于此，并开始营建，十九年九月新城建成（图1-5-2）。景明二年又筑坊里323个，每坊方300步。景明三年宫室全部建成。东魏时将都城迁至邺城，这里改为洛阳郡。西魏大统四年，东魏侯景围西魏独孤信于金墉城，将洛阳宫室民居烧毁，建筑留存的只有十分之二、三，洛阳城又一次被毁。

城市的总体布局，宫城建于原来的汉魏洛阳城内居中偏北，北面为北宫及帝王专用园

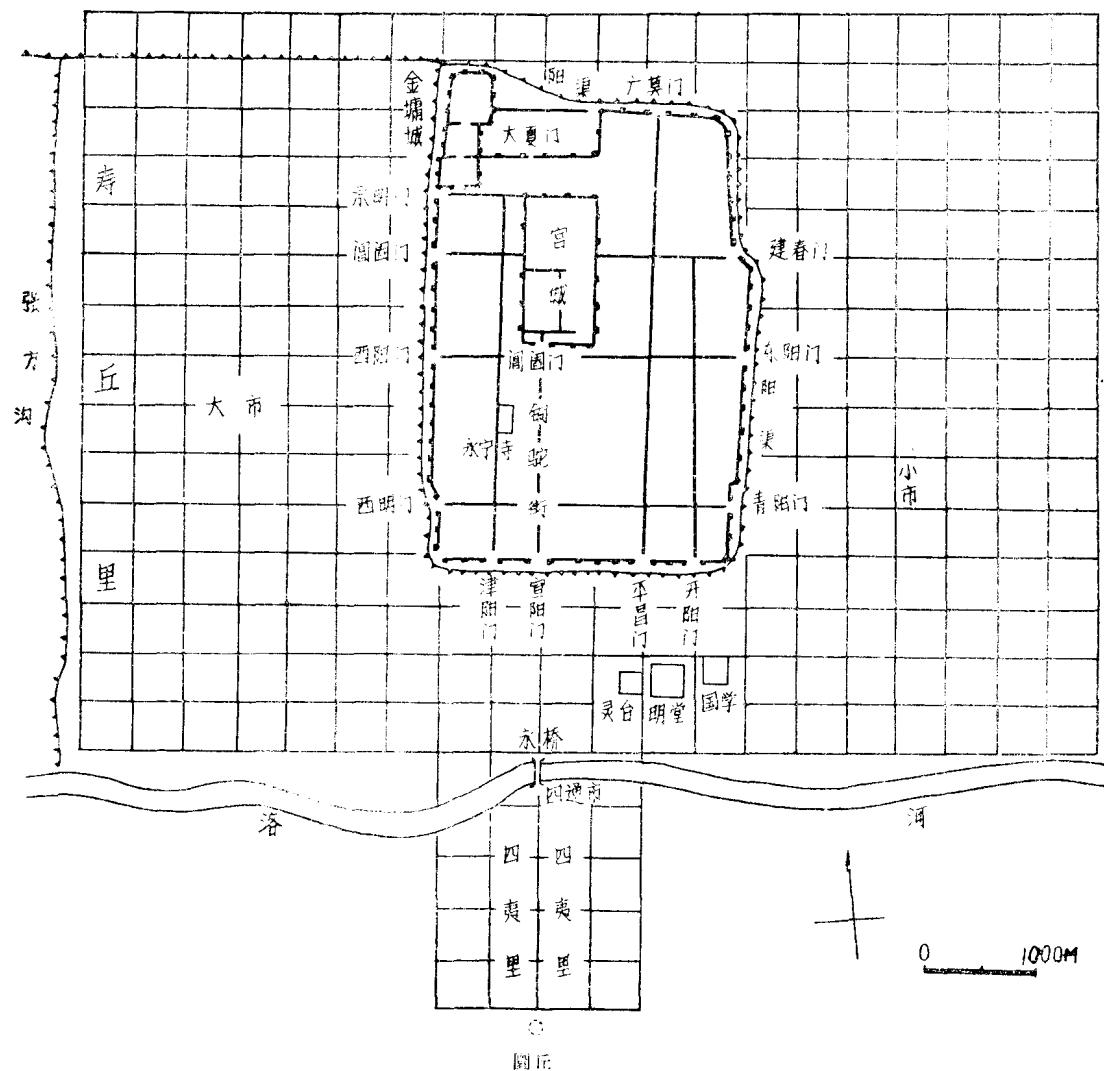


图 1-5-2 汉魏洛阳复原示意图

林，正对宫门阊阖门的铜驼街为城市主要轴线，其西侧为官署寺庙坛社。街东有左卫门、司徒府、国子学、宗正寺、太庙等。街西有右卫府、太尉府、将作曹、太社等。祭天的圜丘在城南洛河南岸。

城市范围东西20里，南北15里，建有坊里320个，坊有坊墙。建造坊里的目的是“虽有暂劳，奸盜永止”，这也是为了统治阶级便于管制市民而设的。

城内有好几处集中的市，文献提到的有大市、小市、金市，大市在西阳门外4里、街道之南，金市在城西。

道路成方格形，以通向城门的御道为骨架，以铜驼街为中轴线，城门内道路约宽40米。

隋代，在洛阳城西30里原汉河南县城，另建东都洛阳，此城便荒废。隋末农民起义时，王世充曾在此建都，可见城市仍有一定的基础（图1-5-3）。

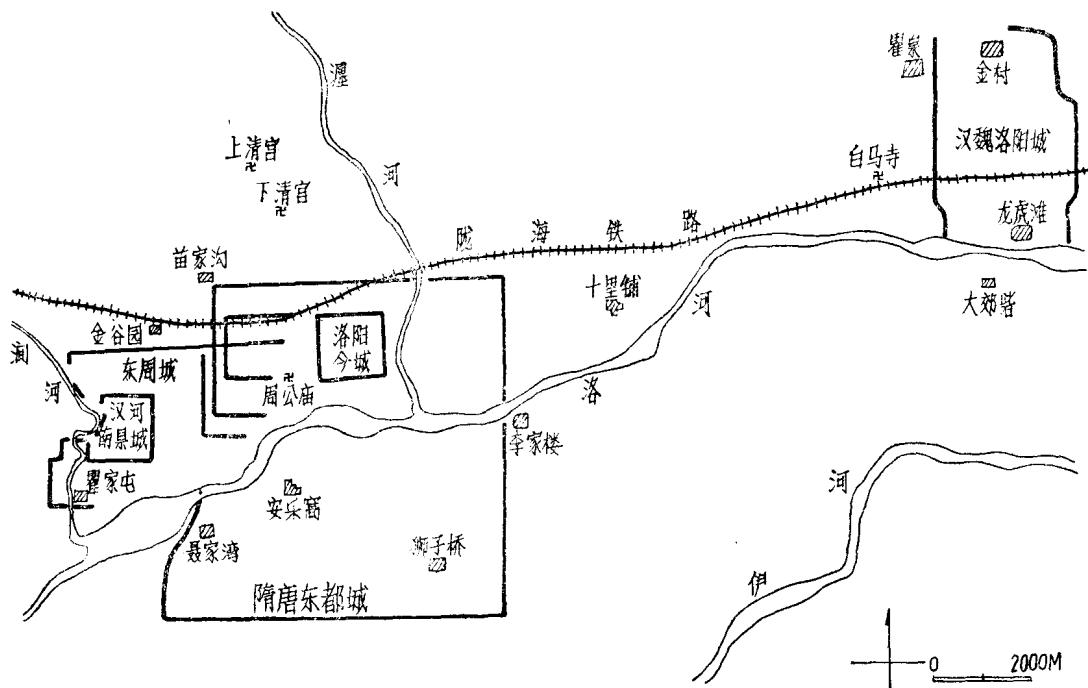


图 1-5-3 洛阳附近历代城址变迁图

第四节 南朝的都城建康(建业)

南朝都城建康亦为历史名城，最早的城市为春秋末年越国灭吴国后建的越城，位于今日南京中华门外秦淮河的南岸，长干桥的西南。据记载，该城周围有2里80步，北依聚宝山（今雨花台），南凭秦淮河，扼秦淮河入江通道，在军事上地势上十分 重要。公元前333年，楚威王夺取该地后，在石头山（今清凉山）上筑金陵邑城，紧靠长江，军事上比越城更重要。三国时，孙权于公元211年（汉献帝建安十六年），迁都于此，在金陵邑的原址上建石头城，完全利用山坡的自然地形筑城，周长达7里100步，南面开一门，北面开二门，东面开一门，西北因紧靠长江，未开门。在石头城的东面建造都城建业，北依复舟山及玄武湖，南临秦淮河，东凭钟山西麓，西隔冶城山而与石头城相望，城周围2里19步。东吴皇帝所居的宫城在都城中部偏北，主要宫殿有太初宫及昭明宫。从昭明宫的宫门南出，经过都城的正门宣阳门而至秦淮河岸的朱雀门的七里间是最繁华的所在。沿秦淮河一带，为市场及居民最集中的地区（图1-5-4）。

公元313年因避晋愍帝司马邺名，改名为建康。公元317年，东晋王朝南迁，建都于此。以后又经宋、齐、梁、陈诸朝，一直为南朝都城。

东晋王朝（公元317~420年）初年，国力很弱，政权操在几家大豪门贵族手中，北朝的军事势力又咄咄逼人，因此在建国初期的六、七年间，只是利用孙吴时代的都城。咸和七年（公元332年），局部改建宫殿，称建康宫。太和三年（公元368年），在宰相谢安和大臣毛安人主持下，又加扩建，新宫内外殿宇共达3500间。建康宫的宫城即孙吴时的后苑城，通称台城，周围8里，呈方形。南面正中为大司马门，也称章门，给皇帝上奏章的拜

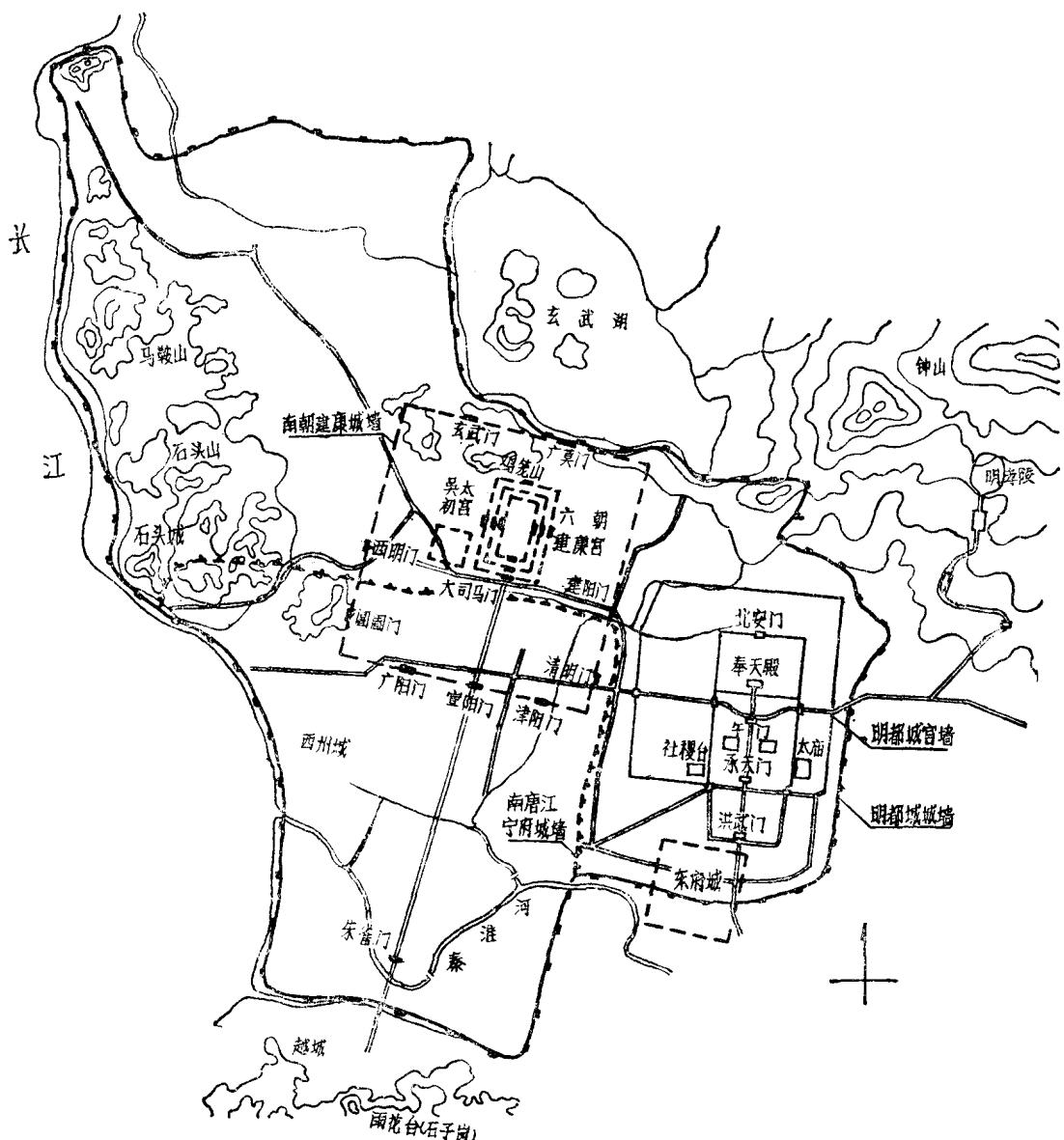


图 1-5-4 南京历代城址变迁图

伏在此等候回音，东为东掖门，西为西掖门，北为平昌门。

东晋中期的义熙元年（公元 405 年），新建军政中心东府城，位于青溪南岸、秦淮河北岸，周围 3 里 90 步。又在西晋末年的扬州治的所在地建西州城，安置诸王。这就形成宫城、东府城、西州城鼎足之势。三城之间是居住坊里及商市。

从东晋建都后，经过二百年的发展，城市人口增加很快。到了梁武帝统治时期，城市人口达 28 万户，约超过 100 万人，成为当时全国政治、经济、文化中心的大城市。城区北至钟山、南至雨花台、西至石头城、东至倪塘，建康城周围 20 里，共九座门，南门称宣阳、广阳、津阳，东门为建阳、清明，西门为西明、阊阖，北门为广英、玄武，都是一门

三道，上有重楼。宫城南面正门大司马门距都城南门宣阳门2里。宣阳门外5里便是秦淮河畔的朱雀门。

主要商市在秦淮河北与雨花台（当时称石子岗）之间：“淮水之北，有大市百余，小市十余”。南朝的政府专门设有大市、南市、北市的令，专管征税等事务，在沿江码头旁经常停靠着来自海外、闽广、长江中上游及“三吴”的大量商船，有时多达万艘以上。

建康还集中着许多官办手工业，如织锦及造纸，设有锦署及纸官署，还有八处大冶炼所。

南朝佛教极盛，尤其是梁代。城内有几百座佛寺，唐朝诗人杜牧在诗中写：“南朝四百八十寺，多少楼台烟雨中”。建康还是当时中外经济文化交流的中心，城内有不少外国使者、商人及僧侣。

宋、齐、梁、陈诸朝，还大规模地扩建了玄武湖周围的园林，如宋文帝时筑冬宫、北堤、禾游苑、华林园等。玄武湖内有方丈、瀛洲、蓬莱三神山，湖北有上林苑。齐武帝时建新林苑、元圃园等宫殿园林。

建康城因位于长江岸边的丘陵起伏的地区，山、湖河等地形较复杂，而且是各朝逐步扩建，因而整个城市平面呈不规则形，是我国古代大城市中不规则形平面的典型。但其中宫城部分则按照一定的规划制度，比较方正规则；坊市地区则比较凌乱，有明显的自发发展的情况。

隋文帝杨坚灭陈后（公元589年），曾下令将建康城荡平耕垦，另于石头城新建蒋州城统治这一地区。唐代曾先后设江宁、白下、上元等县郡，成为一般的地区中心的城市，是江南地区经济、文化中心。

南朝的建康城，实际上是一组城市形成的，除了在城内有宫城、东府城、西州城外，原来的石头城及越城仍为重要的军事堡垒。为了安置北方大量南下的农业人口，在建康附近还先后设了琅琊、淮南、广州、高阳、堂邑、南东海、南兰陵、南东平等九个“侨郡”，其中琅琊郡领的临沂、即丘、阳都、和怀德四个侨县均在建康的近郊，都有县城。

第五节 隋唐的社会及城市概况

魏晋南北朝时期，经过四百年的分裂及战乱，国家的统一与和平成为各族人民的共同愿望，国内各民族进一步的融合，这些都为隋朝统一全国创造了条件。隋初经济一度恢复发展，大运河的沟通也为繁荣城市经济创造了条件。在这样的社会条件下，隋初建造了规模宏大的大兴城（长安城）及东部洛阳城。

隋朝不久为唐朝所取代，由于采取了一系列加强政治军事力量的措施及恢复发展经济的政策，国力强大，商路畅通，经济繁荣。在这样的社会条件下，隋初按规划建立了长安城及洛阳城，并发展成为当时世界上最大的都城之一。其严整的规划布局，在城市建设史上发生深远的影响。

南北朝后，中国的经济中心已转移到江淮流域，隋唐时，军事政治中心仍在关中，这就出现了政治中心与经济中心分离的情况。隋完成统一后，大力修通了大运河，就是为了解决这一问题。大运河促进了国内商业的流通，成为封建帝国的经济命脉。沿运河的一些城市都有发展，如“淮（安）、扬（州）、苏（州）、杭（州）”，当时号称四大都市。

其他如黄河与汴河交会处的汴州（开封），还有商丘睢阳、泗州等地也有发展。

唐代国内统一，国力强大，通往西域的丝绸之路的国际交通又重新畅通，这一带的一些城市又繁荣起来。除了陆上交通，海上交通也很发达。西亚各国特别是阿拉伯商人大量来中国经商。广州及扬州是当时的重要港口和贸易城市。唐末泉州也成为重要的港口。

经过国内民族的大迁移大融合，少数民族地区的生产技术及经济也有提高和发展。在原来没有什么城市的边远地区也建造一些城市，如渤海国上京龙泉府，其规划布局与长安相似。

第六节 隋 唐 长 安 城

一、隋唐长安的兴建

长安城附近从西周以来，八百多年间一直是周、秦、汉诸朝的政治中心。西面丰水两岸有周都丰京及镐京。秦都咸阳在渭水以北。西北方面有西汉都城长安，东汉末受严重破坏。隋统一后决定在汉长安城的东南另建新城，其原因是：长安旧城多年建都，“水皆咸卤”，而且水量不足；原来的宫殿破坏严重，而且宫殿、官署与民居混杂，不能体现新的统一王朝的气派。

新都于开皇二年（公元582年）六月动工，由太子左庶子宇文恺“创制”，即制定规划，并有计划地兴建，先修筑城墙，后开辟干道坊里，逐步修建，共动用民工数万人，经九月至次年三月初步完成。因为杨坚在北周时曾封为大兴公，定名为大兴城。不久隋朝为唐朝取代，改名长安城。唐初又经过几次大规模的修建，人口逐渐增加，成为当时世界上最大的城市。

二、隋唐长安的地形与规模

城在汉长安城东南。南对终南山及子午谷，北临渭水，东有浐水及灞水，城西一片平原。东北部较高，称龙首原。东南部较低，已伸入曲江池及较大起伏的丘陵地区。城市范围内有几条东西向岗地。

隋初建城时的规模，据记载：“外廓城东西十八里一百一十五步，周围六十七里”；解放后于1957年起经过多次探查，探明长安城东西9721米，南北8651米，周围36公里，与文献记载基本相近。城墙范围内用地8300公顷，加上后建的大明宫共达8700公顷。城北尚有广阔的禁苑，东到灞水岸，西包括汉长安城，其中有不少宫苑建筑，与城市面积合计共达2500公顷左右。

城市人口据宋代的《长安志》载，城内长安、万年二县共有8万户，其中包括许多人口众多的贵族官僚大府邸，此外还有大量寺庙的僧道、教坊（舞伎、乐工）、常驻军（10万人），总人口近百万人。城市人口密度很低，约120人/公顷，但除去宫城（占总用地1/6）、宽度很大的道路及官府寺庙，实际上一般市民居住密度并不低。

三、隋唐长安城的总体布局

隋唐长安城的总体布局，从当时统治阶级利益出发，为了使宫城、官府与民居严格分开，使朝廷与民居“不复相参”，在布局上把宫城放在居中偏北。南面为皇城，其中集中设置了中央集权的官府衙门、官办作坊和仓库、禁卫部队等，皇城三面为居住坊里包围。

长安城的规划继承了我国古代一些都城规划布局的传统手法，采用中轴线对称的布

局。正对皇城及宫城大门的南北中轴线为朱雀大街，城南端为明德门，城的东南西三面各开三门，朱雀大街两侧设东市、西市，两边其他道路及坊里的布置也是对称的。把道路系统、坊里划分、宫殿建筑群的布局组成整体，通过中轴线对称的布局的手法更加突出了城市主要建筑群——宫城内的宫殿。后来修建大明宫，拓宽丹凤门大街，扩建兴庆宫，使这种对称布局略有变化（图1-5-5）。

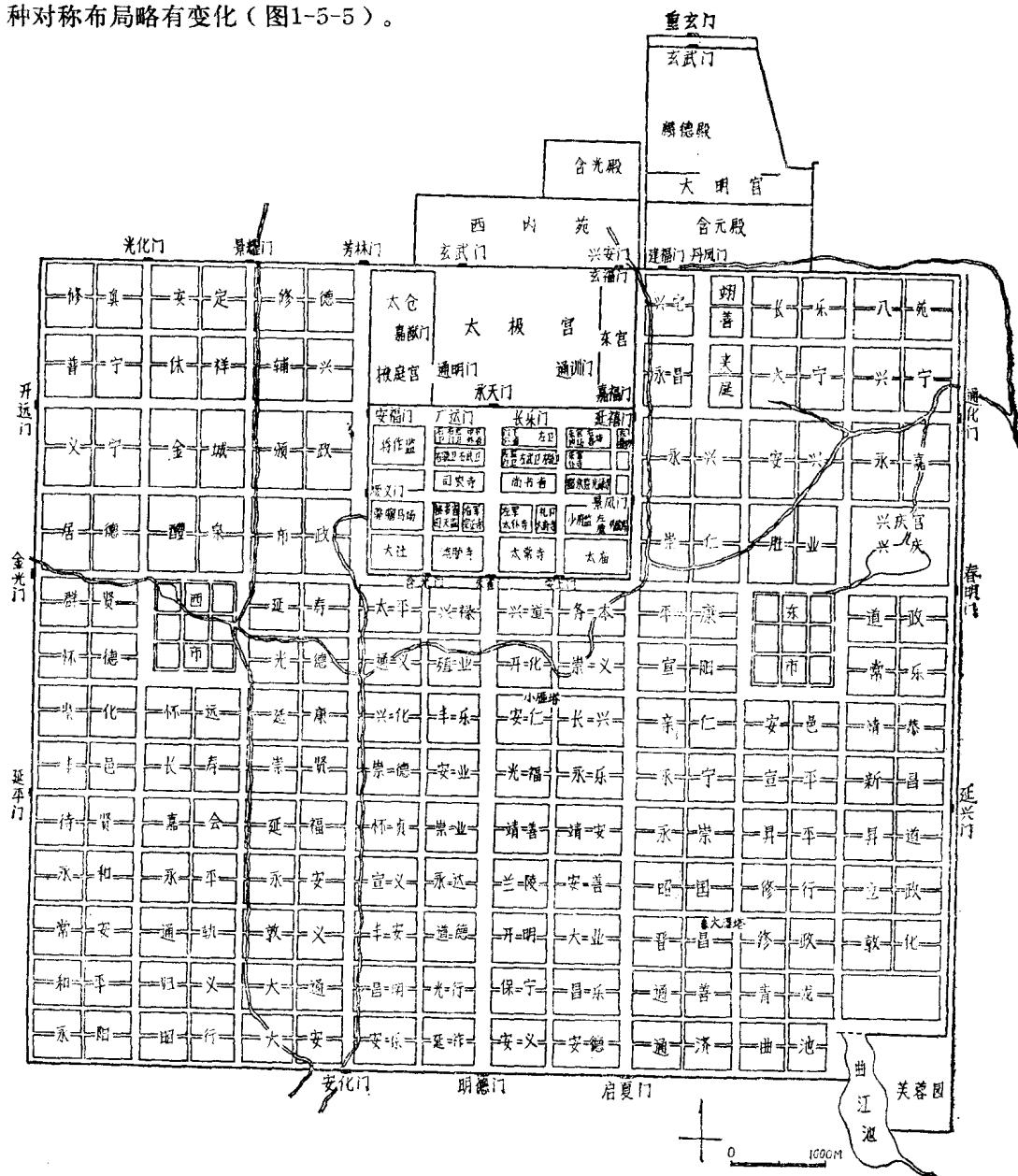


图 1-5-5 唐长安(陕西西安)复原想象图

四、道路系统

道路系统形成严整的方格网形，有南北大街十一条，东西大街十四条，均直角相交，以通向城门的几条道路为主要干道。

道路的宽度大，可分为下面几种：1.宫城前的横街，文献记载300步，应为441米，实测有220米，实际上是一个广场。2.丹凤门大街，宽120步，实测为180米。3.朱雀大街为南北主干道，文献载100步，相当于147米，实测为150米；大街中部略高，两侧有水沟，外宽3米。4.通向金光门及春明门的大街，为东西向主干道，实测宽120米。5.东西向其他街道，宽度约75米、44米、40米、45米、55米、59米等。6.南北向其他街道，宽度有68米、63米、47米等。

道路平时很空旷，但是到皇帝出行时，数万人的仪仗队就需要这样的宽度。后来，也常发生“侵街筑屋”及在道路上种菜的现象。

居住坊里内另有十字形及一字形的道路，宽度只有15米，是居住区内道路，与全市道路是两个系统。东市西市内有井字道路，宽度较小，有16~30米。

东城与城墙平行筑有夹城，可以把大明宫，兴庆宫及曲江池连接起来，是皇帝专用的道路。

五、坊里

长安城采用严格的坊里制，全城划分为108个坊，朱雀大街西的万年县有54个坊，东面的长安县有54个坊。坊大小不同，靠近朱雀大街的四列坊最小，南北长500米至590米，东西宽550米至700米。从上述四列坊外到顺城街的六列坊，南北长500米至590米，东西宽1020米至1125米。皇城两侧的六列坊最大，南北长660米至838米，东西宽1020米至1125米。坊有坊墙，墙基宽2.5~3.0米，大部分开四个坊门，朱雀大街两侧的坊开两个门。坊里有严格的管理制度，日出开坊门，日落时敲街鼓六十下后，即关坊门，只允许三品以上的贵族官吏可以直接开坊墙的门。坊内有很大的府第，还有许多寺庙，一般居民住宅由坊内的小路（也称曲）联结。

坊在建城时一次划定，逐渐建成，南面一些坊很长时间还没有建成。

六、市肆

城内有集中的两个市，东市（都会）、西市（利人）对称的分列在朱雀大街两侧，东西主干道的南侧，面积各为 1000×924 米、 1031×927 米。市中有肆及行，同样性质的店铺集中在一起称行。管理市场的市署及平准署位于井字街的中央。东市集中着为贵族官僚服务的各种商业。西市颇多外国商人的店铺，以波斯人及阿拉伯商人居多。市内以商业交易为主，也有少量与店铺在一起的手工作坊。

坊内也有一些为日常生活服务的店铺。

市内有河道可以与城外的水系联通。

七、水系及绿化

全城引水分东西二区，东面从浐水上游开渠流至城东高地，再分几支流入城。城东南支流入曲江池及芙蓉园。东北支流至兴庆宫北的龙首渠。城西区分两支流引水经城南入城，东支流经皇城至宫城，西支流入城西坊里。城市水系的主要作用是饮用水，但与城市绿化有密切关系。几条支流都经皇城、宫城流入御苑内，大明宫内有太液池，兴庆宫内有龙池。

水系也起运输的作用。城外的几条渠道，为漕运的需要，可以经渭河、黄河与大运河相接，使江淮的粮食可以到达城东。

城东南的曲江池芙蓉园是皇帝专用园林，每年三月三在此宴群臣，一些科举中进士者

也可特许游园。

城北御苑很大，从汉长安城直至渭水边，其中尚有一些离宫别院。

大府第及寺庙内的绿化也很好。

街道两旁种有行道街，皇城、宫城内多种梧桐树。

八、隋唐长安城的规划特点

长安城的规划继承了古代城市规划的传统，直接受曹魏邺城规划及北魏洛阳规划的影响，平面布局方正规则，每面开三门，宫城居中偏北，皇城左右有祖庙及社稷，与《考工记》中的布局接近。

城市布局上“宫殿与民居不相参”的意图十分明显，采用严格管理的坊里制，这些都与当时统治阶级对人民的严格管制与防范有关。

长安城是平地新建的都城，先制定规划，然后筑城墙、开辟道路，后逐渐修建坊里，有严密的计划。道路、城墙、方向正南北，道路直角相交，表现了当时先进的测量技术。

规划布局中也有一定的风水迷信的体现，如皇城南面四列坊的坊内一字横街，北面不开门，以免“冲王气”。

唐长安以及唐洛阳城的规划对其他都城规划影响很大，如日本的平城京（图1-5-6）、平安京（图1-5-7）及唐渤海海上京龙泉府（图1-5-11）等都基本照此仿建。

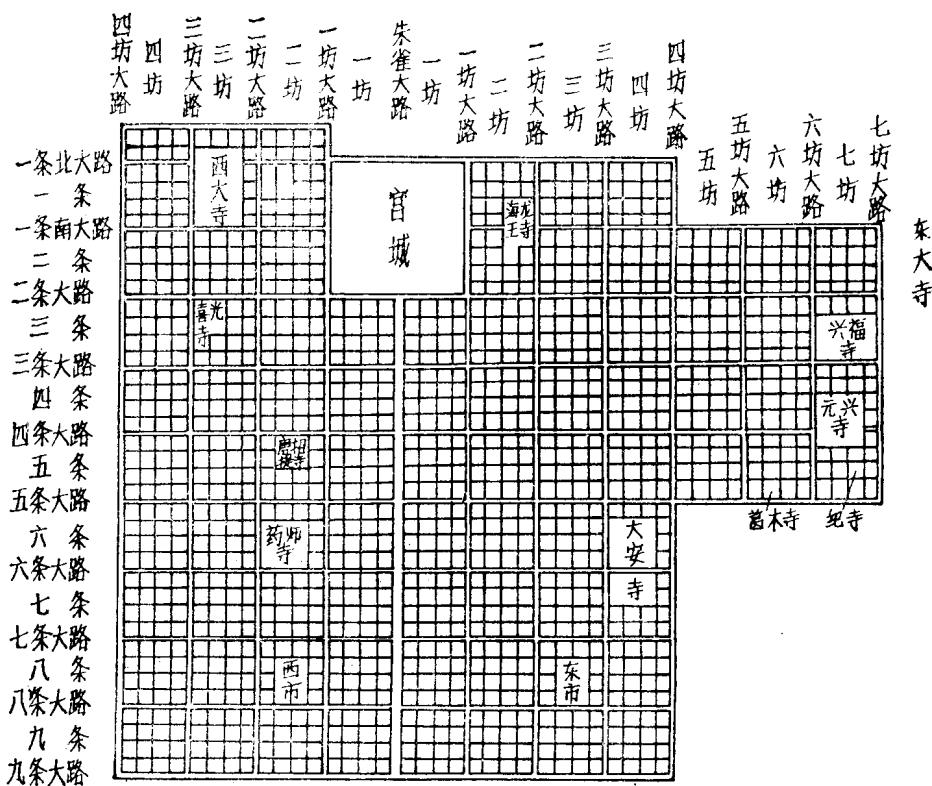


图 1-5-6 日本平城京图

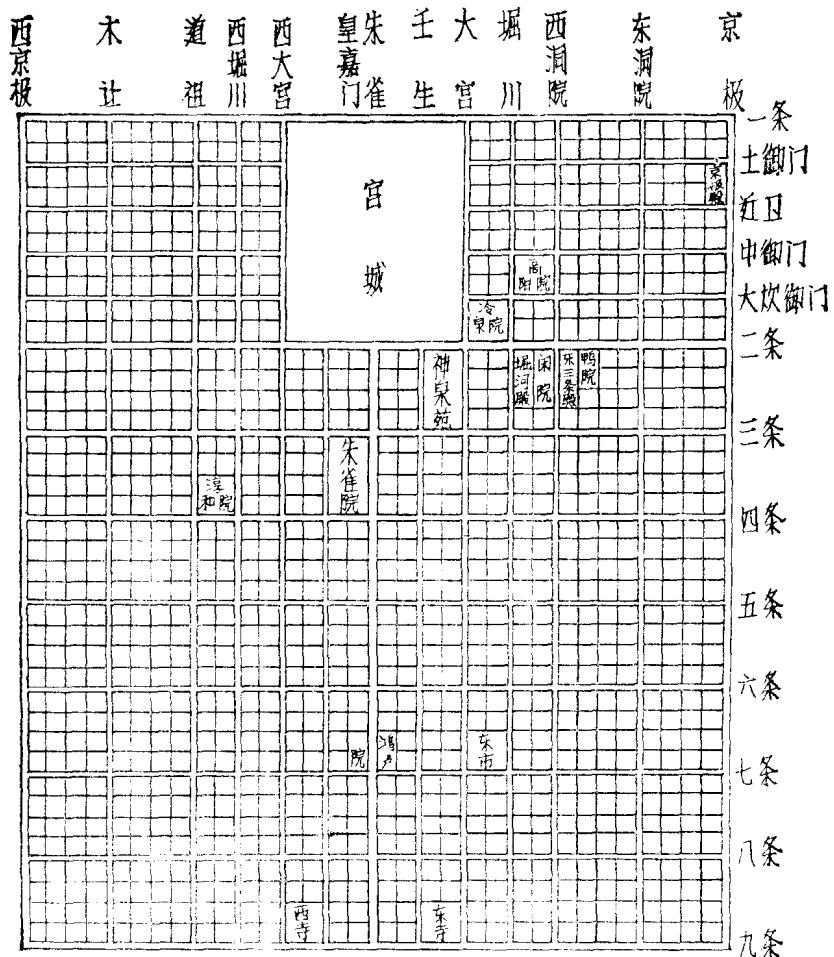


图 1-5-7 日本平安京图

第七节 隋唐东都洛阳城

一、东都洛阳的兴建

隋统一全国后，政治军事中心在关中地区，而经济中心在江淮一带，就产生政治中心与经济中心的分离以及关中地区的粮食等供应问题。当时虽然修通了大运河，但运粮等要经过三门峡，困难很大。因此在隋炀帝大业元年（公元605年）开始营建东都洛阳城，称东京，长安称西京。当时两京是并重的，皇帝经常驻在洛阳，唐以后继续这种情况，唐高宗及武则天时驻洛阳的时间更长。东都兴建时，隋朝的统治已较巩固，经济力量雄厚，加之隋炀帝穷奢极侈，因此城市的建设规模与长安相似，某些方面更力求“穷极壮丽”。隋末的战争中东都曾受到破坏，唐代修复。唐末的战争中又受到严重破坏，以后一直未修复。

二、城市规划布局

隋炀帝建洛阳时，先建宫城及皇城，皇城南面正门对中轴线，在洛河上架桥，直通南面的定鼎门。中轴线北起芒山、南对龙门（伊阙），估计当时规划意图，可能以此为轴线建

造一个与长安相似的对称布局而规模较长安大的都城。但建了东半部以后，并未向西发展，因西部为周王城基础上建造的汉河南县城。城市向南跨过洛河，向东跨过瀍河，形成皇城位于城市西北角，而主轴线偏于一侧的布局（图1-5-8）。

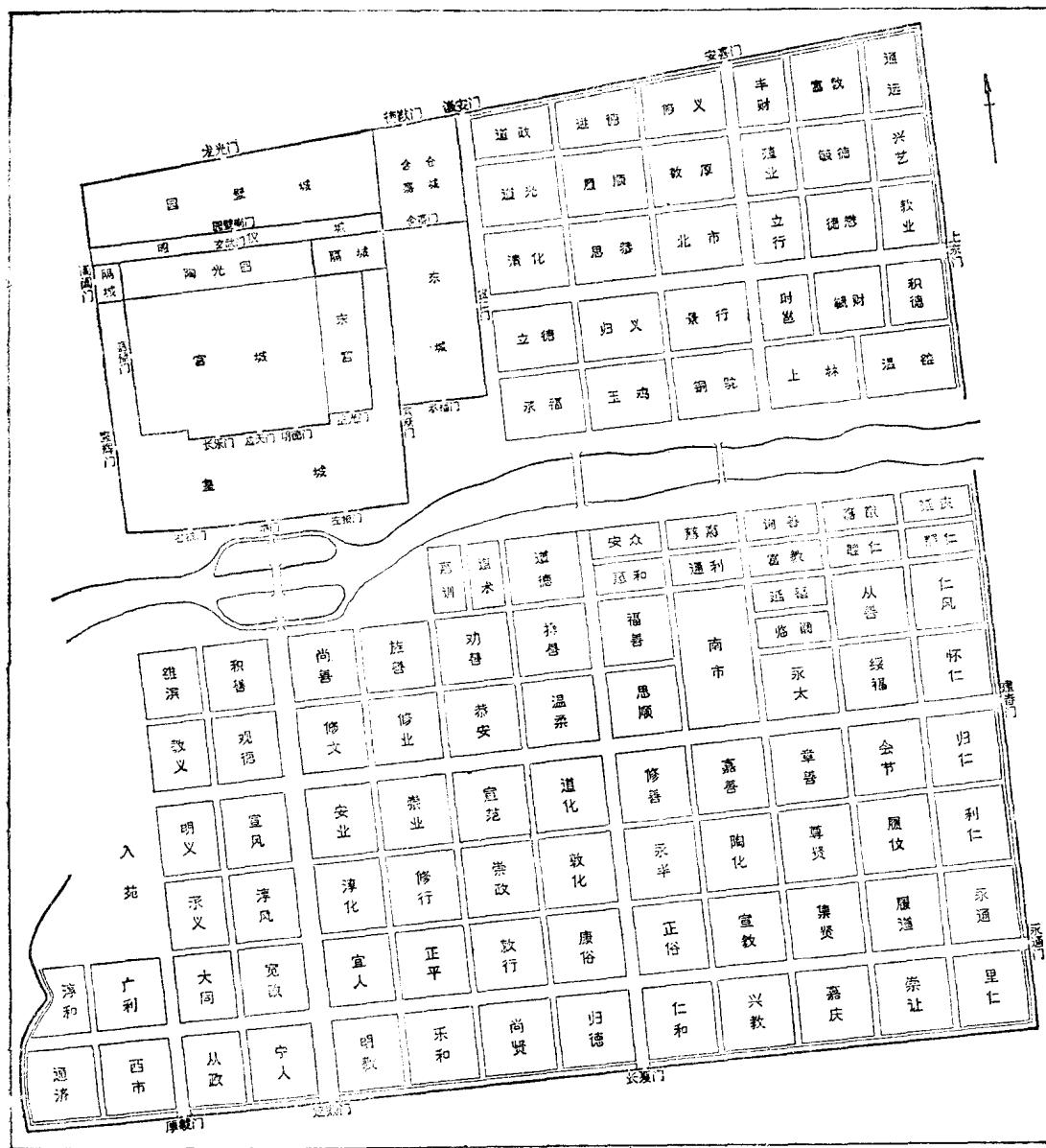


图 1-5-8 唐洛阳东都坊里复原示意图

全城面积东墙长7312米，南墙长7290米，北墙长6183米，西墙长6776米，基本上为正方形，但西南角顺应洛河河道，城墙部分弯曲，用地规模较长安小。

城市西面无门，北面除了位于中轴线上的宫城后门龙光门外还有徽安门及安喜门，东城有上东门、建春门、永通门，南面有长夏门、定鼎门及厚载门。由于整个城市的布局不对称，城门的位置也不对称，各门之间并不对应。

三、坊里

由于洛河横贯全城，将城分为南北二部。北部在宫城以东有一块坊里区，有29个坊，南部有74个坊，共计103个坊。坊内有十字形道路，宽为14米。坊的面积一般为 450×450 米，与记载的正方一里的尺度相同，普遍比长安小。

四、道路系统

洛阳的道路格局基本上与长安相似。以正对宫门的南北干道为主轴线，是全城最大的干道。正对各城门的为主干道。其余为划分坊里的一般干道。

道路宽度比长安小。最宽的主干道定鼎门大街，初步探测的结果为120米宽。正对城门的主要干道宽40~60米，一般干道宽30米以下。这是吸取了长安的经验教训，能适应当时的交通要求而不致于过多的浪费土地。由于坊里较小，通路间距也较长安小。

五、市肆

城内有三个集中的市。最大的南市在洛河南岸，占二坊地，内有一百一十二个行，三千多肆。北市在洛河北岸，位于东北坊里区的中央，占一坊地。西市在洛河南，城市西南角的厚载门内，也占地一坊。南市西南的修善坊有波斯胡寺，东南的会节坊有祆祠，可见南市有很多外国商人。北市也很繁华，旅馆酒店大都集中在这里。

洛阳与长安比较，水运较发达，整个城市位于洛河两岸，可以经黄河与大运河通江淮，是当时全国范围的商品集中及转运中心。在一些其他坊里中有一些商店及服务行业。洛河两岸坊内也有商行，北岸的承福、玉鸡、铜驼、上林诸坊商业最繁盛。武则天时（公元701年）在皇城东南角元德坊开辟一个大水潭，可以容纳各地来的商船。

唐末，朱温拆毁长安城，将木材运至洛阳，他建立的梁朝即在此建都，后唐也曾在此建都。赵匡胤时也打算把都城由开封迁此，因供应方面不如开封方便，故未迁。

第八节 隋唐时代的一般州县城市及商业城市

唐代国内最大的商业城市有三个：一为南方海港广州（番禺），一为长江与运河交会处的扬州（江都、广陵），一为运河至黄河的转运中心汴州（开封），此外益州（成都）、洪州（南昌）等地也是商业中心，现举扬州为例。

扬州是当时最大的商业中心，因位于富庶的长江下游又是长江与大运河交会处，除长江下游各地商旅在此集中外，长江中上游的商品在此转口，海外商船的货物也在此转运。扬州也是江、淮盐的集散地，当时盐铁是专买的，盐铁转运使即设在扬州。

扬州历史悠久。春秋时长江江面很宽，达五十里，南至镇江，北至扬州北的蜀岗。战国时吴王夫差开沟，当时建沟城，在今平山堂西北一带。楚怀王十年筑广陵城，城在沟东蜀岗一带。秦统一全国后扬州成为重要交通中心，城市有了发展。汉初为盐铁等工业的中心，城址扩大，城的南边在蜀岗，南北达10里。

隋时长江江面已大为缩小。南岸仍在镇江。北岸在今城南十里的扬州渡（今扬子桥），运河即延伸至扬州渡入江，隋炀帝在此建临江宫。唐代北岸与江心的瓜州连成一片。玄宗时将运河延伸至瓜州，使瓜州成为大码头。

扬州的商业以药材、铜及铜器、玉器、盐……等较盛。扬州是手工业中心，以铜器及毡帽著名，也有一些造船业。扬州也是外贸城市，伊斯兰教海上转入，建有教堂。

唐代扬州城最兴盛时，南北15里110步，东西7里3步。城址包括原在蜀岗上的广陵城并向南扩展，还包括今扬州城的范围。城墙有两重。商业繁盛的地区在城南及城东南沿大运河一带（图1-5-9）。

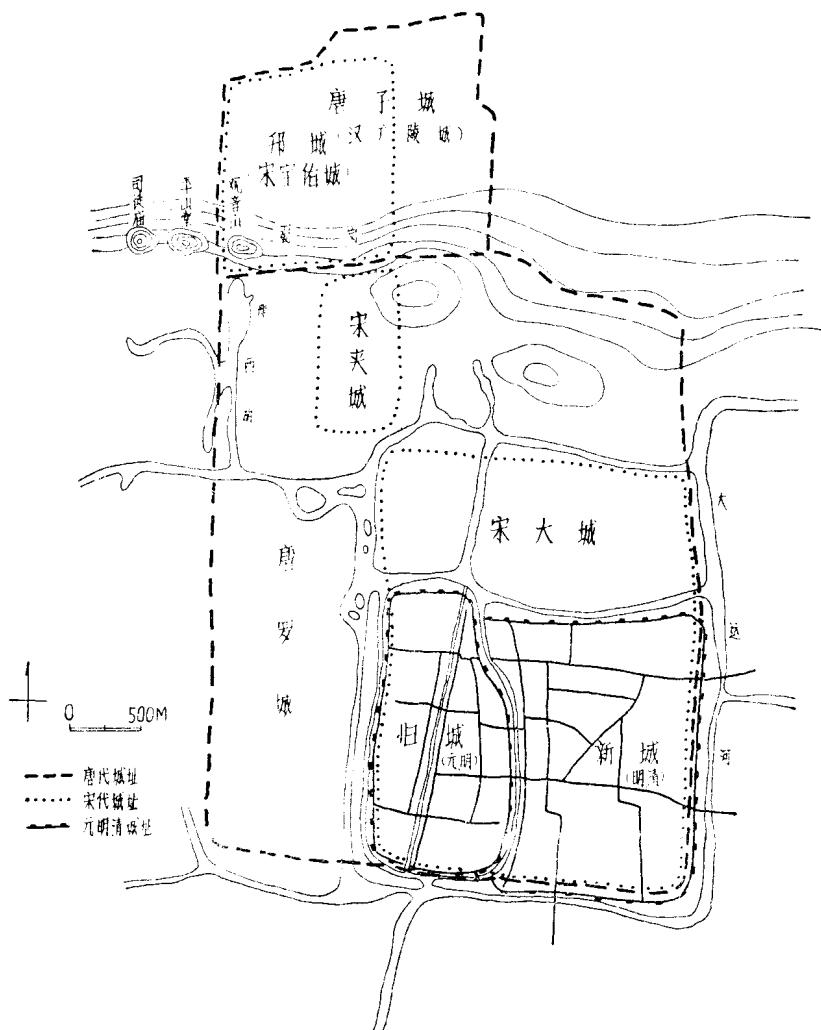


图 1-5-9 扬州历代城市变迁图

唐末由于节度使割据，汴河年久失修，逐渐淤塞，漕运受到一定影响，因此扬州的经济地位也下降。军阀之间的战争也使城市受到破坏，五代时更为严重。

唐代的一般州县城市很多，但在后世多重建或改建，基本上能保持当时格局的不多，这里仅举山西新绛一个实例。

目前新绛城内并无宋以前的建筑物，城墙也系明初重修，但有几处遗址和一些文献记载可以说明城市轮廓基本上与唐代变化不大（图1-5-10）。

据文献记载，新绛在隋唐时，有名园“绛守居园”，为州衙的后花园，现遗址尚在（今为新绛中学的校园）。唐长庆三年樊宗师所撰《绛守居园池记》，详细地描述了当时的环境与园池的情况。现存的州衙大堂，虽已经过改建，但屋架的主要构件，据考证至少

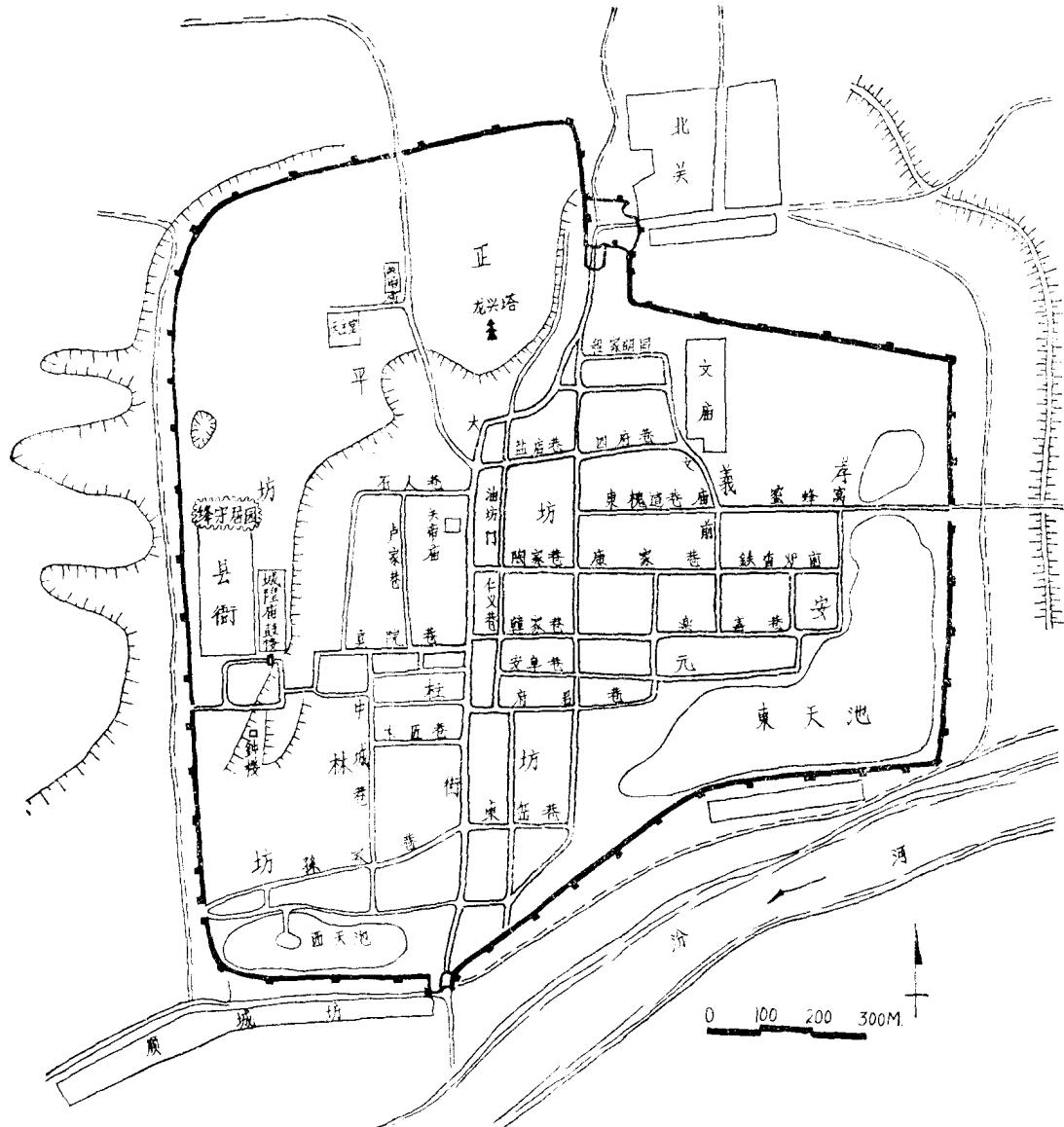


图 1-5-10 山西新绛城图

为元代以前的遗物。

《新绛县志》记载县署即古代的州衙。《绛守居园记》中有两句描述城垣：“陴锢孤巍，阿崛元武”，意为城墙在北山上由近及远，从现有北城看来，与描述相似。宋代绛州通判孙冲《重刻绛守居园池记略》所描述的城市情况：“冲登城向北引望，所谓黄原块天，汾水钩带者”，“西北正与姑射山相对，最居城北上，西连庆门台楼，东北可周览人家，依峰壑列屋”，这些描述也与目前城市格局相似。《新绛县志》载：“县城即旧州城，自隋开皇三年，由王壁徙此，始建。明洪武元年指挥郑遇春重修”。

新绛在隋唐时即为由太原（晋阳）至临汾，往西至稷山，然后在河津渡过黄河通往关中的要道上，故商旅较发达。城内民居及沿街店铺多为明代建筑。城内主要建筑州衙在城

北山上，地势雄伟。后建的城隍庙即在州衙近旁，州衙附近山上还有钟楼（明宏治年间建）、鼓楼（元至正间建），这一组建筑可以俯瞰及控制全城。城内以主要的南北街及东西街，将全城划分为正平、孝义、桂林、安元四坊。坊名尚在，也可能是当时坊里制的遗迹。由于北半部为山丘，城南有临汾河，城市平面形状并不规则，充分结合了地形。主要干道为南北向。在布局中虽未采用以道路为对景的手法突出州衙，但却以地形位置突出州衙，显示了它的重要性。

第九节 南北朝至隋唐时代内地及少数民族地区的城市

南北朝时，国内经过一次民族大迁移大融合，北方原来尚过着游牧生活的少数民族大量南下，吸取了汉民族较先进的农业生产技术，使这些边远地区的生产力有很大的提高；同时也吸收了汉民族较先进的文化和政治制度，逐渐建立了封建制的生产关系，建立了一些集权制的封建国家。根据这种经济和政治的需要，也兴建了一些城市，其中可举西夏赫连勃勃的都城统万城为代表。这些城市都吸收了汉民族地区城市建设的经验，特别是一些都城，其中以唐代在东北地区建国的渤海国上京龙泉府比较典型。

唐代西域地区在中央政府直接管辖之下，也建设了不少城市。这些城市在一定程度上吸取了中亚西亚一带城市的建设经验，同时也受到汉民族地区城市建设的影响。其中一些城市后来由于商路断绝，或由于河流改道枯竭，或沙漠扩大等原因，城市都先后废弃，城址也较完整地保留至今。解放后经过考古调查，发现不少宝贵的材料，成为研究这些古代城市的重要资料，这些城市可以高昌城及交河城为例。

一、西夏赫连勃勃的统万城

东晋时（公元407～431年），匈奴族的一支赫连勃勃建立大夏国，其都城距今陕西横山县50公里，东距榆林县120公里，遗址在无定河东北岸，其东北数里有淖泥河。

据《晋书》载：“凤翔元年（公元413年），以叱干阿利领将作大将，发岭北夷夏十万人，于朔方水北，黑水之南，营起都城，勃勃自言：‘朕方统一天下，君临万邦，可以统万为名’，阿利性尤工巧，然残忍刻薄，乃蒸土筑城，锥入一寸，即杀作者，而并筑之”，“……名其南门曰朝宋、东门曰招魏、西门曰服凉、北门曰平朔”。西魏大统二年（公元536年），东魏袭陷夏州，群众因遗恨未消，群起掏挖城墙。由于土坚实不易挖而止。现存遗址尚可看出内城及二道城址。二道城有506米长，南面及西北角均保存尚好。内城南北长527米，东西长609米，略成方形，均用青灰色白土筑城，现有高度1.6～10米。沿城址与城相连的墩台甚多，东西有十一座，西面八座、北面六座、南面十一座。最西面的几座很突出，距城墙稍远，高约10米。内城一角各有墩台一座，北角墩台又高又大，高约20米。城内中部稍偏西南，有一土墩，高约10米，形状不规则，可能系宫殿遗址。从城址及墩台的布置来看，城的防御作用非常明显。

二、渤海国上京龙泉府

东北地区松花江、牡丹江流域，原来居住着通古斯族系统粟米靺鞨族。唐初，其首领大祚荣在该地区建立国家。八世纪时唐睿宗封大祚荣为渤海郡王，改称渤海国，都城为上京龙泉府（城址在吉林省宁安县）。其规划布局及建筑很接近唐长安城（图1-5-11）。

城址东西长4500米，南北长3300米。北城墙东部稍向南倾斜，因而东城墙较短一些。

城基用大石，上用夯土板筑。南北各开三门，东西各开二门，正中为大街。大街两旁有东西市。大街北尽端为统治集团的中心皇城及宫城。城东西约1060米，南北约1180米。皇城北的宫城东西约620米，南北约720米。宫城遗址内有五进的宫殿基址。最前面有宫门的基址。殿基最大的是中间第三进，东西100米，南北30米，与前后殿均有回廊相通，是主要的宫殿基址，也是前朝后寝的分界线。内部第二层殿址，主室后左右二间均发现有炕，室内尚有宽3米，长15米的倾斜烟道，可能是国王的卧室，殿后有隔墙，墙外还有一处殿址。

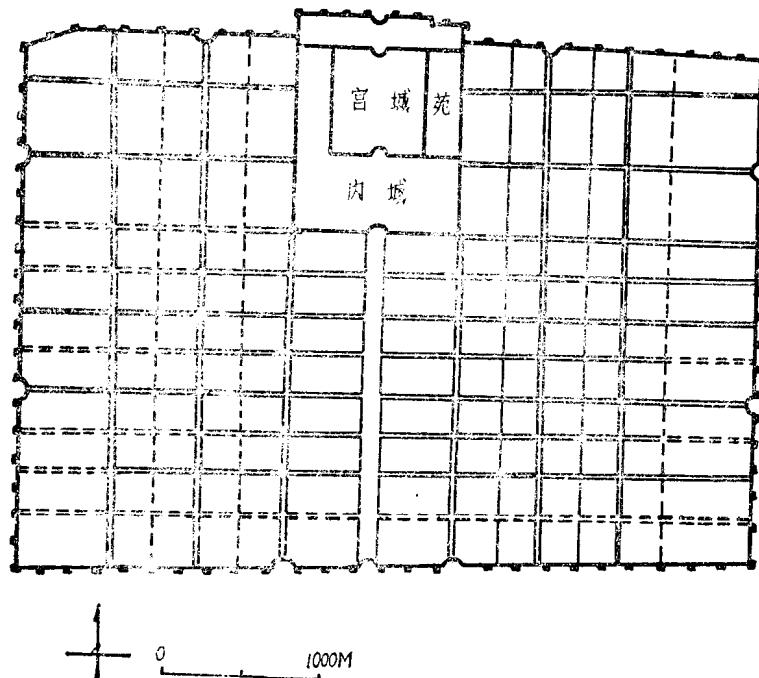


图 1-5-11 唐渤海国上京龙泉府（吉林宁安）图

上京城内出土砖雕佛像及菩萨像，全铜菩萨像、铁像、百灯幢等，可见该民族信奉佛教，通用汉文。从城市规划及建筑方面都可以看出渤海国在学习汉文化，模仿当时唐长安城的布局。

三、唐代的高昌城

该地古称西昌，高昌名始见于《前汉书·西域传》。汉代初元元年（公元前48年），在此设戊己校尉，进行屯垦。《北史·西域传》载：“高昌者，车师前王庭之故地……或云昔汉武帝遣兵西讨，师旅顿弊，其中尤困者因住焉，地势高敞，人庶昌盛，因名高昌。亦云其地有汉时高昌垒，故以为国号”。自晋及魏常设太守统之。晋咸和二年（公元323年），前凉王张骏在这里设高昌郡，北凉曾定为国都。从北魏至唐贞观为鞠氏高昌王国时期，后并入唐称高昌。明以后城名虽旧。但城已移至故城以北的三堡一带（图1-5-12）。

高昌故城，在吐鲁番东约25公里、胜金口以南二堡与三堡之间，从胜金口流出的木头沟水，经过二堡流入故城中。

从现有城址看来，高昌城可分为外城、内城及北面的宫城三部分。外城略作正方形，长宽约1500米，四面有呈弧线式的城垣，西北角向内凹，东墙北半部向外凸出，东西墙保

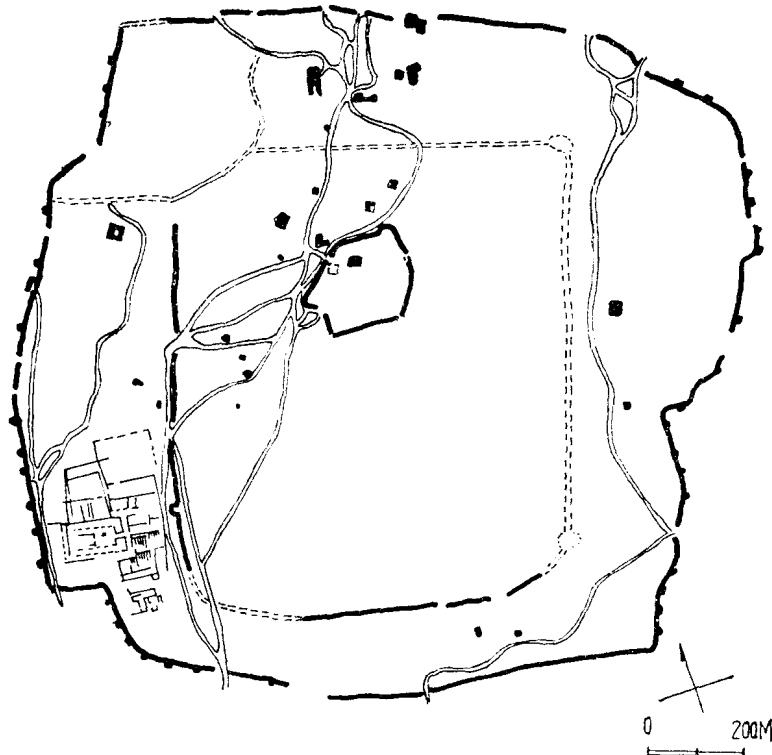


图 1-5-12 唐高昌故城平面图

存完好，城垣基址厚12米左右，残存部分最高达11.5米，外筑马面，夯土筑成，夯层8~12厘米。西面有二门，其北端一门还有曲折的瓮城。北东两面也可能有二门。南面有三个阙口，也可能是三个门。外城的东南及西南有寺院；西南角寺院很大，其东南和东北有两个“坊”的遗址（图1-5-13）。

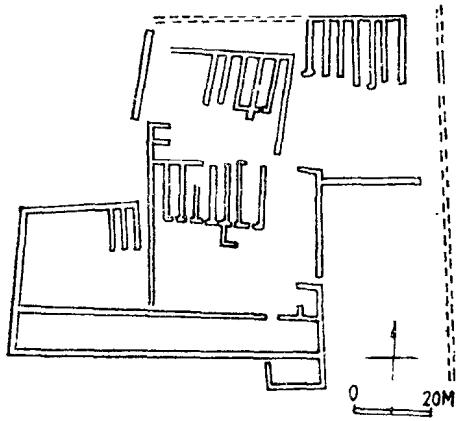


图 1-5-13 唐高昌故城西南角寺院东南坊市遗址平面图

拱顶房屋；地势较高的地方，从地面向下挖出院墙，在一面或数面挖窑洞为住房。

外城东南大寺附近的“坊”保存完整。寺东南的坊有两排很整齐的建筑遗址，与今天天山以南居民经常建造的纵券顶长筒形的房屋一样。在这南北两排相对的房屋之前，有一

内城在外城中间。西、南两面城垣尚保存下来。北、东两面只有残迹，找不到城门的遗址。城正中偏北有一不规则形的圆形小堡垒，内西北有高台，台上有一高达15米的土坯砌的建筑物。在这高耸的建筑物周围的土墙外，一直向北，有几层台阶，越过内城墙与宫城中轴线上的几重殿基相对直。

宫城遗址在全城的北部，成长方形。宫城北墙就是外城的北城垣。宫城南墙为内城的北垣，城内殿基很多。

居住房屋随地形有两种形式：地势低平的地方，用土坯堆砌或垒土成墙，再用土坯砌成

广场。坊的四角都有巷道式的路，通到坊外，但未发现坊门。这南北两排房屋可能为小手工业作坊，广场可能为集市交易的场所（图1-5-13）。

城内南部有些建筑遗址，附近有大陶瓮，可能为酿造作坊；其西北尚有一处铸造铜器的作坊，附近有许多绿色炼铜渣。

从宫城布局看，宫城在北，内城在南，与唐长安宫城与皇城位置相似。西南角寺院的东南坊市，也与唐长安的集中的市类似，外城也为一般居民的集居区。

四、唐代的交河城（雅尔湖古城）

唐交河城址在吐鲁番城西10公里，位于两条宽而深的河床之间的狭长地带上。两河在城南会合，交河城名可能由此而来。

该城位于往西及往北的两条交通要道上，在军事防御上也很重要。

两河间的岸地南北长约1650米，最宽处达300米，城址建在由北向南1000米的范围内，岸高10米。城市除西南郊有一些断续的城墙外，四周没有城墙遗址。出入城市有两条道路，一在南端，一在东面。东门面临河床，门内约20米外，正对城门有一岗楼似的建筑物。

从北向南，越过全城最大一座佛寺后，便是城内主要大道，宽约10米，长约350米，两侧是高厚的土墙。大街两旁的住宅被街巷划分成一块块的“坊”，坊外围着坊墙，与唐长安的坊里有些类似。走进这些小街及狭巷，方能看见院落的门户。这些院落式住宅与高昌城的一般民居相似。各坊中靠着坊墙对着街巷交叉口的地方都建有一所房屋，大约是作为巡警了望的“街铺”，在唐长安的坊里也有这类“街铺”的记载。

城外的河流已完全干涸，城市的废弃与此有关。

高大庙宇均在城市中部，建筑形式多不一致。中部的庙宇建筑，上为庙宇下为洞室。庙墙为长方形土坯砌成，附近多唐代遗物。北部庙宇的墙基由二尺见方的土块迭垒而成，下为方形地室，上复青草。这一带可能为回鹘人居住。

交河城在唐代鞠氏王建都高昌时，为交河郡。唐灭高昌国，改称交河县。元时并入吐鲁番城，遂废。

第六章 宋元时代的城市

第一节 宋元时代的社会及城市概况

唐末由于军阀混战，出现了一个分裂局面，北方的人民向南方迁移使经济中心南移。公元979年北宋结束了五代十国的分裂局面，建立了统一的中央集权的国家。北宋初期的五十年间农业手工业都得到恢复及发展，户口增加了二倍，商业手工业的发展也使城市更加发达繁荣。唐代10万户的城市只有十多个，北宋时增加到40个，城市经济的发展及市民阶层的抬头，也影响到城市布局及城市面貌的改变，许多城市出现了繁华的商业街。

公元1127年，北方的金朝在灭辽之后又灭了北宋，形成与以江南为中心的南宋的对峙局面。

南方地区经济上已占全国主要地位。这时在暂时的安定中，经济也有一定的发展。南宋首都临安人口曾达到百万左右；建康是重要的军事据点，也是经济枢纽；其他如绍兴、扬州、苏州、南昌、长沙、福州、吴兴、泉州、广州等都在原有基础上得到了发展。其中广州、泉州是海外贸易中心，集中居住着许多外国商人，还建有外国人集中居住的“番坊”。

在整个宋代，边地存在着几个少数民族建立的王朝，如辽、金、西夏、吐蕃、大理等。建立辽、金王朝的契丹族及女真族，原来的生产状况较落后，他们吸收了汉族的文化和先进的生产技术，开始了农垦和定居，也建造了一些城市如辽上京、辽中京、辽南京、金上都、金中都等。这些城市吸取了汉民族的制度，是继承了中国古代城市建设的传统。

继辽、金以后，北方又兴起一个以游牧为生的蒙古族，随着生产发展及外部影响，部落氏族制逐渐瓦解，他们有一套军民统一的战斗组织，兵力很强，先后灭金及南宋，建立了空前强大的国家元朝。东西方文化经济交流，在中断很长时期后又一次得到恢复和发展。对外贸易及广宽的市场促使手工业、商业发达起来，先后建立了一些新的城市、如上都及大都。这都是在学习了汉民族的城市建设经验基础上建造的，尤其是元大都，它是继承和发展了唐宋以来中国古代城市规划优秀传统手法的成功范例。

唐宋以后，由于农业及农村副业的发展，城乡间的商品流转较前增加。在一些交通要道，形成定期的市集，称为“草市”、“墟”、“场”等，其中有些逐渐发展成为市镇。

城市中商业的发展往往突破城垣的限制，在城外形成新的商业区，或“关厢”。手工业中出现行会组织，往往形成同样行业，集中在一个地区或一条街。

城市也是封建社会的政治中心和军事据点，防御作用十分突出。宋元以后，由于火药的发明及其广泛应用于战争，城市的攻守技术也有变化；因此一些城市都加砌砖石，修建瓮城、马面、箭楼，开挖深广的护城河。

城市，尤其是都城及地区性的政治中心，集中着封建统治的各种机构，居住着官僚、地主、高利贷者及商人，还有为他们服务的各种手工业者，城市人口很多，城市规模远较

欧洲中世纪的城市大。

宋元时代，城市中的宗教建筑十分发达，除佛教外，其他道教、伊斯兰教、喇嘛教等寺院也很多，对传统建筑技术和建筑艺术上及城市面貌有一定影响。

宋以前在大运河沿线有许多商业城市，金以后由于黄河决口改道南迁，破坏了淮河水系，淤塞了汴河，使中原地区的经济受很大影响。原来这一带的城市也相对衰落，如洛阳、开封、泗洲等。元建都北方后，大运河直通至元大都，北段运河沿线发展了一些商业都会。

除了元大都等少数城市是新建外，一般大城市都是在原有基础上扩建改建，城市布局多不规则。

第二节 北宋东京（开封）的改建与发展

公元979年，北宋结束了五代十国的分裂局面，建立了统一的中央集权的国家。北宋都城东京（开封），为我国古代重要的都城之一。它在城市经济的发展、平面布局、城市面貌等方面是另一种类型，在城市建设史上也有一定重要地位。

一、北宋东京及开封城市的历史沿革

开封地区为我国古代文化发达较早的地区之一，殷商时代这一带就有不少城市。据史载，春秋的郑庄公命郑邴在此筑城，取开拓封疆的意思，故名开封，为当时屯粮储粟之地。战国时魏惠王九年（公元前362年），将首都迁至开封附近的新里城，命名大梁，它是魏国的政治中心，也是一个商业都会。大梁城的位置在今城西北。五代时除后唐外，其余均在此建都。

金灭北宋，城市曾受到破坏，政治中心南移临安。金明昌五年（公元1194年），黄河在此决口并改道南流，破坏了附近水系，严重影响农田水利及航运交通，城市逐渐衰落，成为一个地区性的政治中心。金宣宗贞祐年间（公元1217年），曾迁都于此，更名南京，为时二年。元灭金及南宋后，在此设汴梁路。元世祖至元二十八年（公元1291年），为河南北行省省会。明时为开封府，明洪武十一年（公元1378年），朱元璋封王子朱橚为周王，驻开封，在宋大内旧址建周王府。明末又一次为黄河水所淹，破坏甚大。清代仍为省会。

二、后周世宗柴荣对开封的改建扩建措施

在整个隋唐时代，由于大运河是联结政治中心和东南地区经济中心的重要通道，汴州（开封）因位于大运河与黄河相交处，大量漕运在此转运，逐渐发展成为工商交通的中心。唐中叶后，为保卫漕运的重镇，在此驻兵10万。五代时又在此建都，人口增加很快，城市居住拥挤，卫生恶化，城市发展中的各种矛盾很突出。后周世宗柴荣时，为了适应城市发展的要求，对城市进行了较大规模的改建、扩建，这对以后开封城的改建规划有很大影响。

后周世宗显德二年（公元955年）四月颁发改建城市的诏书，从这个诏书中可以看出当时改建、扩建的原因是商业交通发展、人口增加、城市用地不够、建筑拥挤、城市供应不足、城市卫生恶化等等，还提出了扩建的规划及实现规划的措施等，在以后城市的改建、扩建中，有下列几方面的成果：

1. 扩大城市用地，在旧城之外加筑罗城（外城），新建、扩建的部分，相当于原来城

市的4倍。

2. 改善旧城的拥挤现象，展宽道路、改善交通条件。
3. 疏浚汴河，便于繁荣城市经济及改善城市供应。
4. 制定防火和改善城市卫生的具体措施，沿街划定植树地带，增加城市绿化。

这次改建、扩建的规划是很杰出的，主要力量没有放在宫室的修建方面，也未受旧的规划的束缚，着重解决城市发展中存在的实际问题，适应了城市生产及生活发展提出的新要求，与以往的都城规划有很大的不同。

三、城市平面布局

开封为三套城墙，南北较长，东西较短。平面形状为不十分方正规则的矩形（图1-6-1，1-6-2）。

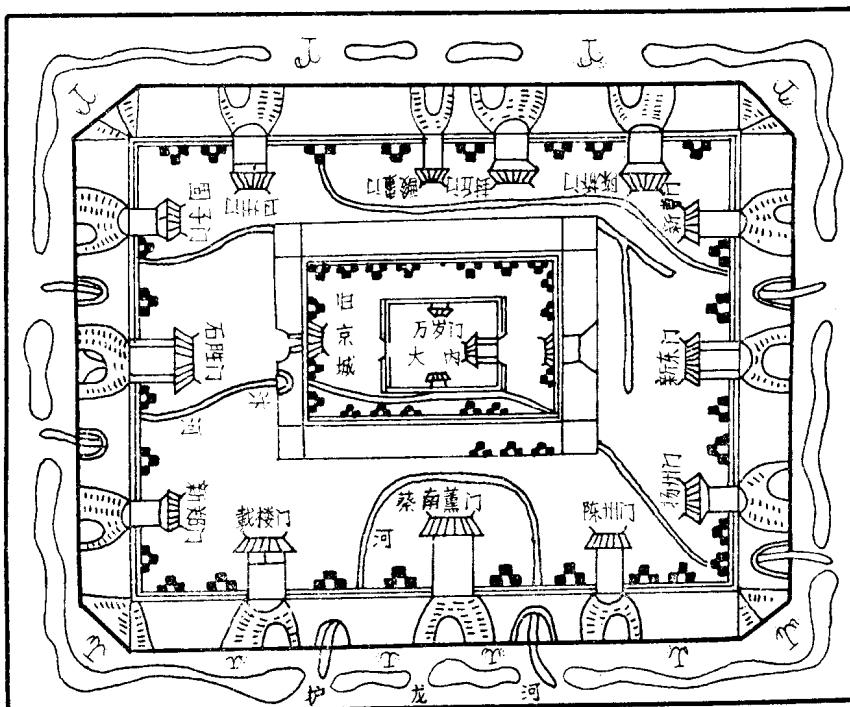


图 1-6-1 宋东京汴梁图（元刻士林广记图版）

中心为皇城，亦称大内（紫禁城），原系唐代宣武节度使署所在。五代初的梁朝在开封建都时，在此修建建昌宫，后晋时改称大宁宫，后周世宗时又加以扩建，北宋的宫城也设在此。宋太祖建隆四年（公元963年），按洛阳宫殿形制进行扩建，周围达9里18步。城南正门为宣德门，左有左掖门，右有右掖门。城东为东华门。城西为西华门。北为拱宸门。四面开门与宫城居中有关，与唐长安不同，这种方式也影响了金中都及元大都。南面正门宣德门也是城市中轴线的起点，与唐长安相似。

第二重为里城。据载唐德宗建中二年（公元781年），宣武节度使李勉曾重修，可知唐中叶以前已有城垣。周围20里50步，共有十门。南城墙三门，中为朱雀门，东为保康门，西为新门（崇明门）。东城墙三门，中为旧宋门（景门），北为旧曹门（望春门或迎春门），南为角门子。西城墙三门，西为旧郑门（閨闥门），中为汴河北岸角门子，北为

梁门（宜秋门）。北城墙三门，东为旧封丘门（安运门），中为景隆门，西为天波门（金水门）。城门命名表示它联系的地区，如宋门通宋州（商丘），曹门通曹州，郑门通郑州，这也说明当时城市与周围地区在交通及经济上的联系较密切。

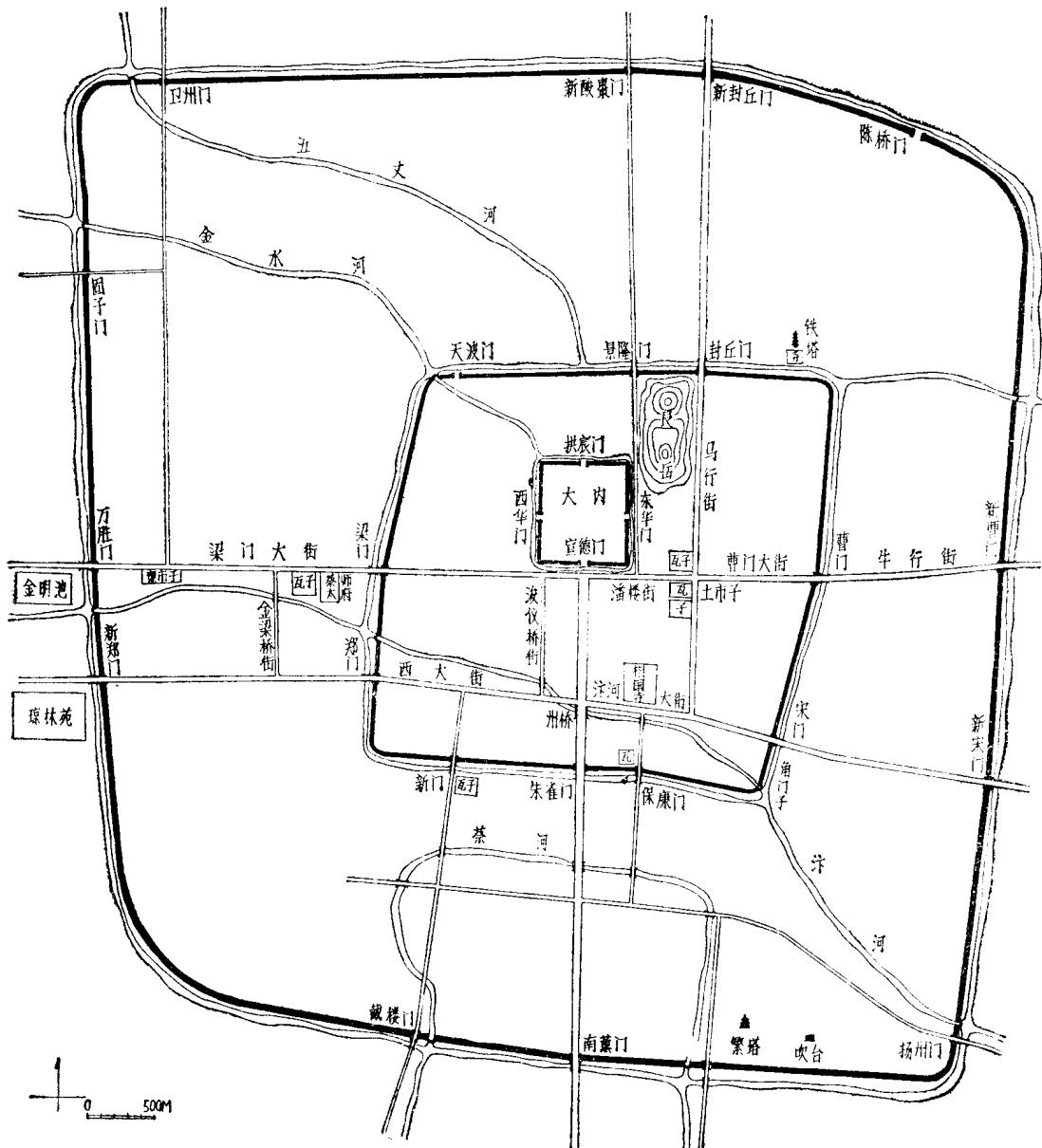


图 1-6-2 宋东京（开封）复原想象图

各城门皆有瓮城，通御路的四个门，有门三重，各城门正对。其他城门有门四重，各门不正对。在《士林广记》的图中，可以明显地看到。

文献曾记载，里城屡次经过扩建，估计其范围与清代开封城墙范围基本相同，今城墙范围27里，比文献记载的原来的20里要多，现有各城门位置与文献记载的相对位置对照，也基本上相同。

最外一重为外城，后周世宗显德二年（公元955年）修建，北宋时也屡次重修、扩建，周围四十余里。文献记载，后周世宗柴荣修建时曾运虎牢关粘土筑城，目前地面上尚有城址痕迹，一般称为护城堤，大部在清道光二十一年（公元1841年）为黄河泛滥时淹没。外城也称罗城，水旱门共有二十个，其中水门七个，南面三门为载楼门、南薰门、陈州门；北面四门为陈桥门、新封丘门、新酸枣门、卫州门；东面新曹门、新宋门、扬州门；西面固子门、万胜门、新郑门。城垣平面形状并不十分规则，城门位置与里城城门相对。目前虽然不能确定城门具体位置，但有些地名沿袭至今，如城西北的郑门口村等。

里城及外城外均有宽阔的城濠。开封的三套城墙，三套护城河，是逐渐扩建加修的，并非一次建成，反映了当时防御要求。书上记载，宋太祖曾打算将城墙建成曲屈形状，也说明筑城考虑了防御的要求。

开封城内河道较多，号称“四水贯都”。河道与城市布局及其发展有一定影响，东城东南角，沿汴河两岸扬州门外七、八里仍有繁盛的街市。

开封城的形制对以后的都城的布局影响颇大，特别是三套城墙，宫城居中，金中都、元大都都采用这种布局。

四、道路及河道系统

城市干道系统，以宫城为中心，正对各城门，形成井字形方格网。其他一般道路及巷道也多成方格形，也有丁字相交的，在里城外，外城内尚有数条斜街。这显然与唐长安、洛阳的严整的方格型道路网不同，主要是因为城市是逐渐扩建形成的。

主要干线称御路，共有四条：一自宫城宣德门经朱雀门到南薰门；一自州桥西经旧郑门至新郑门；一自州桥经旧宋门至新宋门；一自宫城东土市子向北经旧封丘门至新封丘门。

街道以御路最宽，宣德门外的御街，宽度200步，合300米，而内城南墙也不过1000米左右，按城市现状及其他文献关于御路情况的描述，不可能有这样宽，也可能200步之数系指靠宣德门前的一段。御路的断面组成有皇帝专用的御路、人行道、绿化带及水沟等，在当时是具有创造性的。在朱雀门外的御路断面，似有不同，沿街还有各种买卖及饮食的摊子。

开封的街道普遍较长安、洛阳窄，当时的街道宽度在50步以下至25步，显然较唐长安窄得多。在北宋时代的现实主义的绘画杰作《清明上河图》上所描绘的一段街道，其街道宽度也不超过15~20公尺，当然这不是城内主要道路。按文献对开封主要街道情况的描述，其宽度也不是很大的。由于城市道路逐渐发展成为密布店铺的商业街，同时也由于城市人口激增，不象长安、洛阳那样，城市用地大，商业店铺集中在肆市而不是沿街布置，使开封的城市的交通比唐长安、洛阳繁复得多。

城市道路的密度显然要比过去大，一般的街巷间距很小，这与生活居住方式的变化有关。

开封城内有四条河道经过，即汴河、蔡河、五丈河、金水河，均通过护城河互相联通。汴河横穿城东西，通南北大运河，东通泗州入淮，是商业经济及市民生活供应的主要交通线。宋代经汴河运输的粮食，年达五、六百万石。汴河的畅通及淤塞对开封城的繁荣发展关系很大。五丈河通开封附近各河道及地区。这两条河一在城东南直至城西，一在城东北，就形成城内几个商旅最繁盛的地区。金水河通大内，是宫内的水面及宫内给水的主要

水源。

由于市内河流多，桥梁也很多。城内外共有桥梁三十座，其中汴河十三座，蔡河十一座，五丈河五座，金水河三座。有的桥在结构上很有创造性，如东门外七里的虹桥。

市内主要交通工具是大车，有用骡或驴二头或牛五至七头拽的太平车，专运货物，可载粮数十石；还有一头牛拉的平头车，酒店多以载酒；也有可乘人的平头车；还有独轮车，人力肩舆等。

五、城市中心市肆街道面貌

开封的市肆商业分布与长安洛阳有显著的不同，不是集中布置在特定的“市”内，而是分布全城，与住宅区混杂，沿街开设各种店铺，形成熙熙攘攘的商业街。也有的商业街沿河布置。

由于商业、手工业、交通运输业的发达，管理商业、手工业的政府机构（总称外诸司），分散设在城内各处。行政官府区也不象唐长安那样集中，只有一些最高行政机构及专管宫廷用品的机构（总称内诸司）集中在大内。

繁华的商业区分布在里城东部及东南部，外城东南部、东部及西部，这与河道码头的分布有密切的关系。最繁盛的商业街为宣德门东的潘楼街、土市子，州桥东的相国寺，东南角门及扬州门内外一带。潘楼街一带为金融中心。当时，金银交易及交子会子等货币交易发达，正说明宋代商品经济的发达。

码头区在城外运河的沿岸，如东南扬州门沿汴河及北面沿五丈河一带。仓库区也集中在这一带，多达五十余处，大多专为储运漕米。

城内也有些集中交易的集市。相国寺因位于城中繁华地区，又在汴河北岸，交通方便，因而形成最大的交易市场，每月开放五次。相国寺中又划分地区分别进行各种货物的交易。

城内还有一些地方通宵营业，形成夜市及晓市。例如，州桥夜市，朱雀门外御街一带的晓市，天不亮就开始营业，人称“鬼市子”。许多饮食店，酒楼等颇多通宵营业。这种情况为前代所少有，反映城市经济及市民阶层的生活需要。

城市手工业，大多为统治阶级服务。官办手工业作坊有衣服、绫锦、瓷器、印刷、酿酒等，如属于绫锦院的职工有400人，军署所军匠有3700人，东西作工匠有400人，共达8000~9000人之多。私人手工作坊有金银铺、药铺等，劳动分工较细，雇佣劳动很普遍。

在不宽的街道两边，密布店面，有的张灯结彩，有的挂名贵的字画，有的建欢楼（彩牌坊）和各种招牌，饮食店的种类也很多。这种情况，在《清明上河图》上有细致生动的描绘。

城内还有一种瓦子，集中着各种杂耍、游艺、茶楼、酒铺，附近还有妓院。这种瓦子在全城有五六处，如中瓦子、南瓦子、州西瓦子、保康门瓦子等。瓦子都接近闹市或城门处，最热闹的是中瓦子、里瓦子一带。

城中饭馆、酒楼非常多，还有许多专门招待客商的邸店，这都说明市民阶层及流动人口的增加。

六、居住区与居民生活

北宋时开封人口增加很快，太宗太平兴国年间（公元976~984年）有18万户，神宗元丰年间（公元1078~1085）有23万户，徽宗崇宁年间（公元1102~1106年）有26万户。

《宋史·地理志》记载：“开封府，崇宁间有户二十六万户一千一百一十七，四十四万二千九百四十口”，宋朝的口是男丁数，二十岁为丁，六十岁为老，妇女不计，所以每户平均不及二人，如每户平均以4~5人计，则全城人口当在110万至130万之间，加上城市常驻禁军14万，北宋末达40万，故城市实际人口可达150~170万，为当时世界人口最多的城市。城市人口中除少数组族官僚外，其他为一般市民（包括士人、商人、工匠、仆役、僧道、士兵、无业游民等）；尚有一些外国侨民，其中有些犹太人后来一直在开封落户。

当时开封人口比唐长安多，面积却只有长安城的一半，可见人口密度、建筑密度大为增加，这些情况必然带来城市防火、公共卫生、防疫、街道交通等方面的新问题。在后周世宗柴荣改建城市的诏书中就建立了完整的防火制度，在一定地段建造消防了望的望楼，每处有士兵值班，并制定了许多管理办法。

由于人口激增，在新扩建外城时，只定出官府仓库军营的地域，其余交私人建造。一般在沿街店铺及贵族宅第的后面，建造起密集院落式住宅。《清明上河图》上看到的密集的屋顶就是这种院子。城内外的席棚及茅屋则是一般劳动人民的住所。官僚住宅也分散在城内各处。北宋后期，阶级分化更严重，大官僚购买土地，拆除大量民房，建造华丽的府第，因里城拥挤，多建在外城，如蔡京太师府建在梁门外。

开封不仅是全国政治经济中心，也是文化中心。太学是全国最高学府，崇宁间最盛时，有学生38000人，太学以外还有国子学、四门学、武学、律学、算学、医学等学校，有三馆（昭文馆、史馆、集贤馆）藏书8万卷。

城内宗教建筑也很多。佛寺有相国寺、上方寺等五十余处，道观有朝元万寿宫、佑圣观等二十余处，其他祠、庙庵、院等六十余处，封丘门内尚有祆教、拜火教等教堂。

城内居住地段划分为许多坊，《北道刊误志》中列举着太平、义和、安业等120个坊名。

宋代的坊与唐长安的关闭的坊里不一样，按《东京梦华录》上的描述，城中没有设坊墙、坊门的坊里。唐长安全城一百零九坊，以朱雀大街分为左右两区，分别由长安县、万年县统管。而开封共八十余坊，分设八厢管理，说明开封已不是唐长安那种关闭的严格管理的坊里制。由于各户均直接向街巷开门，较难管理；有些模仿唐长安的管理制度，如街鼓等，也逐渐废弃了。

七、城市绿化及公共设施

开封城在后周世宗柴荣改建时，非常重视街道绿化。统治阶级为满足其奢侈享乐的生活，大建园林；以徽宗时建在大内东北的艮岳最有名，从遥远的太湖中搬运来大量的太湖石，堆砌假山。

开封城有较完善的下水系统。

因地势低下，常因洪水泛滥受淹，故城外汴河有堤。还用水工设施增加宫城内绿化用水。

八、开封城的规划特点及其影响

开封在成为首都及大规模的改建以前，就已是一个历史悠久的商业都会。它是在原址上扩建发展的，因此与一些完全由于军事及政治的要求而新建的都城不同。这也是我国古代城市中的一种类型。城市平面并不十分方正规则，道路系统也有一定的自发倾向，而且

不划分坊里。

开封城的发展反映了封建社会中城市经济的进一步发展与市民阶层的抬头，如商业由集中的市，发展成繁华的商业街，分布城市各处。为旅客及一般市民服务的商业、服务业大量增加，夜市、瓦子的出现等，使城市的面貌发生了很大的变化，基本上和后来保留下来的封建社会城市面貌相近。从唐长安到宋开封，反映了封建社会经济发展的两个不同阶段。

北宋开封城的三套城墙、三套护城河、宫城居中、井字形干道系统等的布局对以后的都城规划影响很大，如对金中都、元大都、明北京等都有影响。

第三节 南宋的临安城（杭州）

早在北宋以前，杭州就是全国性的大城市，自秦汉时已设县治。由于这一带雨水充足，物产丰富，又位于钱塘江上的重要渡口，经济一直很繁荣。隋代时，大运河修通，商业更发达，曾筑城垣，周围36里90步，有城门十二，东为便门、保安、崇新、东青、艮山新门；西为钱湖、清波、丰豫、钱塘；南为嘉会；北为余杭；另有五个水门。五代时吴越（公元907年）发动民夫及军士扩修罗城，周圍达70里。当时的钱塘江可通行海船，沿海贸易多集中于此。北宋时成为重要的对外贸易港口，为当时我国四大商港之一，城市人口有很大增加。

金灭北宋，南宋王朝的统治苟安偷生，迁都于此，改名临安。北方的官僚地主也大批逃亡于此，劳动人民也因避乱大批迁来，城市人口增加很快。《乾道临安志》中记载，当时有户口二十六万一千六百余户，五十五万二千六百余口，约有一百二十万人左右。

南宋时的城垣仍在吴越城的基础上增修，有城门十三：城南为嘉会门，东南为便门、候潮门、保安门、新开门，城东为崇新门、东青门、艮山门，城北为余杭门（旧名北关），城西为钱塘门、丰豫门（即涌金门）、清波门、钱湖门。还有五座水门。东青、艮山门有瓮城（图1-6-3）。

南宋宫城在城南凤凰山东，原为吴越时府台所在的子城。建炎（公元1127年）年间改为宫城。周围9里，南有丽正门，北有和宁门，宫殿规模较北宋东京小。正朝只有两个殿，常轮番使用，大庆殿在不同仪式时更换殿名牌。最高行政机关的三省六部，在和宁门以内，比较集中。其他行政机构则较分散；如太常寺在罗汉洞，秘书省在天井坊左，武学、太学、国学监在纪家桥，管理宫廷供应的内诸司大部在宫城中，官府营手工业则分散在城市各处，将作监及军器库在保民坊，造纸局在赤山湖滨，车辂院在嘉会门外。

大运河在城市北门外。当时的城市供应主要依靠大运河，较大的仓库也靠近北门，如镇城仓、常平义仓在余杭门里。都盐仓、糠场在天宗水门里。一般的杂物仓则在府衙的周围。

全城划分为八个铺（城外尚有两厢），共有六十八个坊。坊与巷实际上是一回事，坊只是一个地段的名称。厢是行政及治安管理的地区单位。南宋时城市人口增加很快，城市范围并无多大扩展，因而居住非常拥挤，与北宋东京相似。

城市中河道很多，有茅山河、盐桥运河、市河、清湖河、清山河、菜市河、下湖河等，因而市内桥梁也很多。城外的运河可直通苏州一带。“北关”一带水运最发达，也是

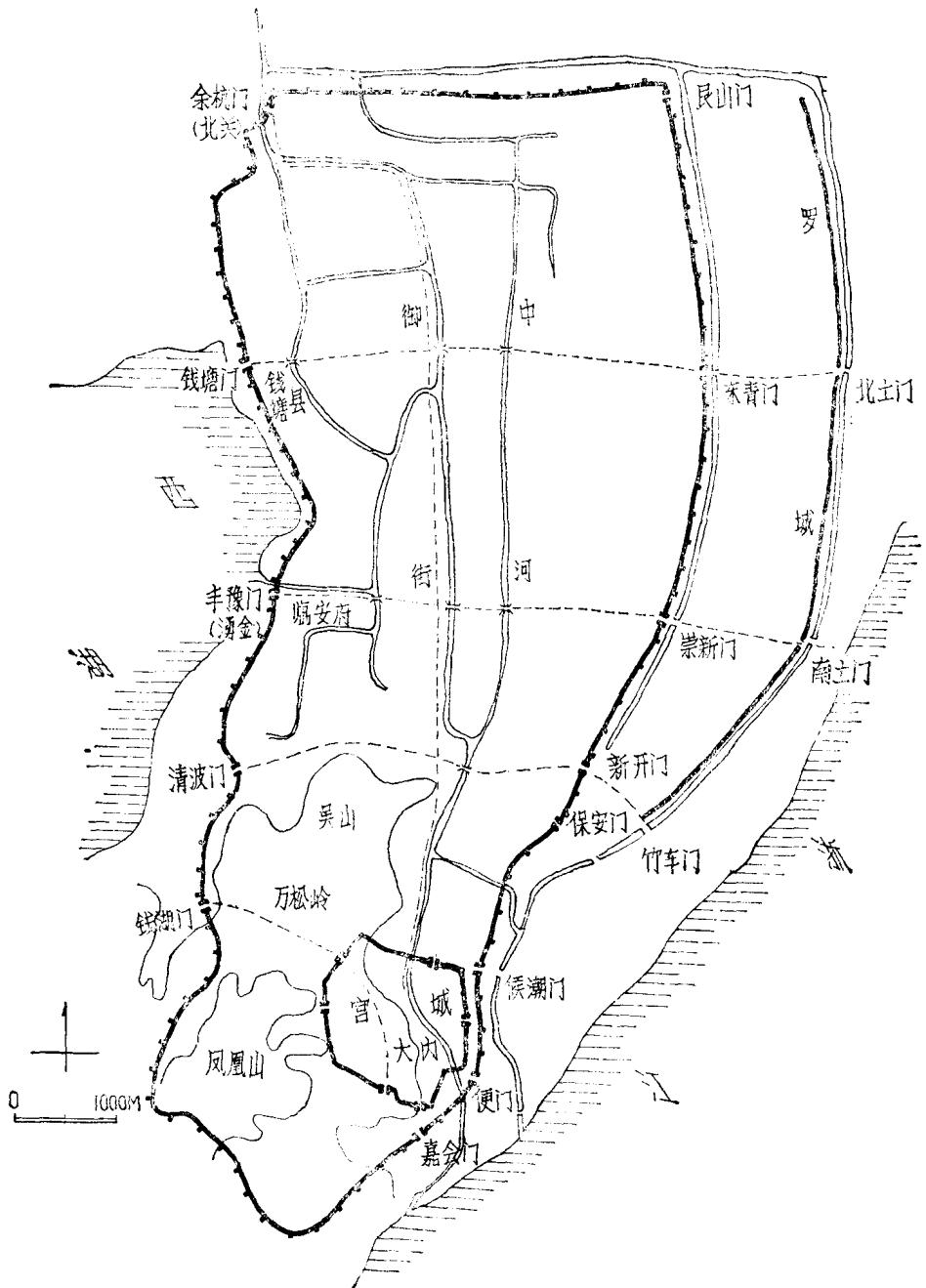


图 1-6-3 南宋临安城复原想象图

商业最繁荣的所在。

城市内也有集中的市，有些市在城门外，如嘉会门外的浙江省，北关门外的北郭市等。城市内还有“团行”，是行会组织。有的称“团”如城西花团、泥路青萃团、浑水闹粪团。有的称“行”，如官巷方梳行、销金行、冠子行，城北鱼行，城东蟹行、姜行，候潮门外南猪行，横河头布行。有的称“市”，如炭桥药市、官巷花市、城北米市、融和西

坊珠子市，据记载共有440市。

自和宁门至观桥御街，市肆店铺非常集中，也有些“瓦子”。由于商旅繁盛，城内还有许多供商旅住宿及储存货物的塌房，北关一带最多。由于商旅多，城市有大量流动人口，如逢科举考试，来应考的人也很多，有时达20万人。这也是城市供应及消费性行业特别兴盛的原因。

临安的城市生活及城市面貌与东京（汴梁）相似。许多商业通宵营业。街上有许多茶坊、酒肆、米面店。店门前建欢楼、挂彩画和花架。也有集中伎艺杂耍等的瓦子，分布在市内各处，有一些在城门外，数目比汴梁多，共有二十三处。北瓦内有勾栏十三座。这些都反映了城市经济的发达及市民阶层的人数增加。

临安城中居民，不少由汴梁迁来，城市生活方面保留了许多汴梁的习惯，不少饭店、点心铺也是由汴梁迁来。

临安城内分布着许多寺院，有五十七处之多，加上近郊的共有三百余处。还有庵舍十三处。道观仅城内就有二十多处。

城市濒临西湖，自然环境十分优美。由于统治阶级的穷奢极侈，在西湖边上布满了达官贵人富商的私人园林及皇家的专用园林。城内也有不少私家园林。

临安的地形较复杂。北面近宝石山，南面接凤凰山，城内南部有吴山（今城隍山），东临钱塘江，西为西湖。城市平面很好地结合了地形，因而成不规则形。道路系统也较杂乱，主要街道的御道与商业大街结合在一起。

第四节 宋代平江府（苏州）

一、平江的历史沿革和地理环境

平江，是历史上南宋（公元1127～1279年）苏州城的名称。平江的历史很悠久，春秋时代即为吴国的都城，相传城为吴王阖闾时伍子胥所筑，当时的城门有阖闾门、盘门、胥门等，名称一直保持至今。吴城在秦始皇时为火所毁，在后代的文章诗稿中，记载了许多苏州城市的情况，许多诗文中提到的街、巷、桥、坊的名称，多沿用至今。自吴国始，秦、汉、晋、唐以来，苏州都是东南沿海人口众多、规模较大的重要城市之一。

平江位于长江下游，太湖三角洲的中心，气候温和，雨量充沛，农产品极为丰富。隋大业六年（公元610年）开通了由京口（镇江）到余杭的大运河，使它更成为该地区的航运中心，商业手工业更为发达，所以一直是江南政治、经济、文化的中心城市。

中国封建社会从五代末到北宋年间，由于北方女真和蒙古统治者的日益强大，对中原地区城市骚扰较多，南方时局相对稳定，因此也促使南方城市（包括苏州这样一个地区）的航运和工商业的发展和繁荣。

二、平江城的布局

平江府可做为宋代一般地区性的府城代表。苏州还保存着平江府当时的城市平面图——《平江图》；这是我国最早的城市地图，是研究宋代平江城市建设的可靠资料（图1-3-4）。

城市平面为南北较长、东西较短，呈长方形，城墙略有屈曲，方位南北略偏东数度。东西宽3公里多，南北长4公里多，共开有五个城门。城墙外有宽阔的护城河，城门旁都

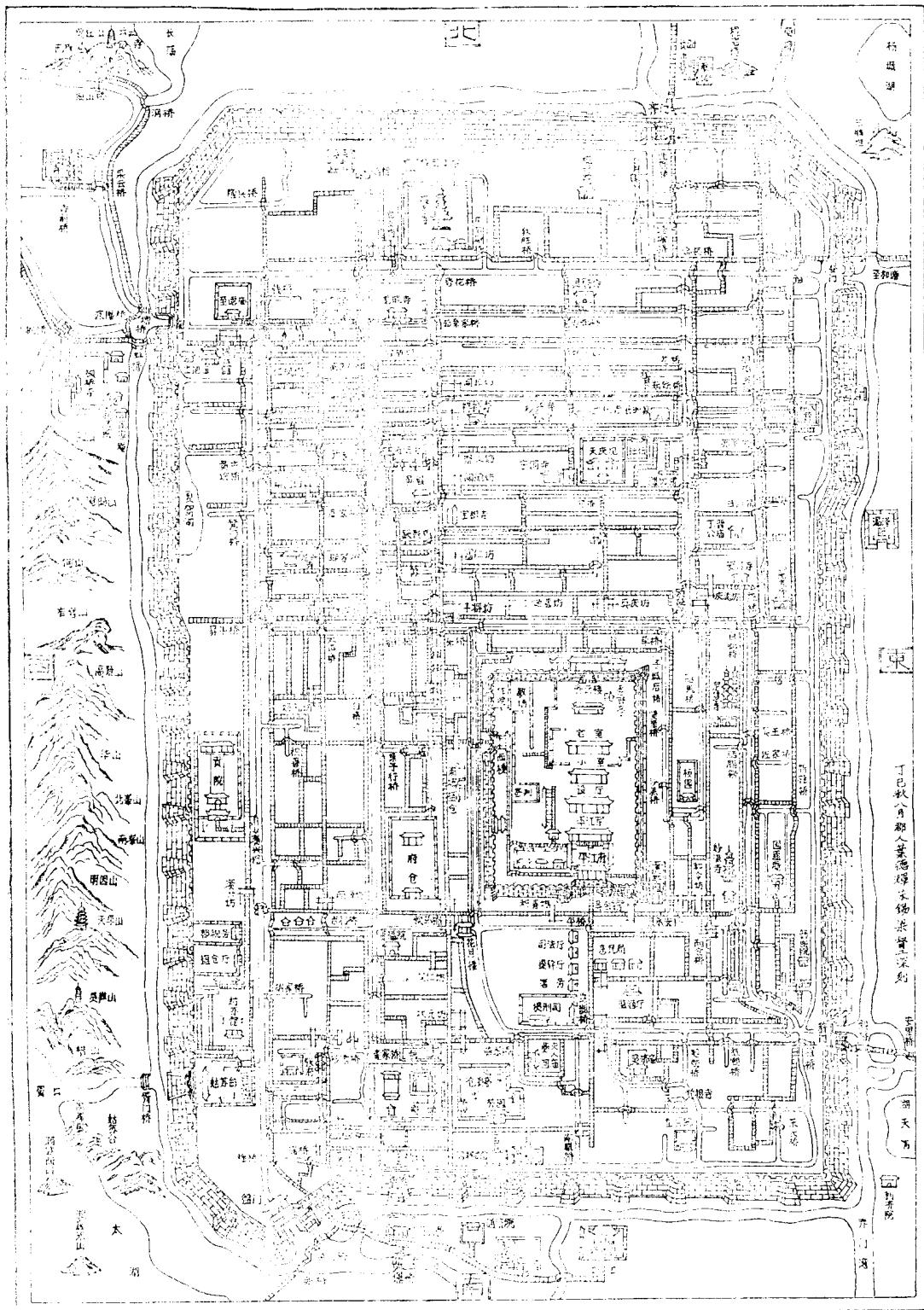


图 1-6-1 宋平江府图（江苏苏州）根据碑拓简画

有水城门。

城市道路成方格形，主要道路成井字或丁字形相交。正对城门的几条道路比较重要。大街之间是较小的巷道，多为东西方向。城内的河道和街道一样都是南北、东西的直线，东西向有三条、南北向有四条较大的河道，人们称为“三横四直”。许多小河与街道平行，常是前街后河，在城市北半部尤为明显。这些河道多为人工开凿而成，做有整齐的驳岸，河上架有许多连系道路的桥梁（图1-6-5）。

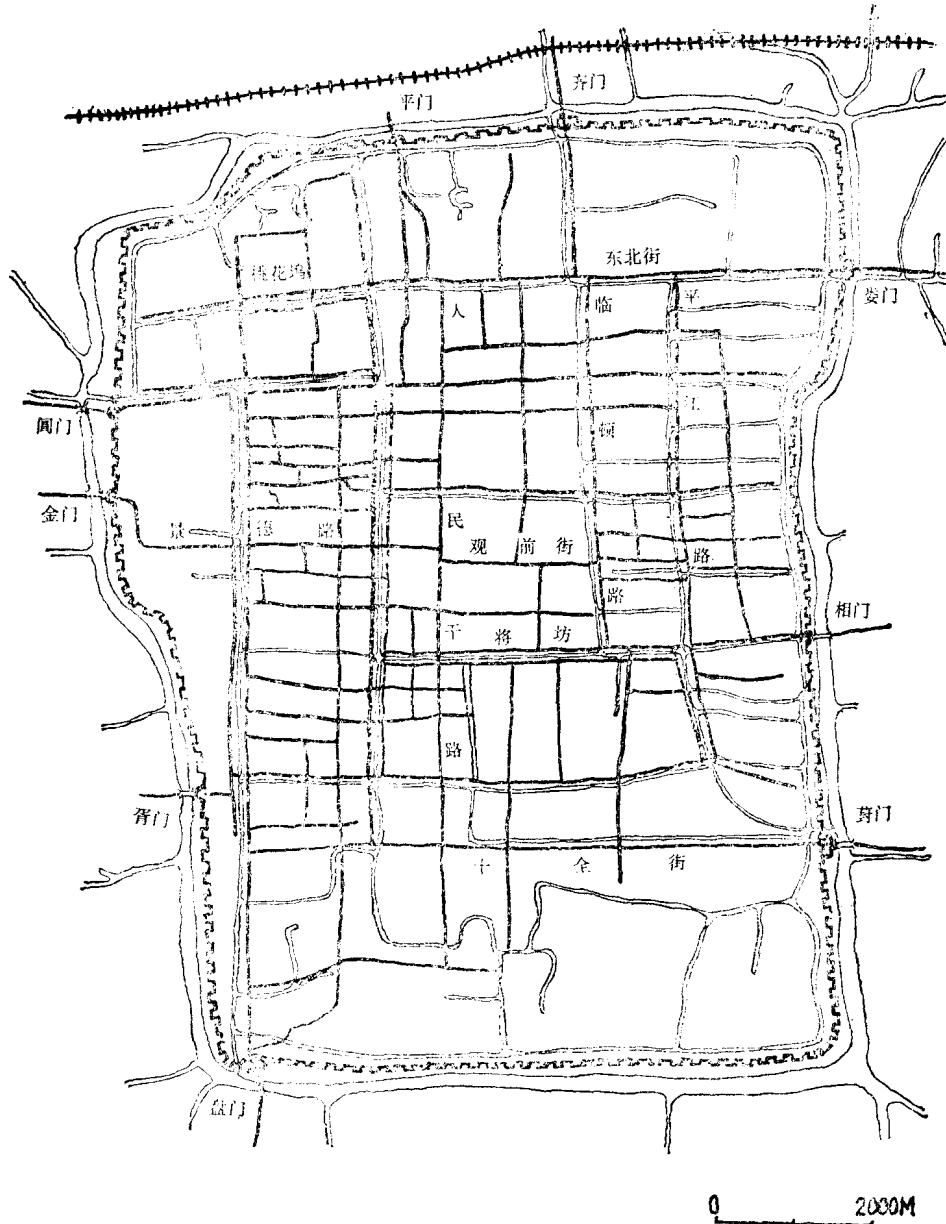


图 1-6-5 苏州城图（1949年）

府治所在称子城，在城市的中央略偏东南。内分六区，有府院、厅司、兵营、住宅、库房和后面的大花园。这一组建筑群系由院落、厅堂、廊庑等组成，主要建筑物布置在一

一条明显的轴线上。子城周围还有城墙包围。在城市中心筑有城墙的衙城，是当时地区政治军事中心的府州城市的特点。

城市中分为许多坊，在《平江图》上可以看到跨大街建造的书写坊名的华表。在《吴郡志》上记载有这些坊名，与《平江图》相符，但没有坊墙、坊门，华表也不是建造在街巷的入口处，可见这些坊不同于唐代那种坊里制，仅是一种管理的制度。坊名华表也成为标列名称的、街道上的装饰品。

商业在城市一定地段设有市及行。在《平江图》上可以找到许多以手工行业为名称的街、巷、坊等，象米行、果子行、荐行，还有胭脂绣线等；也有以贸易交流的集市为名的，如米市、鱼市、花市、皮市等。这些反映了宋代手工业和商业的发达，一条街或一个坊常是同一行业手工业聚居的地方。在交通便利的地点就设有固定的集市场所。

宋代佛、道两教并崇，因而这类建筑很多。在《平江图》上记载有一百多个寺观。较大的寺庙还建有高塔，如城北的报恩寺塔（今北寺塔）、定慧寺罗汉院（今双塔）、虎丘云严寺塔等。这些寺观在城市中占有很大的用地，位置都在主要道路旁或尽端，反映了宗教建筑在城市中重要地位。由于这些高耸建筑物的位置选择恰当，与城市道路及河道配合良好，形成很好的城市对景，并构成丰富美丽的城市立体轮廓。

平江城中集中居住着大地主、官僚及商人，大型宅院也很多。在宋代以前就有较大的私家园林，如沧浪亭等。衙城南有“南园”，有文记载说：“西丽池为治，积土为山，岛屿峰峦，出于巧思”。苏州的城市园林，在南宋时已有相当的规模，以后更加发展，形成独具风格的苏州古典园林建筑艺术。

三、《平江图》的重要价值

保存至今的《平江图》，是在南宋绍定二年（公元1229年）刻成的石碑，是我国最早、最详细准确的城市平面图，在世界上也是较早的作品。这张宋代城市现状的实录，正确地反映了当时中国城市的面貌，并为我们提供了研究古代政治、经济、军事、文化的重要依据，更是研究古城市建设与建筑历史方面的珍贵资料。

《平江图》的绘制，运用了我国传统的古代地图的画法，即在平面位置上，画出所表达对象的简洁的形象，这样就把构筑物和建筑物的外型轮廓、规模、立面造型等都有了生动的描绘，使我们能清晰地了解当时城市风貌及一些细部内容。我们把《平江图》与苏州城的一些遗迹相对照，发现图上所画出的城市范围、道路、河道、桥梁以及重要建筑物等的位置，都是相对准确的，整个城市以及图内标列的位置，也是按一定的比例绘成。从这里也可以看到当时具有很高的测绘水平。

四、从平江看南方地区性城市的特点

解放后在苏州部分地区进行考古勘探，发现瓦砾层达六、七层，厚达三、四米，有历代的遗物。许多遗址和古建筑实物如玄妙观、双塔等又与《平江图》所示相符，因此确认苏州是在原址上不断重建的（图1-6-5）。这与一般古代封建都城多舍弃原址绝然不同。分析其原因：这是由于平江城的城市骨架——河道的重要作用。城市建筑物虽然屡毁于战火，但河道基础犹存，只需稍加整修又可使用。在南方水网地区，河道是城市发展和人民生活的主要命脉，因此就不会象统治中心城市，由于政治、军事原因而随意迁址。

平江图是宋代平江城的现状，同时也反映了历史上城市的格局。它不同于古代北方城市平面那样的规则方正，这与水网地区河道纵横的自然地形有关；而且平江没有严格的坊

里制，而是不规则的街巷。这也说明在宋以前，这两种不同类型的城市，是并存的，各有着不同的特点。

第五节 宋元时代的港口城市泉州

一、泉州的历史沿革

泉州在东汉时称建安郡，晋时改晋安郡，南北朝时称晋平郡、南安郡，隋开皇九年（公元589年）始置泉州。泉州地区开发较早，古文化遗址很多。西晋末年的“永嘉之乱”后，中原部分士族及人民南迁，即所称“八姓入闽”，有一部分沿南安江向东南海边迁移，泉州地区的人口迅速增加。由于带来了先进的生产技术和文化，使这一带经济发达起来。南安江在此时改称晋江，故泉州也有晋江之名。

唐末泉州日益繁荣，逐渐成为对外贸易的港口城市。五代时留从效镇守泉州时，对发展经济及海外贸易作了不少工作，城市又进一步发展，曾大规模扩建过城市，筑子城（衙城）及罗城，周围达20里。宋代泉州仍为重要的对外贸易港口城市，而且其地位逐渐超过广州。宋哲宗元祐二年（公元1087年），在泉州设提举市舶司，专管进贡及对外贸易，接待及保护外国商人等。元代泉州仍为对外交通及港口贸易城市。元末由于驻守的色目军队叛乱，与元朝统治阶级之间进行长期混战，外侨大都回国，城市受到严重破坏，对外贸易的中止就使泉州走上衰落的道路。明代虽曾一度恢复，但是后来由于倭寇在闽、浙一带的侵扰以及清初实行海禁，而此时帝国主义已逐渐东侵，垄断海上贸易，泉州至亚非各地的商路断绝，城市逐渐衰落下来。

二、泉州在宋元时代繁荣发展的历史背景

泉州成为全国重要的港口贸易城市，有下面一些原因：

（一）唐代统一全国后，国势强盛，经西域通西亚及欧洲的商路又恢复，中国精美的商品，引起西方商人来中国通商的强烈愿望。但陆上交通漫长而艰巨，不能满足要求。阿拉伯印度等地商人，相继经海道来中国。广州沿海，当时已成为贸易港口，贸易发达。扬州是长江与大运河的交点，是货物转运的必经之地。而广州与扬州之间的泉州，位置适中，因此也成为重要的港口。

（二）泉州及其附近地区手工业已很发达，出产的泉州缎（又名刺桐缎）及德化白瓷，均属当时中国出口货物中的主要品种。由于泉州及整个福建地区与其他省区，因山岭重重交通不便，因此不可能有大规模的、长距离的商品流转，主要依靠本地区提供商品。当时泉州港口功能主要还是货物的转运，进口商品在此换船转其他城市。泉州也是与江南地区进行棉花贸易的重要城市。

（三）泉州早在三国及晋时，已有很发达的造船业。宋代时造船业又有进一步发展，可以造很大的船。元代到过泉州的阿拉伯旅行家伊本巴都曾记述：“中国和印度交通所用船艘皆大型船，大海船有十二帆，帆皆以竹为框架，织成帘状……此等船艘造于刺桐城（泉州）及兴克南城（广州），最大海船可容千人以上，船上有四层甲板，有公私房间数十，也有秘房及厕所，船上植花草在木盆中，设备无不周到。”1973年在泉州附近后渚港，发现一艘宋元时代的沉船，长24.20米，宽9.15米，有十三个船舱，载重量可达200吨以上，可见当时造船技术的水平。公元十至十一世纪，我国发明的指南针已广泛用于航

海，这些都对发展海外交通提供了条件。

(四) 唐、宋以来，政府对贸易通商采取鼓励及保护的政策。唐代即已设专官负责。宋代又设市舶司，专管贸易及外商外侨事宜。在外侨的聚居区有自己的教堂及学校。这些措施都有利于泉州发展成为一个贸易港口城市。

(五) 公元八世纪前后，西亚建立了统一的阿拉伯国家，地跨波斯湾、红海地中海，成为欧亚交通的桥梁，促使欧亚交通畅通。当时对中国的海上贸易也以阿拉伯人居多。直至十五世纪以后阿拉伯国家衰落，西欧几个帝国主义绕过好望角侵入东南亚，占领重要通商口岸，垄断及阻碍东西方交通，西亚及非洲的海上商路断绝，泉州港也受此国际形势的影响而衰落。

三、泉州的港口

宋代泉州港的范围很大，北有泉州湾，东南有深沪湾，南有围头湾，西南有安海湾，从晋江口直至泉州城南一带均有港口码头(图1-6-6)。

泉州湾上的后渚港是当时最大的港口，各国海船大多停泊于此。从泉州至后渚，有宋

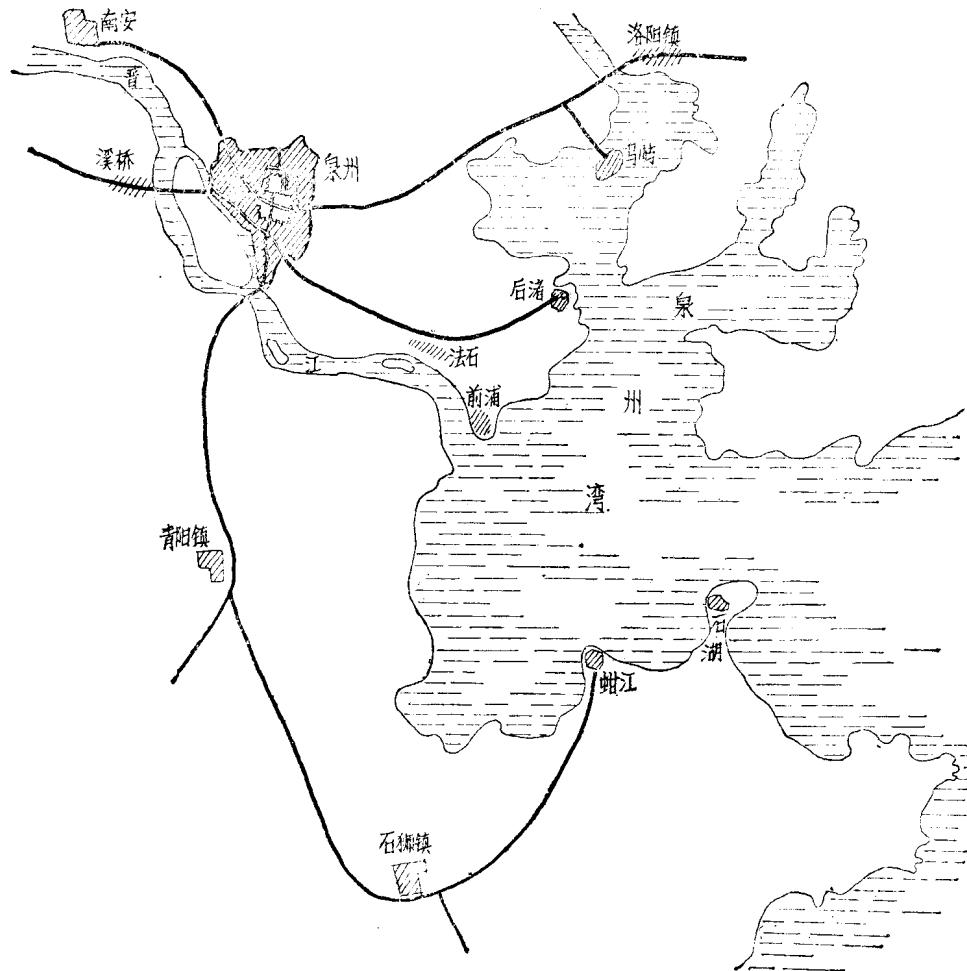


图 1-6-6 泉州附近港口分布图

以后所建海神庙七所。1973年出土的大海船就是在后渚港西南海滩，后渚港附近的乌墨山澳。鸡母澳曾出土船桅、船索、船碇等物。元朝统治者出兵南洋时，曾在此集中福建、江西、湖广三省兵力2万，船千艘。马可勃罗护送蒙古公主科克清至波斯，也由此港出发，码头遗址在今后渚东南一带。

围头湾上的安海港，宋元时代也是重要港口，在宋代修建的长达5里的安海桥，也说明安海港与泉州直接联系的重要性。

宋、元时代，泉州通淮门外的晋江东岸北岸一带，如车桥、厂口、新街、清石一带均为码头，而且也是外商居住集中的地带。

泉州附近的洛阳镇、乌屿岛、石湖等地也均为当时的港口码头，与泉州城均有便利的陆上交通。

当时的对外贸易，主要是输入香料、珠宝等，输出绸缎、瓷器等，交易额不小，但因多系昂贵的奢侈品，数量并不大。当时的船只装卸用人力。

泉州港的特点，是由与泉州城在陆路上有方便联系的一组港口组成。

四、泉州的城市布局

泉州最早的城垣为子城。传为唐天佑三年（公元906年）节度使王审知时筑，周圍3里160步。开四门，东为行春，西为肃清，南为崇阳，北为泉山，四门位置今尚有遗迹。子城偏北有衙城，传为南唐时节度使留从效时筑。据明万历《泉州府志》载：“衙城即州之墙垣”。宋淳祐时尚存，元时为泉州总管府所在，明代改为州衙。其位置即今之泉州市人民体育场范围。今谯楼即为衙城正南门。子城之外为罗城，相传亦为留从效时筑，即今存城墙范围。筑城时，环城皆植刺桐，故泉州又名刺桐城。罗城周圍20里，共有七门：东曰仁风、西曰义成、南曰镇南、北曰朝天、东南曰通淮、西南曰临漳、南曰通津。又据记载，尚筑有翼城等，可能为宋元以后在城外又发展一些地区，因此扩建了城垣（图1-6-7,1-6-8）。

泉州城市平面是不规则形的，一方面是由于河道等地形的限制，另一方面也由于逐渐扩建形成。最先建造子城的平面则和一般古代城市一样，由方城及正对四个城门的十字形街道形成骨架。城市发展时，沿城门外的出城干道伸展，城市扩建时，沿新发展的地区外围修筑城墙，从泉州城西部很明显的可以看出这一点。西门大街由西门（肃清门）延伸后，直向西北通至晋江渡口，这一条路是泉州陆上交通的主要通道，因而这一带发展

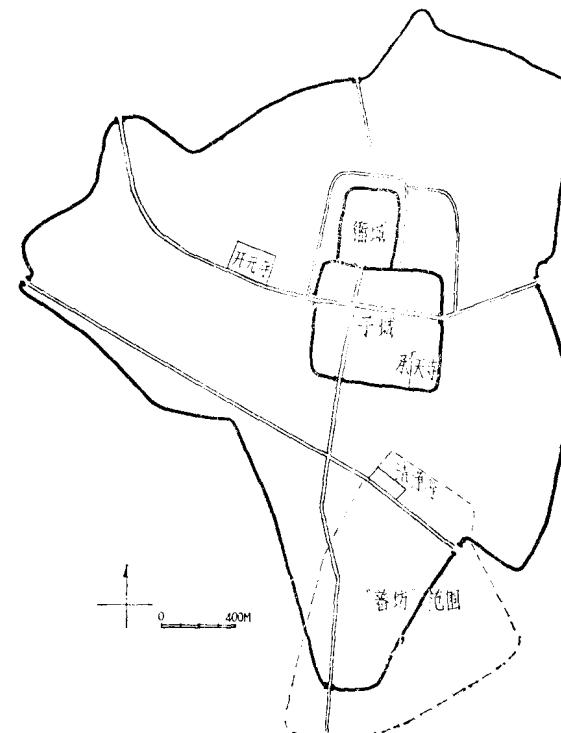


图 1-6-7 宋元时代泉州城复原想象图



图 1-6-8 福建泉州城图(1948年)

成为市区，扩建罗城时把这一块地区包了进去，并开辟义成门。

城东南及城南主要是沿晋江发展。在唐以后，泉州成为对外贸易的港口，码头、商市、外国人居留地均在这一带，因而沿晋江扩建城墙。

泉州的道路系统，虽不象其他城市那样方整规则，但仍以原来子城内的十字街及其延长线为骨架，形成不太规则的方格网系统。东南方向的道路是沿河道走向修建的。

泉州的商市主要在城东南一带。在某些街道的某一段也有以商业街形式形成的“市”，《泉州府志》中记载的有涂山街、厂口街（德济门内）、石头街（通淮门外）、净桥街等。

宋元以后，由于火药用于战争，破坏力大，故在城上加砌砖石。

五、泉州的外国人集中居住地

唐宋以来，不断有外国商人及传教士来泉州，有的定居下来，宋元后更多，他们多集中居住在城东南一带，称“藩坊”。这一情况在古代中国城市中是很特出的。

外国人初来泉州多是贡使、旅行者、传教士、商人等，人数不多，居留时间短，多与当地人民杂居。宋以来，来泉州的外国人人数大增，而且以定居的商户居多，其中以阿拉伯人最多，其他尚有印度人、犹太人、意大利人、摩洛哥人、占城（越南）人、朝鲜人等。最多时超过万人。由于他们的宗教信仰及生活习惯方面的特殊要求，就逐渐的在泉州城东南一带集中居住。“藩坊”位在城南一带。当时城南一带接近码头仓库区。城南新圭、聚宝街一带是繁华的商业区。新圭即新街，是因为商业而发展的新街道。聚宝也是因为接近码头仓库，店铺商行集中而得名。外国商人靠近这一带集中居住是很自然的。

“藩坊”的范围大致在南城门内外一带，东起青龙、聚宝及平桥，西至富美及风炉里，北从横巷起，南至聚宝街以南的宝海庵为止。

现有的外国建筑遗址，也多在城南，如北宋间建的清净寺、涂门附近的番佛寺，可能就是文献上记载的波罗门教寺遗址。这一带还发现不少宗教石刻。泉州东北郊外地区还有大量外国人的墓葬。

据有关广州“藩坊”的记载，有藩长等，有一定的组织形式，泉州尚未发现这方面记载。但外国居民中仍有一定的宗教及其他组织形式，这里还建了各个宗教的教堂、设立“藩学”。

“藩坊”完全是中国和外国人民之间友好相处，为照顾他们的特殊要求而形成的集中居住地段。“藩坊”并无明显的界线，更无任何防御设施，其间也仍有中国人居住，受中国行政当局的管理。这与后来帝国主义侵略中国强占的“租界”是完全不同的。

“藩坊”中有一些外国形式的建筑物，因而城市面貌也与城市其他地区迥异。现有的清净寺，是西亚建筑形式，建于北宋大中祥符二至三年（公元1009~1010年），重建于元至大二年（公元1309年），为我国现有最早的伊斯兰教建筑，部分已毁坏，大门尚完整。泉州还发现波罗门教寺院的石柱、石雕等，可见当时还有其他形式的建筑。城西开元寺的石塔是中国和印度僧人共同劳动建筑的，开元寺的有些石柱、栏杆上的花纹也有印度色彩。城市现有建筑的部分装修上也有伊斯兰建筑的影响。这些都是中国和亚非人民友好往来的见证。

泉州城对外贸易方面的重要地位，在明以后一蹶不振，原因很多，如海盗侵扰、海禁、帝国主义东侵，同时由于港口的逐渐淤塞，外国商人不再来此。但由于宋元以来海外交通的发达，大量华侨由此出国，所以泉州也是我国侨乡集中的地方。

第六节 辽、金地区的城市

在北宋及南宋的同时期，契丹族及女真族先后在北方建立了辽、金王朝，曾建设几个都城。这些都城在很多方面采用了汉族的城市建设传统手法。

一、辽上京

契丹族在唐末以前，一直停留在氏族社会的不同阶段，以后在生产及生活方面受汉族

影响，开始农垦和定居。公元902年契丹族统治者阿保机，越过长城，掠夺了不少汉族人口，让他们从事手工业、农业并修建都城。最早建的都城是天显元年（公元926年），修建的上京临潢府，其遗址在内蒙古东街南二里，正当西去祖州，南去中京，东去松辽平原的交通要冲。

上京分南北二城（图1-6-9），北城为皇城，略作方形，南北长2000米，东西长2200米。南墙大部被水冲毁，其他三墙各有一门，门外有简单的瓮城，墙外每隔九十步建马面。城内正中偏北利用一天然高地，经人工修整成500米见方的台地，其上为宫殿区。宫殿区中部东西横贯小路，东西两端通向皇城的东西两门。此小路以北的宫殿区，正中为一前为矩形后为圆形基址，是最主要的宫殿所在。宫殿区以北地形规则，可能为禁苑区域。宫殿区正南200米处，有矩形基址，尚有石狮一对，应为宫殿正门承天门。按文献记载，承天门外有正南街，将皇城分为东西二区，东设临潢县，西设长泰县，颇似模仿唐长安的制度。皇城西墙正中一段，有一向北延长有三个阶次的高敞台地，台地南端有一东向寺址，可能为安国寺。寺南较多整齐的小型遗址，发现一些瓷器，可能是“八作司”（御作坊）。寺与宫殿区之间颇多基址，其位置与《辽志》所载：“绫锦院、内省司、鞠院、瞻国、省司二仓，皆在大内（宫殿区）之西南”相符。

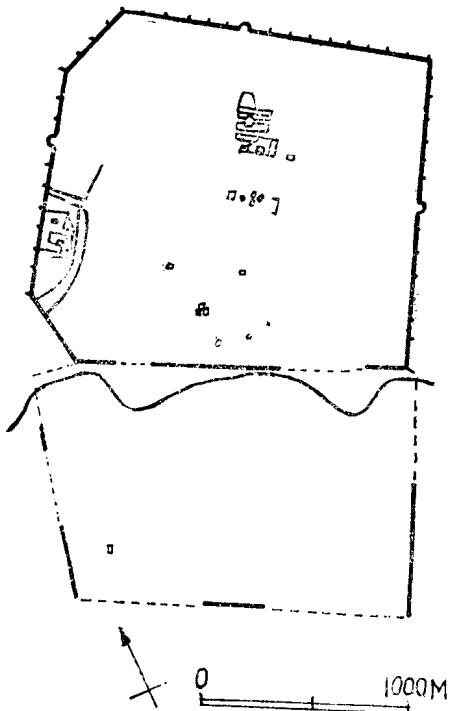


图 1-6-9 辽上京城址图

米。北墙即皇城的南墙；其他三墙较皇城墙低窄，也无马面瓮城之设。城内有很不明显的东西横街遗址，街两侧为狭小的居住遗址。横街西隅有方形高台，按《辽志》载：“南城谓之汉城，南为横街，外有楼对峙，下列井肆”。这种楼叫看楼，是作监视之用的堡垒，南城是工奴聚居的所在，其中大多为俘虏的汉人。

二、金上京

金上京会宁府，在今吉林省阿城县南四里。西依山，东傍阿什河。城成长方形，东西2300米，南北3300米。东北角近沼泽地，故向内收缩400米。城墙系土筑，现存厚3米，高4~5米，城墙外建圆形马面，角隅处有方形角楼址。城四面各有一门，均不相对，门外设瓮城。城内中部有一东西横墙，分城内为南北两部。横墙中部偏东有门。南部西北角地势高而平，上建约560米见方的宫城，是宫殿区。宫城北接横墙，并利用其一段为宫城北墙。宫殿区正门向南，与城南门相对。正门前左右有高丘，是防御性的建筑。正门三洞。入正门，左右有宽大廊址，两廊之间有基址三座，前基较小，中基长约150米、宽约50米，后基略与中基相等，但其后部有宽50米之南北基址，与再后另一基址相连。北面基址成工字形，位于宫殿区中央，应是最主要的宫殿。主要宫殿成工字形，显然系受汴梁影响。

工字形中部，左右各有墙基，与宫殿区东西墙连，将宫殿区分为前后二部，相当于前朝后寝的区分。工字形基址之北正中一线，尚有南北列之基址三处，两侧也有廊址。左廊之左，右廊之右，各有面积略同之南北列小型基址四处。宫殿区遍布黄绿色玻璃瓦，全区布局很整齐，《大金国志》记载：“规模曾仿汴京，然十之二、三而已”。这一形制对研究汴京宫布局，颇为重要。宫殿区以外的上京南部，据文献记载，尚有其他宫殿、佛寺及孔庙分布其间（图1-6-10）。

上京北部有阿什河由西南流向东北，上溯可通松花江，为上京最方便的运输线。沿河两岸有冶铁遗址及陶窑，是上京主要的官府手工业区。据记载，城内居民分布在城北部。

十二世纪以来，上京佛教建筑很多，皇统三年所建的储庆寺是上京最大寺院。

三、西夏黑城

西夏于唐末兴起，1032年李元昊称帝，1227年为蒙古所灭，其地区内的城市，可以黑城为代表（图1-6-11）。

黑城位于现今内蒙古自治区的阿拉善旗，西临额济纳河，北傍莎牧山，在当时西夏国境内东西主要交通线上，是当时镇戍军所在地。

城址略成方形，南北长424米，东西长346米，砖砌城墙，高约9米，底厚11米，上收至3米多，东西壁各开一门，门外建方形瓮城，有马面角楼址，和羊马城遗址。西北角楼建有西藏噶当式喇嘛墙。城中部略偏西北为一大寺址，平面作凸形，门东向，与东城门相对，似为城内的主要建筑物。大寺前有街道通东门。大寺后有南北街，其北尽端处为一长方形寺址，寺址南向，附近散布有绿琉璃瓦片。自城西门东入的街道，即交于大寺后的南北街道上。东西城门大街不直接相通，显然是从城内主要建筑物大寺的防御要求考虑的。大寺之南有一小寺，亦东

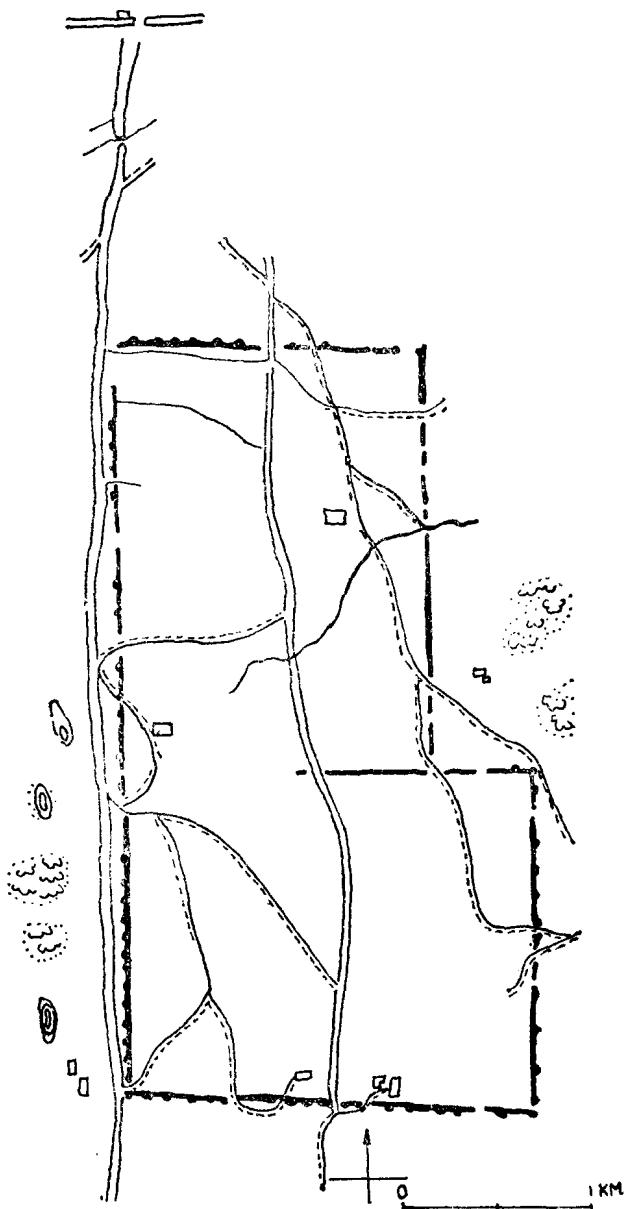


图 1-6-10 金上京城址图

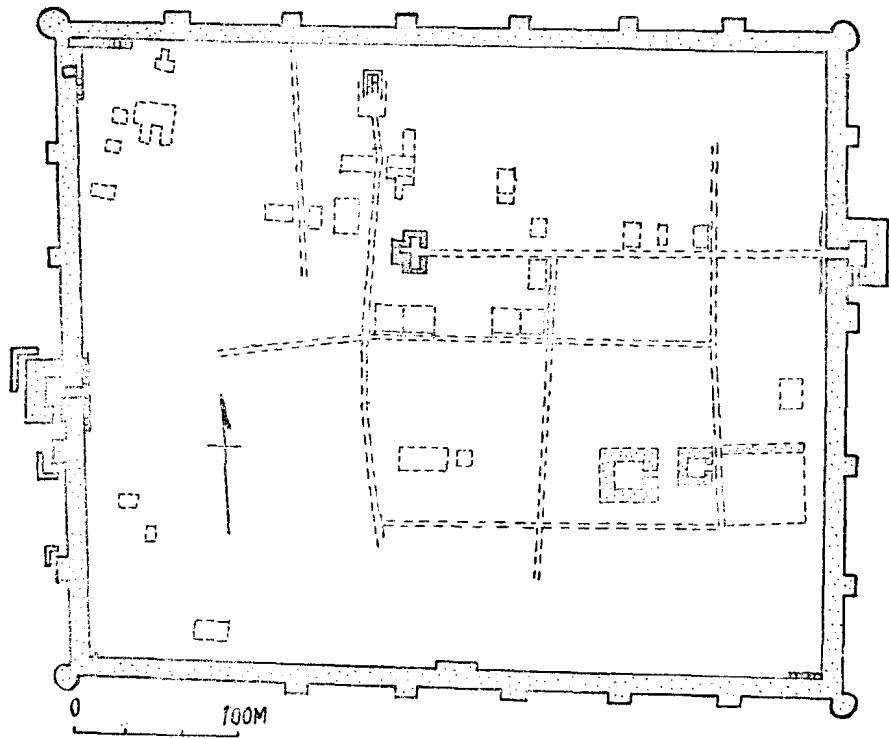


图 1-3-11 西夏黑水考城图（内蒙古阿拉善旗）

向，平面方形，内设左转礼拜道，为一典型西藏寺院，寺后南北向有喇嘛塔三座。大寺前街的南北两侧有排列整齐的矩形院落，均系僧房遗址。南侧僧房的东南，另有二寺址，平面皆方形。厚墉小门，门东向，也是西藏寺院形式。城西北有大墓址，已破残。西南隅小寺，亦东向。城内多空地，大约一般居民多住帐篷，空地可能即居民区。

此城布置极似元代西藏的万户府。城中心建筑的寺院，其前列若干僧房的院落，也和萨迦南寺城堡相同。城中寺院多向东，有不少噶当式喇嘛塔，这些都说明当时受西藏文化影响很大。

城外西北及东北皆有塔寺，城西沿河有一大寺，均说明当时喇嘛教极盛，文化都掌握在寺院手中。寺院中出土大批世俗契约，也说明经济和部分行政权由寺院掌握。

第七节 元大都的规划与建设

一、元大都的地理环境和元大都的兴建

元大都所在的位置，即现在的北京小平原，三面有山环绕，古代东南一带为大片沼泽。西南角接近太行山，地势较高，是通向华北平原的门户。东北及西北可通过南口及古北口的峡谷，通往蒙古高原及松辽大平原。雄伟险要的自然地形成为军事要地。春秋战国时，燕国的蓟城即建于此。从秦汉至隋唐，蓟城是汉族和少数民族的贸易中心，为北方一大都会，也是军事重镇。晚唐以后，也称幽州，由于东北方的几个少数民族兴起，这里更成为边防中心。

公元十三世纪后，北方游牧民族蒙古族逐渐强大，先后控制了欧、亚两洲广大地区。公元1206年建立了蒙古国家，并向中原地区扩展。1215年蒙古骑兵突破南口，攻下了在这里建都的金朝都城——金中都，将大部宫城建筑烧毁。1260年蒙古统治者忽必烈决定在金中都附近建立新的都城，命汉人刘秉忠主持规划及建设，于1267年（元世祖至元四年）进行修建，1271年完工。元大都规模宏大，规划整齐，是当时世界著名的大城市。元朝以后，明朝利用元大都南半部加以增筑，逐渐发展成明清两代的北京城。

二、对元大都规划建设有直接影响的城市——元上都、辽南京及金中都

（一）元上都

遗址在内蒙古自治区内。元统一北方后，1250年忽必烈命刘秉忠负责规划、建造，是蒙古地区第一个都城，它对元大都规划有一定影响（将在元代地方城市中详述）。忽必烈统治全中国后，另建大都，以此为上都，每年5月至7月在此居住。

（二）辽南京

五代时，北方兴起的契丹民族的辽国向中原扩展。辽太宗耶律德光会同元年（公元938年），将幽州改称为南京，定为陪都。其城址在今北京外城的广安门内外，今宣武门外的法源寺是辽南京的著名八大寺之一。城方三十六里，高三丈。宫城大内在城内西南隅。外城共有八门（图1-6-12）。

（三）金中都

公元1115年，在东北松花江一带兴起的女真族建立的金国灭了辽国，于金贞元元年（公元1153年），将都城迁至辽南京，改称为中都，进行了大规模的城市建设（图1-6-13, 1-6-14）。

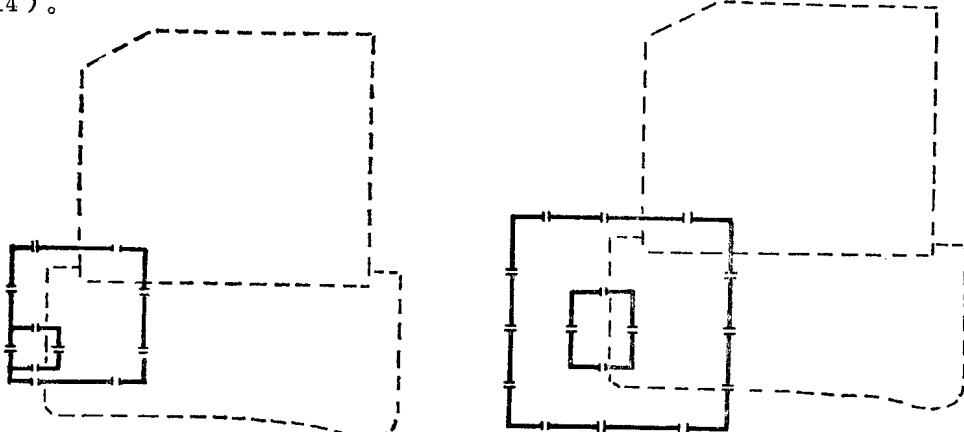


图 1-6-12 辽南京(北京)城址图

图 1-6-13 金中都(北京)城址图

中都改建前，曾派画工至汴梁（开封），测绘了宋代都城及建筑的图样，参照它的形制进行规划建设。城为二套方城，外城东西宽3800米，南北长4500米，每边有三门，城内中部偏西为皇城。道路从城门引伸直交，成井字形。宫城南面的中轴线长达2公里，沿轴线两旁布置了官府寺庙。宫城前有石桥及千步廊，经过笔直的御路及千步廊，进入宫城至大殿纵深达800米。大殿建在很高的台基上，其后正对天宁寺塔。历代都城中轴线的布置，到金中都有了新的发展。

中都的工程十分浩大，曾动员辽汉人役80万，士兵40万人，建筑材料十分豪华，甚至

将汴梁星岳上的太湖石都搬运来建造宫殿的园林。城东北原是一片沼泽，建城时开凿为人工湖，堆筑琼岛，在周围建造宫殿，其中最大的宫殿就是万宁宫，成为全城风景最佳之处，这就是今日的北海及中南海一带。

金中都建成后不到一百年，为蒙古兵攻占后，遭受彻底的破坏。

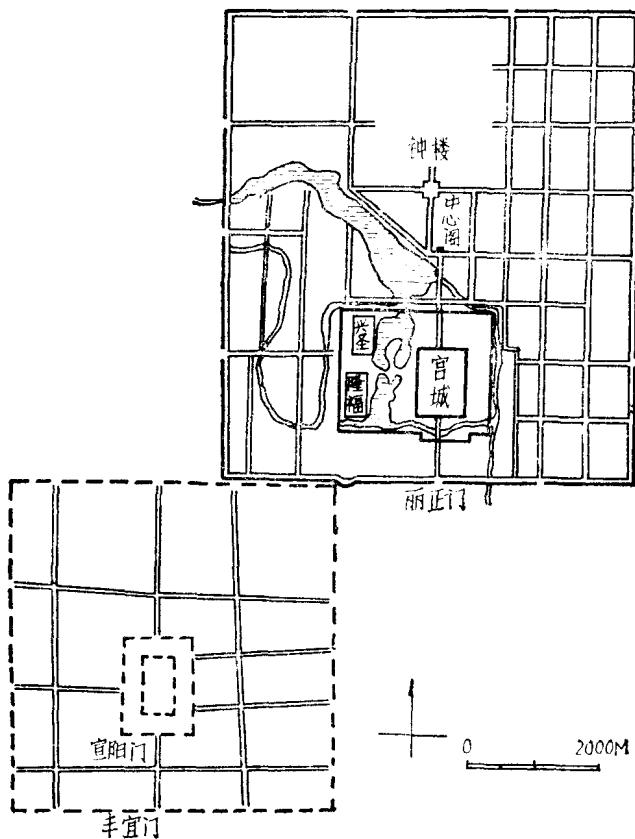


图 1-6-14 金中都及元大都城址图

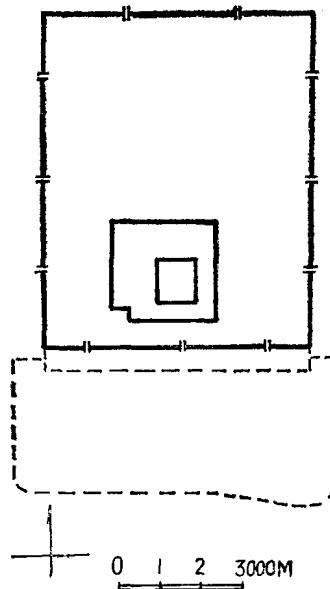


图 1-6-15 元大都(北京)城址图

三、元大都的城市规划

元大都的建设，事先有严密的计划和准备。首先进行了十分详细的地形测量，然后制定总体规划。房屋和街道修建之前，先埋设了全城的下水道，再逐步按规划建造。新都建成后，正式命名为大都。

元大都在用地选址上，完全让开金中都的废墟，但又把风景优美、未遭破坏的万宁宫及附近大片湖水（当时称为海子的地区）包括了进去，为宫城所在。

城市形制为三套方城，分外城、皇城及宫城（图1-6-15，1-6-16）。

外城呈长方形，东西6635米，南北7400米，大致接近宋汴梁的规模。共有十一个城门，北面二个，其余三面各为三个门，门外设有瓮城。城四角建有巨大的角楼，城墙外部还建有加强防御的马面，其外再绕以又深又宽的护城河。城墙全部用夯土筑成，基部宽达24米。

第二重城墙的皇城，周围约20里，位于全城南部的中央地区。皇城中部为海子，即中

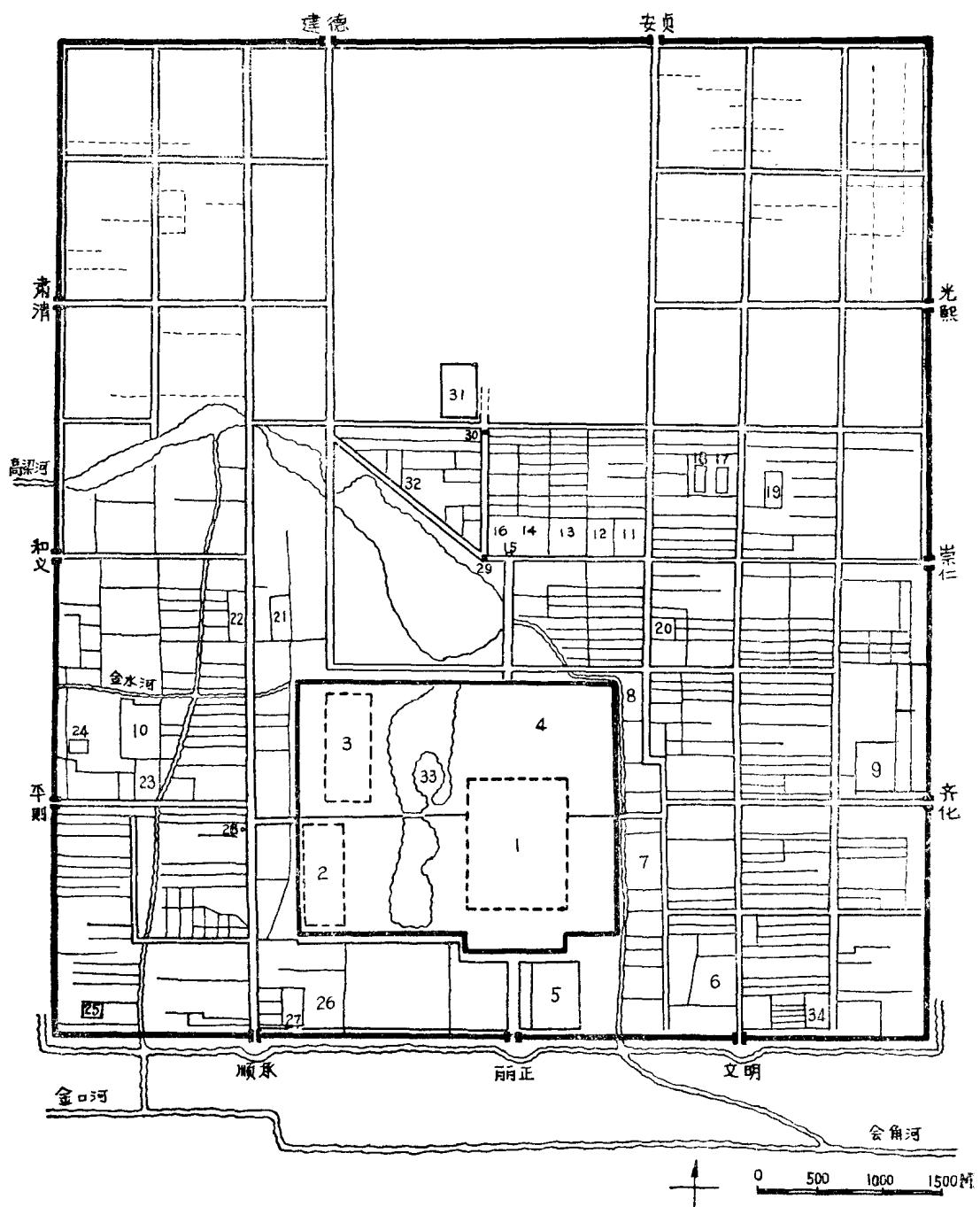


图 1-6-16 元大都(北京)复原想象图

1—大内；2—隆福寺；3—兴圣宫；4—御苑；5—内中书省；6—御史台；7—枢密院；8—崇真万寿宫(天师宫)；9—太庙；10—社稷；11—大都路总管府；12—巡警二院；13—倒钞库；14—大天寿天宁寺；15—中心阁；16—中心台；17—文宣王庙；18—国子监学；19—柏林寺；20—大和宫；21—大崇国寺；22—大承华普庆寺；23—大圣寿万安；24—大永福寺(青塔寺)；25—都城院庙；26—大庆寿寺；27—海云可庵双塔；28—万松台老人塔；29—鼓楼；30—钟楼；31—北中书省；32—斜街；33—琼华岛；34—太史院

海、南海与北海，其东即为宫城。皇城东北部为御苑。皇城西部有隆福寺及兴圣寺等占地很大。

最里一重为宫城，位于皇城东部，在整个大都的中轴线上。宫城的南门（崇天门）约在今故宫太和殿，北门（后载门）在今景山少年宫前。东西两垣约在今故宫两垣的附近。宫城中为朝寝两大殿，呈工字形。

大都西面平则门内建社稷坛，东面齐化门内建太庙，商市集中于城北。这种布局符合“左祖右社，前朝后市”的传统规划制度。

元大都有一条明显的中轴线，南起丽正门，穿过皇城灵星门，宫城的崇天门、后载门，经万宁桥（又称海子桥今地安门桥），直达大天寿万宁宫的中心阁，这也是以后明清北京城的中轴线。从崇仁门至和义门之间的横轴线大街，与城市南北中轴线相交于全城的几何中心——中心阁，在其附近建有钟鼓楼。

大都的衙署布置并不集中，大都总官府在中心阁附近，北中书省与它靠近。各部院分散在皇城各处，不象唐宋都城那样集中。这也说明蒙古封建制度的行政组织还不十分健全。

大都的街道很整齐，当时旅居在这里的意大利人马哥勃罗曾盛赞大都城市规划完善，说：“划线整齐，有如棋盘”。街道分布的基本形式是，通向各城门的街道组成城市的干道。但是，由于城中间有海子相隔，及南北城门不相对应，有些干道不能相通，故许多干道是丁字相交。在南北向的主干道两侧，等距离的平列许多东西向的胡同。中轴线的大街最宽为28米，其它干道为25米，胡同宽为5~6米。今北京城内城许多街道胡同，仍可反映出元大都街道布局的痕迹。

大都的引水工程规模巨大，从西北郊外导引了很多小流泉解决大都的给水问题，当时主要供水河道有两条：一是由高粱河、海子、通惠河构成漕运系统；一条是由金水河、太液池构成宫苑内用水系统。高粱河自和义门北入城，汇成积水潭，俗称海子，为了使南方的漕运直达大都城内，开挖了通惠河，置闸节水。来往的船只停泊在积水潭内，使积水潭北岸、钟鼓楼一带成为商旅繁华地区。

大都的排水工程做得很好，经勘探发现：南北主干大街两旁有用石条砌筑的明渠，排水渠通向城外经过城墙时，筑有石砌的排水涵洞，这是在夯筑城墙前预先构筑好的。

大都城内划有五十个坊。这些坊也只是一个地段，并无坊墙及坊门等。坊内有小巷及胡同，胡同多东西向，形成东西长南北窄的狭长地带，由一些院落式的住宅并联而成。

大都的北部正中建筑遗址甚少，可能是驻骑兵或毡帐的地区。

四、元大都规划的特点

元大都是自唐长安以后，平地起家新建的最大的都城，它继承总结和发展了中国古代都城规划的优秀传统，至今存留下来。北京城虽然是明代以后的规模，但它都是在元大都的基础上建造的。它的特点可归结为：

（一）继承发展了唐宋以来中国古代城市规划的优秀传统手法——三套方城、宫城居中、中轴对称的布局。这种布局从邺城、唐长安、宋汴梁、金中都到元大都逐步发展成三套整齐规则的方城相套，中轴线对称也更加突出。这反映了封建社会儒家的“居中不偏”、“不正不威”的传统观点，把“至高无上”的皇权，用建筑环境加以烘托，达到其为政治服务的目的。

(二) 规则的宫殿与不规则的苑囿有机结合。宫与苑的结合，很早就已开始。在元大都规划时，海子区绿化区已形成，整个宫城规划，充分利用这一现状，取得了高度的艺术效果。

(三) 完善的上、下水道。河道既满足人民饮用水源，又使通航河道伸入城内，便利商旅及城市供应。水面又与绿化相结合，丰富城市景色。排水系统完善，施工考究。

(四) 元大都的规划与建设，一开始忽必烈就把这工作交由规划过上都的刘秉忠负责，他主持了全部的规划建设工作，阿拉伯人也黑迭儿和一些外国的建筑工匠也参加了规划和修建工作。城市建设工程有统一领导与指挥，规划设计意图得到执行与贯彻。从选点、地形勘测到先铺筑地下水道，再营建宫殿等，可以看出工作的周密。这就保证了元大都一气呵成建成为当时世界上规模最大、最宏丽壮观的城市之一。

第八节 元代蒙古地区的一些城市

一、元上都

上都遗址在内蒙古自治区多伦西北八十里，滦河上游闪电河畔。元统一北方后，忽必烈于1250年命汉人刘秉忠负责规划及建造，是蒙古地区第一个有计划建造的都城。对同是由刘秉忠规划的大都颇有影响。

上都城分宫城、内城、外城三部分（图1-6-17）。

宫城在内城正中偏北，东西570米，南北620米，城墙砖砌，四隅有角楼基址。一门位于南城墙中央，与外城南门相对，门为券门。内城北正中有矩形宫殿基址，东西长150米，南北长45.5米，基址南面两侧各有向前突出部分。宫殿基址之南，散布着附有围墙遗迹的大小建筑遗址，布置形制无一定规律。围墙内有一处较大基址，常用工字形或凸形平面，为宫殿衙署遗址；有些地区无瓦片遗迹，可能系毡帐集中的地区。内城宫殿衙署混在一起，并无明显区分，而内城设在外城的东侧。宫城布局是直接接受汉族都城的传统，而且将统治者围在中心，也符合蒙古的军帐制度。

内城1400米见方，外砌石块，有方形马面及圆形角楼基址。南北各一门，有方形瓮城，城内建筑有集中四隅的现象。内城的东北、西北隅有龙严寺、光华寺及乾元寺，内城的西南及东南隅也有较大基址，为寺庙遗址，均为长方形，其前设驰道，这也是元代衙寺建筑常见的布置方式。道教观设在重要位置，在元代也常这样处理，如元代的邢州城西南隅，敕建通真观。外城其他地区遗址较少，是由于蒙古人多建造可移动的毡屋板屋。

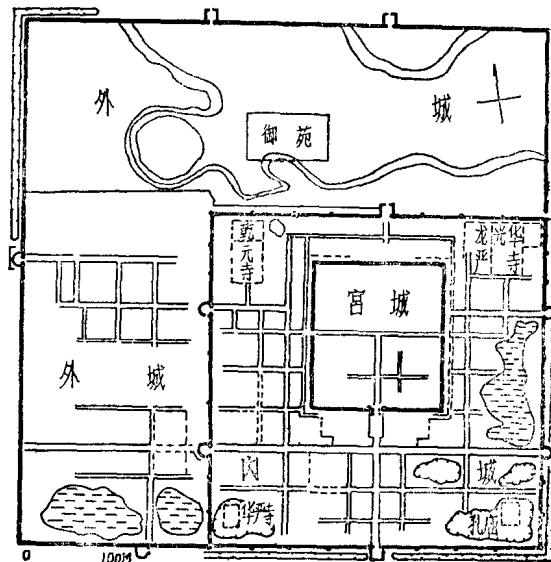


图 1-6-17 元上都城图

外城西北两面，围以黄土板筑的城墙，两面长度各为2200米，北面二门，西面一门，皆建方形瓮城，南面一门建圆形瓮城，四面皆设壕。上都城是元初北方政治、经济中心，规模大于成吉思汗时期的和林而小于元大都，在布局上对它附近的应昌路、集宁路等城都有影响，从它的遗迹看与中原地区城市的布局等有共同的特点。

忽必烈统治全中国后，即在金中都附近另建大都。而以此为上都，每年五至八月在此居住。

二、集宁路城

集宁路城在内蒙古自治区察哈尔右翼前旗巴彦塔拉乡城子村，是元集宁路总管府所在地（图1-6-18）。

城址正方形，分里、内、外三城。里城长宽各60米，南墙中心有门。内城东西宽630米，南北长730米，四面各开一门。外城东西宽1000米，南北长1100米，东北部分内外城合用一墙，四面共开五门。东门外有瓮城，东西宽75米，南北长65米。

集宁路城位于上都与大都之间，为元朝腹地的重要行政中心。从出土的鉢锅、炼铜、铁渣、灰烬，可能是手工业的重镇。

从南城尚可看出城内道路痕迹，主要道路通各城门，有的丁字相交。南城是工商业集中区，东西三条横街两旁，房屋密布排列，土堆较高，可能为居住房址的基址。

里城中心为文庙址，系一整组的三合院。文庙在元代城市中占很重要的位置，在其他元代城市中也是这样，内城中可能为当时总管府衙门的所在。

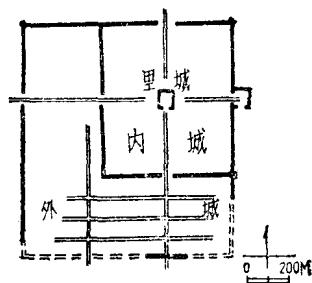


图 1-6-18 元集宁路城图

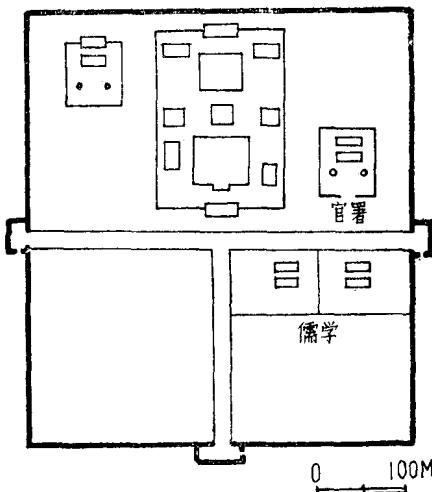


图 1-6-19 元应昌路城图

三、应昌路城

应昌路城是元代一般地区性政治中心的城市代表（图1-6-19）。

城址位于内蒙古昭乌达盟克什腾旗境内，北距锡林浩特市90公里，西南距元上都故城约150公里。

城平面为长方形，南北长约650米，东西宽约600米，方向为偏西10度。城墙东南西北正中开门，有瓮城。城内东西门间有横街，宽约10米。南门内有南北向街一条，宽约20米。城市南部为坊市所在，南北向街道之两侧为市肆建筑。城内西南部多为居民，有小巷相通。城内北部为官署所在。

城东门内有一组较大建筑物，四周有围墙，平面为长方形，为儒学遗址。城内东西横

街之北，南北向街道北端，有一组大型建筑物，四周有院墙围绕，长约300米，宽约200米。进大门向北为一建筑于夯土台基上的大建筑物，为主要殿堂。据文献所记，应为鲁王府。是全城最高统治者，整个城市的布局服从于突出这一组建筑物的要求。

中央建筑群之西北，即城的西北隅，另有一院落，院内正中有建筑基址两处。中央建筑群之东，东门内横街之北，另有一小院落，形制与西北一组相同。

按文献记载，此城至元七年（公元1271年）建成，初名应昌府，至元廿二年改名应昌路，为鲁国大长公主所属。明朝占领大都后，顺帝北奔，曾驻应昌府，公元1370年死于应昌。以后废弃此城。

第七章 明清时代的城市

第一节 明清时代的社会及城市概况

明初，为巩固其封建统治，曾采取了一些有利于恢复和发展工农业生产的措施。从永乐中期开始，农业、手工业走向全面发展，商品经济空前发展，城市也随之发展繁荣起来。一方面宋元以来的旧城市不断发展壮大；一方面也出现很多新兴的中小城市。有名的大城市就有三十多个，除了北京、南京外，尚有太原、开封、西安、杭州、济南、武昌、成都、福州、南昌、扬州、苏州、广州、桂林、泉州、宁波等。新兴的中小城市数量很多，其中还包括一些镇，如景德镇、佛山镇等，这些新兴的城镇大多集中在经济繁荣的南方地区。

明初的都城及宫殿建设都强调按照汉族封建礼制修建的，使中国古代城市规划的传统又一次得到总结、继承和发展。封建等级制度在城市及建筑上也有更明确及严格的反映。

明初，为了防御外来侵略和农民起义，曾兴起一个大规模的筑城高潮。各大中小城市，普遍改建或加固城垣，或新建一些设防城市。今天保存下来的旧城市的城垣大多数是在明初经过改建、扩建或新建的。有些城墙普遍加砌砖。这也是适应当时火炮技术下的防守要求。明中业后，又加强了长城及北方一些边防重镇的修建和八十多所防御城堡的修建。明初也曾在各地建造设防的卫，仅洪武一代的三十一年中就建造了一百三十六处，至于防御千户所则数目更多。有些卫建在军事要地，如金山卫；有的建在原有的城市的近郊，如南京的孝陵卫；有些卫是在旧城中另建一兵营。这些设防城堡大多按一定的规划，建成方整规则的形状。

清王朝初期由于统治还不稳固，很少进行城市建设。都城及宫殿完全沿用明朝的基础。经过数十年，至康熙、乾隆时代，经济又得到恢复并进一步发展，对北京的宫殿又一次加以的改建，并大规模的修建西郊的皇家专用园林。其中最大的是圆明园，在园林建筑艺术方面继承并发展了传统，达到了新的高峰。

自明中业以后，手工业及商业的进一步发展，特别在江南地区，已开始出现私营的、较大规模的手工作坊，雇佣劳动也更普遍，资本主义经济的萌芽已在一些城市中出现。清代这种情况有进一步的发展，商业资本更加活跃，票号、典当大量出现，地方性及行业性的会馆建筑增加很多，这些对城市影响也很大。

在清代由于统治阶级制造的民族矛盾的加深，在一些较重要的地区封建统治中心城市，往往另建有单独城墙的设防城堡——“满城”。

由于国内的统一，外来侵略的减少，明代修建的一些纯粹为军事目的的边防及海防城堡都衰落下来。

明嘉靖十四年（1535年）葡萄牙人已侵占澳门（濠境），在当地筑城“聚海外杂蕃，广通贸易至万余人”《明史卷二三五佛郎机传》。广州是明清时代最主要的对外贸易港

口，清代外国商人集中于十三行一带，建有商馆。明末清初，随着殖民侵略同时来的传教士，在各地建有不少教堂，其中大多数利用中国原有建筑，也有个别新建西洋式建筑。清朝皇帝为满足其享受的奢欲，也在圆明园建造一批“西洋楼”。但是这些为数极少的西方建筑，对城市面貌没有产生多大影响；直到鸦片战争后，由于帝国主义侵略的加深及社会意识条件的变化，开始有较大影响。

明清时代的城市，一般都有规划。由于城市是封建统治的政治、经济、军事、文化的据点，它们是按照封建统治阶级的意图规划的，并服从于他们的需要。城市中集中居住着封建官僚、贵族、地主、商人，并有一些为他们的生活服务的劳动人民。城市不仅在经济上剥削广大农村，而且在政治上也统治着农村。封建经济高度发展下，使久已存在的城乡对立的关系更加尖锐。

明清时代，虽然城市经济较以前有进一步的发展，但整个社会的经济基础仍然建立在封建的小农经济基础上，各地区的经济发展有明显的不平衡。在地理自然条件优越地区，例如长江中下游一带，农业生产发达，城市经济繁荣，因而城市的数量多、分布密、规模大，原有的城市有较大的发展和变化。在西北、西南等地，城市经济水平较低，因而城市的数量少、分布稀疏、规模小，原有的城镇也只是一个狭小地区范围内的物资交流集散地而已，很少有发展及变化。甚至在某些边远少数民族地区，人们还过着没有定居的原始群居生活（如云南卡瓦族），有的还停留在奴隶社会。明清时代，在地理自然条件优越的东南地区，人口占全国3/5以上，较大城市占70%以上。

隋唐以来出现的政治军事中心在北方，经济中心在江淮的情况继续存在，大运河成为联系两个中心的经济命脉，运河沿线有不少繁荣的商业城市。元代由于黄河在下游泛滥改道，汴河淤塞，加之政治中心已由中原地区移至北京，因而从北京至江南的大运河仍是国内最主要的交通干线。明清两代仍建都北京，而且对大运河的漕运更加依赖。在大运河沿线出现一些繁荣的商业城市中，最重要的是运河与长江交界的扬州，其他尚有淮阴、临清、沧州、天津等。

明初海外贸易又一次繁荣起来，自宋元以来已成为对外贸易中心的城市又得到了发展，如广州、泉州、宁波、扬州等。明初的浏河港，因为是富庶的太湖三角洲的出入口，成为航海中心。黄浦江边的上海在元代设县，当时也很繁荣。明中叶后，由于日本海盗在沿海侵扰，海上贸易受到影响。清初由于实行严格的海禁，除了唯一开放的广州外，其他海外贸易城市都一蹶不振，最明显的如泉州。康熙以后，虽然逐渐停止海禁，但由于帝国主义东侵，阻挠及垄断中西交通，海外贸易一直未能正常发展。

中国的城市园林有很高的艺术水平，但是过去多限于为帝王及少数贵族所有。明清以来，由于城市经济的发展，新兴的商人及大地主等为满足生活上的享受，大建私人园林，在江南地区尤为集中，其中以苏州、扬州等地最为著名。这些城市园林艺术在传统的基础上有进一步的提高，在创造空间变化、人工的山石林池等方面达到很高的水平。这些园林艺术也被广泛应用于清代帝王的专用园林，如圆明园、清漪园、避暑山庄等。

第二节 明清时代城市经济的发展对城市的影响

明初以后，手工业及商业有新的发展，统治阶级控制着几十万户的匠户，匠户中分

“直座”与“轮班”两种，他们被强制在官营手工业作坊或工地服役，虽然仍属“半工奴”性质，但较元代的“官奴”、“工奴”来说已较自由。由于城市手工业者及小商人的长期斗争，明嘉靖八年（公元1529年），又实行“匠班银”制，官府的控制逐渐削弱，促使了生产力的提高，使明代手工业较元代有新的发展。清初，封建统治阶级又被迫压缩官府手工业、商业的规模和范围，有条件地允许民间开矿、晒盐，部分开放对外贸易，这些都促进私人手工业及商业的发展，较大的私营作坊相继出现。

由于手工业进一步发展，生产技术提高，产品的数量增多，分工变细，较大的作坊随之增加。而且产品的进一步商品化，也促使更大规模及更大范围的商品流转，商业也随之繁荣。城市经济的发展直接促使城市的发展及变化，在手工业已有基础的江南地区，此种情况尤为显见。

十五世纪初，全国出现了三十三个较大的商业及手工业城市，其中包括：顺天、应天、苏州、松江、镇江、常州、扬州、仪征、杭州、嘉兴、湖州、福州、建宁、武昌、荆州、南昌、吉安、清江、广州、开封、济南、济宁、德州、临清、桂林、太原、平阳、蒲州、成都、重庆、泸州等。明中叶后，淮安、九江、浒墅、芜湖、宁波、廉州、沙市、天津、河间、保定、宣化、西安等地也成为工商业的大城市。这些城市中，在江浙地区的有十四个，位于大运河沿线者十六个，沿长江者十个。总计位于东南沿海各省城市共三十二个。

在工商业城市中已逐渐有一定的分工，有纺织业及其交易中心：南京、杭州、苏州、松江；粮食业中心：开封、济南、常州、芜湖、荆州、南昌、成都；南北商业及交易中心：淮安、济宁、东昌、临清、德州、直沽；印刷及文具交易中心：徽州、池州、湖州、徐州；边地及各族茶马交易中心：大同、开原、洮州、河州、大理；沿海外贸港口：福州、泉州、广州、宁波。

城市的发展首先是城市人口的增加。中国封建社会因为是统一的中央集权国家，因而都城的人口规模一直很大。南京当时有119万人《明史卷四十·地理志》，北京在明孝宗时（公元1488~1506年）达到60万人，万历时（公元1573~1620年）发展到近百万人。明清时代除都城的人口仍非常多外，一些工商业城市人口也很多。如汉口是：“户口二十万余，五方杂处，五艺俱全，盐、米、当、木、花布、药材六行最大，各省会馆亦多”《清经世文编卷四十户政》。又如杭州也有30万户，在百万人以上。运河岸上的清江浦（淮阴），清顺治时人口31000人，乾隆四十年（公元1775年）时人口竟增至数十万人。

工商业城市的人口构成也有显著的变化，工商业者比重有很大的增加。如湖南省岳州“十分其民，而工贾居其四”《清经世文编卷二九户政》。又如江西景德镇在明代万历时，“镇上佣工，皆聚四方无业游徒，每日不下数万人”。流动人口增加，也使为他们服务的旅店、饭店等，大量增加。

城市经济的繁荣及城市人口的增加，使城市建筑更为密集。记载说，南京城过去街道很宽广，能容九轨，万历以后人口稠密，不少地方侵占街道建房屋；苏州，原来南濠、上下塘一带还是空地，到清乾隆时居民稠密，“平地值寸金”。

城区扩大，城垣内用地不够，往往在城门外，形成新的地区，称“关厢”，一般沿城外的道路成带形发展。例如，松江城的城西达数里长的地区都是闹市；苏州的金阊门外，本来就是闹市，此时更加发展繁荣；清乾隆年间徐扬的《盛世滋生图》，对此有详尽生动的描绘。这些“关厢”地区，开始形成时无城垣，以后因为不断扩大，统治阶级为了

防护及便于管理，有的将已形成的地区加筑城垣加以包围。这种“关厢”相当的普遍，因为是后筑，形状多不规则。

有的城市在不断发展后，形成外城或新城。例如明代北京城在前门外大栅栏一带形成闹市，明中叶后加筑城墙形成外城。又如扬州城在旧城以东沿大运河一带形成市区，明中叶后因倭寇侵犯，加修城垣，形成新城。这些新形成的外城或新城与原来的内城及旧城比较，形状、道路系统等均不甚规则，有明显的自发倾向。

由于商业及手工业的发展，在原来城市近旁的一些交叉点上，或原来城市与乡村之间一些较大的居民点上，逐渐形成新的“集镇”。有些在宋元时即已形成的镇，这时也发展成为大镇，实际上也就是一个城市。如苏州的枫桥，吴兴的菱湖、王店、震泽，嘉定的南翔，山东东阿的张秋镇等。其中苏州的盛泽镇尤为突出，明嘉靖年间还只是一个进行绸布贸易的仅百家的小镇，嘉靖以后居民日众，到明末清初时已发展成有大量商人来交易的小都会，绸丝牙行约有千余家，远近农村织成的布匹均在此交易，外地来收购的商人拥挤不堪。又如震泽镇，元时还很萧条，只有居民数十家，明成化中已有三、四百家，嘉靖时七、八百家，到明末清初时已达二、三千家。

一般城市中作为城乡物资交换中心的市集也非常发达。北京城内的市有很多种，有大明门左右的日市，东华门外灯节时的十日市称灯市，正阳桥晨市，城隍庙月朔、月望、二、五日市的庙市。有些市集中在大型庙宇中，如南京夫子庙、上海城隍庙。有些城市形成的长期的固定的市，如西湖香市。有些市是农村定期举行的集市，在山东一带称集，四川一带称场，广东称墟。有些市与庙会寺院的宗教活动结合起来。

城市手工业发达，对居民生活有一定的影响，如苏州城一半皆机户，其中不少是雇佣工人的作坊，也有家庭内设织机的家庭手工业。

江南水网地区，河道是主要交通线，商业区多沿河成带形发展。这些商店后门沿河，由后门进货，前门临街营业。这些地区的城镇由于所临河道的数目不同，而成一字形、十字形或放射形发展，其商业中心则在河道交叉点附近。

第三节 明清时代的南京城

明代的南京城就是晋及六朝时代的建康城。由于其在军事、交通与经济上的重要性，就成全国最大的城市之一，并且多次成为都城。隋代统一全国后，将南朝首都建康城全部破坏，成为一片农地。另在石头城设置蒋州，统治该地区。在唐代，城市曾屡次易名，先后有江宁、归化、白下、上元等县名，丹扬、江宁等郡名，以及升州的州治。五代时成为杨行密所统治的吴国的重要据点，城内又一再扩建。至南唐时又成为国都。

南唐的金陵城，经过扩建后周围达25里45步，较六朝的建康城更向南移，将石头城及秦淮河均包入城内。其范围大致在今天的北门桥（珠江路西段）以南，南至中华门、东至大中桥、西至水西门和汉中门。城中偏北另有子城，周围达4里，南唐时改为宫城。其位置在今天小虹桥以南，内桥以北，东至升平桥，西至大市桥。东西南三面有门。宫城南门至今中华路之间为南唐时御路。

南唐灭亡后，北宋在金陵设江宁府治。南宋时又改称建康，做为行都，同时也是南宋政府铸钱及织染业的中心。元朝时称集庆路，城市规模依旧，但经济较前繁荣，特别是纺

织业，设有东西两所织染局，各拥匠户三千，织机 154 架。

公元1356年（元至正十六年）朱元璋进占集庆路，改为应天府，后来统一全国，即定都于此。但由于都城偏于东南一隅，位置不适当，不利于对北方边防的管理，故朱元璋晚年曾拟迁都关中，未实现，即死。不久，明成祖迁都北京。

南京于公元1366年进行改建，首先建宫殿于钟山之南，并建太庙及社稷坛。洪武二年至六年（公元1369~1373年），城市经两次大规模的改建。至公元1386年（洪武十九年）基本建成，前后共达二十一年之久。建城时所用砖石木料，均系长江中下游的一百五十二个府县，按照统一的规格制成。大型的城砖上都印有监造的府县及造砖人姓名。

明代的南京城，包括外城、应天府城、皇城三重（图1-7-1）。

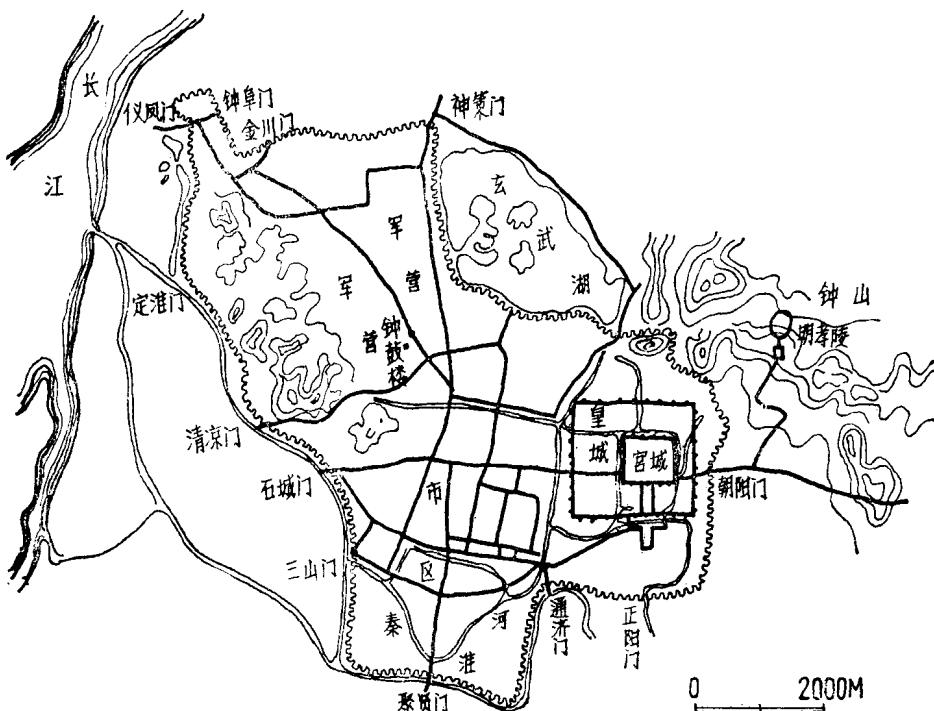


图 1-7-1 明代南京城图

皇城偏在应天府城东南隅，系填燕雀湖（即前湖）而成，所以南高北低。皇城及宫城布置完全继承历代都城的规划而又加以发展。宫城（紫禁城）居皇城之中，南正门为午门，左有太庙，右有社稷坛，宫城两侧有东安门及西安门，皇城两侧有东华门及西华门。午门北有五龙桥、奉天门、奉天殿、华盖殿、谨身殿，为前朝部分；后为乾清宫、省躬殿、坤宁宫为后寝部分。这些主要宫殿均在一条轴线上。正对宫城北门北安门。午门前轴线有端门、承天门，外亦有五龙桥。沿此轴线为笔直的御道，直达洪武门及正阳门。御道右侧为文职各部，如宗人府、吏部、户部、礼部、兵部、工部、翰林院、太医院等。左为中左右前后军都督府、太常寺、礼仪司、锦衣卫、旗手卫等。这种总体布局大部为以后的北京布局沿袭，甚至城门宫殿名称亦未改变（图1-7-2）。

应天府城即是现在的南京城。城周计六十六里多，按照河流、湖泊、山丘等地形，从防御要求出发修建，故成不规则形。全城共有十三个城门，即朝阳（今中山门）、正阳

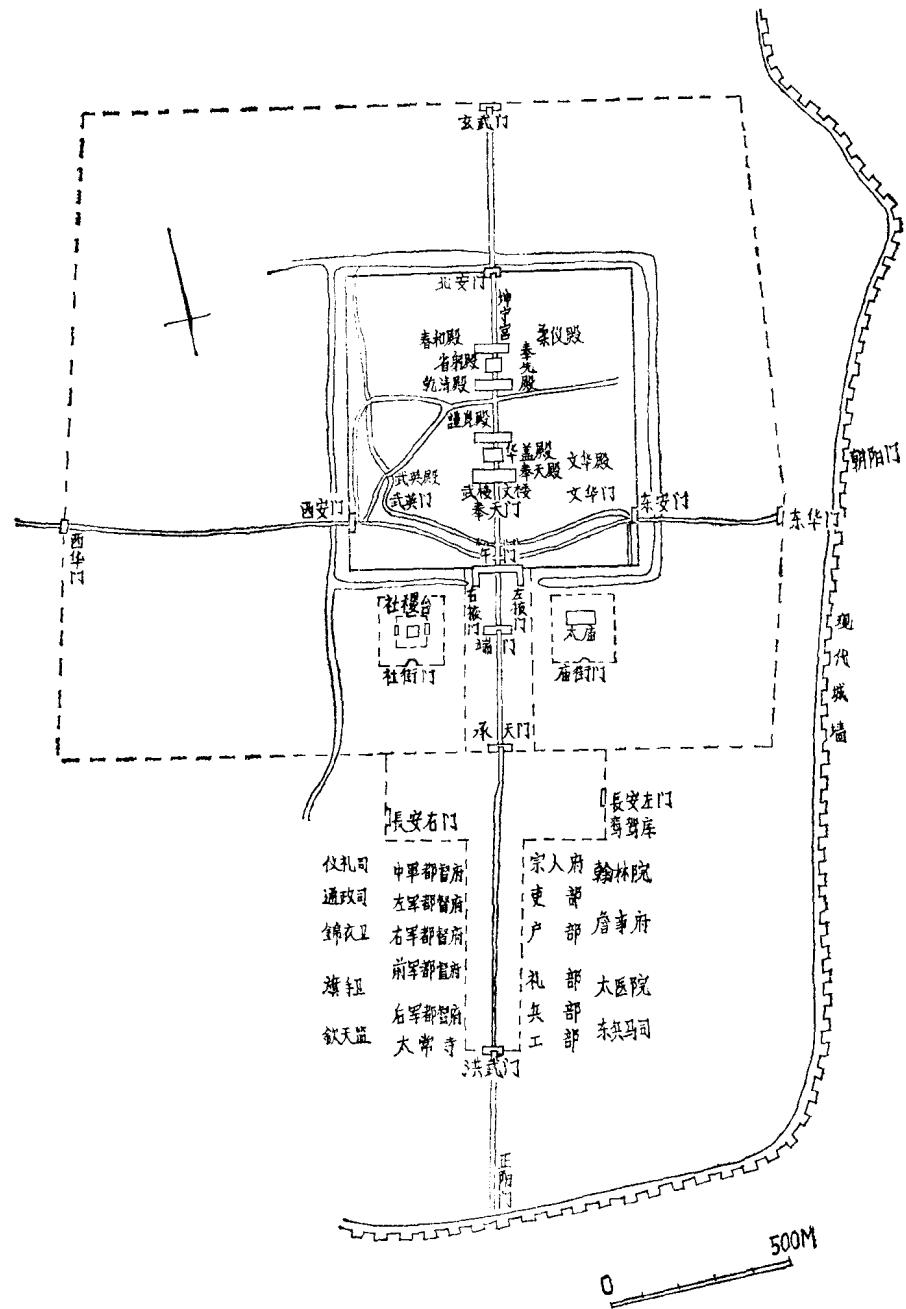


图 1-7-2 明代南京宫城图

(今光华门)、通济、聚宝(今中华门)、三山(今水西门)、石城(今汉西门)、清京、定淮、仪凤(今兴中门)、钟阜、全川、神策(今和平门及太平门)。以聚宝、三山和通济门最为坚固，设有三重至四重的城门。全城将南唐的金陵城(包括石头城、西州城及治城)、六朝的建康都城及东府城等全都包在内，达到南京历史上最大的规模。

外城主要是从防御需要出发，在应天府的外围，利用部分天然土坡筑城，周围达180里。其范围西北直达江边，东包钟山，南过聚宝山（今雨花台）。在险要地段筑有十六座城门，沧波、高桥、上方、夹岗、凤台、大驯象、小驯象、大安德、小安德、江东、佛宁、上元、观音、姚坊（今尧化门）、仙鹤、麒麟等门。外城与应天府城之间，仍为耕地及村落。

南京地形较复杂，长江由西南向东北流过，北有狮子山、鸡笼山等，地形起伏较大。东北有玄武湖，东有钟山，南有雨花台，西有清凉山、五台山等，其外为一片沼泽的莫愁湖。只有中部地形较平坦，南唐金陵城即在此一带发展，新建宫城则让开这一已形成的地区，在其东侧修建。

南京城内分宫城、居民市肆及西北部军营等三区。市肆区即南唐以来已形成的地区，其南部接连航运要道秦淮河。这一带为繁荣的商业中心。城西北地势较高，专设屯兵军营。在三区的交界的中央高地上建钟鼓楼。这三个地区虽然均在应天府城之内，但各自平面布局不一致，道路系统也不是一个整体。

南京的城垣极坚固。其基础在山地利用山岩，在平地用巨大石条砌筑。用大型城砖砌墙，砌砖时以石灰或以糯米汁拌石灰灌浆做胶结材料。墙顶用桐油与土的拌和物结顶。墙底宽10~18米，高度12~15米，顶部宽7~12米。城垣工程的艰巨与牢固超过以往任何一个城市。

南京的人口，按洪武二十五年（公元1391年）的统计，共达473000多人，其中匠户达45000户，富户一万余户。禁卫军士尚有20万人左右。明中叶后，人口继续有增加，曾超过100万人。

明代的南京城也是全国的经济中心之一，手工业很发达，以织造及印刷等最盛，从明初匠户达45000户就可知其一般。其中有官府手工业的机房及机户，还有许多民间家庭手工业及私有作坊，当时以生产锦缎著名。在仪凤门外三义河附近尚有龙江宝船厂，明初郑和下西洋的大船在此建造。聚宝山西还有玻璃厂。

商业区集中于秦淮河两岸及其附近，即三山门、聚宝门外，江东门内一带，各种手工业及商号号称一百零三行，明太祖时因商旅繁盛，曾大量建榻房，供商旅住宿并做为货栈，在其附近又建十六楼，做为娱乐场所。

明代的南京城也是全国文化中心之一。鸡笼山下成贤街有国子监，最盛时有几千多学生，其中尚有日本、朝鲜、暹罗等国留学生。鸡笼山上还建有钦天监测候台，聚宝山上建有回回测候台。

南京的宗教建筑也很多，有灵谷寺、报恩寺、天宁寺、朝天宫等，特别是天宁寺的琉璃塔，高九级，全用色彩鲜丽的琉璃，夜间燃灯百余，号称当时世界七大奇迹之一。

明代迁都北京后，南京的宫殿官署仍一直保留，在政治上有特殊地位。

清兵入关后，南京又曾一度做为福王的统治中心。清兵南下后，成为两江总督及江宁将军的驻地，仍为地区的封建统治中心。

清代的南京城，基本上与明代无大变化。织造手工业则更加发达，专门设有江宁织造府，以管理锦缎生产，主要供宫廷需要。最盛时织机需达3万架，男女工人达5万人。

南京在中国古代城市中为典型的不规则形的都城。城内有规则方整的宫城区及反映商业及手工业自发成长的市肆区。

第四节 明代北京城及清代北京城的变化

一、明代中都城的建设

明建国初，朱元璋曾决定以应天为南京，开封为北京，不久攻占了元大都，元朝亡。由于政治形势有了很大变化，经群臣研究，又确定以临濠（今安徽凤阳县）为中都，认为“……临濠前江后淮，以险可恃，以水可漕”而开封“民生凋敝，水陆转运艰辛”。实际上还有个重要原因，凤阳是朱元璋的故乡，是他祖籍所在。营建中都工程从洪武二年（公元1369年）九月始，连续不断地进行了六年。到洪武八年（公元1375年）四月，朱元璋“亲至中都验功赏劳”，后就以“劳费”的理由停建了。以后陆续拆迁，仅作为禁锢皇室罪犯的场所，明末被毁，至今地面上仅留皇城墙遗迹（图1-7-3）。

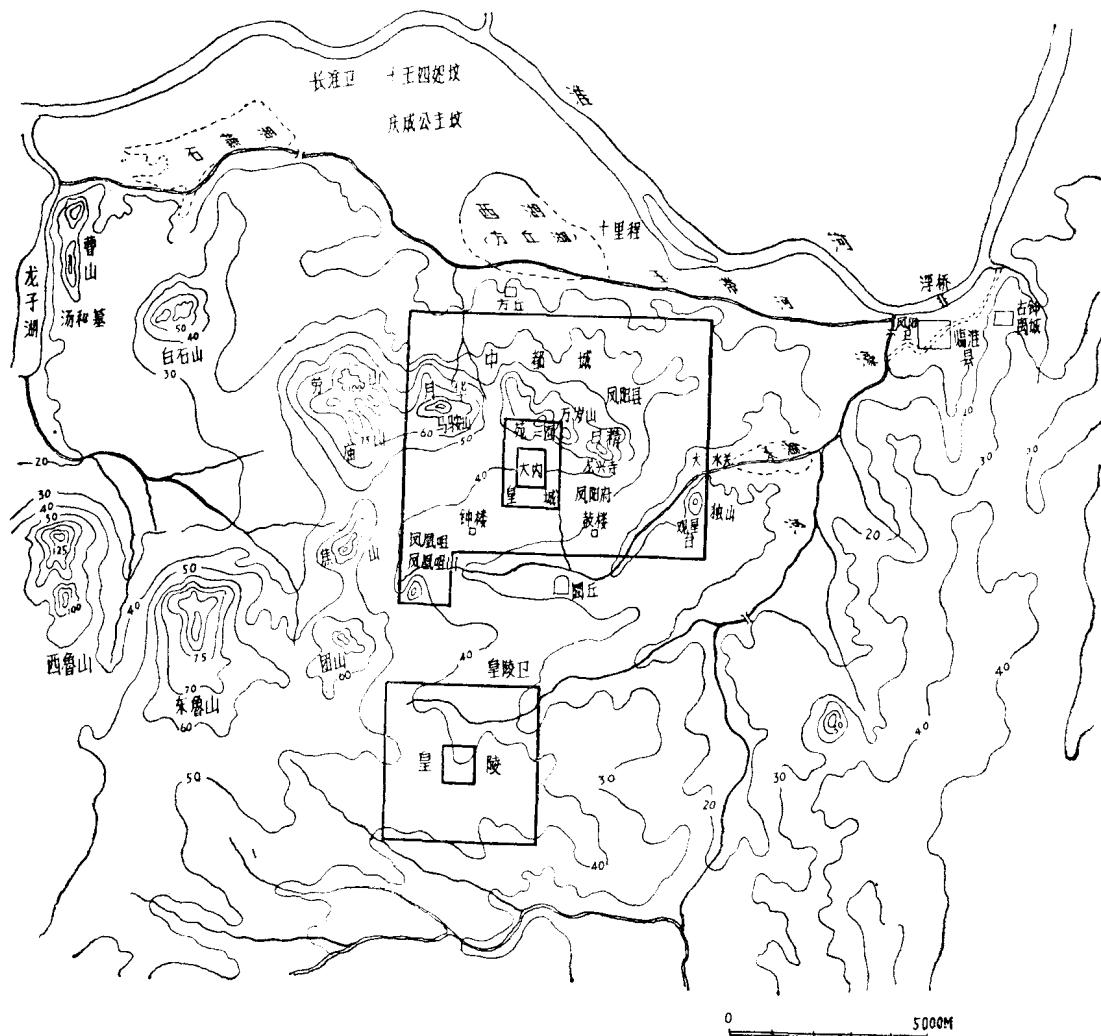


图 1-7-3 明中都城址位置图

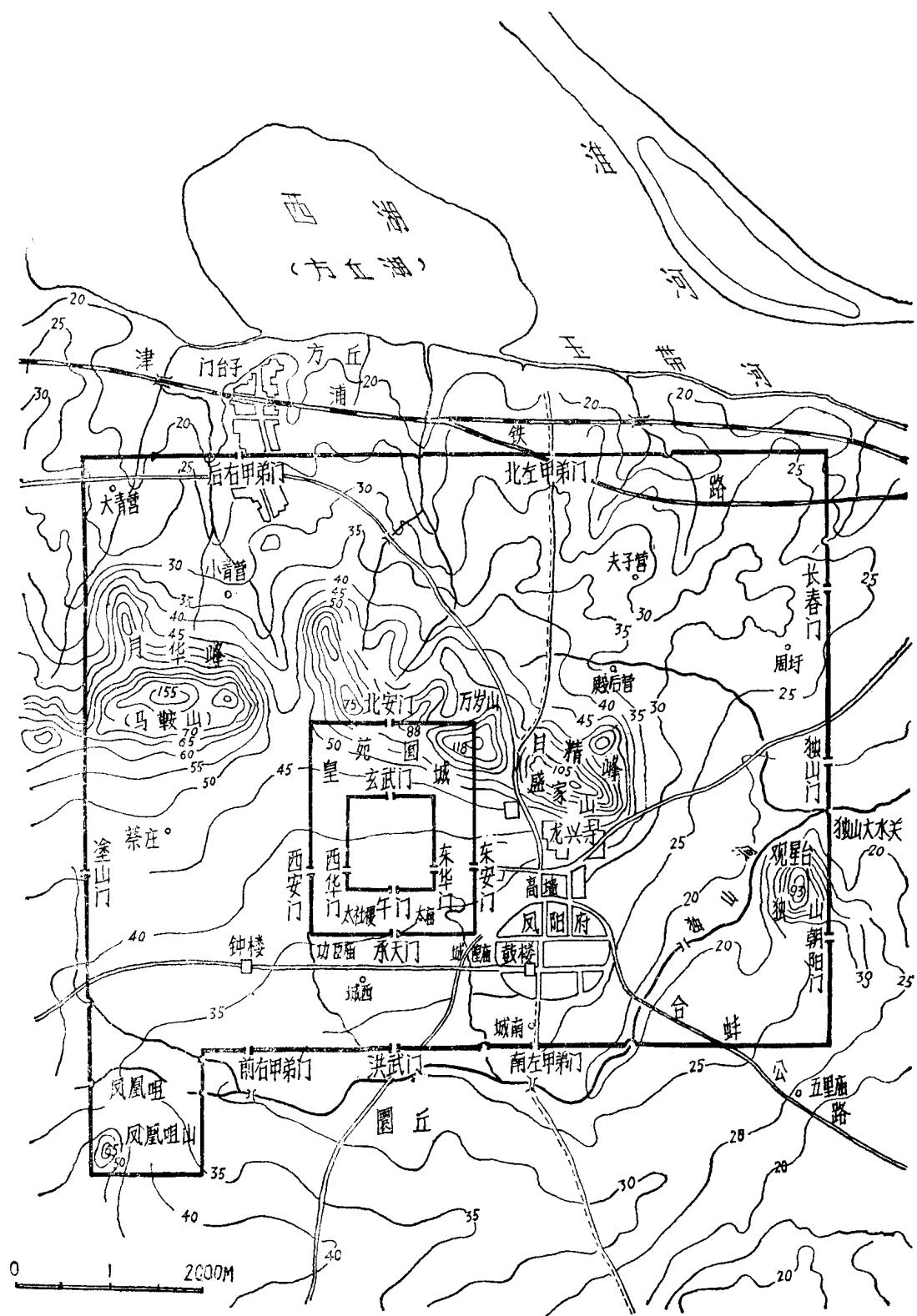


图 1-7-4 明中都(凤阳)城复原图

中都城在今凤阳县内。规模宏大，有里外三道城。最里为大内（紫禁城）周6里，高4丈5尺4寸，有四门，各门有门楼，四角有角楼。皇城周13.5里，砖石修垒，高2丈，开四门。外为中都城，以皇城为中心，包围了东西相联的日精峰、万岁山、凤凰山、月华峰在内。因山筑城，土筑墙高3丈，周50里又443步。中都城呈扁方形，西南出一角如凤凰嘴，共开九门（图1-7-4）。

中都的宫殿及城内设施的布置大多与南京英王（即朱元璋）宫室相仿。由于不受地形及原有建筑影响，所以更为规整。建筑穷极侈丽，如所有石构建筑都要雕饰，殿阁都复琉璃彩画，色彩极为丰富。中都城内设置的重要建筑除宫殿外，其它如太庙、太社稷、中书省、大都督府、钟楼、鼓楼、城隍庙和功臣庙，都是左右对称布局。特别是中都午门以南，从洪武门开始的千步廊，大明门至午门长达三里多的御道两侧布置了门阙、御桥、左右两翼、文武官署、太庙太社等，充分运用了中轴对称的布置手法（图1-7-5）。在定中都城基时就规划了街坊，记载设街二十八，一百零四坊，各有名称，由于罢建没有形成，但在皇城里外修筑了考究的白玉石大街，建设了下水道，其它地区只有一些土路。

整个中都城及其周围地区是统一规划的，城南有皇陵，城北有十王四妃坟，规模都很宏大。

明中都虽然没有最后建成，但它的布局手法对明北京的规划起了直接的影响。

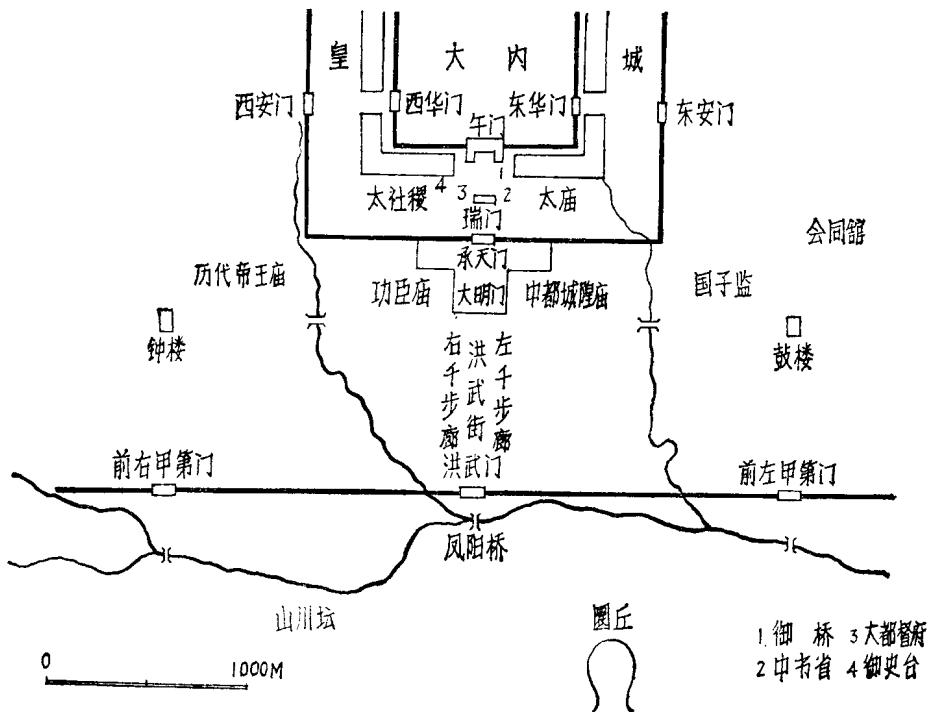


图 1-7-5 明中都午门以南布置图

二、明代北京的改建

明初攻占元大都后，曾派大将军徐达于1371年修复元大都城垣，改名北平。当时为了减少建城的工程量及缩短防线，将元大都城北较荒凉的部分五华里划出城外。原来封藩于北平的燕王棣以武力夺取帝位后，决定将都城从南京迁往北京。永乐十五年（公元1417年）

动工建宫城，建成后，正式迁都北京。改建共历四年，造宫殿及王府8350间，木料来自四川、江西，迁南京匠户二万七千户，动员工匠二、三十万人，役民夫近百万。

三、明北京城的规模与形制

明代北京城，是以徐达改建的元大都为基础，不象以前有些朝代舍弃前朝旧城，另建新城，因为元大都在战争中未受到毁坏。

明北京的内城范围，北部向南收缩了五里；南部为延长宫门前御道长度，以容纳官署，将城墙南移一里；东西墙仍是元大都的城垣；内城东西长约7000米，南北长约5700

米，即今北京城的范围。北、东、西三面各开二门，南面开三门（图1-7-6）。

宫城部分布局严整，南北长960米，东西长760米，城墙高大，四角建有角楼，城外有护城河。共开四门：东华门、西华门正对两条大街；南正门为午门，用凹形城楼，处理特别庄严；北为玄武门正对景山。宫城内主要建筑为三大殿，高踞在白大理石台基上。整个宫城用“前朝后寝”的形制，最后有一御花园。

宫城之外为皇城，包括三海及宫城。周围十八里余，正南门为承天门（清代称天安门），左右设有太庙及社稷坛，前为千步廊，两侧为五府六部统治机构。天安门墩台高大宽长，下用白石须弥座，红墙上建有高大城楼，门前是一个丁字形闭合广场，两侧以东西三座门与东西长安街分隔，南面千步廊直达中华门，门前还有玉带河，上有五座券桥，广场内还亦有华表、石狮；这个空间处理得极为丰富，是高度建筑艺术的结晶。

明代改建北京时，将城内河道截断，大运河的漕运不再入城，商业中心逐渐移至城南。加之明代以来城市人口增加很快，在嘉靖、万历年间（公元1522~1620年）接近百万人，城南形成大片市肆及居民区。由于边防吃紧，在嘉靖年间（公元1553年）加修了外城，并将天坛及先农坛包围进去。这样就形成明清两代北京城的最后规模。

四、明北京的特点

（一）明北京城的布局。恢复传统的宗法礼制思想，继承了历代都城规划的传统。皇城部分布局按南京的制度，更为宏丽。整个都城以皇城为中心。皇城前左（东）建太庙，右（西）建社稷坛，并在城外四方建天（南）、地（北）、日（东）、月（西）四坛。皇城

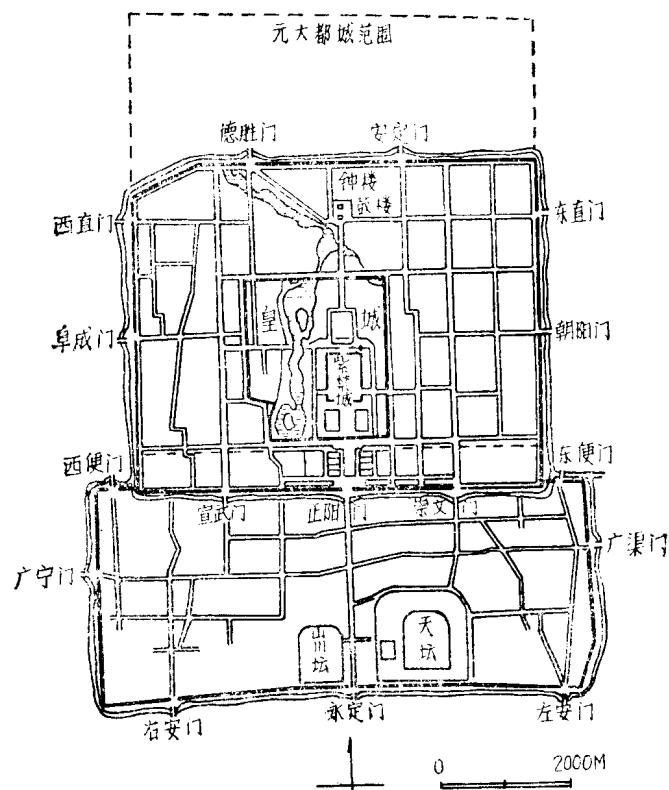


图 1-7-6 明代北京城图

北门的玄武门外，每月逢四开市，称内市。这完全附合“左祖右社、前朝后市”的传统城制。

(二) 城市布局艺术方面，重点突出，主次分明，运用了强调中轴线的手法，造成宏伟壮丽的景象。从外城南门永定门直至钟鼓楼构成长达8公里的中轴线，经过笔直的街道，九重门阙（永定门两重、正阳门两重、中华门、天安门、端门、午门、太和门）直达三大殿，并延伸到景山和钟鼓楼。沿这条轴线布置了城阙、牌坊、华表、桥梁和各种体型不同的广场，以及两旁的殿堂，更加强了宫殿庄严气氛，以显示封建帝王至高无上的权势（图1-7-7）。

(三) 北京城内的街道，基本是元大都的基础。因为皇城居中，把城市分为东西两个部分，给城市交通带来不便。城内主要干道是宫城前至永定门的中轴线及通往各城门的一段大街。扩建外城后，崇文门外一段大街及宣武门外一段大街及联结此二街的横街，也是主要干道。

(四) 明北京的商业区市肆分布与元大都不同，元大都时商业中心偏北，在鼓楼一带。明时城市向南发展，除鼓楼外，在东四牌楼及内城南正阳门外形成繁荣的商业区。明代行会制度发展，同类商业相对集中，在今天的北京地名中也还可以看出，如米市大街、磁器口、猪市大街等。城市内有些地区形成集中交易或定期交易的市，如东华门外的灯市是在上元节前后开市十天；如西城白塔寺、东城隆福寺是利用大型庙宇集市。

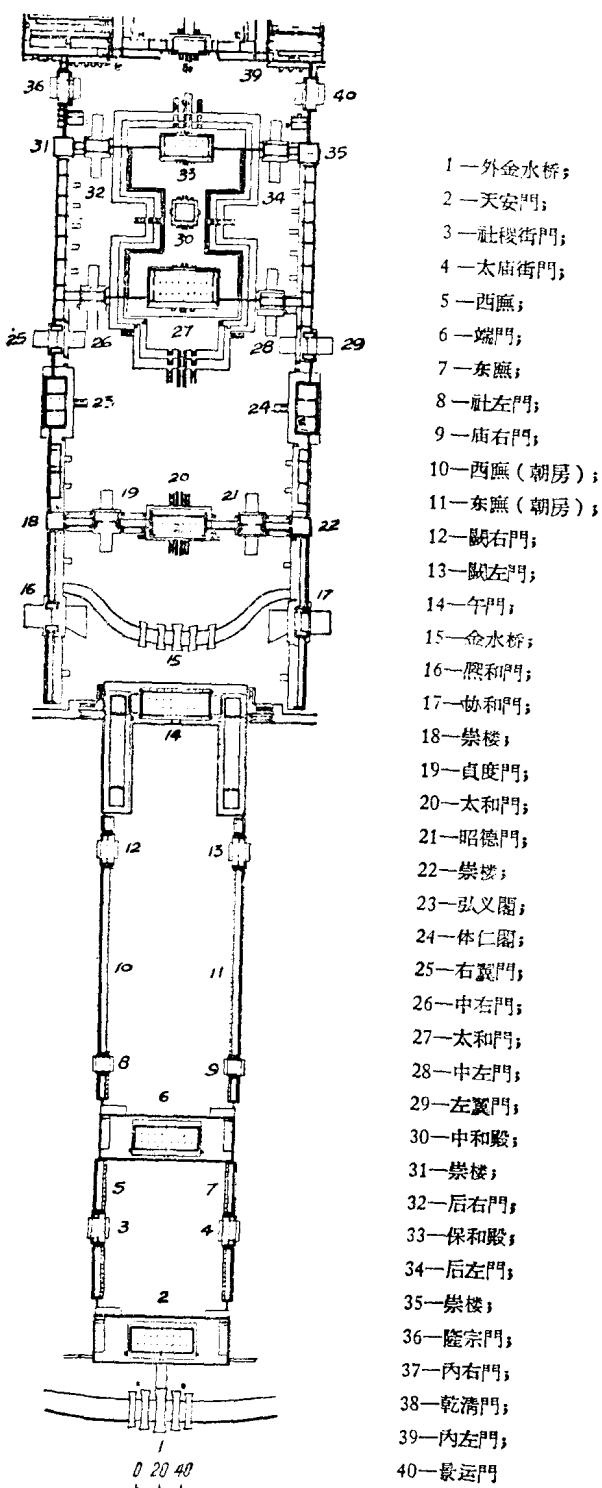


图 1-7-7 明清北京宫殿外三殿总平面图

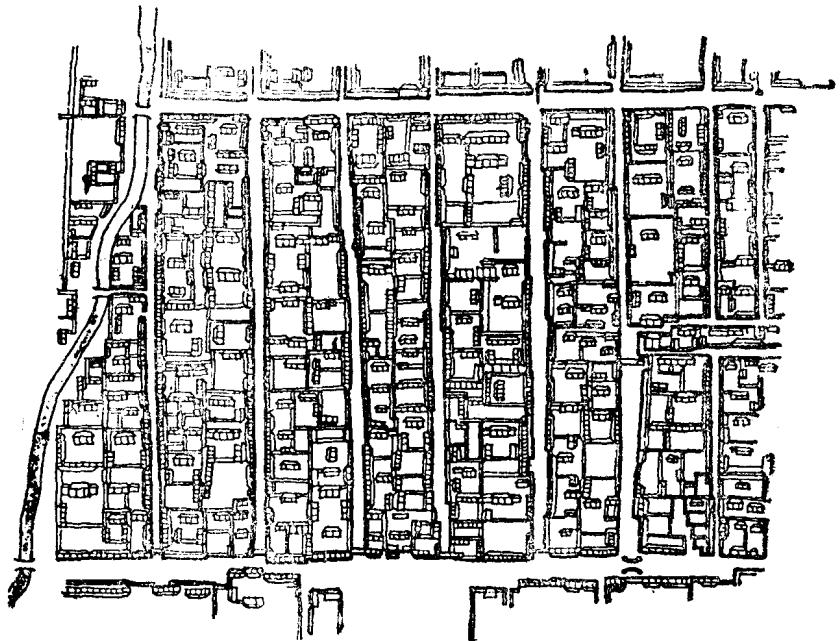


图 1-7-8 北京典型街坊局部一

(五)北京的居住区在皇城四周,明代共划三十七坊。这些坊只是城市用地管理上的划分,不是有坊墙坊门严格管理的坊里制。居住区与元大都相仿,以胡同划分为长条形的居住地段,间距约70米左右,中间一般为三进的四合院相并联,大多为南进口,庭院内植树木。全区无集中绿地,但由于住房院子中树木较多,全城呈现在一片绿荫之中。内城多住官僚、贵族、地主及商人,外城多住一般市民(图1-7-8)。

(六)城市水系基本沿袭元大都,一般居民饮用水多为掘井取水,下水道系统为明代整修的砖砌工程,遗迹尚存。

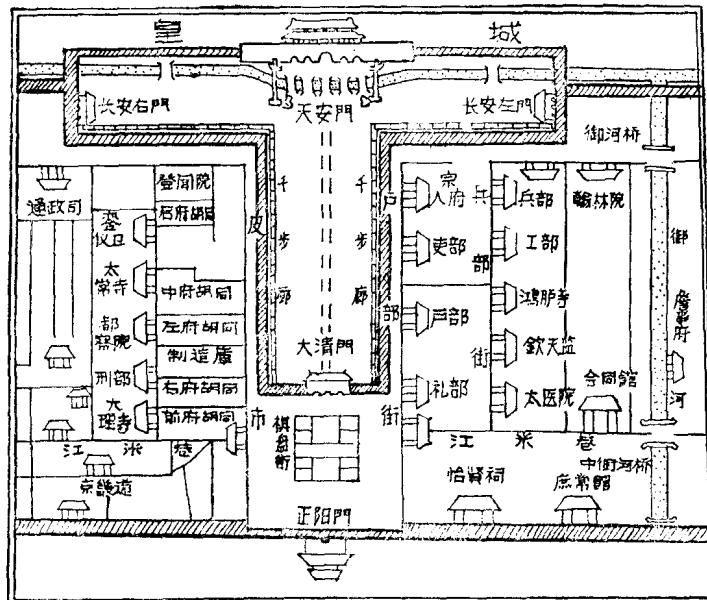


图 1-7-9 清代天安门图

五、清北京的变化

明亡后,清朝仍建都北京,整个城市布局无变化,全沿用明代的基础。清初由于火灾及地震,宫殿颇多毁坏,在康熙时重修。现存宫殿建筑大都是当时重建的(图1-7-9,1-7-10)。

清北京的城市范围、宫城及干道系统均未更动,唯居住地段有改变,如将内城一般居民迁至外城。内城各门驻守八旗兵并设营房。内城里建有许多王亲贵族的府

第，并占据很大的面积，屋宇宏丽，大都有庭园。这反映了尖锐的阶级压迫和民族矛盾。

清雍正、乾隆以后，在西郊建大片园林宫殿，如圆明园、畅春园等，皇帝多住园中，很少去宫城。皇亲贵族为便于上朝，府第多建在西城。这就使政治生活转移至西城。

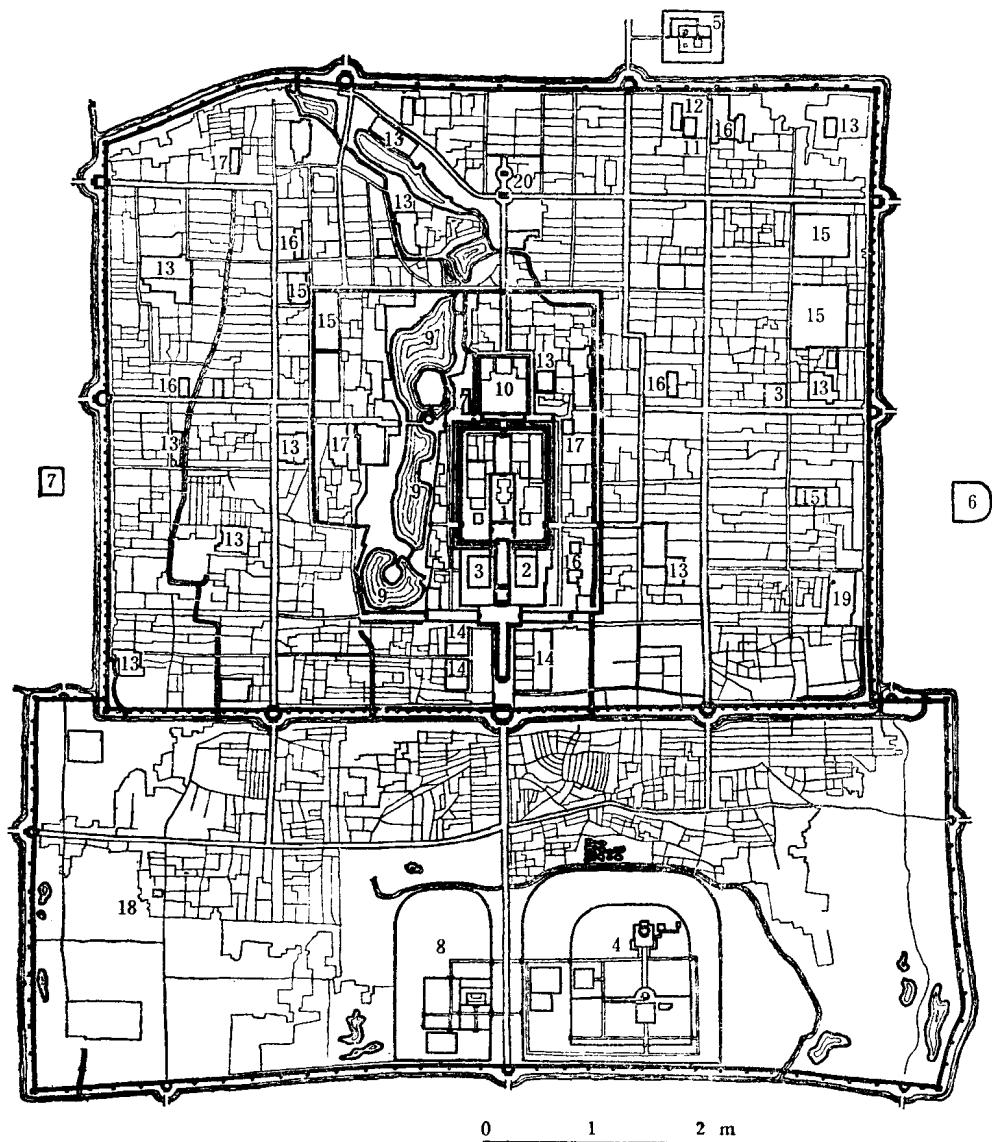


图 1-7-10 清代北京平面图

1—宫殿；2—太庙；3—社稷坛；4—天坛；5—地坛；6—日坛；7—月坛；8—先农坛；9—西苑；10—景山；
11—文庙；12—国子监；13—诸王府公主府；14—衙门；15—仓库；16—佛寺；17—道观；18—伊斯兰寺礼
拜寺；19—贡院；20—钟鼓楼

清代商品运输主要靠大运河。大运河由城东通至通州，因而仓库大多集中东城。由于东城经济得到发展，出现了不少地区性及行业性的会馆建筑，因此有“贵西城，富东城”之谚。

清代崇信喇嘛教，因此清北京除原有佛、道教寺院建筑外，增建了一些喇嘛庙，如城东

北的雍和宫等。

北京城市人口在明末已近百万，清代城市人口继续增加，超过了一百万人。

明清北京城，完整地保存到现在，是我国劳动人民在城市规划及建筑方面的杰出创造，是我国古代城市优秀传统的集大成。

第五节 明清时代地区性封建统治中心

城市——成都、太原

一、明代的成都

成都位于川西盆地中心，为四川丘陵中一小块冲积平原，气候温和，土地肥沃。自秦代李冰父子带领广大人民修建都江堰后，大兴农田水利，为农业的发展创造了条件，因而手工业和商业也随之发达，号称“天府之国”。唐代即有“扬一益二”之称。益即益州，今成都，当时为国内有数的工商业中心。

秦统一全国后，在此置成都县，属蜀郡。后汉末设益州。三国时蜀汉建都于此。五代时王建、孟知祥在此割据。元时设成都路。明清时皆为成都府，为四川省的封建统治中心城市（图1-7-11）。

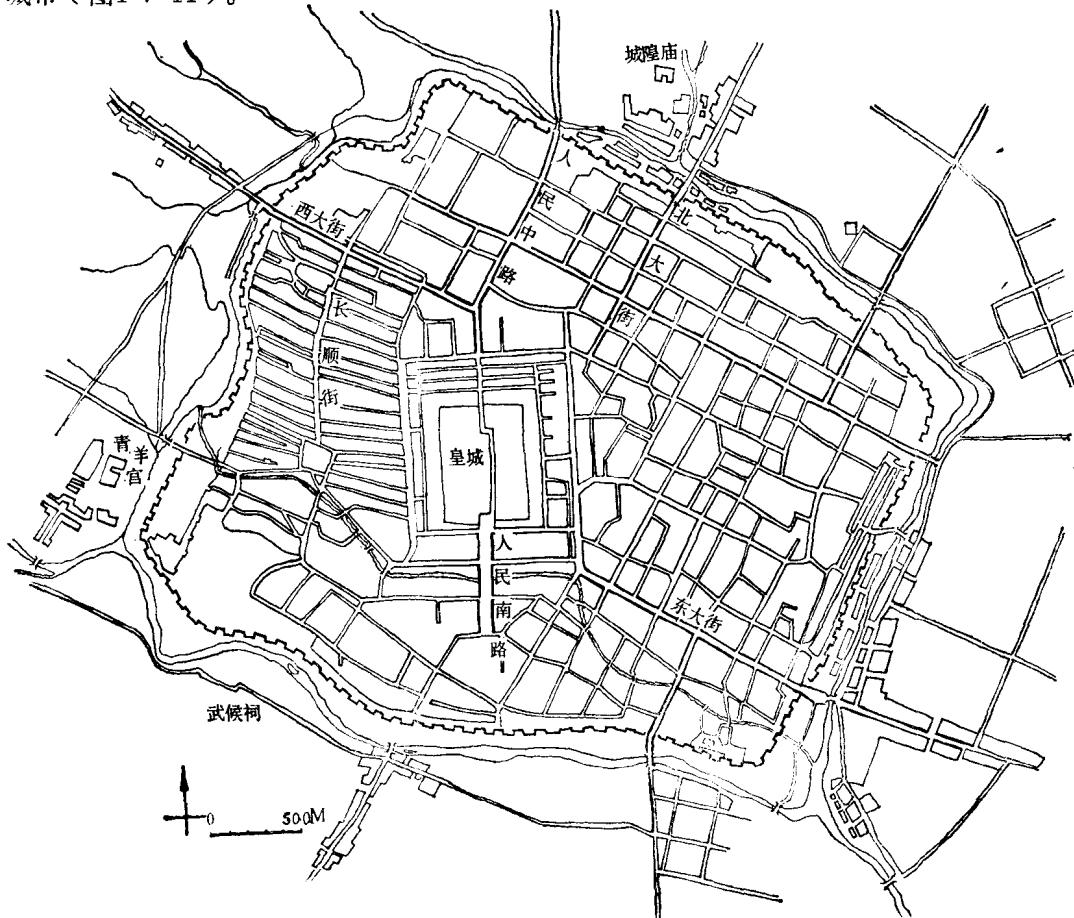


图 1-7-11 四川成都城图(1955年)

明洪武初年，在旧城城址重建城墙，城周22公里。明末毁，清初康熙时两次重修，设四门：东通晖、南中和、西靖远、北大安。由于锦江在城东及城南流过，筑城时，顺随河道，故城市基本上呈正方形，但并不很规则。朝向也非正南北，而是东北、西南向，因此街道骨架也不是正南北，与一般城市不同。城中心有皇城，系明代藩王的宫城，则规整按城制建造，方正规则，并且是正南北向，因而与整个城市平面及道路布局成一角度。这也说明城是原有城址重建，而皇城则为以后新建。

皇城为长方形，长宽各一里多。砖砌城墙，有四门：南称龙门、北称后子门、东为东华门、西为西华门，基本模仿北京宫城形制，城外有广宽的城河，俗称御河，与城外锦江相通。

皇城西南另有一城墙分隔，清时为满州八旗兵驻防地。

城内除北部及西南部外，东南大都为商业繁华地区。该地区临近当时水陆交通线；附近锦江经岷江由宜宾转长江，陆路由此通内江，因此商旅贸易、商店等均集中这一带。城东南的东门外，为两江交会处，由于商业交通的发达，形成城外一大块市区。其他北南西各门外，也都沿着对外交通道路形成长条形的市区。

城内街巷也集中着各种同类的行业，从街名可以看出，如骡马市街、打金街、棉花街、金玉街、纱帽街、染坊街、盐市口等。解放初期统计，同类相聚在一起的手工行业有99种。

市中心的商业区也是历史上长期形成的，包括春熙街、总府街、提督街，即今人民南路人民商场一带，长达3公里，沿街密布各种店铺。据解放后1957年的调查资料，这一带集中全市营业额的80%，从业人员的60%，此外尚有不少地区性的商业中心，大多位于较重要的交叉路口。成都的茶馆特别多，这是一种多功能性的服务性行业，可以休息、买开水、吃点心、听书、下棋等等。据解放后1957年调查，共有茶馆443所，52976个位子，平均每千居民65个位子，每4.95公顷内即有一处，这在其他城市是少见的。

住宅为平房院落式。由于这一带雨水多，因此多用住宅屋檐相联结的平房院落式。院落横广竖狭，墙面多用当地生产的竹片及泥土，房前设廊，这样可防止雨水冲刷墙面。

城内曾分属两县管，故府县衙不止一处。有些地区的封建统治中心城市，尚有一些一般城市没有的建筑，如府治衙门、府学、书院。明代有藩王王城宫殿，清代设驻军的满城，也属这类城市。

二、明代的太原城

古代的太原城，也称晋阳，城址在今城南的晋阳附近。南北朝时，北汉刘昆曾修筑晋阳城。魏及北齐时，也有过规模较大的建设。隋代曾在附近筑过新城、仓城等。唐时曾定为北都。城市规模最大时跨汾河东西两岸。长4321丈，宽3122丈，周长42里，其中包括四个大城：一为宫城、二为大明城、三为新城、四为仓城。后唐时曾建都于此，宋太宗时攻占，用火烧毁后，又用水灌城，城被彻底毁坏。当时大部分居民移至河东平晋城，还有部分居民移至唐明镇，即今太原城的西南角。宋初将唐明镇扩建，改称阳曲，宋仁宗时又称太原府，即今城址的部分地区，其范围北至后小河，东至桥头街，即今人民公园一带。据说在修建时，因风水迷信之故，将道路均修成丁字相交，以便钉死龙脉。当时商业、手工业在南关一带，至今尚保留有剪子巷、铁器巷等地名。金代太原城破坏很大。元代也因统治集团的战争，城市建筑大部破坏，今日已很少有元代以前的建筑（图1-7-12）。

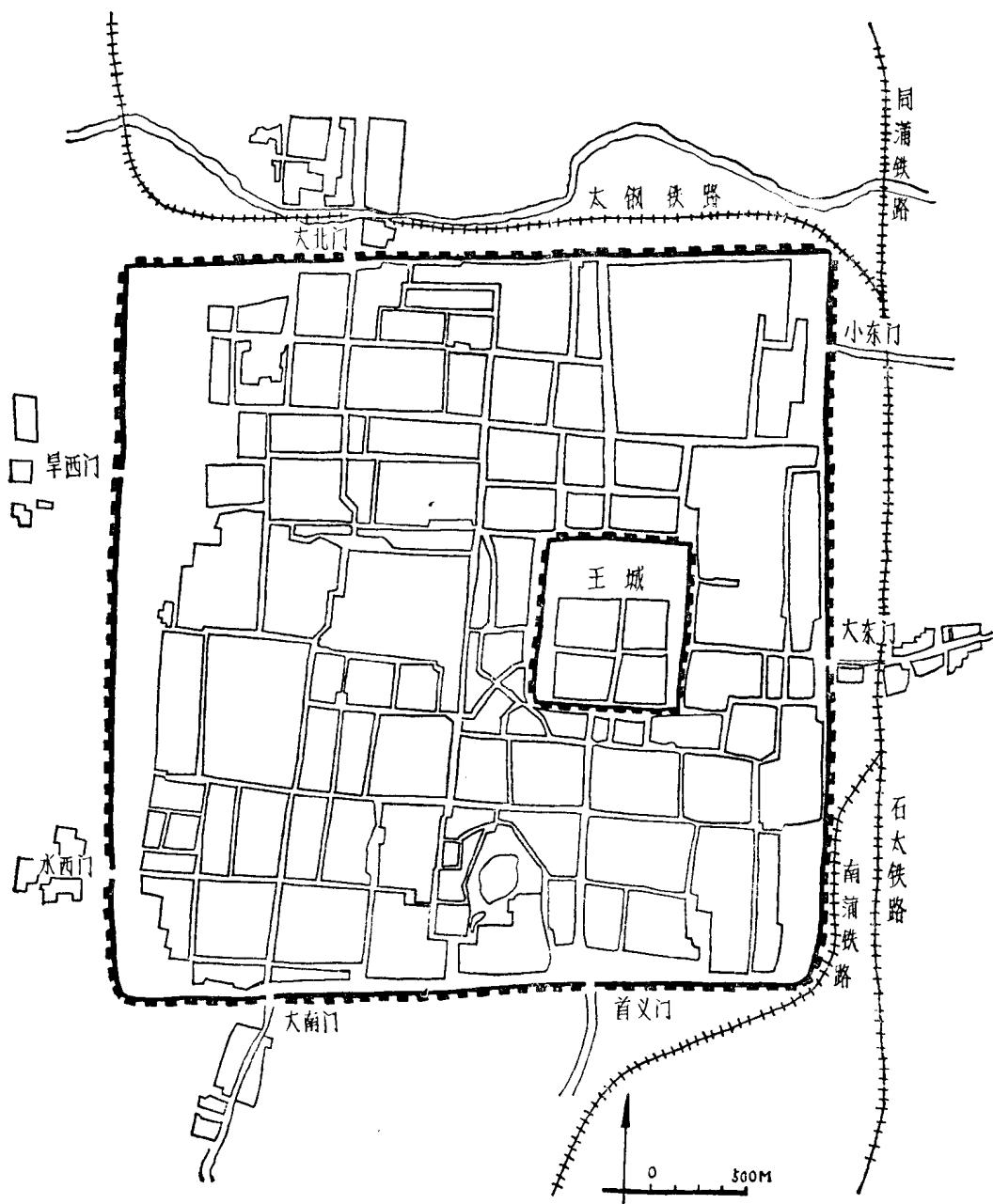


图 1-7-12 山西太原城图

明洪武八年。朱元璋将其子朱纲封为晋王，驻此，曾对城市进行扩建。在东、北、南三面扩充，并建南关。周围共24里，城高3丈5尺。城墙砌砖，四角建有角楼，城门上也有楼，共十二座。晋王府建在城西，由各地迁来居民，这就形成明清时代的城市规模。

晋王府在清顺治时焚毁，原因不详，还设有省一级的封建统治官府机构，如府治、按察司，布政司等在城北，即今省人委、法院一带。晋王的后代也有封王的，还在城内建过许多府第。城内寺庙很多，仅关帝庙就有二十九处之多。

清代在城西南角修满州城，驻八旗兵，位置在今水西门街及大南门街一带，周围843丈。光绪十二年为水淹，又在小五台东南角另修新的满州城，为长方形。清时代，大北关及大南关商业最为繁盛。清末时人口有5万左右。

第六节 明代的边防城堡

明代初年为了加强北方防御，大规模的修筑长城（明代称边墙）。洪武元年（公元1369年），朱元璋即派大将徐达修筑居庸关等外边墙。到公元1500年前后，经过一百多年的时间，基本上完成了万里长城的修筑工程。为了加强对长城的防守，在长城沿线划分了九个防守区——镇，这就是“九边重镇”：有辽东镇、蓟镇、宣府镇（也称宣化镇）、大同镇、山西镇（也称太原镇）、延绥镇（也称榆林镇）、宁夏镇、固原镇、甘肃镇。镇下设卫，卫下有防御千户所、烽火台等。沿长城内侧有计划的建造了许多设防城堡，这些城堡是按照一定的防御体系及兵制的要求分布的。镇驻总兵官，如宣化、大同、榆林等；卫，如左云、右玉等；堡，如左云、右玉附近的高山堡、云西堡、威远堡等。其分布大致有一定的距离，堡之间约距三里，卫之间约百余里，还有一定的距离有驻兵的烽火台。这里的驻兵多为内地迁来屯田的军户，也有轮换驻守的戍军。

明初在全国各地也建造设防驻兵的卫，洪武一代三十一年间就建造了一百三十六处。至于防御千户所，则数目更多。有些是在军事要地新建的如金山卫，有的建在都城的近郊，如南京附近的孝陵卫，有的卫是在原来城市中建兵营。这些设防城堡大多按一定的规划建造，平面方整规则。

沿长城的防御城堡中，举宣化、大同、左云、右玉、榆林、神木，以及杀虎堡等不同类型的实例加以叙述：

一、宣化

宣化为“九边重镇”之一，负责防务的边墙东起居庸关东的四海冶，西至大同东北的南洋河，全长1033里。因系北京的屏障，因而地位尤为重要。明洪武三年（公元1370年），派汤和攻占，称宣府镇（元代称宣德）。洪武二十二年，置宣府左、右、前三卫。洪武二十四年，朱元璋封其十九子为谷王，在城内筑王府。永乐七年（公元1409年），在此置镇守总兵官，佩镇朔将军印，又置巡抚都御史管理屯垦。因为是防御元朝残余势力的重镇，所置兵力很强，军籍户口多达23万户。

今宣化城为洪武二十七年扩展加筑，方二十四里余，另有南关方四里。共有七个城门：东门定安；西门泰新；北面二门，广灵、高远；南面三门，昌平、宣德、承安。除东、西面只有一门，南三门、北二门则与北京相似。南北门相连形成二条南北向的主要街道。中有谷王府，永乐时谷王移贬长沙，城市规模缩减，将北面偏西的高远门，南面正中

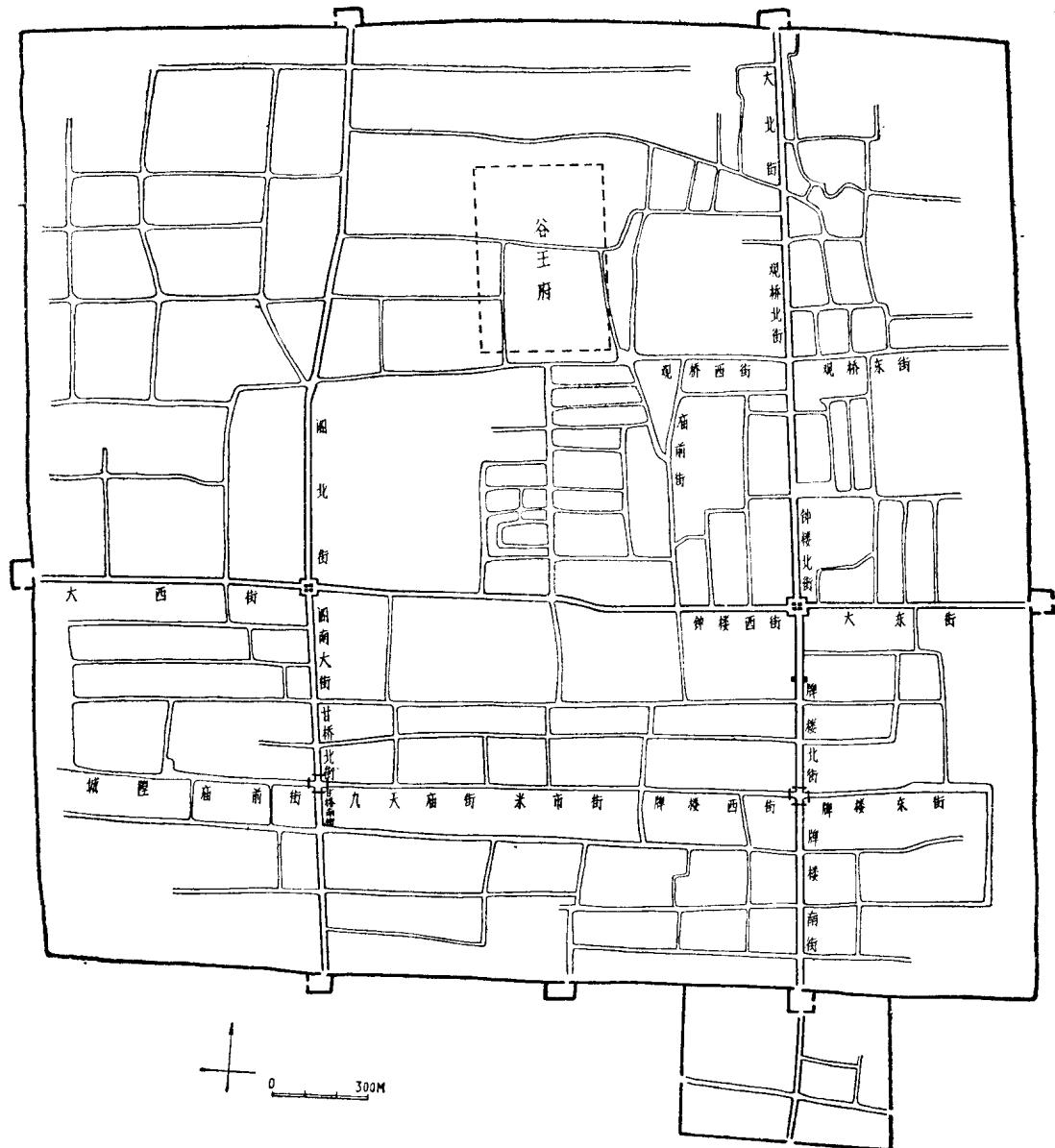


图 1-7-13 河北宣化城图

的宣德门及西边的承安门封闭，因而城内只有偏东的一条南北主要街道，鼓楼、钟楼、四牌楼等也都沿此街道。明正统五年（公元1440年），全城包砖，四门外加瓮城（图1-7-13）。

明代城北部多为军户居住，《宣化县志》载：“北门西城街又东至李镇抚街，南至朝元观、观音寺、马神庙后，皆系宣府左卫地方，其内街巷房屋多有脊兽，半属故明左卫指挥千百户所居”。明末曾因饥荒，城内房屋多拆毁，变成菜园，这种情况到解放时一直亦如此。城内实际上只有东半部，沿昌平门至广灵门的南北大街较繁华。在北街上有建于明正统五年的镇朔楼（鼓楼），建于明成化十八年（公元1482年）的清远楼（钟楼），与南北二城门形成一条轴线。

清代宣化的防御作用已消失，成为与蒙古地区进行茶马交易的重要商市。

宣化城的布局与北京相似，也说明建城时地位甚为重要。城市因设防驻兵而建，没有什么经济基础，规模也较大。明末后驻兵减少，又加灾荒，城市逐渐荒废。

二、大同

大同位于山西北部内外长城之间，历史上就是军事重镇，也是雁北地区的封建统治中心城市。

战国时（公元前403年），属赵国云中郡，赵武灵王在此筑城屯兵。秦统一后属三十六郡中的云中郡。汉时在此设平城县。魏晋南北朝时，北魏拓跋珪（公元386年），曾在此建都，称平城为西京，直至北魏孝文帝元宏（公元494年）迁都洛阳时止，共建都一百余年，是当时的政治文化中心，世界有名的云岗石窟就是这时期开凿的。北齐将平城县改为垣安镇，北周置云中县，隋改云内县，唐置云中郡，辽（公元960年）又建大同县，并定为陪都，金及元明清各代均称大同县或府。

大同位于桑乾河上游与十里河交会处，河水浅不能通航，主要交通为陆上交通。因位于山西、内蒙与北京交通要道上，故在商业及军事上的地位均十分重要（图1-7-14）。

现有大同城垣为明洪武五年（公元1372年）大将军徐达将原来的土城墙修整并砌砖。大同系当时“九边重镇”之一，负责边墙的防务，防务范围西起偏关东北的鸦角山，东至天镇东北的镇门台，全长647里。

城为正方形，周围12.6里。东、西、南、北各开一门，主要干道正对城门，形成十字形干道骨架。除干道外为一般街巷。

明初封代王于大同，代王府在城中偏东，东邻南北大街。代王府的照壁即有名的大同九龙碑，至今尚保存。代王府北端有一高台，上有元武庙。

大同有几处辽金时代的寺庙，有位于城西南的上、下华严寺及接近南门的善化寺。上、下华严寺朝东向，为辽金时代的建筑。城市内还有一些官府衙门、孔庙、关帝庙等大型建筑物。

清代大同成为与蒙古地区进行贸易的中心。在北门、东门及南门外，新发展大片的关厢地区，另建城墙。南关狭长，面积较大。北门外尚有清代修建的驻兵的操场城（兵营）。

清代，在东西、南北两干道的相交处，建有四牌楼。四牌楼南跨南北干道建鼓楼，鼓楼偏西有钟楼。这些钟、鼓楼及城门上的高大的城墙，构成城市的主体轮廓。

由于大同规模较宣化小，位于重要的商路上，又是山西雁北地区的政治、经济、军事中心，因而城市并无宣化那样的荒废现象。

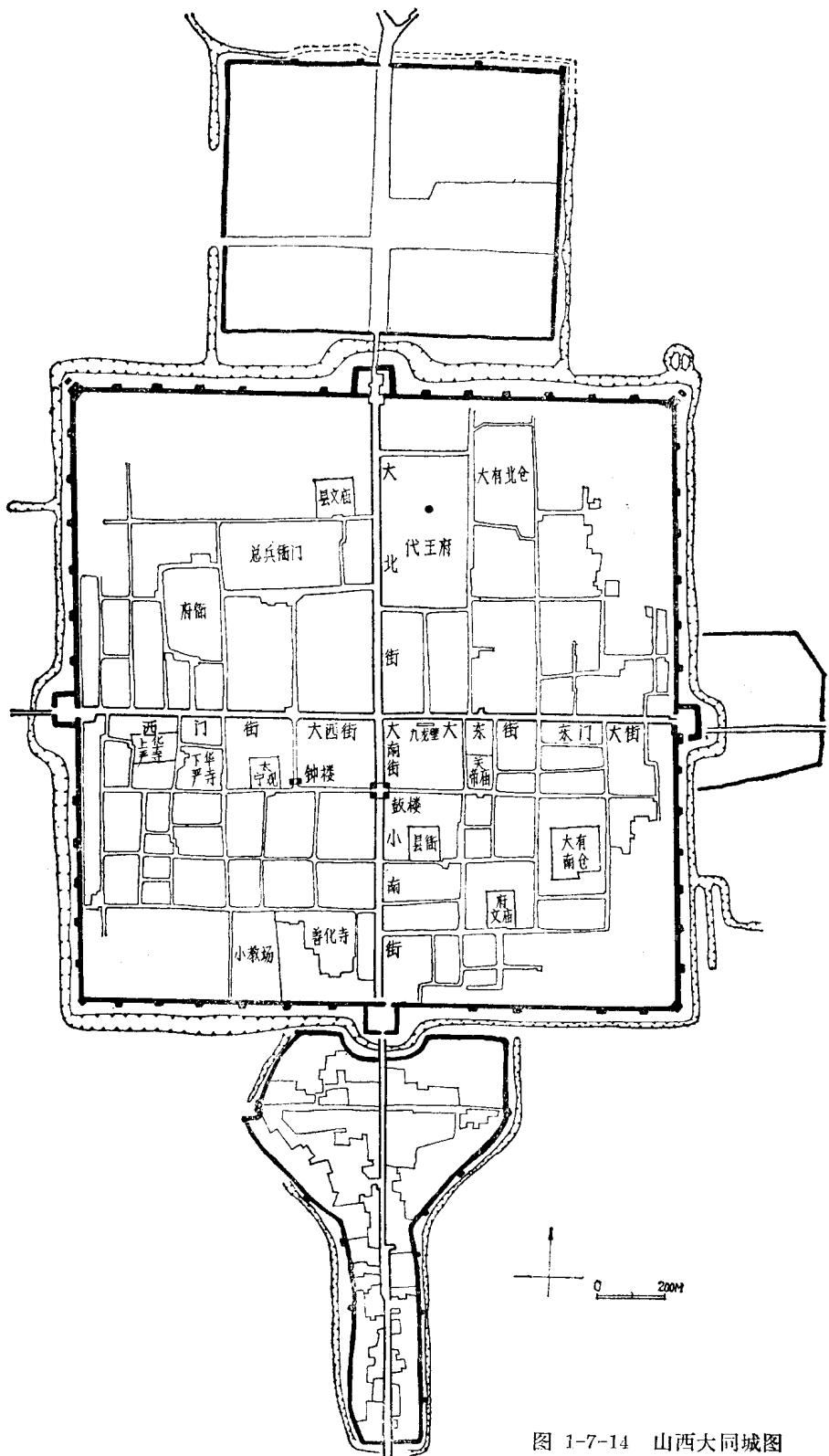


图 1-7-14 山西大同城图

三、右玉

右玉也是明初沿北边墙修建的设防城堡之一（图1-7-15，1-7-16）。右玉城垣初建于明洪武三十五年（公元1402年），永乐七年设大同右卫，右玉城垣也修筑完成。正统年间，将关外的玉林卫内迁附入大同右卫，改称右玉。嘉靖四十五年重修右玉。万历三年城墙包砖。城墙周围9里8分，实测东西1117米，南北1460米。有四个城门：东面和阳、南面永宁、西面武定、北面镇朔。有瓮城，正对瓮城外门有翼城，城门外尚有月城。城东南角在清末为河水冲毁，另建一段城墙补缺口。

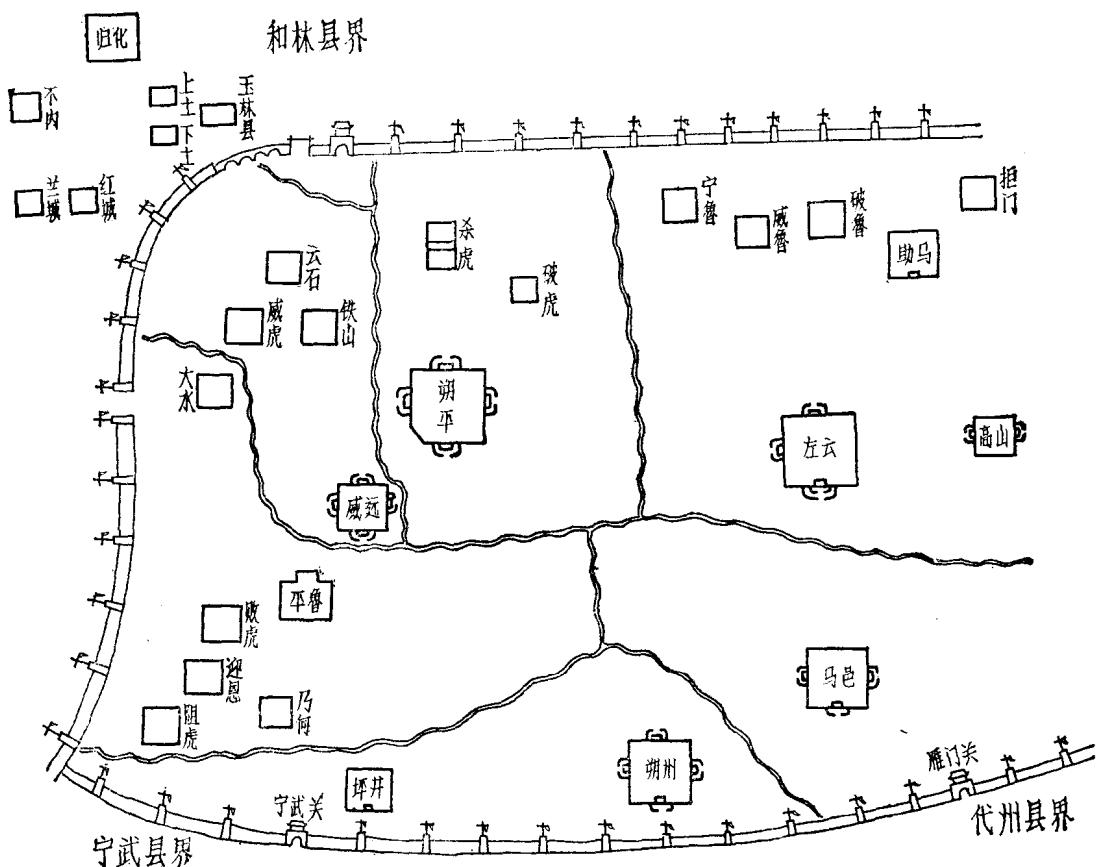


图 1-7-15 明代雁北边防城堡图

正对东西、南北城门的两条街形成十字街。交叉口上原建有鼓楼，已毁。城内在清代有驻军将军府、都统府、县署。因位于经杀虎堡通往内蒙的商路上，设有商业，近代通内蒙的京包铁路修通后，开始完全失去经济上的作用而荒废下来；城内除沿大街有一些住房外，其余均为农田。

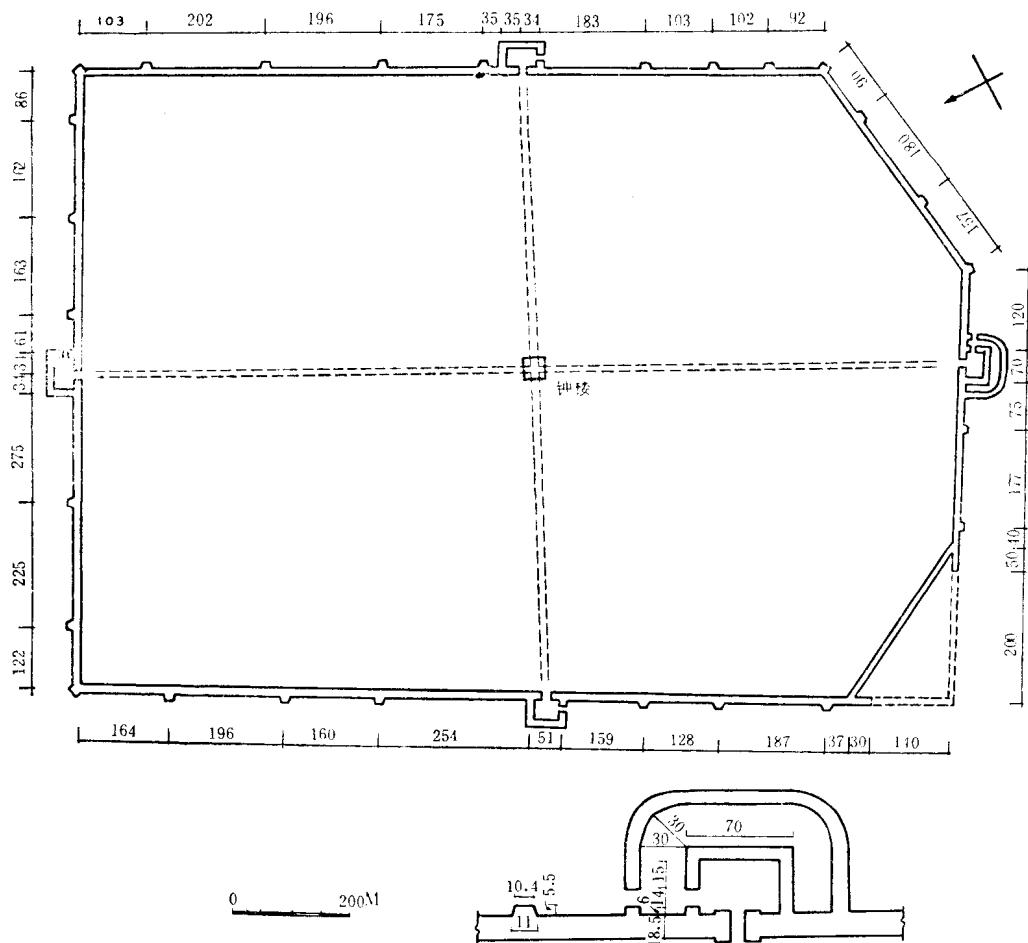


图 1-7-16 山西右玉城墙实测平面图

四、左云

明洪武三年，常遇春攻克云、武、朔诸地。洪武二十五年初，设镇朔卫，开始筑城。永乐七年称大同左卫，筑城垣。明正统年间，将边墙外的云川卫并入，改为左云川卫，并将城垣包砖。有城门三：南为拱宸、西靖远、北镇朔。东俯山岗，上建一楼，以便眺望。开始城垣范围较大，明嘉靖年间重修，东西减半（图1-7-17）。

洪武二十八年，移太原及平阳民为兵户。在此屯田守卫。

城周长原记载10里120步，目前城址，按实测南北约1540米，东西约1500米。东半部顺山势建造，西墙外临河，南北西三门均瓮城。北城墙砖甚完好。墩台也完整。南门外有南关，另有城墙，系万历三十八年（公元1610年）拓修，外城门正对瓮城门有翼城一道。

城内地形东高西低，南高北低。从北门通往南门的街道是主要干道，沿此南北路跨街道建有几座楼阁：南为太平楼，清康熙五十年重修；中为鼓楼，位于南北街与东西街交点上，明万历年间重修；其偏西尚有钟楼，清乾隆年间重修；再北为聚奎楼（文昌阁），也

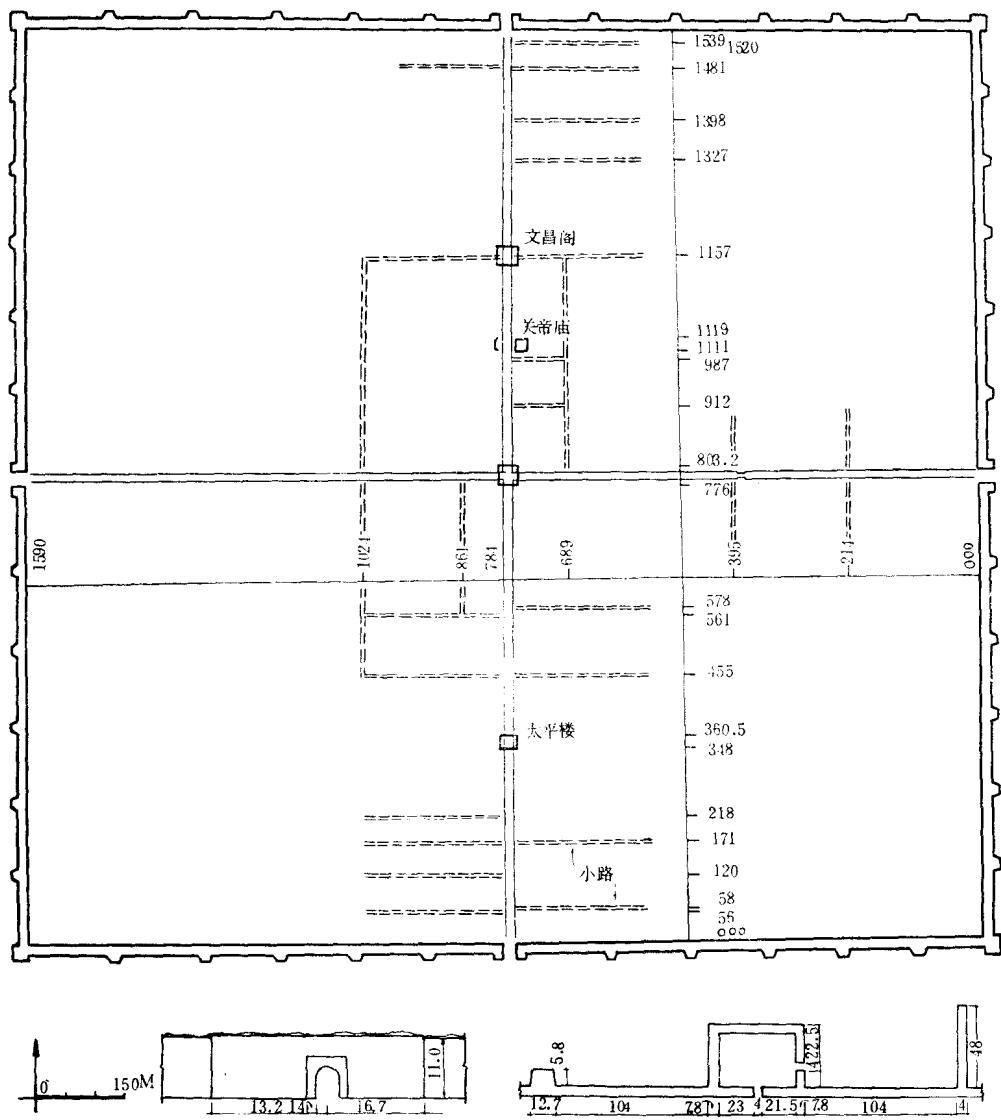


图 1-7-17 山西左云城墙实测图及南门瓮城、翼墙、城垛图

位于道路交叉口上，清康熙四十七年重修。现仅有太平楼及鼓楼。这几座楼位于同一轴线上，既加强了城市轴线，也变化了街景，各楼附近商店比较集中，形成城市生活中心。

五、杀虎堡

杀虎堡（明时称杀胡堡）在右玉县西北20里，紧靠北边墙，原为由右玉通往内蒙和林格尔的要道。明嘉靖二十三年筑堡，万历二年包砖，周围2里，高3丈5尺。万历四十三年在其南另筑一堡，称平集堡，周围亦2里。后又于新旧堡之间，东西筑墙联成一体。杀虎堡只有南门，有瓮城，北墙正中下面建有玄武庙。平集堡北面有门，南门较大，有瓮城。中间的夹城有东西二门。三城经过实测：东西均宽236米，杀虎堡南北长218米，平集堡136米，夹城140米。城墙外侧南北全长571.5米（图1-7-18，1-7-19，1-7-20）。

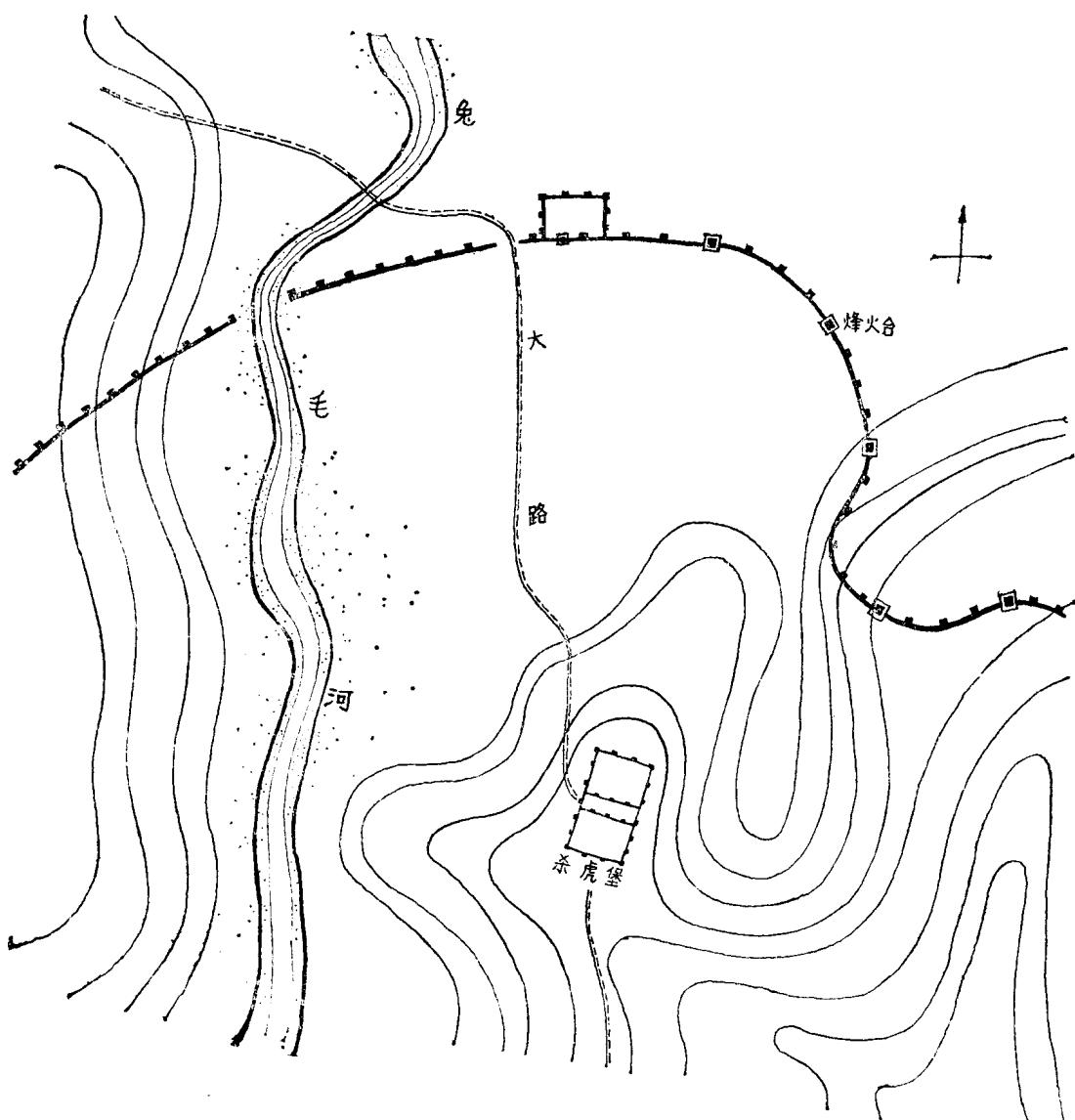


图 1-7-18 外长城杀虎堡形势图

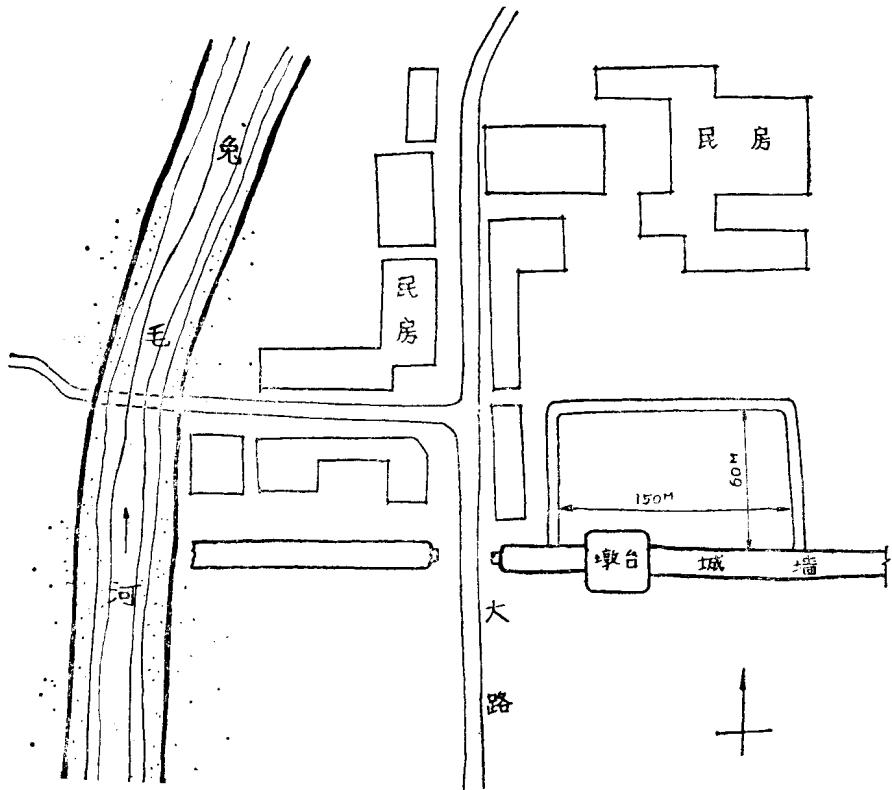


图 1-7-19 杀虎堡外边墙墩台示意图

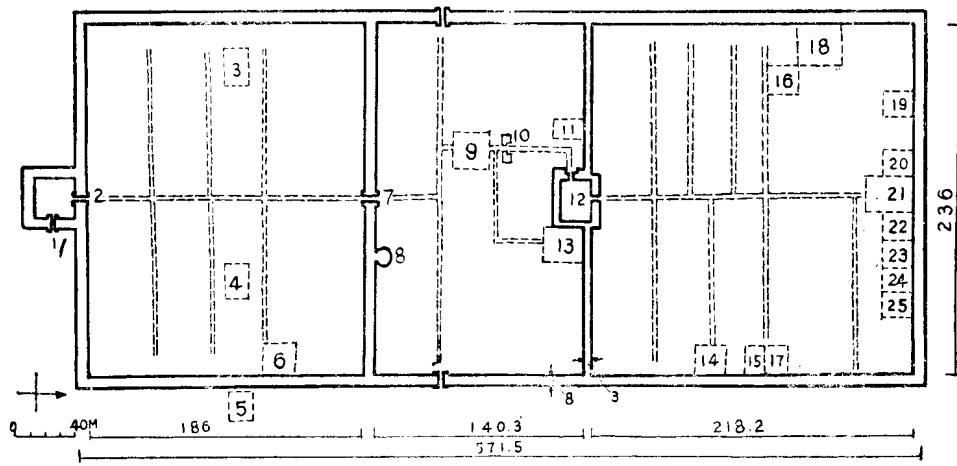


图 1-7-20 山西右玉杀虎堡实测平面图

1—蓄威门；2—平集堡；3—巡检；4—都司；5—把总；6—观音堂；7—镇安门；8—墩台；9—三官庙；10—门墩；11—三皇庙；12—杀虎堡；13—关帝庙；14—城隍庙；15—释迦佛庙；16—协统；17—石王庙；18—小校场；19—仓库；20—鲁班庙；21—玄武庙；22—火神庙；23—痘神庙；24—白衣庙；25—奶奶庙

杀虎堡西南约一里多，即为长城的关口，称杀虎口。原有关门，清代改为栅口，其旁在长城内侧有清代建的炮台一座。关口外沿车马大道形成一市集。清代由右玉至内蒙的商路经此。关口内外骡马店很多，京绥路通车后，始荒废。

六、榆林

榆林在元代为绥德州地，原来只是一个小居民点称榆林庄，明永乐初置榆林寨。正统初年（公元1436年），在这一带修建设防城堡时，在此建榆林堡。原来的“九边重镇”之一的榆林镇设在绥德，成化九年（公元1473年）将榆林镇移此。在原来榆林堡的基础上扩建城址，向北扩建城址叫“北城”，旧城叫“南城”。成化二年（公元1466年）修筑北城。弘治五年（公元1492年）又修筑南城。正德十年（公元1515年），又修筑南关外城。万历年间砌砖，共有敌楼十五，有七门：东二门，振武、威宁（后废）；南一门，镇远；西四门，新乐、龙德、宣威、广榆。有鼓楼二：一在南城大街（又名星明楼）；一在中城大街。钟楼在北城大街，明天顺中建巡抚督察院（图1-7-21）。

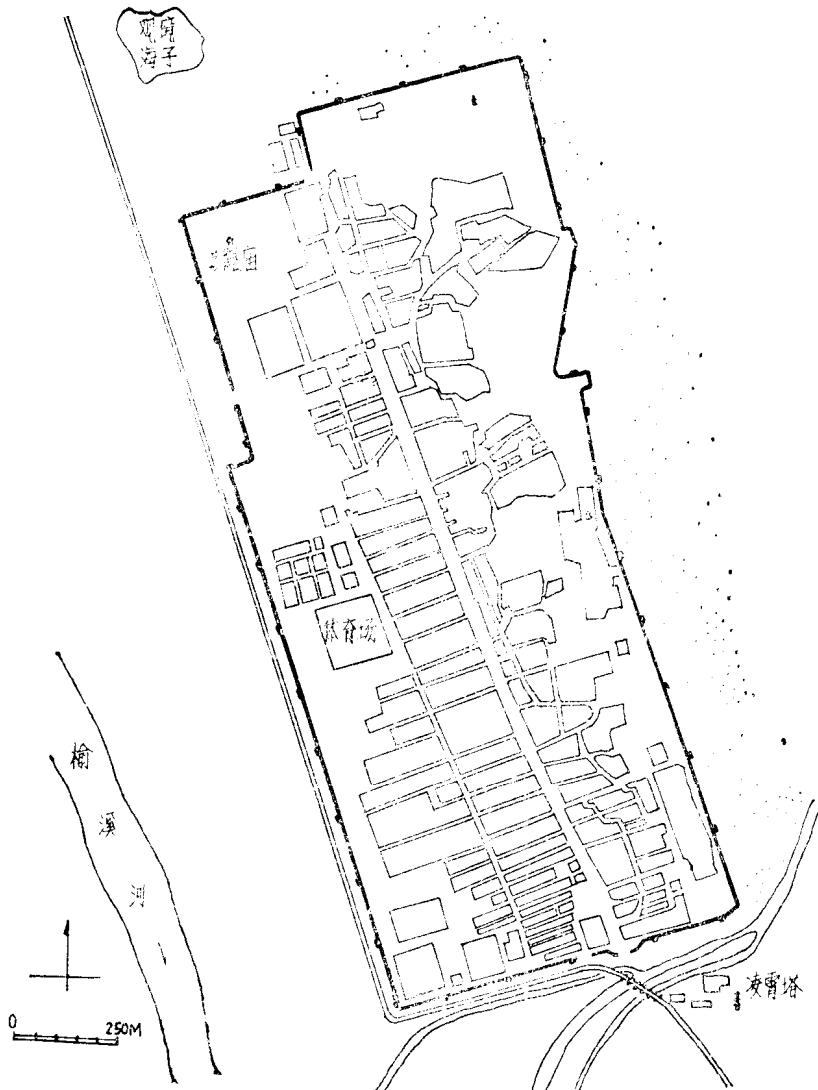


图 1-7-21 陕西榆林城图（1955年现状）

榆林镇又称延绥镇。管辖的边墙，东起清水营，西达花马营（盐池县境），全长1770里，下辖神木、定边等。

七、神木

神木属榆林镇管辖。明正统八年（公元1443年）筑土城，高2丈5尺。成化四年（公元1468年），增修城门楼。隆庆年间将城墙增高为3丈7尺，设角楼四座。万历六年（公元1578年）城墙砌砖，城范围稍缩小，共4里3分。城东、南、北三面无城濠，西面临近屈野河（图1-7-22）。

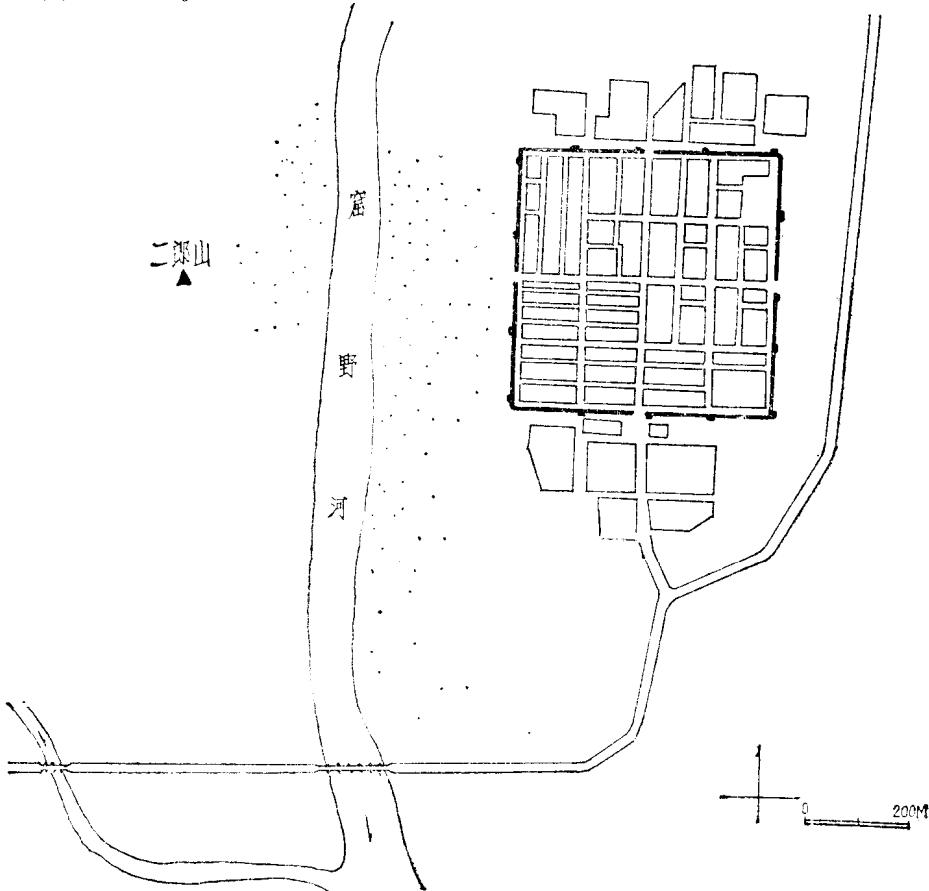


图 1-7-22 陕西神木城图

城平面为正方形，四面各开一门，正对城门的南北、东西大街，垂直相交，另有二条南北大街，与中间南北大街之间距离相等。其间尚有一些小巷，有南北的也有东西向。北门及南门外在清代形成两块地区。

县署在城东北隅，建于明正统八年。

八、嘉峪关

嘉峪关是明代长城的西端终点，关城始建于明洪武五年（公元1372年），其后曾一度短期废弃。到嘉靖十八年（公元1539年），又重新增修加固。正德二年修西罗城。

嘉峪关城在酒泉城西40公里，南边为祁连山，关前面有一清泉，明初在此建城，地形及泉水是建城的主要因素。

关城平面呈梯形，西边城墙长166米，东边城墙长154米，南北长约160米。城楼、敌台、垛口均包砖，其余均为黄土夯筑。在西门外有凸出的罗城，城门上建有三层的高大城楼，城的四角建有砖砌的角楼和角台。在西边的外城楼上有关匾“天下第一雄关”。

明代在此设守备把守，平时驻兵一千多人，管辖三十九处敌台。

明初为加强海防，沿海也设不少卫及防御千户所。后来倭寇屡次侵犯，卫所续有增加。明中叶后，由于倭寇大肆在苏、浙、闽等省沿海骚扰，又大量修筑及加强设防城堡。这些城堡的位置选择，完全从防御要求出发，并不是地区经济中心。城堡多为一次建成，平面大多方正规则，这些海防城堡较重要的有山东的登州（蓬莱）、威海卫、荣成，江苏的宝山、南汇、奉贤、金山区，浙江的镇海、台州等。今以蓬莱、镇海、南汇为实例。

（一）蓬莱（登州）

山东登州是明初建造的海防城市之一。位于山东半岛上突入北海的最北部分，军事地位至为重要。明洪武至永乐间筑城。城周9里，高3丈5尺，用砖砌筑。共有四门：东春明、南朝天、西迎恩、北镇海。门楼与角楼共七座，窝铺五十六，上下水门各三。万历时，倭寇侵犯朝鲜时，曾筑敌台二十八座，崇祯时又将城加高3尺5寸。城市平面因配合周围山丘地形，并不规则。

大城北面有一水城，原名偏倭城。由水闸引海水入城，名小海，为泊船所。洪武九年，立帅府于此。周围约2里，城高3丈5尺，宽一丈一尺。上有一亭，名振扬。万历二十四年，城砌砖（图1-7-23）。

在水城北面丹崖山巅建有蓬莱阁，原为海神庙基。宋代治平年间，因此地太高峻，将海神庙西移至平地，在此基地建阁。明万历十七年（公元1589年）改建。

城内东西门之间的街道为主要街道，方向并非正东西，而是西北至东南。偏西跨街道建有鼓楼。清顺治六年（公元1649年），曾重修，现尚存。与鼓楼相对峙还有钟楼，建于洪武十一年（公元1378年），早已毁。南北门之间也有街，但稍有错开并不正对。

（二）镇海

镇海在浙东甬江入海处，军事地位极重要。五代钱镠时曾在此筑城，元代废。明洪武六年在此立木栅驻军，洪武七年改木栅为石。洪武二十年汤和在此设卫，将石墙范围拓广并筑城。周围9里有余，开六门。除小南门外，门上各筑楼，门外设月城。永乐十三年，因城北直接连海，塞北门，永乐十六年又塞小南门。嘉靖二十五年在城北增设望海楼。隆庆三年，在城外筑外塘以保北城（图1-7-24）。

城址北为海，东有招宝山突入海中，南为甬江口，西距宁波城约60里。为明代在东南沿海防御倭寇的重要据点。招宝山顶筑有威远城堡。据清光绪五年县志载：“明嘉靖三十九年，因招宝山可以俯瞰县城，距离很近，如果倭寇登山，在山上置火炮不仅城无法防守，倭船也会毫无阻挡的进入甬江，守郡非据险不可，而据险非此城不可，仍请于总副胡宗宪于招宝山之巅建城堡，三余月告竣。城周长二百丈，高二丈一尺，厚一丈，东西门二，内建城戍四十余间，名威远城。复于山麓西南展筑靖海营堡，周围二百四十丈，建屋四十余，以时校阅”。

现城址，据实测地形图量，北城长约1350米，东城长约1050米，南城长约940米，西城长约760米，周长共约4100米。威远城东、西墙长约215米，北墙长约63米，南墙长约54米，周长共547米，只设南门，城中有宝陀寺（图1-7-25）。

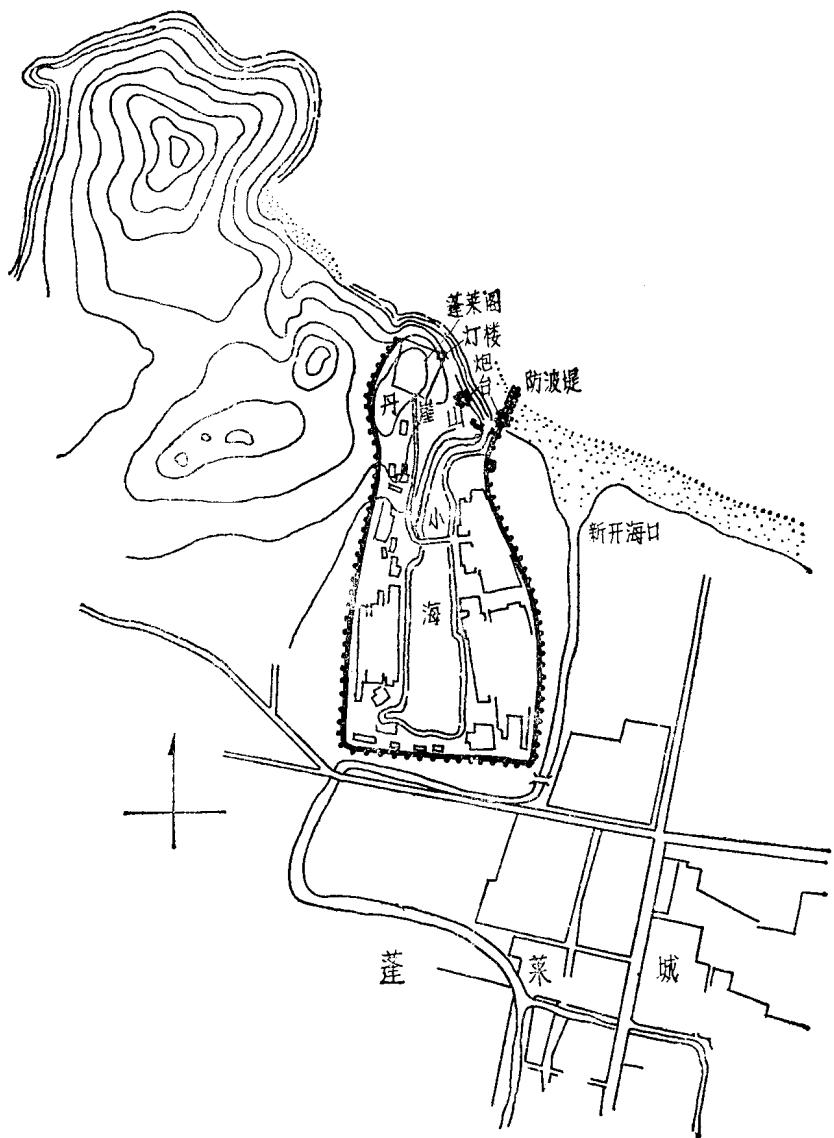


图 1-7-23 蓬莱水城(备倭城)图

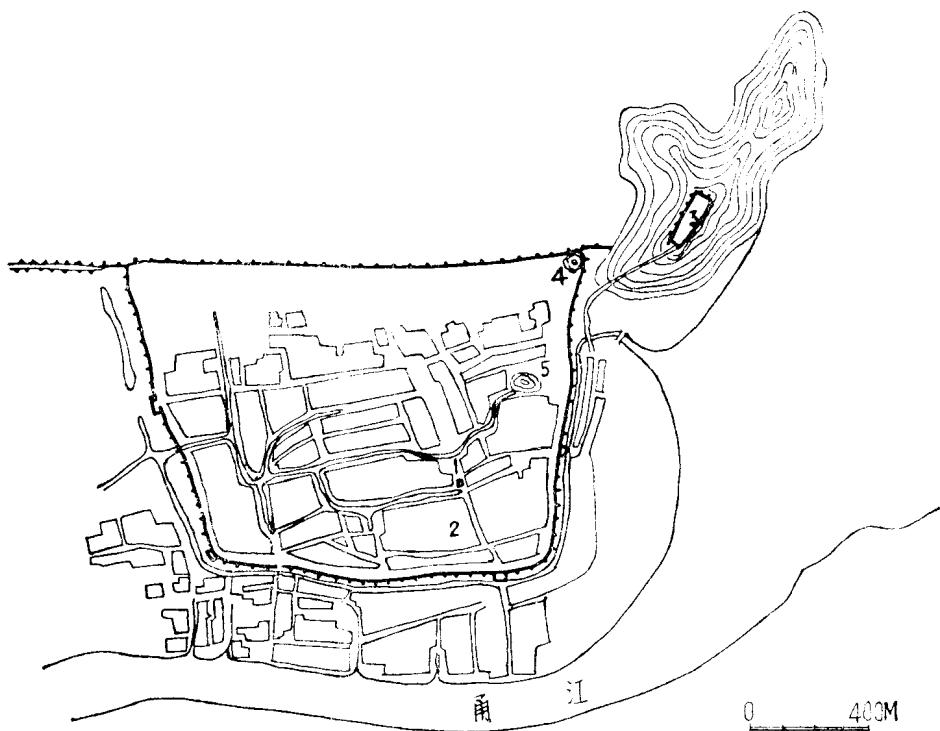


图 1-7-24 浙江镇海及威远城堡图

1—鼓楼；2—县署；3—威远城堡；4—巾子山；5—梓山

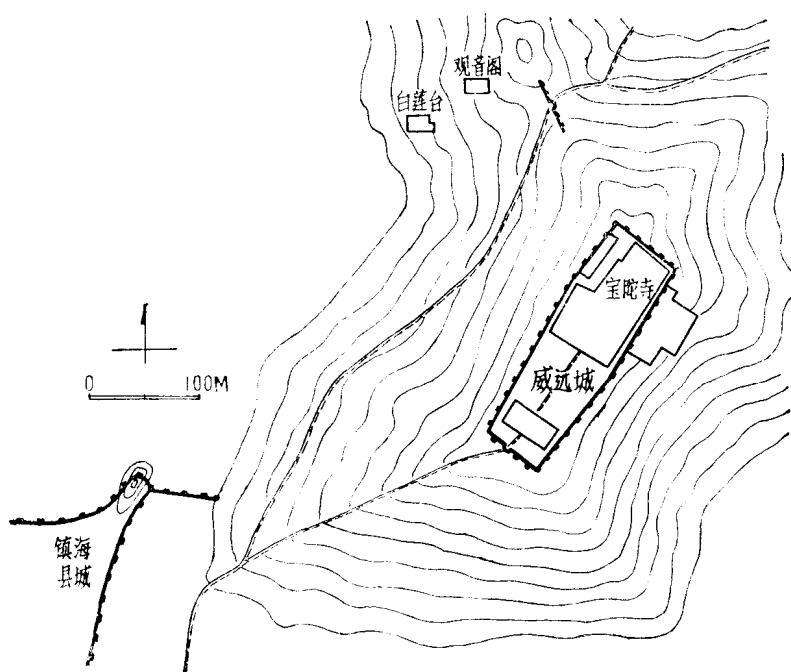


图 1-7-25 镇海威远城图

招宝山北端有威远炮台，东有安远炮台，南有定远炮台，均为清代建造。镇海城南部已形成大片街市，沿江有码头。城北已淤起大片滩地。

(三) 南汇

南汇位于上海东南的南汇角，这一带成陆较晚。南宋以后经济日益发达，由于气候良好，农产品丰富，手工业也相应发达，因而村镇及人口都很密集。这一带原属松江府，由于人口日增，才逐渐增设县治。明中叶以后，倭寇不断在沿海侵袭，这一地区也屡受劫掠。在嘉靖间大量修建防御城堡，南汇、奉贤、青村等城，均为这时修筑（图 1-7-26, 1-7-27）。

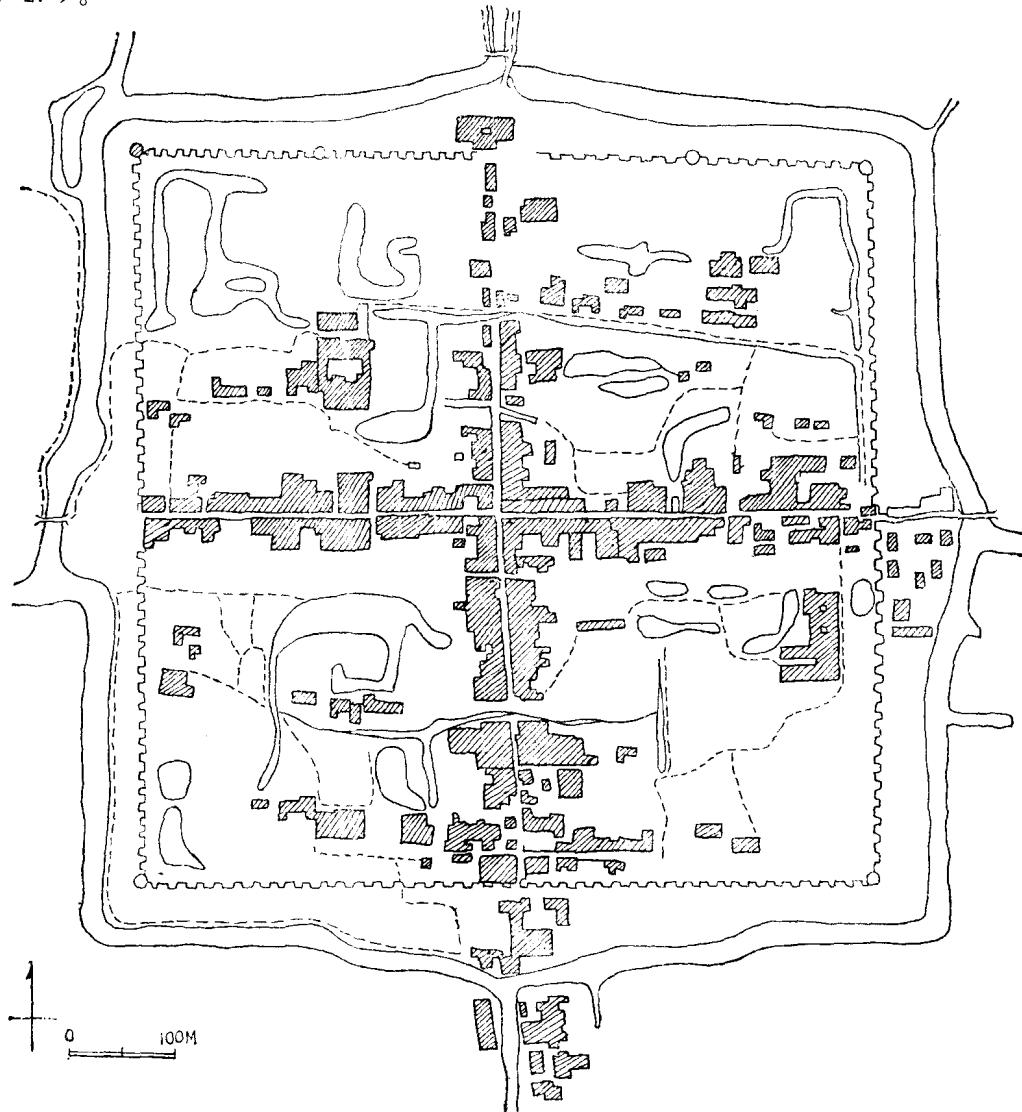


图 1-7-26 奉贤城图

南汇于明初设防御千户所。洪武九年（公元1376年）筑城，呈正方形，东西南北各850米。城外有护城河，是筑城时取土开挖而成，宽度有的地方达50米以上。因系水网地区，城河也与其他河流连通，可以通航。各面城墙正中开一门，城内主要道路正对城门，

形成垂直相交的十字街。街旁开设各种商店及手工业作坊。十字街交点处，商业公共建筑最为集中，成为城市生活中心。与此十字街街道相平行和垂直有一些小巷，一般居住院落沿巷布置。筑城前这地区河道很多，筑城后仍保留着这些河道，因此道路的布局也不甚规则。

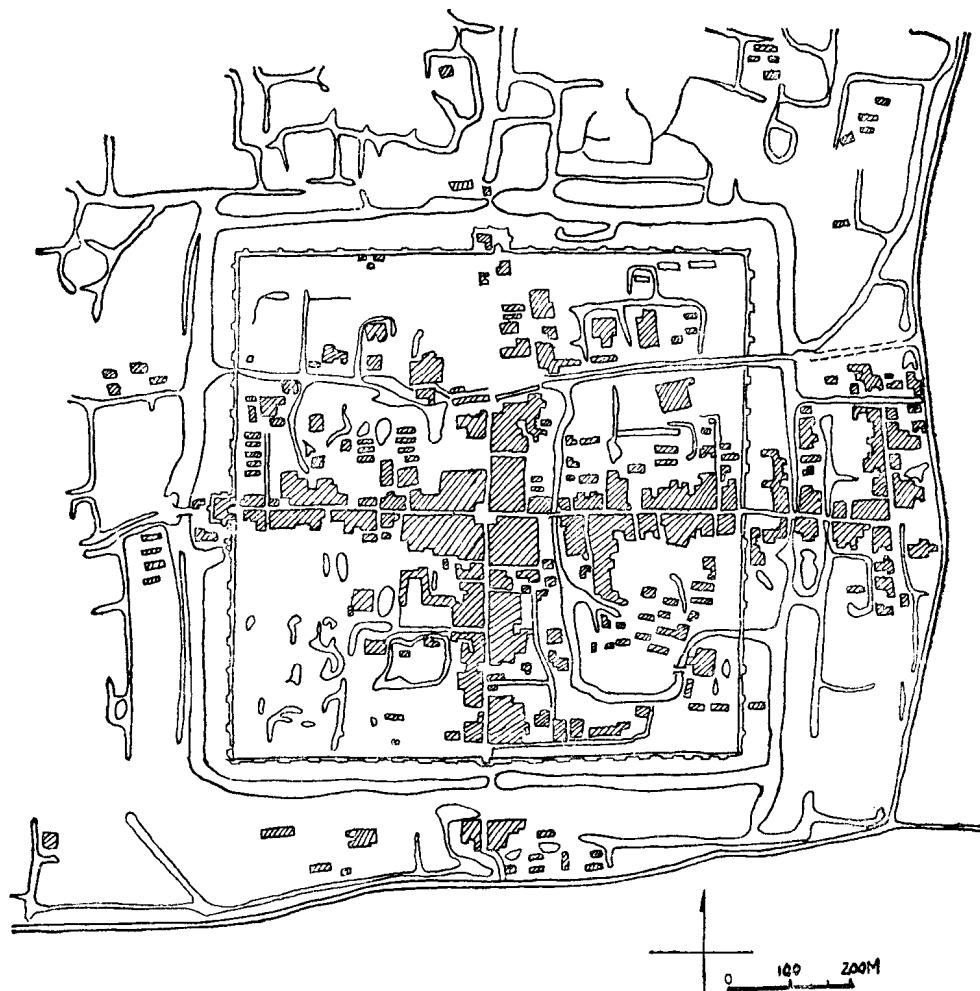


图 1-7-27 南汇城图

为防御目的建城。筑城之后，为了防御倭寇侵掠，人口也逐渐向城内集中，所以官府衙门等都是后设的。南汇直至清雍正三年（公元1725年）才设县治。

城墙系夯土筑城，高6~7米，四角有箭楼，东西北三门尚筑有瓮城，城墙上隔若干距离有马面。

城内建成地区系沿十字街形成，靠近城墙四角则仍为空地。在城门处接近河道地方系城乡物资交流中心，所以在城门外发展了一块建成区，多为码头客栈，商店也多是经售农村日用品及农业生产工具。

城市选址是从军事防御要求出发，因而并不一定位于重要航道或陆上交通要道处，也不一定是地区的经济中心；当防御作用失去后，城市也就衰落下来。此种情况在南汇尚不突出，以奉贤及金山卫最为明显。清以后奉贤城的地位为南桥镇取代，金山卫也为朱泾镇

取代，甚至将县治也迁移过去。

第七节 明清时代的一般府州县城市

明清时代的一般府州县城市很多，其中绝大部分是前代留下来的，明初大部重建或新建了城墙，清代则仍利用明代城市原来的基础。府州城多是省以下小范围地区的封建统治中心，规模较一般县城大一些，现以江苏南通等城市为例。

一、明清时代的南通城

南通附近原系长江口逐年淤积成陆。三国时这里尚是一片荒场。唐代为盐场，开始有

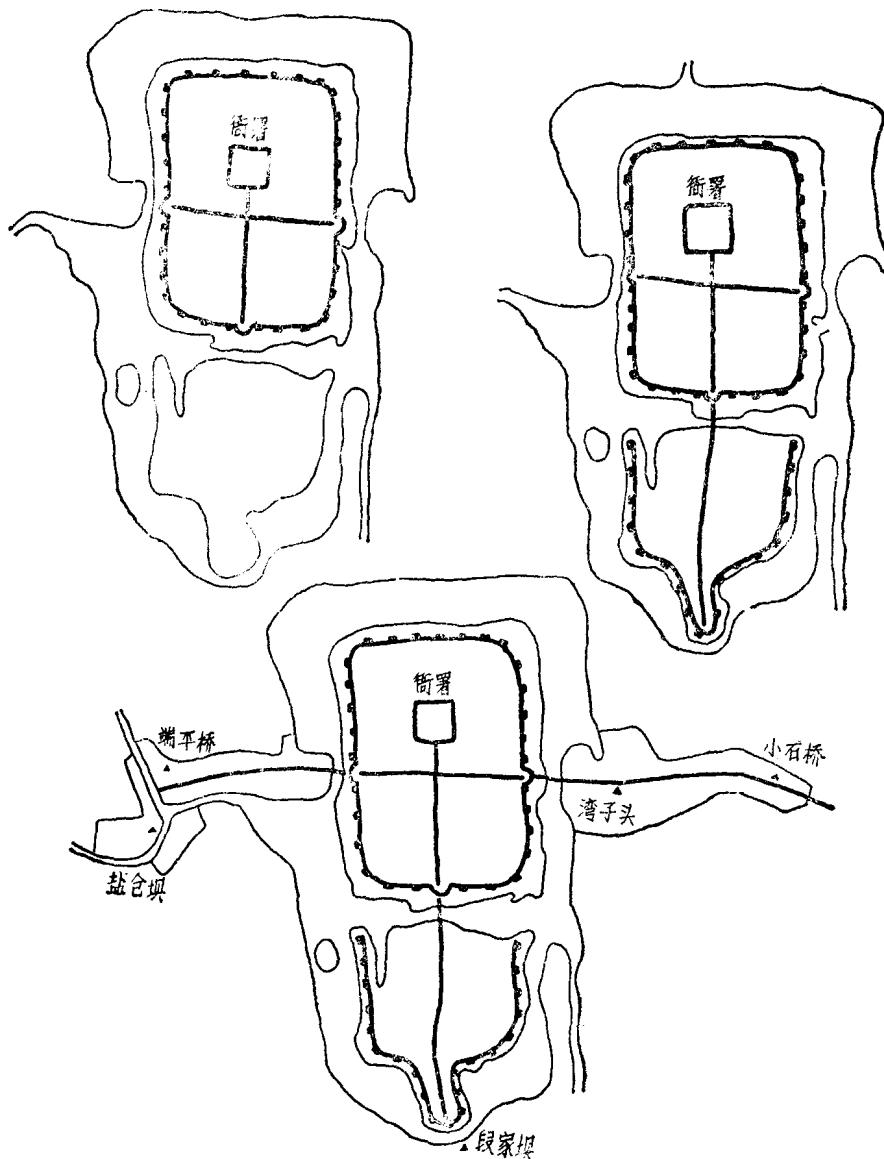


图 1-7-28 南通历代发展图

左上：明以前；右上：明中叶后向南发展；下：清以后向东西发展

居民点。由于这里自然条件很好，农业得到发展，而且城南狼山在军事防御上也很重要，其附近的居民点逐渐扩建成为城市。后周显德五年（公元958年）在此建通州城。由于农业及盐业的发展，这里逐渐成为苏北长江口区的重要经济中心。明代通州至扬州的运河开通后，更促进了商业交换的增加。明代又从松江、崇明等地传入棉纺织技术，通州附近土地又宜于种棉，因而纺织手工业又逐渐发展起来，出现不少作坊。清代乾隆中叶时，棉花销往江西、南京，土布更远销关外及闽粤等地（图1-7-28）。

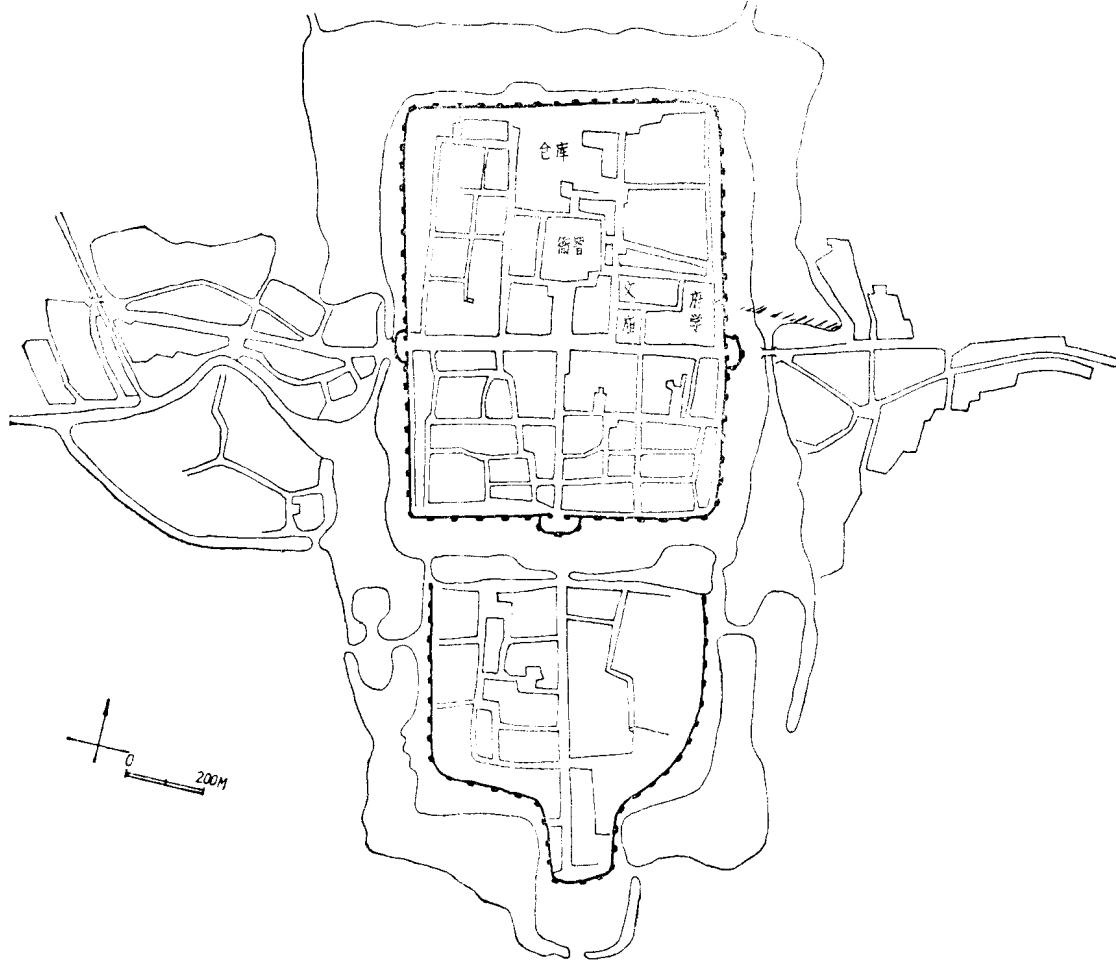


图 1-7-29 江苏南通城图

南通城是典型的一般府州城的平面（图1-7-29），城为长方形，城周6里70步，原为土城，明代加砌砖石。城之东南西各开一门。东门宁波门有二重瓮城。西门来恩门、南门江山门，均三重瓮城。城之四角有角楼，城上尚有十六处敌台。城外有宽阔的护城河，最宽处达200米，城门处有吊桥。城内干道与三个城门直通，呈丁字形。明中业后，由于日本海盗曾屡次侵扰，又在城南加筑城墙一圈，称新城，使中轴线延长。南门楼称海山楼，明代正位于长江边上。

城内街道分大街、街、巷道三种：大街即丁字形干道；街较巷略宽，有些商店；巷一般只有1~3米。1953年从丁字形干道下面1米、1.5米及2米的深度，发现有砖砌的街

面，下有5公分的砂填层。

城内有明显的分区，丁字街口的北面为府衙衙门，系政治中心。城东北，沿东大街为文庙、学宫、试院等，为文教中心。军事机关及仓库区，也在北半部。东西大街以南为居住区，商店沿街分布。也有较集中的市，如平政桥的鱼市，东门街市，北河稍米市，西门果市、菜市、木市、砖瓦市，南巷布市、花市。由于西门商品经济的发展，近通扬运河，在清代已形成商业中心，有“穷东门，富西门，叫化子住南门”之说。

二、明清时代的安阳城

安阳为河南省北部的中心城市，亦称归德府。

据县志（嘉靖二十四年）载：“安阳府廓即郡城，始筑于后魏天兴元年（公元398年），增筑于宋景德三年（公元1006年）。周围十九里，明洪武初改筑，围九里一百一十三步，载得旧城之半……各门建楼，又建角楼四，敌楼四十，警铺六十有三，成化十三年（公元1477年），知府曹隆重修。”

据实测地形图量得，南北墙均约1480米，东西墙约1400米，周长共约5760米，成正方形（图1-7-30）。

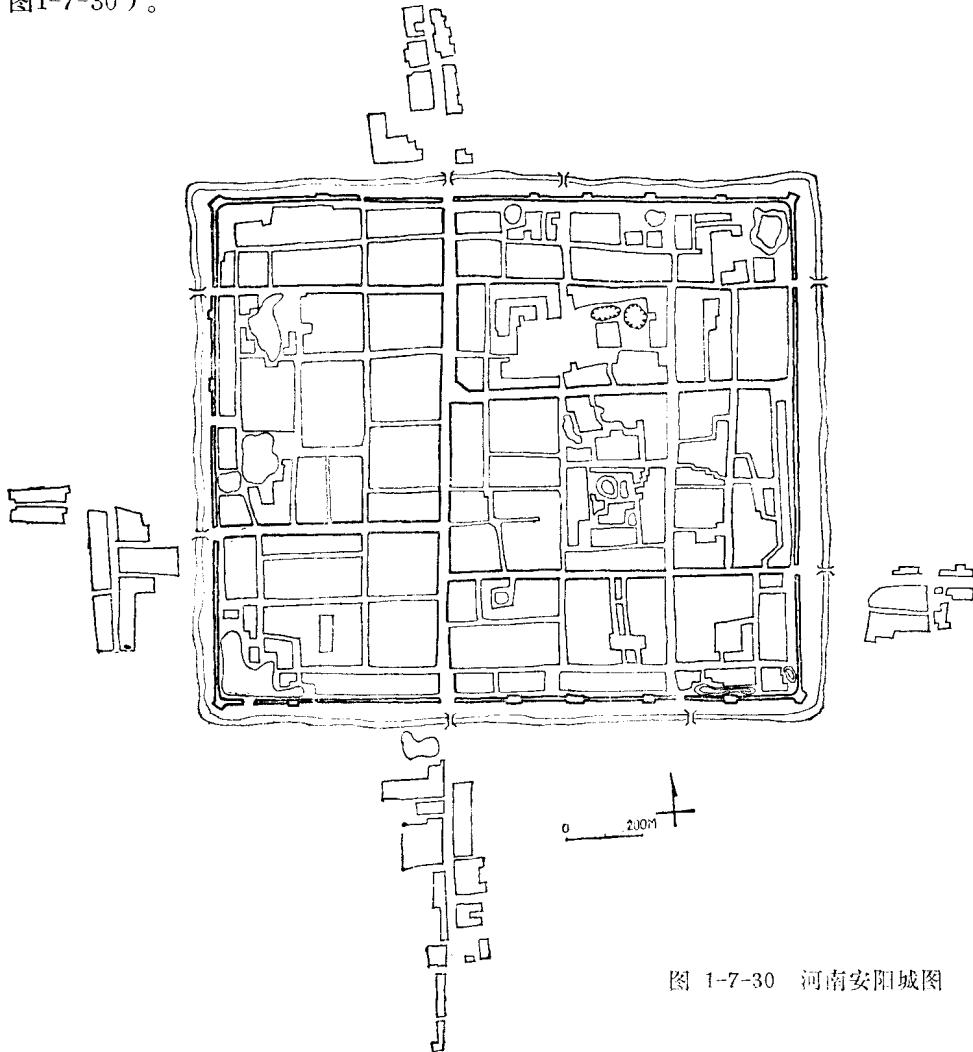


图 1-7-30 河南安阳城图

县志上原记共有四门：北拱宸、南镇远、东永和、西大定。地形图上则东西各有二门。南北门正对，形成南北向主要街道，略偏于西。东西门均不正对，通城门的主要街道与南北大街丁字相交。县志上载：在南北大街上跨街有钟楼（北）鼓楼（南），现已无。

县署在城东北隅，建于明洪武二年；其西北尚有县承署、主库署、主簿署、典史署、儒学署、训导署等，有的在县署内，有的在附近。崇宁仓及常平仓在县署北。学宫原在县署西北10里，建于元至元元年，明洪武三年移至县署西。

社稷坛在南关外2里，风云雷雨山川坛在社稷坛北，先农坛在东关外半里，厉坛在北关外1里。

城内祠庙很多，约有十七处。宗教建筑的寺宫庙多达三十八处。

清代城内尚有书院一处，义学七处。

市集在城内，不同地点按不同的定期集市。

第八节 明清时代的商业中心城市

明清时代的商业中心城市不少，现举大运河沿岸的扬州及临清为例，还有票号业的发源地山西太谷、平遥。

一、明清时代的扬州

扬州早在唐代就是国内最大的商业中心城之一，规模很大。后周显德五年（公元958年），因城大难守，另筑小城。宋理宗时，为防御金兵南下，于宝佑三年（公元1255年），在旧城西北角，即原来的广陵城位置筑宝佑城。又在其南（即明清扬州城及其城北部分），另筑大城。为了使两城联系方便，又在今瘦西湖一带筑夹城。公元905年后，因宋金间战争，整个城市受到很大破坏。元代重点修复了大城的一部分，即明代扬州城（今之旧城），周围1775丈5尺。有五个门：大东门又称海宁门；西门又名通泗；南门又名安江；北门又名镇淮；还有小东门。南北各有水门二（图1-7-31）。

明代因商业手工业进一步发展，由于运河在城东，在旧城与运河沿岸已形成商业中心。嘉靖时，日本海盗曾侵入扬州焚掠，为了加强防御并保护已形成的市区，于嘉靖三十四年，在旧城之西加筑城墙，称新城，又称西城。西城与旧城接，东、南、北三面共长8里，计1542丈。有七个门：挹江门；便门，又名徐宁；拱宸门，又名天宁；广储门；便门，今名便益门；通济门，又名缺口；利津门，后名东关。沿旧城城濠南北水关二，东南二面以运河为城濠，北面开濠与运河通。明末史可法据守扬州，清兵攻破后受到很大破坏。清初后又恢复并继续发展。

扬州是江南的粮食丝绸集中地，通过扬州经过大运河供应北方的统治中心。明以后又是江淮盐的集中地，设有盐运使于此。清初进一步开放私人晒盐及贩盐，扬州成为盐商集中地。因为盐商盈利很大，均极富有，在城内建了不少豪华的住宅和园林。城内为地主及富商的奢侈生活服务的各种行业很多，使城市形成畸形的繁荣。

扬州的手工业很有基础，明清时代又进一步发展，以制酱、织布、香粉、漆器、绒花等业较集中。各种手工业是按行业集中，如缎子街（多子街）两边多缎子铺，翠花街集中珠翠及首饰铺。

运河从城东及城南流过，这一带就发展成商业中心区。在小东门、钞关、东关街、河

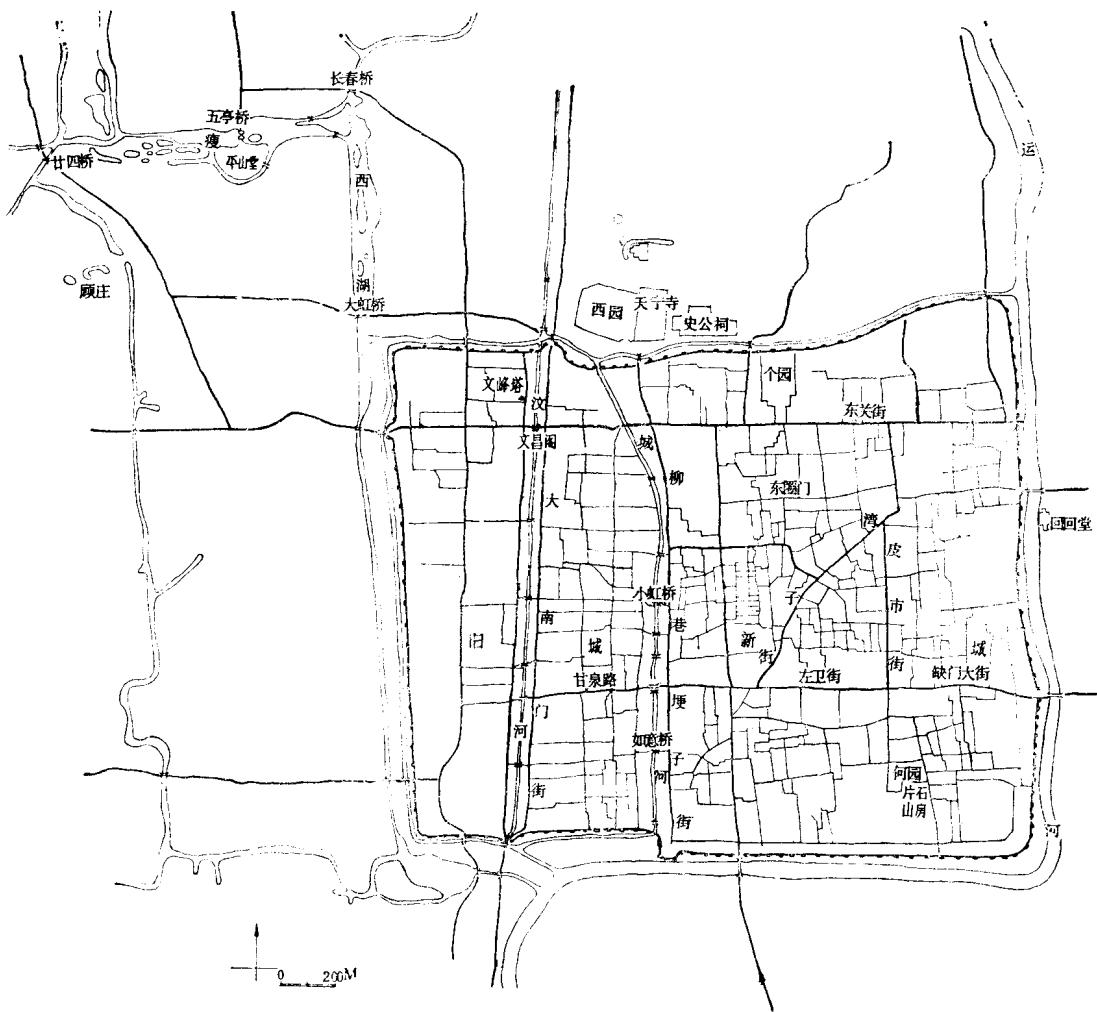


图 1-7-31 扬州城图 (1949年)

下街一带最为繁荣，集中着码头、堆栈、旅店、饭店等。大商人也多在这一带居住，建有许多大型的庭院式住宅，所使用的建筑材料很华贵。住宅大多附有私家园林，其中有王洗马园、卞园、员园、贺园、冶春园，南园等。有些园林保存至今，如个园、何园、片石山房等。这些园林是按传统的园林艺术手法建造，以假山、水池、花木取胜。但与江南园林有不同之处，因为扬州地处南北要道，所以园林艺术也融合了南北不同的风格。扬州园林大多为大商人所有，在一定程度上表现了追求豪华及某些市侩的爱好。

由于扬州集中了地主、富商、退休官僚和一些为统治阶级服务的知识分子，因此城市中为这些有闲阶级服务的茶楼、酒肆、书场、妓院很多。北郊靠近瘦西湖一带有茶楼、小吃店，如冶春社、七贤房、且停车等。小东门有很多饮食店。由于封建阶级的知识分子很集中，因此扬州也是一个文化中心，绘画、书法等都自成一派。

扬州的居住区，由许多庭堂式的民居组成，多成长条形。住宅内部的布置因大门的朝向不同而各异。房屋非常密集，这也是由于城市人口增加，土地比较昂贵造成的。东北及北面接近商业区一带密度较高，其他地区较低，西南较空旷，这是由于近百年衰落后未曾

修复形成的，原来也相当密集。居住区由许多平行的巷道划分，在旧城区尤为明显。解放后1955年，同济大学曾进行一次较为详细的现状调查，当时该地大规模的工业建设及城市建设尚未开始，一些调查材料也基本上可以反映城市早先的情况。居住区的基本状况是，建筑密度高，平均建筑密度45.7%，最高为81.4%，最低为5%。建筑密度大于50%的为调查的60个街坊中的39个。层数低，一层居住房屋占96.6%，其余层数占3.1%（其中不少是解放后建造的）。90%以上为立帖式木构房屋，墙用旧砖及灰土砌成，屋面用圆椽及望砖。住宅大多数朝南，以南北纵轴线成行列式并联排列，其间用小弄分隔。小弄很窄，围墙很高，目的是防火。东西向街道间距，较大的达150米。人口密度平均为297人/公顷，最高达560人/公顷。

旧城区道路仍以十字形干道为主，形成方格网道路系统。新城区道路系统则成不规则形；有斜街，本为明代驿站报马所经捷径，从钞关至便益门，此路最近，明末筑新城时，此路已形成，其他小路也自发形成。

城北平山堂一带有小山丘，从平山堂至城西北一带为瘦西湖，是扬州风景游览区，有河道与北门的城河相通。城市用地平坦，城内有一些河道，与城外濠河及大运河相通。城市排水多在沿街设阴井，上盖大石板；城市给水多用井水。

城内有许多很大的宗教建筑，较大的有八大刹：建隆、天宁、京宁、慧因、法净、高旻、静慧、福缘。此外还有龙光寺、竹林寺、铁佛寺等，有道教的碧天观、天雷坛，还有伊斯兰教寺院等。

一些高大建筑的布置，与河道及街道的布置也有良好的配合，如文昌阁跨河建造，也是街道对景。城南文峰塔，其位置也与弯曲河道配合，成为扬州城的标志。

封建城市的特点是城市的消费性。从解放后1955年人口调查分析及城市用地比例中看出，经过一百年城市经济衰落及国民党统治的结果，1955年，城市人口16万人，较明清城市兴盛时减少很多。城市参加生产的人口占33.9%，其中服务性人口占23.6%（其中商业、饮食、旅馆、佣工等又占59%），基本生产人口仅占10.3%，被抚养的非生产人口达66.1%。城市用地中居住用地占47.8%，公共建筑用地占20%，绿地占21%，工业用地仅占1.6%，站场、码头、仓库用地占1.5%。

二、明清时代的临清城

临清之名始于后赵，北齐改清泉，隋后改为临清，唐亦同，明代弘治中升为州。

临清在北宋时比较荒凉。元代统治中心在大都，大运河的漕运改北行，临清位于漕运的重要转运点，又是山东西部的物资集散中心，因而日趋繁荣。明初时开惠通河，将运河引入汶河通至卫河，临清的商运更加兴盛；后来又修会通东闸及南版新开闸，航行更方便，商旅更盛。

明正统十四年（公元1449年），兵部尚书于谦建议建城。景泰元年（公元1450年）开始筑城，周9里100步，高3丈2尺，西北隅突出，俗称幞头城。共开四门：东威武、南永清、西广积、北镇定。

由于商业的发达，在城西南形成大片商市贸易区。嘉靖二十一年（公元1542年），在旧城西南，跨汶河及卫河，加修城墙，周长20里，称新城。设东门贵阳、景岱，西门绥远，北门怀朔，南门钦明，汶河水门一，卫河水门二。嘉靖二十八年（公元1459年），在清西门绥远门之间又辟一门称西雁。以后一百多年至清中叶时，城市中心转移至新城，旧城则

日渐荒凉。

城内商市情况，在《临清县志》（民国二十年重修）中记述如下：“……冠于济西，其繁荣中心在西南关上城之内，砖城（旧城）反萧条，十不及一”，“东部以南部永清街最大，旧为粮市，南极于汶河……南部街市段落有三，不衔接，最大为车营，粮商聚居。南为南水关，南来船舶停泊之所，与中州大街隔州河相望……西部在卫河两岸，为临西入城孔道，居商因运输之便，多业土产，……浮桥度河而西，分两岐，右为花市街，左为米市街，其间有南北横街三，……北部在广积门外，街河之东，汶河北支之北，为回民聚居之地，皮货及屠宰业颇发达，其间街衢丛杂多斜行，河流所限也……中部汶卫四绕形如汀洲，古称中洲，其间商贾云集，市肆星罗，为全境繁荣重心。自天桥至东夹道南端三里余，为商业最盛之区，分三段，北为锅市街，中为马市街，南段为会通街，附近果子巷、箍筒巷、竹干巷、白布巷、碾子巷……”。

这段材料可见临清的发展完全是由于大运河的交通引起的商业发达所致。新城在旧城外，沿河道两岸发展，道路多不规则，有明显的自发倾向。新城是在市区已形成之后增筑城墙的。

三、清代的票号业中心城市——平遥、太谷

平遥城系洪武三年扩建，现城垣保存较完整，系山西省重点文物保护项目。东城长3.3里，南城长4里，西城长3里，北城长3.4里，周长共13.8里，并不十分规则，南城成弯曲形。清道光年间首创的票号日升昌原址在西街。太谷城原建于北周建德四年（公元577年），周围10里，明景泰元年（公元1450年）重修（图1-7-32，1-7-33）。

太谷、平遥一带，由于地少人多，人民多出外经商。两城均位于从北京至陕西的交通要道上，城内商业也较发达。日升昌票号前身为西玉成，营铜业，在北京有分号，当时山西商人在京经营干果业的很多，通过镖局解银颇不方便，道光四年西玉成即改为日升昌专营汇兑，后各大城市均设分号，营业很好，以后陆续又有许多票号开业。太谷也先后开设不少票号，光绪时达到全盛，后因受帝国主义经济侵略影响始衰。日升昌分号分布全国二十个大城市。

票号建筑前面为店面，中间为管理部分，后有客房，与院落式住宅相似。

太谷、平遥的沿街店面建筑都十分考究，用黑漆木雕刻，内部也装饰的十分华丽。城内的一般住宅质量也远较其他城市为高。太谷城内大半住宅用砖墙，楼房很多，内部用的建筑材料也很好。可见城市集中居住一些由票号业而致富的商人。

但太谷、平遥城市的格局则没有什么变化。太谷城为正方形，每边一门，东、西大街与南大街交于城市正中，在交叉口上跨街建有鼓楼，鼓楼以北即为衙门，北大街偏西，商业店铺集中在东、西大街及南大街，文庙在城内西南角，东西建城门有庙宇，完全保持明代或明前的格局。平遥城南北各一门，东西各二门，衙门在西南部，城墙砖砌，城门处有瓮城，城墙有垛口，部分敌楼尚完好，接近主要街道的交叉口跨街建有市楼。

太谷、平遥城的情况代表封建社会后期由于金融业而繁荣的城市。这种经济的发展并没有对生产方式及生活方式上引起根本的变化，因而也没有突破一般封建城市的布局。只是反映城内的建筑上，有高墙深院的商人住宅，繁琐装饰的店面建筑等。商业票号的发达与地主阶级是结合在一起的，商人多兼地主，商人的利益与封建政权的利益也是一致的，如太谷城在清代曾屡次由商人资助，修建加固城墙。

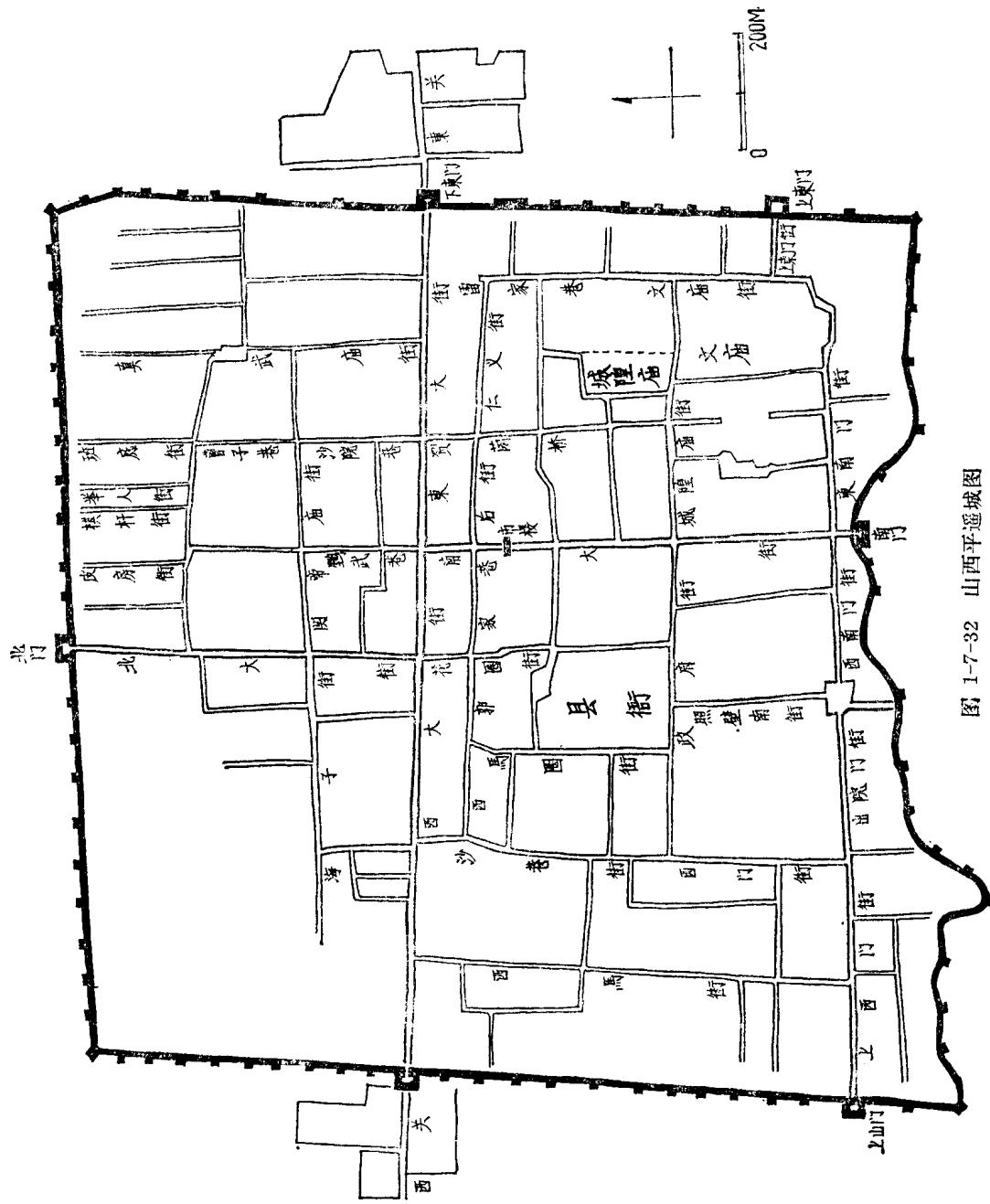


图 1-7-32 山西平遥城图

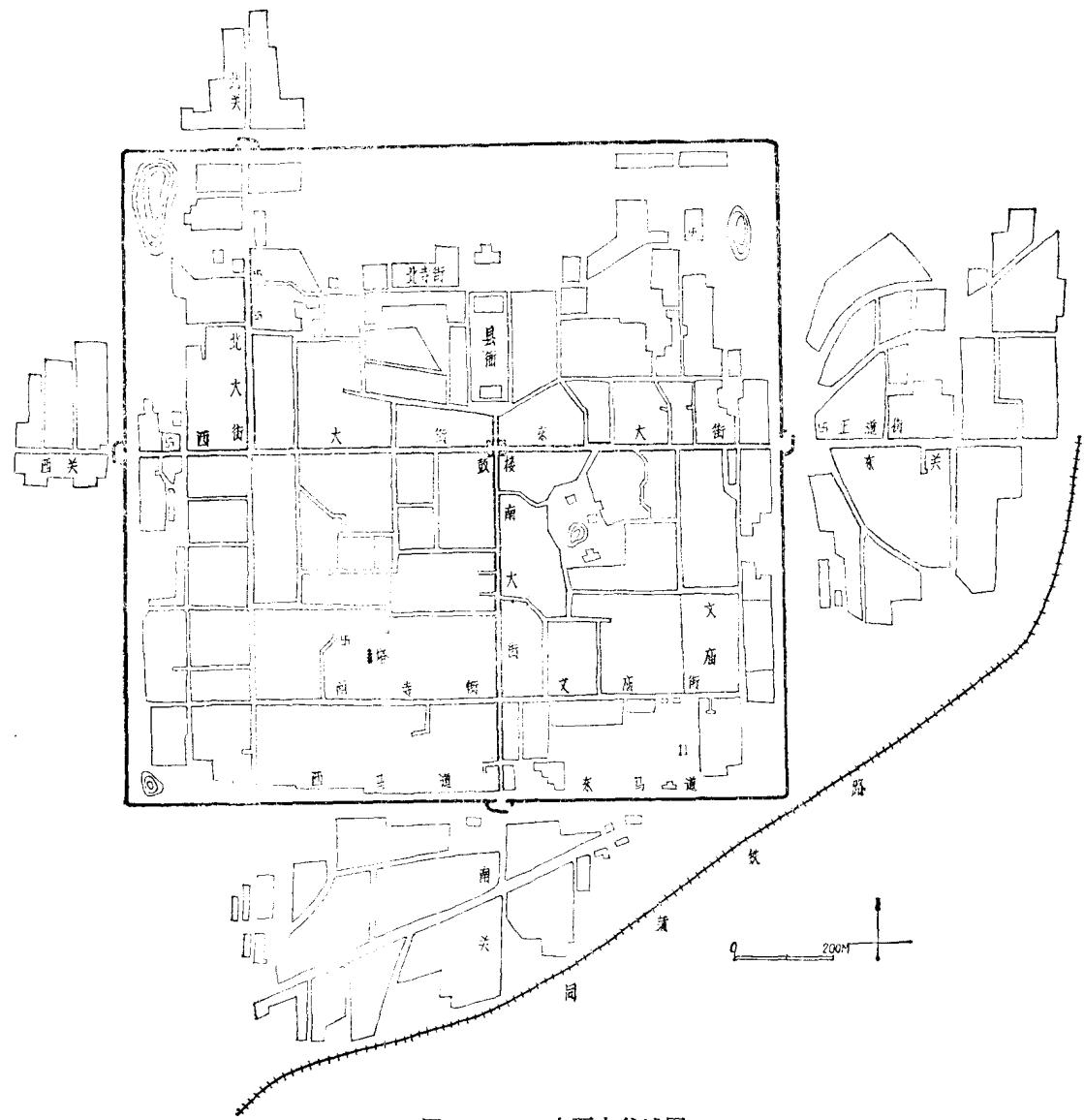


图 1-7-33 山西太谷城图

太谷城的布局也是封建城市中县城的典型代表。城市正方规则，衙门位于丁字形干道的交叉点正北，位全城中心，以达到突出封建政权机构的目的。

第九节 手工业中心城市——景德镇

景德镇位于江西东北。由于附近出产大量优质的制瓷原料高岭土及制釉的各种原料，陶瓷工业发展的历史很长。

据记载：“新平治陶，始于汉代”。新平即浮梁及景德镇的前身。又据无名氏《南窑笔记》载：“始于汉文季世”，应是公元一至三世纪前后。陶器发展成为瓷器约在六世纪的隋朝，有建筑家何稠，为仿造琉璃瓦来此采集绿瓷原料，结果烧制成瓷器。唐时人口增

多，对外贸易发达，做为货币的铜钱不敷使用，禁止用铜制作器具，因而瓷器的用途更为广泛，制瓷工业有很大的发展，并成为我国传统的的主要出口商品，远销西亚及欧洲。商品的大量需要更刺激陶瓷工业的发展，景德镇也因而发展成为国内外有名的陶瓷之乡。

城镇原名新平，因位于昌江之南，七世纪时改名昌南镇。十一世纪时，即宋景德年间，皇帝派专人来监制瓷器，上书“景德年制”，因此遂逐渐以景德之名闻于世，而且成为中国古代封建社会四大镇之一（图1-7-34，1-7-35）。

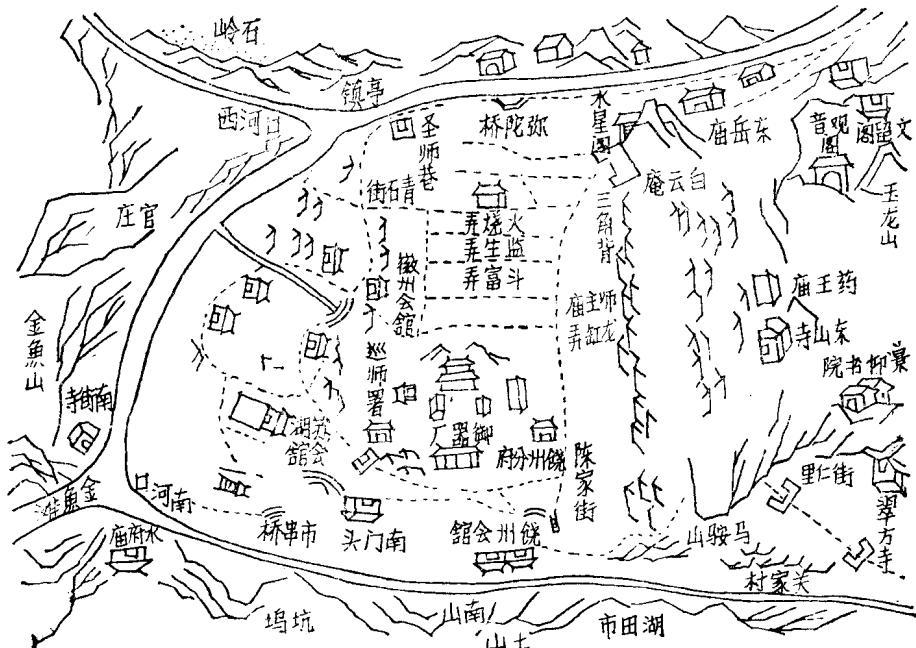


图 1-7-34 明清时代景德镇图

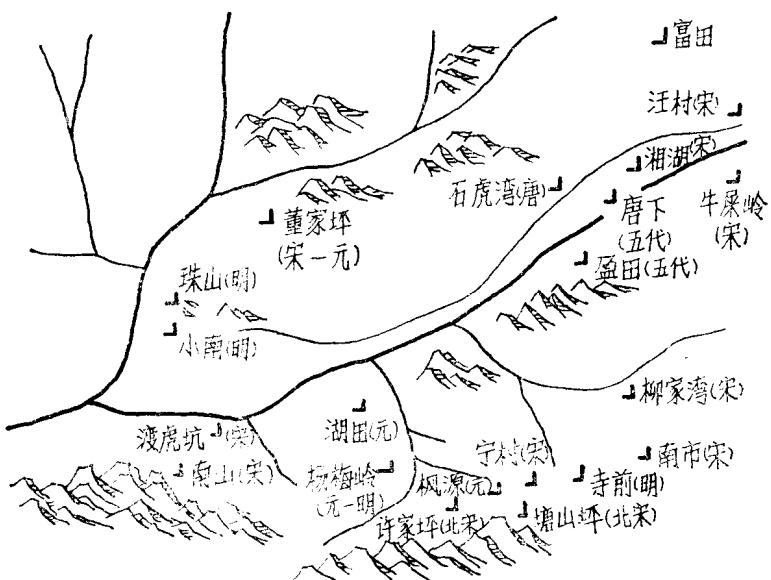


图 1-7-35 江西景德镇附近古窑址分布图

景德镇地处丘陵地区，海拔200~500米间，四周多山，中为饶河上游各支流交会处，昌江自北向南贯穿。城区即沿昌江东岸成长条形发展。城内主要街道也是平行于昌江成南北向，其间有数条垂直于昌江的横向街道，组成方格形道路系统。沿昌江岸为码头及商店集中区，整个城市平面成不规则形（图1-7-36）。

明初的十五世纪至清末的十九世纪是景德镇的全盛时期。明以前陶瓷手工业尚不集中，在景德镇周围数十里都有零零落落分散的窑场，如距镇20里虎湾唐宋窑，距镇25里湘湖南宋窑，距镇15里盈田的五代窑，距镇25里牛屎岭的北宋至六代窑，距镇8里湖田的元明窑，城区西北董家坞的明初窑，以上大多在镇东陶瓷土产地的附近。当时手工业及商业还不是高度发达。窑场分散的原因，一方面由于就地取材；另一方面也因为手工业在一定程度依附于农业生产，商品化的大手工业作坊还不多。当时景德镇是附近一些瓷器集中及出口的商站。明洪武三十年（公元1397年），皇室首先在珠山下设御窑，至宣德时（公元1426~1435年），专烧宫廷用瓷的官窑已达五十八所。官窑也相应发展到数百家之多。当时瓷业生产技术发展进步很快，分工细密，生产本身需要集中，而且原料及燃料的供应也由镇东南乡扩大到北乡及祁门。为了使民窑更好的服从御窑的统一管理，也有意识的将分散在各乡的民窑向城区集中，这种生产力的发展及生产关系的变化，就使城镇的性质及规模发生了很大的变化，城镇不仅是瓷器商品的集中转口地，而且也是集中生产地。窑在城区内分布，与居住地区混杂。

明清时代景德镇的情况可从一些记载中看出梗概。如《陶录》引《共墨舫杂志》：“昌江之南有镇口陶阳……列市受厘，延袤十三里许，烟火约十万家”。《浮梁县志》记万历年间：“夫镇，仍五万之民庶焉，主客无隐十万余”，可见当时城市人口众多。明中叶曾到此地的法国传教士登退尔科夫写文：“景德镇者，周围大工业区也，昼间的烟掩蔽天空，夜则红焰烧天”，“景德镇可以与中国最大的人口众多的城市分庭抗礼……共有十八族，有些是大商人，他们的房子占了很广宽的地皮……一般多是说，这个小市镇有百万人口，此外这块地方至少有一英里长，位于美丽的河畔，街道成直线，彼此都是交错的，其间距离也有一定……一切必需品要由外地输入……”。又据《陶录》载：“陶户与市肆当十之七八，土著居民十之三”，“工匠来自八方，器成天下走”，“一里窑、十里焦”。据《陶冶图说》载，乾隆四十八年（公元1783年）时：“袤周仅十余里……以陶来四方商贩，民窑二三百区，工役人夫不下数十万”。这些记载，虽也有夸张之词，但也可见一斑。从这些描述中，可以看出下面几点：

（一）城市用地并不太大，但人口很多，至少在十万以上。
（二）工商业很发达，工商人口占城市人口很大比例，大商人也很多，外来人口很多。

（三）已成为专业的陶瓷工业及集运中心的城市，因此生活必需品全靠外地供应。

（四）窑分布城内，与居住地区混杂，而且烟尘等的污染严重。

这些特点表示，当时的景德镇已是与其他封建城市完全不同的一种类型。

明代城区北起观音阁、西至小咀港、东至马鞍山，珠山以御窑适居其中，而且地势较高，可免于洪水淹没。据史载，明代因城区受水淹，瓷窑曾停止生产，后为了避免水患，多在珠山以北较高地段建窑，从董家坞沿王龙山经白云寺（现市立医院）直达雷山（现电厂后面），约有四华里，多为民窑散布，故称三山四坞。

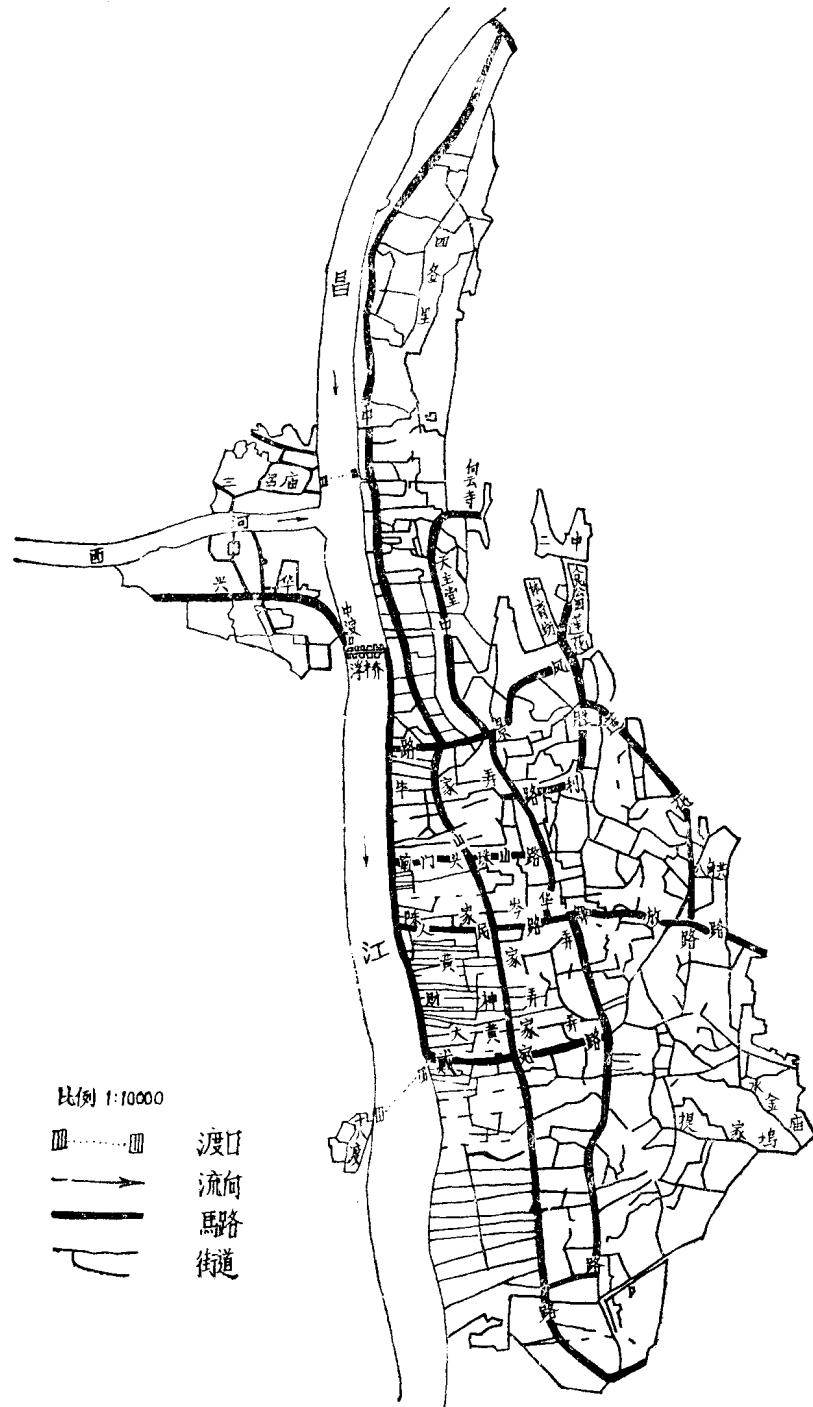


图 1-7-36 江西景德镇图 (1956)

街道分布也与窑厂生产密切关联：1.正街，从御窑东门起，向北伸展，经龙缸弄、邓家岭、三角井、徐家街，把御厂和王龙山西首的民窑联成一条直线，是最繁盛的地区。2.半边街，在里市渡与徐家街相距0.25公里，里市渡是祁门瓷土卸货及出口的码头，对河有一小集是粮食交易地。3.青石街，与正街中段火烧弄相接，向西伸展长约0.25公里。

清代市区有了新的扩展，逐渐南移，陈家街代替正街成为瓷器街。《陶录》载：“瓷器街颇宽广……街两旁皆瓷店张列无器不有”。清代制瓷原料多取自昌江下游。中渡口成为新兴码头，附建八卦图，泗王庙大都为牙侩及运输工人聚居的地方。整个城区成狭长发展，前后街计13里长，街道狭小，屋檐对面相接。

手工业中心的景德镇与封建社会的一般城市有很大的不同。城市布局不是严整规则的，建筑的布置无一定的规则，未形成以官府庙宇为中心，而是围绕分散的窑区形成城区。城市原来也无深沟高垒的防御城墙，在已形成了不规则形的地区后，围绕它加修的城墙也是不规则形的。城市规模很大，主要居民是手工业工人。

第十节 明清时代的一般集镇——南翔

南翔位于嘉定东南，其沿革据清嘉庆十一年（公元1806年）《南翔镇志》，‘槎谿古疁地，萧梁时建白鹤南翔寺于此，因寺成镇，遂以寺名。六朝迄唐宋属婺，属昆山，迨南宋析昆山置嘉定，乃改隶焉，历元明至国朝（清）皆用之。此地在邑地之南，水脉回环湾蓄四郊，有湾形为卍字，商贾辐辏，民物殷繁，为诸镇之冠，别名槎谿者，因三槎浦在境内也’。

明正德嘉靖间，由于倭寇屡次侵犯，市区多毁于火，及清代又逐渐恢复后发展，镇志载：“……生齿日繁，厘舍日扩，镇东新街南黄花场，北金黄桥外，渐次成市……”。

镇的形成主要是走马塘与横沥两河交会于此，成为一个农业的及手工业的集散地，市区也沿此二河发展成十字形（图1-7-37）。

镇内较大的建筑有官府衙门（分防县承署，系县署的派出机关），有书院二所，系本地退休官僚所办。庙宇有文昌阁、关帝庙、东狱庙、城隍庙、火神庙、龙王庙、土地庙等，这类建筑是一般封建城镇必有的寺庙。还有营汛（驻防军）、井亭、放生亭、育婴堂寺所谓慈善机关，还有仲明亭（布告处），也有不少宣扬封建道德的坊表：如进士坊、科第坊、台宪坊、两世方伯坊、司马中丞坊、孝子坊、节烈坊共二十二处，从这一小镇有这样多的坊表，可见其他城市的情况。

宗教建筑的寺庙庵院祠堂有云翔寺、万寿观、东林庵、杨树观音堂、李二公祠、火神庙等共计五十三处，遍布镇内各处，其间则布置一些居住院落。

镇内园林方面有宋代怡园、明代漪园等十二处，清代戴氏园、施家园等十二处，多系与宅第相结合的庭园，由此可见地区城市园林的盛况。

明清以后，建的祠堂也很多，南翔一镇有明代祠堂四处，清代祠堂十七处，其中有地主家祠，也有手工业行会的祠，如木工的鲁班祠。

镇沿河、跨河发展，除横沥走马塘，尚有好几条河流，因而市区内桥梁很多，这也是江南水乡城镇的特点。清中叶南翔镇有桥梁达七十二座，其中记明修造年代的四十一座：宋代一座；明代十一座；清乾隆时重修，建于嘉庆年间者二座，建于康熙年间二十六座。

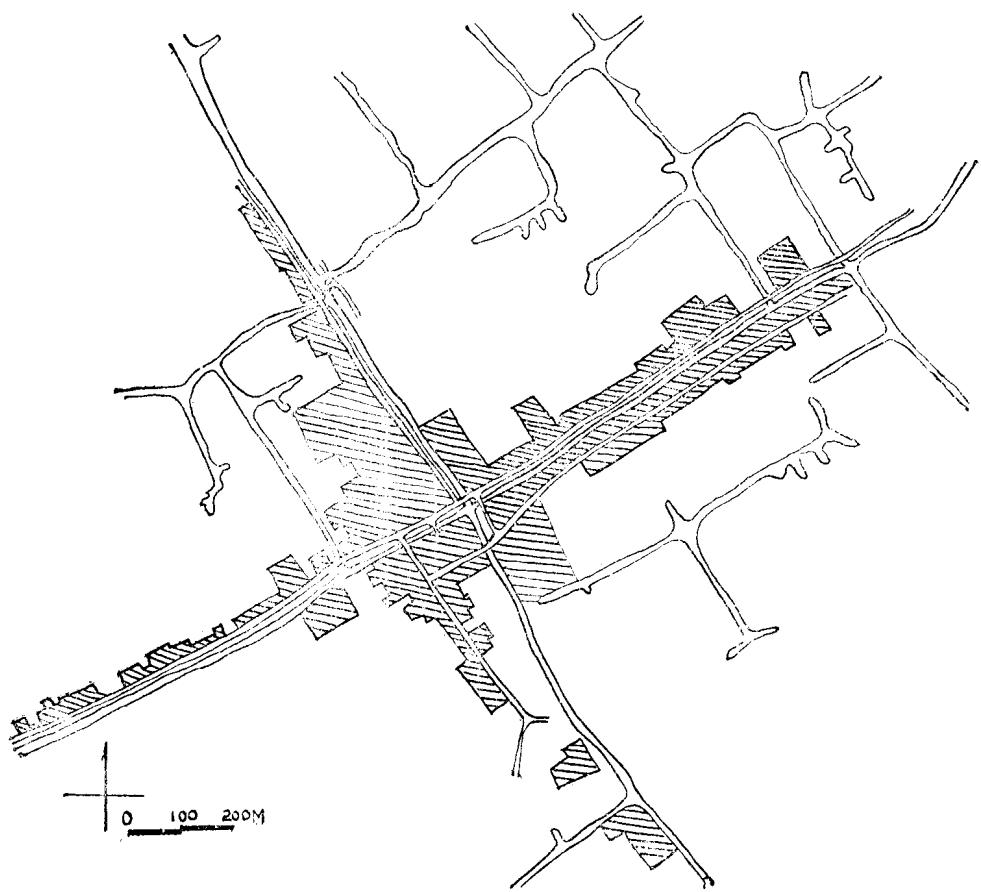


图 1-7-37 上海南翔镇图

附录 古代历代尺度简表

中国古代尺度中的丈、尺、寸、分为十进位（1丈=10尺=100寸=1000分）。每步为6尺时，1里合300步；每步为5尺时，1里合360步。1里=1800尺。历代每尺长度折合公制略如下表：

朝代或时期	每尺折合公制
商	0.169米
战国	0.227~0.231米
西汉	0.230米
新（王莽）	0.231米
东汉	0.235~0.239米
三国（魏）	0.241~0.242米
晋	0.245米
宋	0.245~0.247米
南朝 梁	0.236~0.251米
北魏	0.255~0.295米
东魏 北朝	0.300米
北周	0.267米
隋	0.273米
唐	0.280~0.313米
宋	0.309~0.329米
明	0.320米
清（公元1840年以前）	0.310~0.320米

下篇 近代部分

绪 论

鸦片战争以前，中国的城市都是封建社会型的。绝大部分是地主封建统治阶级以及为他们服务的商人的聚居地。在政治上统治着乡村，在经济上剥削着乡村。城市集中着官府、地主宅第，以及为他们服务的商业、手工业及劳动人民，城市大部是消费性的。城市的功能结构简单，平面形式沿袭着封建社会的城制，建筑面貌也完全是中国传统的形式。

当时中国的经济发展缓慢，生产力已远远落后于西欧及北美的资本主义。清王朝的政治统治极为腐败，军事力量落后，因此鸦片战争后，帝国主义势力不断侵入，使中国沦为半殖民地半封建的社会。在中国的土地上出现了一些帝国主义的“租界”和殖民地城市，也有一些受其侵略影响较大的城市。其它一些封建城市也随着这种社会经济的变化，而发生不同程度的变化。

鸦片战争前，中国的商业资本已有一定发展。由于中国手工业的发达，当时出现了不少资本主义经营方式的较大作坊及工场，如丝绸、棉织、陶瓷、制盐、土煤窑等，形成了少数手工业集中的城镇，如景德镇、佛山镇等。

鸦片战争后，从统治阶级内部提出的“洋务运动”、“变法维新”开始，先后出现了一些近代化的资本主义工业企业，也随之产生一些新的城市，并使不少旧城市发生较大变化。

由于封建经济的闭塞，城市经济发展的不平衡，帝国主义侵略也较集中于沿海及长江流域，因此近代城市的分布及发展具有明显的地区不平衡。

鸦片战争前中外贸易关系早已开始。由于清王朝的“海禁”政策，贸易额不大。当时葡萄牙殖民者已占据澳门，清王朝也指定广州为唯一的对外通商口岸，在这些地区建了一些外国形式的建筑物；帝国主义在军事与经济侵略的同时，还利用宗教进行文化侵略，少数城市也出现一些外国形式的宗教建筑；北京圆明园内已建有外国传教士设计的意大利巴洛克式的“西洋楼”。但是，这些对当时中国城市面貌影响不大。在鸦片战争后，在新的经济条件及意识形态的影响下才开始对一些城市产生较大的影响。中国传统建筑因受生产技术的限制及封建意识的约束，在建筑形式上和城市面貌上没有产生多大变化和影响。

鸦片战争前的城市都是封建社会型的。由于在封建社会中所处地位不同，经济条件及地理位置的不同，可以分为封建统治的都城（北京）、地区封建统治的中心（省会等）、一般府县、工商业城镇等。其规模虽不同，形式也各异，但均发展缓慢，变化微小。

鸦片战争以后，封建社会经济开始逐渐解体，逐渐形成半殖民地半封建社会。城市是社会经济的产物，这种变化必然使原有城市发生不同内容和不同形式的发展。

近代时期的城市基本上可以分为两大类型。

第一类城市是由于帝国主义侵略、外国资本的输入，或由于本国资本的发展，而产生较大变化或新兴起的城市。

有些城市是长期受某个帝国主义的控制，如青岛（德国和日本），广州湾（法国）和哈尔滨（帝俄）、旅大（帝俄及日本）等一些东北地区的城市。这些城市有体现其侵略意图的建设规划，具有明显的殖民地色彩。在城市各个方面都反映了帝国主义与中国人民之间的对立，在城市分区及公用设施的差别方面尤为明显。

有些城市处在几个帝国主义占据下，有特殊的租界地，如上海、天津、汉口等。这些城市都是中国原来最大的工商业及交通中心。城市中租界与旧城区有强烈的对比，相隔咫尺，但有天壤之别。租界之间界限分明，道路及公用管线互不联系，租界各自畸形发展，各个国家不同时期的建筑形式杂乱无章地陈列着，城市布局与建筑面貌极为混乱。

还有些由中国官僚资本或民族资本开办的新的工矿企业而兴起的新城市，如河北唐山、河南焦作、湖南锡矿山、湖北大冶，以及抗战时期的玉门等城市。

现代化的交通，特别是铁路，对工商业及城市的发展影响很大，在铁路枢纽或铁路与主要河道交叉处的城市得到较大的发展，如郑州、徐州、石家庄、蚌埠、浦口等，以及抗战时期的宝鸡、双石铺等。

第二类城市是原来的封建城市，由于受到帝国主义的侵入及本国资本主义的发展，发生了局部的变化。

这类城市包括封建都城北京，和一些长期作为地区封建统治中心的城市，如西安、成都、太原、南昌、长沙、兰州等。

有一些由于资本主义工商业的发展而发生变化的城市，如江苏的南通、无锡，四川的内江、自贡等。

有一些沿江及沿海的城市，往往辟为商埠或设有租界。这些商埠或租界一般位于旧城的近旁，形成畸形繁荣的商业区，与旧城的格局及面貌完全不同，如南京、济南、沈阳、宁波、福州、芜湖、九江、重庆、万县、烟台等。

原为传统的手工业商业中心或位于原交通要道的城市，被新的资本主义工商业或位于新交通线上的城市所取代，因而这些城市的地位相对地衰落，如大运河沿线的山东临清，江苏的淮阴、淮安、扬州，上海附近的浏河、嘉定，浙江的南浔等城镇。

广大的内地中小城镇，因为经济基础没有发生显著变化，因而城镇变化小或根本没有变化。

近代城市的发展变化，与不同时期社会政治和经济的发展是密切相关的，按其发展特点，可以分为下列几个阶段。

一、十九世纪中叶至十九世纪末叶

鸦片战争后，清王朝被迫签订了“南京条约”，让英帝国主义租借香港，并开放南京、上海、宁波、厦门、福州五口通商。其后不久，又在“虎门条约”中被迫同意开放“外人居留地”，这就使中国土地上开始出现了“租界”，使一些城市中的某些地区畸形地发展起来；其中以上海、天津最为突出。

这一时期中爆发了轰轰烈烈的太平天国革命运动，封建统治阶级的“洋务派”，为了镇压农民革命，采用资本主义的技术，由1865年的上海江南制造局开始，开办了一些军事

工厂，天津、武汉也相继开办工厂。一些官办的民用工厂也随之兴起，如上海机器织布局等。这些对城市的发展有一定的影响。

二、由十九世纪末叶及二十世纪二十年代

这一段时期，可由1895年中日战争失败后签定的“马关条约”作为起点，至1914年的第一次世界大战爆发为止。

“马关条约”中规定外国人可以在中国设工厂，使帝国主义的侵略进入了另一个新的阶段。当时世界范围内，帝国主义的经济侵略已开始由商品输出发展到资本输出阶段。一些租界城市由于大量设厂，发展更为迅速。例如天津原有英、法、美租界，1900年又有德国租界，其后不久又有俄、奥、比、意四国租界，至此天津共有八国租界，城市范围扩大好几倍。上海也有类似情况。

中日战争及其后不久的“八国联军”侵略，使清王朝腐朽衰败的实质暴露无遗。帝国主义开始在中国扩大侵略，划分势力范围，建立侵略基地，接着产生了一批帝国主义独占的城市，如青岛、大连、旅顺和哈尔滨等。

这一时期，沿海、沿江大部分大中城市，甚至内地一些城市，也都开辟为商埠，有的还设有租界，如万县、宜昌、沙市、箇旧、伊犁等地。

1911年的辛亥革命，并没有改变半殖民地半封建社会的性质，封建军阀代替了清王朝。连年的战争，谈不上什么城市建设。封建军阀、失意政客、封建大地主，纷纷向租界集中，造成租界的畸形繁荣。

三、二十世纪二十年代前后

第一次世界大战的前几年，中国民族资本开始有较大的发展，以1914～1918世界大战期间及以后数年最为迅速。这种情况，以江浙地区较为显著；例如无锡在这一时期，就开设了许多面粉、纺织、丝绸等工业，城市发展很快，甚至在1922年曾制定过商埠建设计划。上海在这一时期由于民族工业的发展，租界及非租界地区，都有较大的扩展。从1914～1921年间，上海华商建立的工商业竟超过1915年以前总数的一倍。上海附近除无锡外，苏州、杭州、常州、南通等地也都有一定的发展。又以青岛为例，这一时期建立了华商的华新纱厂，及面粉、火柴、酿酒、打蛋等工厂，商业贸易也有较大的发展，随着人口的增加，市区有所扩大。

四、十九世纪二十年代末叶至抗日战争以前

1927年“四·一二”事变后，蒋介石建立了代表帝国主义、封建主义和官僚资本主义利益的国民党政权。其政治统治中心南京，经济中心上海，这时期也均有畸形发展。

1931年“九·一八”事变后，日本帝国主义占领全东北，企图把东北做为侵略全中国的基地，建设了伪“满洲国”的政治中心长春，工业中心沈阳、哈尔滨，掠夺东北资源的港口大连，军事基地牡丹江、旅顺，扩建了钢煤中心鞍山及抚顺，使这些城市都变为典型的殖民地城市。

与此同时，中国共产党领导的红军，在江西一带建立了革命根据地，在红都瑞金也进行了一些建设。由于敌人的包围及进攻，物质条件非常困难，建设工作不可能大规模地进行；但从其建设性质为人民所有，为人民服务等方面来看，是与反动政权统治下的城市建设有着本质上的不同。

五、抗日战争期间至全国解放前夕

1937年“七七事变”后，日本帝国主义迅速地侵占了华北、华中、华南广大地区的大中城市，不少城市受到严重破坏。国民党政府采取“消极抗战，积极反共”的政策，向内地撤退，将沿海部分工业内迁。这一暂时的刺激因素，使西南、西北原先一些偏僻城市受到一些影响。例如，湖南衡阳曾一度由10万人增加到50万人，湘西沅陵、辰谿、芷江等偏僻县城也因工业内迁及人口增加而有发展。

军事工业及资源的开采，也使一些城市扩建或新建，如兵工厂较集中的四川泸州、开采石油而新建的甘肃玉门。

由于军事的需要，修建了西北、西南两地区的公路，使沿线一些偏僻的小城镇也繁荣起来，如陕西的宝鸡、双石铺，甘肃的天水、华家岭，四川的广元，云南的腾冲等地。这些城市的新发展地区多在汽车站附近。

重庆由于是抗战时期国民党政权的“陪都”，其政治、军事、经济、文化机构都集中在这里，内迁工业较多。抗战期间有很大发展。战前重庆只有28万人，抗战开始后不久增至47万人；1945年抗战胜利以前竟达到100万人以上，工厂增至1500家，为战前的16倍。

上述这些城市的发展因素多是暂时的，抗日战争胜利后，有些城市就又衰落下来。

革命根据地中心以延安为代表。虽然延安处在国民党军队的封锁包围下，又不断受到日机轰炸，但是在边区政府与人民的通力合作下，自力更生地进行了建设。

1945年抗战胜利后，国民党统治区的城市，根本没有什么建设，有的只做了一些纸上谈兵的规划。许多城市由于国民党政府发动内战还受到严重的破坏。

解放区内一些解放较早的城市，认真执行中国共产党的城市政策，为恢复和发展生产创造条件，并着手改变一些旧城市的不合理状况。

直到1949年全国解放，全国城市回到人民的怀抱，中国共产党及时提出了“为工业生产，为劳动人民服务”的城市建设方针，开始了城市的恢复工作，逐步改造封建社会及国民党政府统治时期留下来的破烂摊子。

第一章 帝国主义控制下由“租界”发展的大城市

直接受帝国主义侵略而变化、发展的城市中有一类为几个帝国主义共同占据下由“租界”发展起来的大城市，如上海、天津、汉口等。现以上海、天津为例。

第一节 上海的畸形发展

上海位于长江入海处的南岸，有黄浦江深水航道而成为天然良港。由于地理位置所形成的优越的交通条件，城市发展得很早。据有史记载，南宋时已在这里形成市镇，在旧城区的东门外沿黄浦江一带形成繁盛的商业贸易区。元至元二十九年（公元1292年）正式设上海县治。明末时这里商业及手工业已相当发达，嘉靖间为防倭寇侵扰，而筑圆形城墙。

鸦片战争后，根据“南京条约”于1843年开辟为商埠，帝国主义相继而来，从此就使上海发生了变化，从一个小城市，迅速地发展成为中国甚至远东最大的城市，成为帝国主义在中国进行经济侵略的最大基地、旧中国的工商业中心、世界闻名的“冒险家的乐园”。

一、上海的发展过程

上海开埠后不久即设立租界。上海的发展过程实际上就是租界的不断扩张的过程。上海城市的特殊性质，是和租界不可分的（图2-1-1）。

1845年11月，英帝国主义与清朝上海地方官员订立的所谓“地皮章程”中，规定划出一定的地界为英国人居住，这种租地界线，便是后来的租界。当时规定租地界线为洋泾浜（今延安东路）以北，李家场（今北京路）以南地区；次年（1846年）又划定西到界路（今河南路），东到黄浦江，为英租界，面积830亩；此后英帝国主义又得寸进尺要求扩展居留地，划定东北到苏州河第一码头，西北到苏州河边，西南到周泾浜（今西藏中路），东南到洋泾浜，面积扩大两倍多。

1848年美帝国主义与清政府订“望厦条约”，占据虹口一带为美租界。1863年英美租界合并为公共租界。1893年公共租界面积扩展到11506亩。此后，又不断向四周扩展用地，以“越界筑路”的方式强占土地。1915年公共租界总面积达54793亩，约36平方公里。

法帝国主义在“天津条约”以后，也在上海强占租界。最初在洋泾浜以南到护城河（今人民路）。以后也以“越界筑路”的方式，向西伸展至西藏路一带。1900年又扩展到重庆南路一带。1914年又扩展到华山路、徐家汇一带。面积达13000亩，合10平方公里。

日本虽无租界，但盘踞虹口一带，形成其势力范围。

通过租界，外国的侵略者对中国的侵略日益加深，帝国主义在租界内制定法律，设立政权机构、捕房和监狱，驻扎军队并设立武装组织“万国商团”，建兵营，停泊军舰。在租

上海市租界扩佔范围图

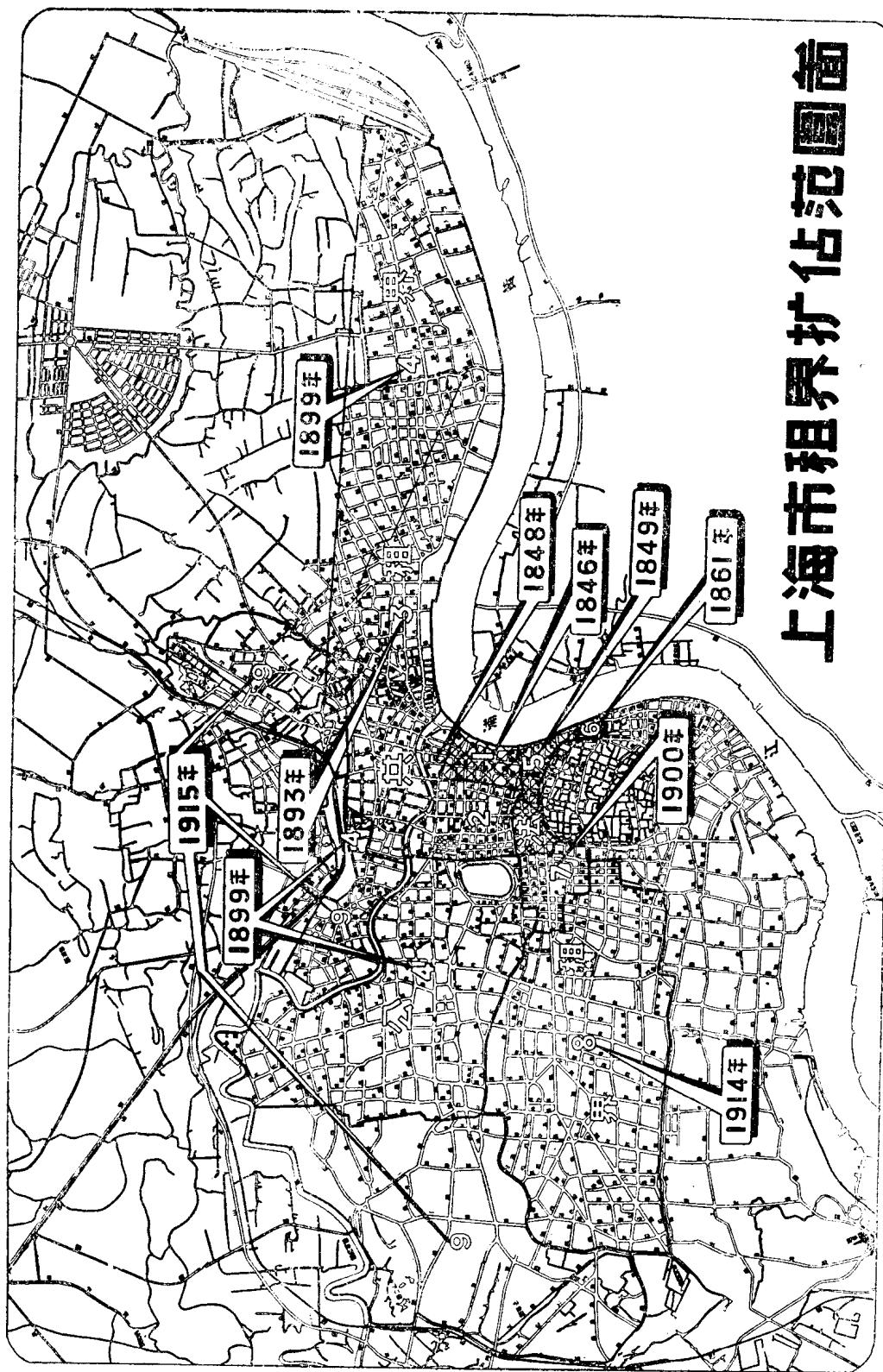


图 2-1-1 上海租界扩占范围图

界内建筑大量洋行、银行、工厂、仓库、码头做为对中国进行经济侵略的大本营。文化侵略也日益加深，修建许多教堂，如董家渡教堂、佘山教堂、圣三一教堂及东北教堂等，还有教会学校及各种“慈善”机构。

“租界”以外的中国政府管辖地区也不断地扩展。1860年在南市区建江南制造局及江南造船厂；第一次世界大战前后，在闸北及苏州河一带也兴建不少工厂，使这两个地区也成为建筑密集的市区。

上海的人口也随着工业、商业、对外交通及贸易的发展而迅速地增长起来。1880年已达100万人，1930年增至300万人以上。

1937年抗日战争后，上海租界以外地区为日本帝国主义侵占，租界形成孤岛，大批难民涌入，房荒更为严重，添建了大量的搁楼等临时性房屋，不少小型工厂也迁入租界，人口激增，各种消费性行业大量增加，出现了暂时的、虚假的繁荣现象。1941年太平洋战争爆发，日军进入租界，占领了整个上海。此时，曾进行过市区规划工作，在北区建设了军事机构及日本人住宅区，但上海许多地区都遭到极大的破坏。

1945年日本投降后，国民政府重返上海，城市人口一度增加到600万以上。市内棚户增加，但市区没有扩展。此时，曾制订了所谓“大上海都市计划草案”。这个规划，由于没有建设，所以没有实现。

二、上海工业的发展与工业区的分布

上海迅速发展的原因是工业的迅速增加与高度集中，其中外国资本开办的工业增长得更快。1895年以后，由于“马关条约”中规定外国人可以在中国境内设厂，外资工业大量兴起，其中日本投资最多。第一次世界大战前后，日商在上海的经营的纺织厂有51家，180万纱锭，15000台布机；以后又投资于获利更大的日用品工业，到1930年即达50余家。

据1930年调查，上海所有工业，包括外商、本国官僚资本家及民族资本家的大小厂，计有1781个，其分布地区主要集中在沪南区、曹家渡区、杨树浦区三处。此外徐家汇区、闸北区、吴淞区、浦东区等地也集中了不少工业。所有工业差不多都占满了沿江沿河的地段。黄浦江及苏州河两岸几乎全部为码头、仓库、工厂所占。沿苏州河两岸建满了仓库及厂房，没有一段较长的滨河路，更谈不上在沿江沿河地区留出一些公用的绿化地带。

上海工业的分布还有一个严重的情况，即工厂与住宅混杂。1937年抗日战争爆发时，共有5000多家工厂，被毁于炮火者2000家，余下的有不少工厂迁入租界内，这就使工厂与住宅混杂的情况更为严重。到四十年代，工业的发展和分布更加畸形。1949年解放前，工厂增至10079家之多。几个较集中的工业区共有2263家，占22.5%；非工业区的有7816家，占77.5%，其中在住宅区内的竟有5886家，占58.3%，严重地影响了城市卫生，而直接受害者为广大的劳动人民。更为严重的是不少易燃、易爆、有毒害的工厂也分布在住宅区的里弄内。

工业分布的盲目性造成市内交通运输的严重不合理。工厂的产品和原料仓库分散在全市各处，与工厂缺乏直接联系；相互有协作关系的工厂也不集中在一起，增加了往返的货运。沪东、沪西、沪南几个较大的工业区之间也无直达的、便捷的道路交通，大量的货运交通必须穿行市中心的商业区，使市区交通负担过重，常常造成拥塞及车祸；如曹家渡与杨树浦工业区之间的货运都要经过延安路、外滩及白渡桥一带。

工业的分布与市际交通也不相配合，如工业较集中的杨树浦，与铁路货运站无直接联

系，大量货运需要由汽车及其它运输工具转运，增加了运输费用。

上海的工业虽然在旧中国是最集中的，根据20个主要城市调查资料，上海的工厂数约占总数的50%左右。但是，由于帝国主义的经济侵略，工业生产是有依赖性的。例如，上海是中国最先有钢铁工业的城市，1890年在江南制造局内即有炼钢设备，但只能轧制小型钢材。机械工业也只是一些修配性企业。大部分轻工业也都是远离原料产地及产品销售市场；棉纺厂在全国占很大比重，但原料却大部分依赖美棉。

三、上海的对外交通

上海位于长江入海处，是近代发展起来的中国最大的港口。由于长江流域的腹地是中国经济最发达、人口最密集的地区，加之上海有黄浦江深水航道，万吨以上的大轮可以进港停泊，所以帝国主义就选定上海做为他们的侵略基地。在以后的数十年中，上海迅速地发展成为全国对外贸易中心，其地位远远超过原来的对外贸易中心广州，其进出口贸易额超过全国一半以上。由于上海港在历史上受许多帝国主义的共同控制，它的布置也存在着许多严重的问题。

1842年上海开辟商埠及出现租界后，帝国主义的船只立即大量入侵，1844年为44艘，1855年就达437艘，并相继建立船坞。1862年美国首先建立“旗昌轮船公司”，以后英国建“太古”、“怡和”，日本建“大东”、“大陆”。当时轮船码头均在租界的沿江部分，外滩一带全都为外国人的码头所占用。此外，在浦东设造船厂，沿江两岸建造大量仓库。沿黄浦江中心地，英国建公和祥、太古等十二处码头，日本占汇山、杨树浦等十一处码头。各国占全港码头仓库总长度的71%，总仓库面积的79.2%。

1872年清政府在上海设“轮船招商局”，1909年又有中国资本家设宁绍、大达轮船公司，但均受帝国主义的排挤，得不到发展。

抗日战争胜利后，虽然名义上收回租界及航权，实际上航运、码头、仓库等绝大部分仍控制在帝国主义手中，只是原来日本经营的部分转变为官僚私产。

上海码头分布得很集中。外滩及杨树浦一带过分拥挤，甚至影响了装卸工作。在全长80公里的黄浦江岸线中只使用了39公里，其它均不利用。

浦东、浦西仓库码头的分布也不合理，据1943年调查，浦东的码头仓库约占全市的70%以上。1947年的统计，上海共有码头125座，浦东占57座；水深在3.6米以上的约232米，浦东占15850米；仓库容量浦东为全市的2/3。至解放前夕这种情况始终未改善，如浦西工厂约占全市工厂数的95%以上，居民占全市人口的92%以上，但浦西码头长度仅占全港码头总长度的43%，仓库和堆场面积占其总面积的56%和21%；尤其是数量最大而又直接为工业服务的煤码头及堆场，绝大部分在浦东，大量物资均需依赖拖驳再转运至浦西，既增加运费，而又使黄浦江交通拥塞。

上海作为全国最大的贸易港口，大部分货物在此转运，但是港口与铁路之间缺乏直接的联系。除东站货场上有个很小的港池，可转运一部分通过苏州河的驳运物资外，却无一处水陆联运码头。因为无联运码头，增加了货物在上海港的停留时间，使大量仓库储存了与上海本市关系不大的物资。

黄浦江航道虽然有一定水深，但因年久失修，淤塞很严重。帝国主义虽曾设浚浦局，但挖泥设备能力很小，以至航道日浅，大型货船只好趁涨潮入港，落潮出港。更大型的远洋货船，只好在吴淞口外停泊，而用小型驳船卸货，费用极大。据解放前估计，从英

国至吴淞口外的每吨货物运费，几乎与从吴淞口至市区的转运费相等，这种情况也限制了上海港的发展。

上海港的分布虽有一定分工，如远洋码头在汇山、杨树浦一带，长江内河码头在十六铺一带，苏州河内河码头在苏州河沿岸，黄浦江内河在南码头一带，油船码头在浦东高桥，散装煤码头在浦东沿江。由于港口码头大部为各帝国主义的许多洋行及本国资本家私有，并受把头的割据，因而分工不可能很明确。码头设备也极简陋，大部用人工搬运。港口设有危险品、木材、粮食、牲畜等的专用码头仓库区。

上海最早修建的一条铁路是在1874年外国人建造的淞沪路，于1876年建成通车，1877年赎回后拆除，1897年清政府又重建，1898年建成后未全部通车便又拆除，不久又重铺。1905年开始修建沪宁路，1908年通车。当时苏州河以北的闸北地区尚未发展形成，帝国主义从租界的利益着想，将车站尽量靠近租界，使客运总站接近了中心地。由于铁路的布置没有远景规划，市区的发展也是盲目的，因此在闸北区形成后，出现了铁路场站与城市道路的交叉现象。这一现象一方面限制了闸北区的发展，同时使闸北地区的道路交通受到了严重的妨碍。例如，解放前共和新路、新民路每天铁路道口开放时间有时只有4~6小时，使这一地区居民的居住环境受到严重的干扰。

沪宁路建成不久，又修筑沪杭路。当时没有考虑到城市的发展问题，沪杭线包围了建城区的西南方。从整个上海地形来看，东及南向受黄浦江包围，北向受苏州河及铁路站场的阻隔，只有西南向可做发展备用地，但沪杭路修筑后，西南向的发展又受到了限制。淞沪铁路由于虹口区逐年扩展后，也完全位于居住区内，这样就形成三条铁路将市区包围和分割的局面。

铁路与城市道路全部平交，使城市道路交通受到限制，并常常发生交通事故。特别严重的是宝山路与沪西长宁路。

上海原来有南车站，尚可分担一部分南市工业区等的货运，抗日战争后，这段铁路被全部拆除。

上海这样一个大的铁路枢纽站，在解放前却没有一个编组场，大部编组作业在北站内部及与东站之间进行。经由沪杭线转至沪宁线，与上海无关的货运列车，也要经过上海站，增加了上海站场的负担。

上海站场没有什么分工，大宗货物、零担货物、散装货物全部混杂，更谈不上有什么专用装卸设备的专用货站，如煤、粮食、木材、牲畜、危险品等。

二十世纪初上海开始有飞机，仅供外国人做表演用的，当时没有飞机场，利用跑马场等开阔地升降。抗日战争前建设了江湾、虹桥等地军用机场。日本帝国主义占领上海后，拟以上海作为在华空军的主要基地，还大规模地扩建了江湾机场，兴建了大场机场。民用航空是抗日战争前不久开始的。在上海的几个机场中，只有龙华机场由民用航空使用，但班机很少，设备简陋，故民用航运始终未在上海对外交通中占重要地位。这些机场由于占地极大，妨碍了城市的发展，尤其是江湾机场，完全阻隔了市区向东北方向发展的可能性。

四、上海的城市道路与市内交通

上海老城区和其他中国旧城一样，由很小的方格形道路网组成。道路宽度极小，一般在2~3米之间。由于路窄，不能行驶机动车辆。路面多为石板路或弹石路。道路两边为密

集商店。

最先发展的英租界及法租界，道路为简单的方格网。在英租界称之为“棋盘街”，道路间距在100米以下，有的只有40~50米，道路宽度在10米左右，沿街全部为商店店面。英租界以大马路（今南京东路）、法租界以法大马路（今金陵东路）为主要商业干道，均设有有轨电车。道路无明显功能分工，交叉口多，使市内交通很不流畅。

道路与租界的扩展方向一致，主要由东向西、以“越界筑路”的方式发展，因而形成很多东西向平行的直通道路，而南北向几乎没有直通干道。特别是沪东与沪西两工业区之间及南市区与闸北区之间，因无直通干道，所有客货运交通都必须绕越外滩及市中心区的延安路，形成外滩和延安路人流、车流过分集中。

在苏州河白渡桥与北站之间的狭窄地带是上海东北与西南两地区的交通孔道，为蜂腰地带，所有客货运都需经过白渡桥、乍浦路桥及天潼路一带，形成交通紧张；海宁路及武进路断面宽度不够，两旁商店密集，容易发生车祸。打通天目路是东西交通的关键。由于解放前土地私有制及地方霸权势力的把持，短短的一段天目路一直无法打通，甚至政府已做出的决定，也无法实行。

不少道路形成许多瓶颈，大大地降低了通行能力，其中以河南路最为突出。

由于租界及其它市区均系逐年盲目扩展，许多地区受土地私有制的限制，道路布置异常混乱，划分的街坊也很破碎。例如，浙江路、湖北路一带，原系帝国主义占据的圆形抛球场、与方格道路形成许多尖角；为了争取更多临街面，增加出租店面的长度，以牟取高额房租，城市内盲目地划小街坊，使道路用地在城市总用地中的比重很大。

上海的公共交通，最初为租界内的有轨电车。公共租界有轨电车建于1908年，无轨电车通车于1914年，公共汽车通车于1924年。法租界有轨电车建于1908年，无轨电车通车于1927年。南市及闸北公共汽车通车于1928年。由于各个租界各自为政的建设，没有统一的规划和管理。如过去在陕西路上行驶的无轨电车，因为穿越公共租界及法租界，分属英商及法商经营，因此乘客需要买两次车票。即使在1945年租界收回后，这种情况依然存在。公共车辆中分头等车及三等车，明显地反映出上海城市中的民族矛盾及阶级矛盾。

五、上海的居住建筑及居住区

上海旧城区居住建筑，多为中国传统的木结构立帖院落式低层建筑。在上海人口剧增后，地价昂贵，房租增加。为出租车利，多在空地添建各种简陋房屋，或在原有房屋中增加搁楼，建筑密度及人口密度均较前提高很多，卫生条件更加恶化。劳动人民多居住在一地带。

租界内沿街建洋行、办公楼、商店等，街后也修建很多密集的居住建筑。在太平天国革命时期，江南地主逃入租界避难的人骤增，兴建了不少里弄式房屋；外国人及中国上层统治阶层在西区也建造不少花园住宅。与此同时，由于国内天灾人祸，农村破产，各地农民大量流入城市，成为城市无产阶级。他们多在工业区附近空地，建造一些简陋而且临时性的棚户——贫民窟。三十年代，上海人口增长更快，兴建了大量高层建筑，在租界内也出现了一些高层的公寓式建筑。

（一）里弄建筑的演变

里弄住宅实际上是中国传统的低层院落式住宅，在资本主义新的条件下的变种。为了在小块的私有土地上建造一些密集的、低层的、独门独户的出租住宅，而逐渐由原来的三

合院住宅演变成联立式住宅。

上海里弄住宅的出现是在十九世纪末。由于太平天国革命，流入租界的人口剧增，1862年达到50万人。人们多在空地建造各种木结构临时房屋。1870年前后，帝国主义在租界内统治逐渐稳定，对这些临时房屋加以取缔，就开始出现砖木结构的老式石库门住宅；这类住宅以建于1872年的兴仁里为代表，是由三合院演变的三间两厢二层联立式。由于人口增加，老式石库门住宅的出租空间不够多，租金昂贵，就在1914年前后产生新式石库门住宅，为单间或双间一厢的联立式；这类住宅以1916年建造的东西斯文里为代表。以后又发展一种没有天井的“广式房子”。1930年前后，里弄住宅开始向多层、大进深发展，并增加卫生设备，降低或取消围墙，平面变化较多而且多数接近外国联立式，立面用英国式、西班牙式等；这类住宅称新式里弄，多为中小资产阶级居住，以后又发展成为花园里弄及里弄公寓等形式，已很难看出与中国传统低层院落式住宅的联系。

里弄多在私有土地上建造。里弄内有总弄、支弄，总弄通大街。房屋很少考虑朝向，建筑密度很高。

（二）花园洋房

花园洋房的发展可以分为三个阶段：（1）初期（1843～1919）——租界建立初期，外国人在租界内建的居住建筑，是四坡顶的简单洋房。以后随着他们势力范围的扩大、掠夺的财富增加，在第一次世界大战前修建不少花园洋房；这类住宅以汾阳路79号法租界某董事住宅为代表，占地很大，为法国文艺复兴式。（2）中期（1919～1937）——这一时期是修建大量花园洋房的时期，特别是1927～1937年间，外国人及中国上层统治阶层均在上海建造别墅。这些别墅绝大部分采用外国的建筑形式，如仿古典式、乡村别墅式、西班牙式、英国式、混合式及现代建筑式等，多集中在公共租界与法租界的西部，距拥挤的中心商业区及工业区均较远，其中以徐汇区（占39%）、长宁区（29%）为最多。在虹桥路一带也建造了花园洋房。花园洋房中也有一些组成联立式的花园里弄，如上方花园、愉园等处。（3）后期（1937～1949）——抗日战争爆发后，租界内人口大量增加，土地投机转向里弄建筑及临时性房屋。当时，花园洋房建造较少。1945年抗战胜利后，只有少数统治阶层建造一些华丽的花园洋房。

（三）高层公寓建筑

上海高层公寓建筑大都兴建在三十年代。1930年前后的世界经济恐慌，影响到上海，商品滞销，金融不振，地产商感到地产投资较稳定可靠，而收里弄房租困难，于是逐渐转向建公寓建筑。当时建筑材料低廉，人工较便宜，在高层建筑的建造技术上比较成熟，因而高层公寓应运而生。

高层公寓主要为一些来上海这个“冒险家的乐园”淘金，而尚无大量固定资金建造花园洋房的外国人服务的。主要集中于法租界。在接近商业区的地方也有一些，如苏州河边的百老汇大楼（今上海大厦）及河滨公寓等。

在与其它类型居住建筑发展的同时，也出现大量的棚户区。1937年以前已在沪东、杨树浦、闸北等地形成集中的棚户区。抗日战争期间及1945年以后，上海人口增长很快，棚户区更有增无减。据1947年统计，棚户达50000户。至解放前夕，全市100户以上的棚户区达322处，共130000间，180000户，近100万居住人口，主要分布于闸北区、虹口、周家嘴路、杨树浦平凉路一带，西区余姚路、长宁路、虹桥路和沪南日晖港、大木桥、制造局路

等处。棚户区房屋破烂，没有上下水道，没有象样的道路，地势低洼易积水，容易发生火灾。

上海的居住区的发展和其它资本主义国家的大城市一样，外国人及中国上层统治阶层，由于逃避人口密集、建筑拥挤、卫生条件日益恶化的市中心地区，而逐渐向近郊另建新的居住区。由于租界的扩展方向是由黄浦江向西扩张，因而住宅区的质量也是愈向西愈高，以最后形成的法租界西区虹桥路一带标准最高。此外在工业区的周围形成的棚户区，居住条件愈来愈恶劣，远不如一般旧城市的居住区。市中心地区为中小资产阶级和一般市民的居住区，其条件较棚户区稍好。

上海的居住区除了反映出明显的阶级对比外，还反映了外国人与中国人之间的对立和差别，这也是半殖民地、半封建城市性质的体现。这种对立和差别在建筑质量、建筑密度、服务设施、公用事业、城市交通、城市绿化等各个方面都明显地反映出来。

上海居住区的发展还反映了由于人口剧烈增长及高度集中与土地私有及土地投机之间的严重矛盾。人口的增加与用地的扩展是不成比例的。1884年前后上海总人口为50万，1880年达100万，1914年达200万，1930年达300万，1942年达400万，1945年甚至增加到600万人。在1914年前后公共租界及法租界共计46平方公里，到1945年上海全部建成区不过80平方公里，而在此期间人口却增加三倍以上。尤其在1937年至1945年市区几乎没有多大扩展，而人口却增加二百万。这就促使建筑密度及人口密度的提高，人口密度在每公顷1000人以上的街坊有2000公顷左右，居住人口超过300万人，占全市人口一半。部分地区人口密度超过每公顷3000人，如福建南路以西、云南东路以东、延安东路以南、宁海路以北的地段，南市及虹口也有这样的人口密度地区。解放前，在成都北路新闸路附近进行过一小块居住区的典型调查，人口密度竟高达每公顷7000人左右，其居住情况很难令人想象，一层房屋用搁楼分隔成三层，一张床甚至按三班使用制使用。居住区的建筑密度普遍在30~50%间，在邑庙区及蓬莱区，个别地方达到85%，全市有43%的街坊建筑密度超过34%。但是，并不是所有的住宅区都是这样，在沪西安定路一带的花园洋房区，建筑密度在10%以下，人口密度每公顷只有80人。

六、上海的市政工程与公用事业

上海在开埠以前多利用境内密布的天然河道以排泄雨水和污水。租界扩展后，大部分河浜被填埋筑路，便开始埋设沟管排水。最早的沟管由英商于1916年开始埋设。排水系统很紊乱。在原公共租界内用不严格的分流制，也有部分地区用合流制；法租界和中国地界内全部用合流制，大部分不经处理即排入附近河道。

污水处理厂共有三座。北区污水处理厂建于1922年，设备简陋，处理能力小，经过曝气及沉淀后的污水排入沙泾港，流入黄浦江。沪东工业区内的东区污水厂建于1926年，于管长8400米，沿途唧站八所，用活性污泥法处理。东区污水厂建成后北区污水厂即停止使用，东区污水厂在日伪时也停止使用，污水只经沉淀处理后排入黄浦江。北新泾西区污水厂建于1926年，于管长11000米，每日污水处理量仅15000吨。以上三厂处理能力很少，仅占全市污水5%左右。其余90%以上的污水，包括工业污水，均直接排入河道，使河水严重污染，形成臭水浜。在上海建成区一带臭水浜约有60公里长，较大的有肇嘉浜、法华浜、日晖港、虹镇老街浜、沙泾港等。最严重的是苏州河，两岸的工业污水、生活污水及垃圾全部排入河内；据水质化验，五日生化需氧量平均每升50毫克以上，每公升细菌数高达60万，至于流失大量可提炼的有用物质更不待言。

上海的自来水，最早为1882年英商在杨树浦建的“上海自来水公司”，专为外国人服务，供水仅限于公共租界，可供15万人。1869年法租界公董局在董家渡另办水厂，并与英商划分供水范围，另设供水管网系统。中国地界内另有三家水厂，有1902年建于半淞园的“内地自来水厂”、1909年建于潭子湾的“闸北水电公司”、1937年建于浦东的水厂。日本帝国主义占领时期除法商水厂外，其余全被日伪“华中水电公司上海水道支店”合并经营，不但没有任何扩建和维修，而且大肆破坏，使漏水量高达60%。由于供水系统混乱，管径不足，沪西普陀区在20平方公里范围内水压只有5米左右，边缘的低压地区水荒现象十分严重。供水水质也很恶劣；解放前化验资料表明，平均混浊度达223，平均每立方公分细菌数达50073个。

十九世纪六十年代后，相继在租界内开办电灯、电话、电报业。1892年开办上海电气公司（后改美商电力公司），服务于公共租界。1901年建法商电车电灯公司，服务于法租界。1909年华商办闸北水电公司，服务于闸北。此外尚有建于1901年的内地水电公司、华商电气公司、服务于南市。日本帝国主义占领期间，除法商电车电灯公司外全部由华中水电公司上海电气支店强占合并，对华商公司的发电设备机件大部拆毁。日本帝国主义占领前上海电力大部为美国控制，约占79%。美国摩根财团，通过此公司在1929～1949二十年间所获利润为全部资本的两倍。其它一些华商小电厂供电仅占9.98%，而且大多依附外商，转卖电力，获取利润。

上海的煤气，最早为1866年英商开办的泥城桥畔的煤气公司，服务于两个租界。1934年又在杨树浦另建新厂。日产量总共为13万立方米。1938年日本为配合其钢铁生产，在吴淞张华浜设瓦斯厂。煤气供应范围多局限于租界内外外国人住宅区，中国地界内，在抗战前仅有用户数千家。全市的煤气日产量最高为30.5万立方米，解放前供应人数仅占全市总人数的5%。

上海的市政工程及公用事业充分地反映了各帝国主义占据下的半殖民地城市的特征。各个租界及中国地界内各种管线均各自为政，没有统一的计划，因而管网系统紊乱，布局极不合理。如延安路是法租界及公共租界的分界线，同一道路下埋设两条排水沟管，路北有防洪唧站，而路南则没有。五个自来水厂有六个供应地区，各自有独立的管网系统，互不连接。水厂的进水设备集中设置在工业、人口密集的黄浦江下游，给水干管多东西向，因此在南北边沿地区水压不足。即使同一区域内往往因干管配水管口径不一，水头损失很大。供电也各自成系统，互不连接，更谈不上相互调剂；公共租界及其它地区电压为220伏，法租界为100伏，使用很不方便，直至解放后也很难调整。

公用事业也反映了殖民地城市的民族矛盾。在法租界一些地区水、电、煤气设备齐全，其南面中国地界则设备全无。即使在租界内外外国人集中的地区与中国人集中的地区设备悬殊很大。租界内为节省投资，采取合流制下水系统，将未加处理的污水全部排入中国地区，使这一带就成为上海的龙须沟——肇家浜。

公用事业也反映了强烈的阶级对比。解放前上海自来水供应面积占全市25.6%，多在租界及市中心地带，而城市边缘及贫民区只能饮用已被严重污染的河水。在远离杨树浦水厂20～30公里的虹桥路一带的花园洋房及别墅中，水量很足，而在该水厂对面只隔一条马路的工人住宅区内却不供应自来水。一些棚户区内由于缺乏排水设施，每当下雨就严重积水。

公用事业也反映了资本主义的营利性质，凡是有利可图的如供电及自来水就发展，无利可图的如下水道及污水处理厂就无人过问。

公用设备的维修管理混乱，为了埋设或修理不同单位的同一类管道往往反复开挖数次。

七、上海的城市绿化

由于城市人口高度集中，土地十分昂贵，因而上海的公用绿地极为缺乏。在租界内除了外国人的私人花园（如1903年建的哈同花园）和少数中国官僚买办的宅园（如1900年李鸿章等的宅园）外，只有数处很小的公园，如公共租界内的外滩公园、兆丰公园（今中山公园），法租界的复兴公园、襄阳公园等，这些公园也只是为少数外国人游憩服务。中国地界内几乎没有什么公园。

直至解放前全市共有公园15处（1050亩）、苗圃5处（270亩）、广场19处（不足300亩）。总共约1平方公里，占全市用地894.18平方公里（1947）的0.9%；如与当时近500万的人口相比，每人只占0.18平方米。

八、上海的城市规划工作

上海由于帝国主义国家分割统治，没有统一的城市规划。租界开辟之初，为了便于修路在租界地内划分了若干方格。城市盲目、自发地发展着，各种矛盾都暴露了出来。后来孙中山先生曾在其所著“实业计划”中打算将上海建成东方大港，这只是一个设想，没有实现。

1927年国民党政府确定上海为特别市，并开始着手进行城市规划。当年11月设立设计委员会。1929年提出了一个上海新市区及中心区的规划（图2-1-2）。

这个“大上海都市计划”的内容是将市区建在江湾翔殷路一带，在吴淞口建港、虬江口建新码头；建真如至蕴藻浜的铁路，并与虬江码头联结；建南站、北站，并在江湾另建总站；新区内有行政区，为各种政治、文化机关所在地；行政区北建商业区，东至虬江码头，设有各种进出口商业机构；其它为住宅区，住宅又按贫富分为甲、乙两种。道路网采用小方格与放射路相结合的方式，这是当时最时髦的一种形式，以便增加沿街高价地块的长度；中心建筑群吸取了中国传统的轴线对称的手法，这与当时在建筑上的“中西合璧”的思潮是一致的（图2-1-3）。

从计划制定后至1937年抗日战争爆发期间，在中心区建造了市府大楼及其两侧的图书馆与博物馆，全部采用“民族形式”。1935年建成运动场、体育馆、游泳池等一组建筑。1936年又开始建虬江码头。此外在中心区开辟了几条道路。

由于政治上和经济上的原因，这个规划没有能够认真实现。

这个规划，有美国的市政专家做为顾问，受到欧美资本主义规划理论的影响。一些中国建筑师在建造“中国固有形式”的建筑方面起了献策作用，在中心区规划中试图采用中国传统的手法。

日本帝国主义占领上海，特别是汪伪政府成立后，对上海拟定了一个规划，和日本帝国主义占领时期的其它城市规划一样，在规划中，对军事及交通运输方面有着特殊的要求。在“上海恒产公司”与“振兴住宅组合”两单位负责制定的“新上海都市建设计划”中，可以明显地看出这一点（图2-1-4、2-1-5）。

在军事方面，由军事测绘机构，对上海及其附近地区测绘了详细的地形图，尤其对码

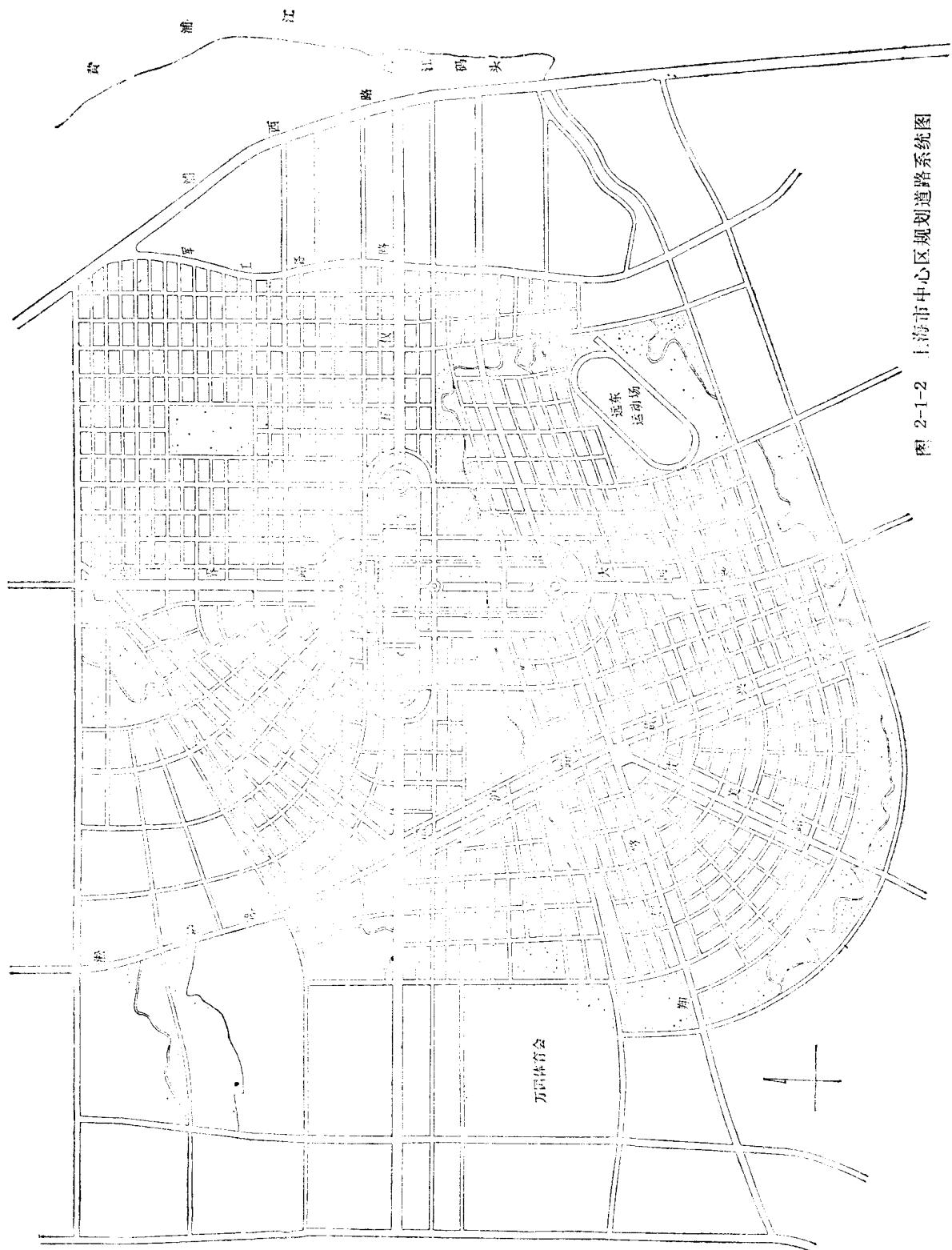


图 2-1-2 上海市中心区规划道路系统图

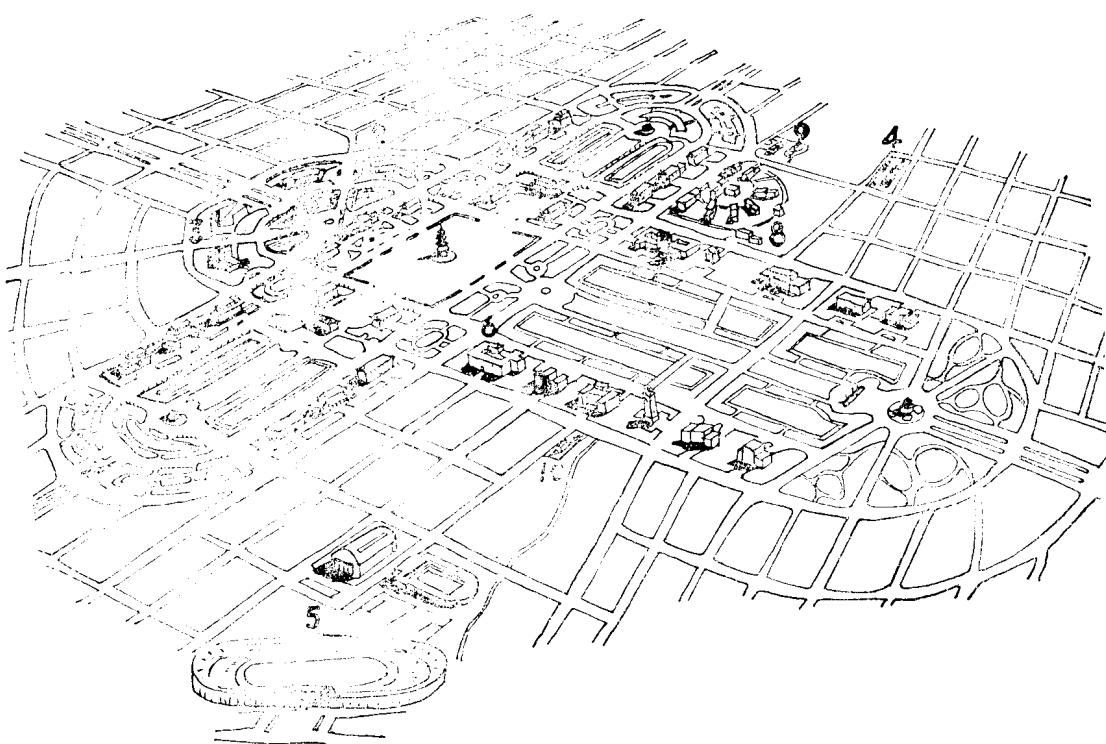


图 2-1-3 上海市中心区规划行政区鸟瞰图

1—市政府；2，3—各局；4—职工宿舍；5—体育场；6—图书馆；7—博物馆；8—市医院；9—卫生试验所；
10—市立小学

头、仓库、铁路、机场测绘得更为详细。在规划中划出大片军事用地。在建设中，扩建江湾及大场两机场，作为在中国最大的空军基地，并在原江湾市中心一带建造军事机关、宿舍及军用医院等。

在交通运输方面，为了执行其“工业日本，农业中国”的政策，企图把上海变成一个掠夺中国大量原料和输出商品的大港口，并规划划定以苏州河为中心，半径15公里的地区为都市计划区域。在吴淞建立大港口；开挖浦江下游，使万吨货轮直接靠岸；在虬江码头下游增筑码头；开挖蕰藻浜，使之能通往吴淞工业区，并能停泊4000吨的船只；开挖一段运河，直通纪王庙，与嘉定水路连接；在工业区敷设四条引入线及临江铁路，与吴淞港及虬江码头联接，以便水陆联运。

规划以原“大上海都市规划”中的新市中心为中心，划分十种地区：（1）第一住宅区（高级住宅区）；（2）第二住宅区（普通住宅区）；（3）第一商业区（商业及旅馆等服务行业）；（4）第二商业区（游戏场等）；（5）第一工业区（轻工业）；（6）第二工业区（重工业）；（7）工业特别区（军事工业及危险品工业）；（8）公共地区；（9）仓库地区；（10）杂居地区。又以中央码头（虬江码头附近）、中心区（原新市中心），“中央车站”附近及吴淞地区为规划重点区。

在规划图上可以很明显地看出，军用机场、军事机关、码头仓库、铁道等占有突出的位置。规划图虽然画得很细致，但形式主义色彩很浓厚。

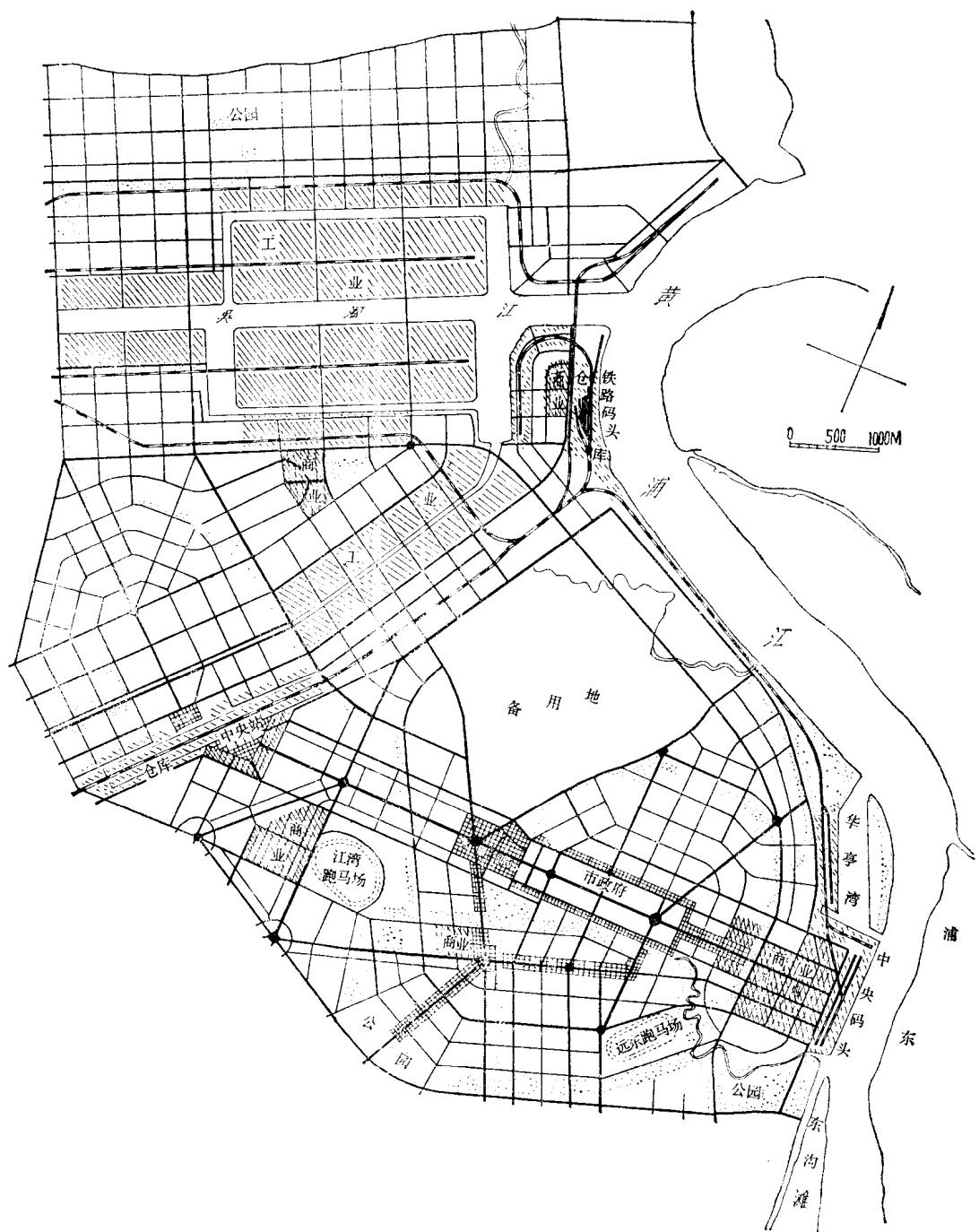


图 2-1-4 日本帝国主义占领时期制定的上海都市建设第一期计划

1945年抗日战争胜利后，国民党政府接收上海，这时租界已收回，原以江湾为中心的新市区计划没有再考虑的必要。但是由于上海处于重要的地位，人口已增至500多万，居住问题异常严重，使上海畸形发展以来积累的许多矛盾也更加尖锐化，国民党政府再次考虑了上海市的规划问题。

在当时的条件下，市政府在1946年就设立了技术顾问委员会，着手研究上海的城市规划。同年三月成立都市设计小组，六月拟出总图草案二种，八月又成立上海都市计划委员会，制定了都市计划图（一稿）（图2-1-6）。

一稿内容包括大上海区域计划及上海市土地使用及干道系统计划两种。其主要内容如下：人口规模按复利公式推算为1000万人；在现有市区外作一体化及农田环形地带，在其外发展新区，新区按分散的卫星城的方式布置；住宅区以4000人为小单位（实际上即邻里单位），组成“中级单位”，再组成“市镇单位”，若干“市镇单位”组成“市区单位”，全市即由若干“市区单位”组成；扩大中心区的范围，以疏散原来中心地区的过分拥挤状况；放弃黄浦江沿岸码头，在附近乍浦及吴淞另建容量较大的新港；将道路按功能加以分类，分区域公路、环路、干路、辅助干路等。

规划中充分地运用了当时一些新从欧美留学回来的建筑师带回来的“卫星城镇”、“邻里单位”、“有机疏散”、“快速干道”等最新的城市规划理论。与1929年的“大上海都市计划”图相比，注意了城市功能及交通问题，对某些细部的技术问题也有较周密的考虑。

初稿完成后，经过五个月的修改，于1947年5月又完成了“大上海都市计划总图”报告书（二稿）（图2-1-7）。

二稿与一稿相比，在人口规模方面有增加，由于当时人口的畸形增长的现象所迷惑，订出了五十年后增加到1500万人的计划，这种人口推算方法完全是主观臆测；在土地使用方面，提高了人口密度，以免城区范围过大；对于铁路、港口等技术问题又做了进一步的研究，甚至连编组站的位置及联结其它路线的细部也画了出来，并设想了市内高架道

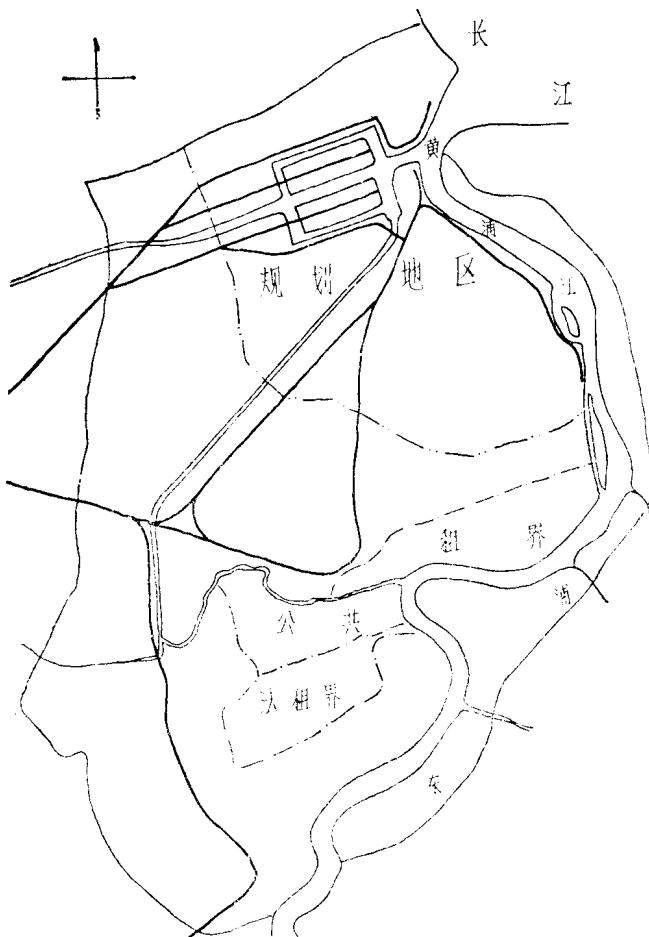


图 2-1-5 日本帝国主义占领时期制定的上海都市建设第一期计划地区位置图

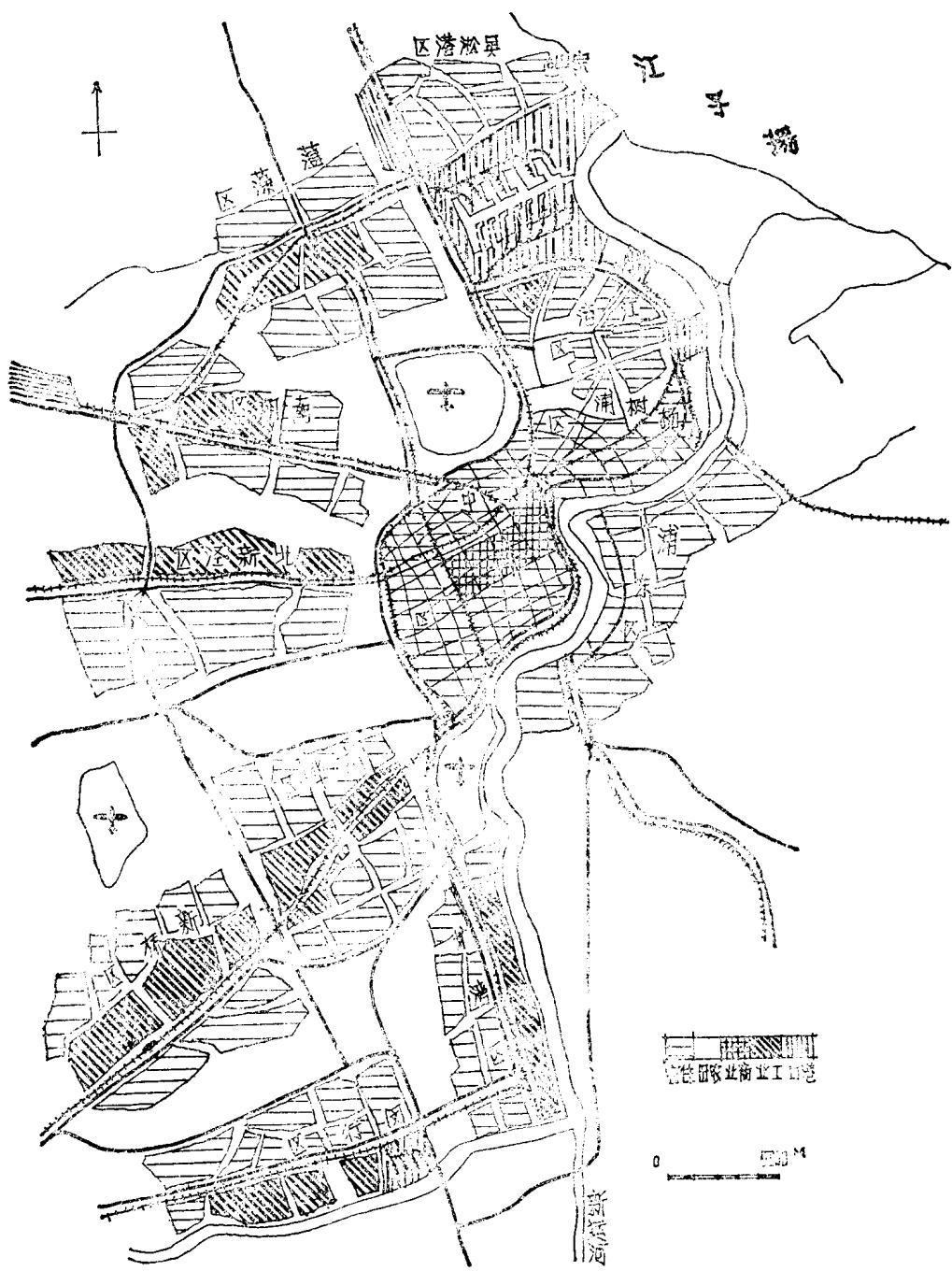


图 2-1-6 上海市都市计划一稿 (1946年8月)

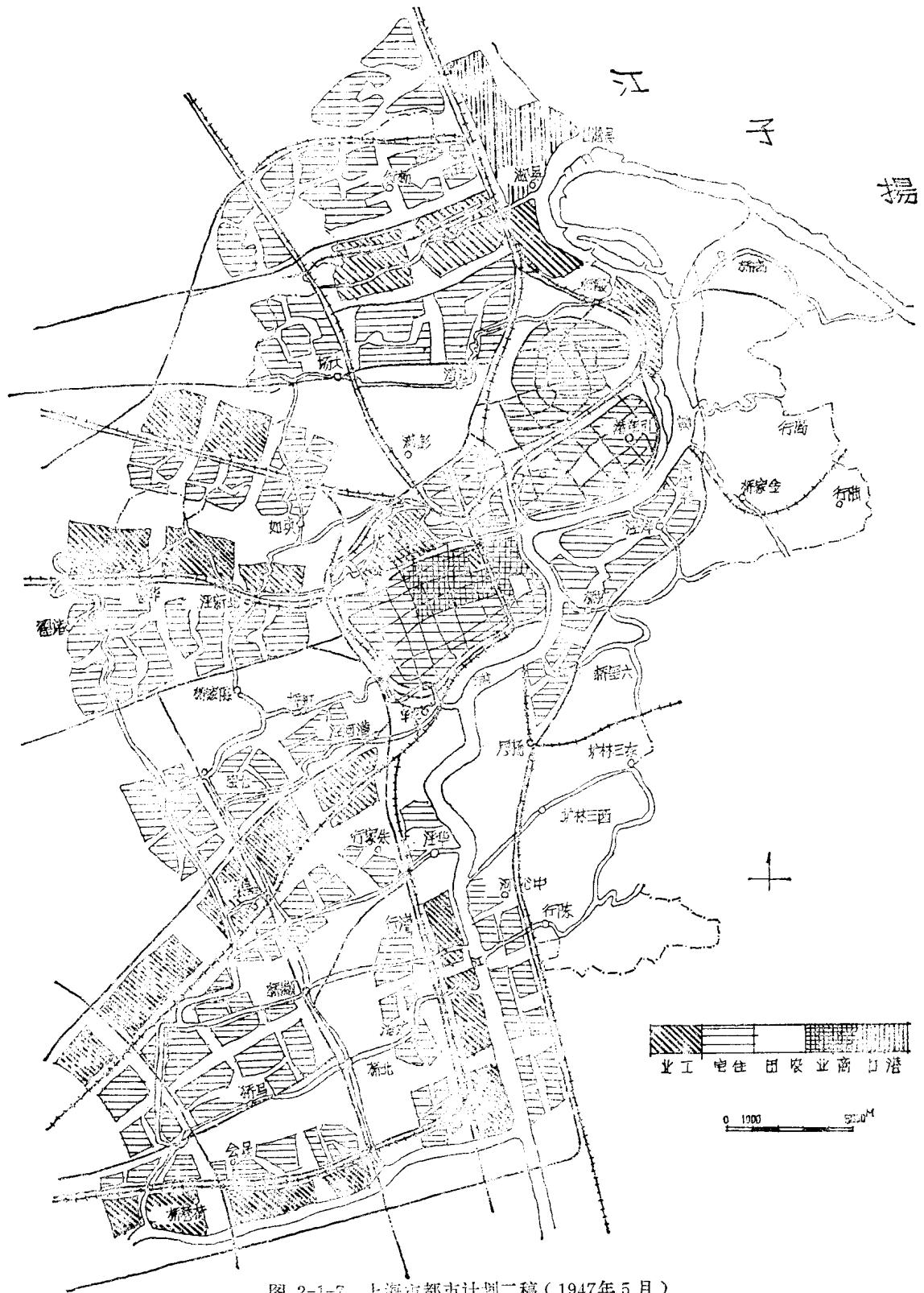


图 2-1-7 上海市都市计划二稿 (1947年5月)

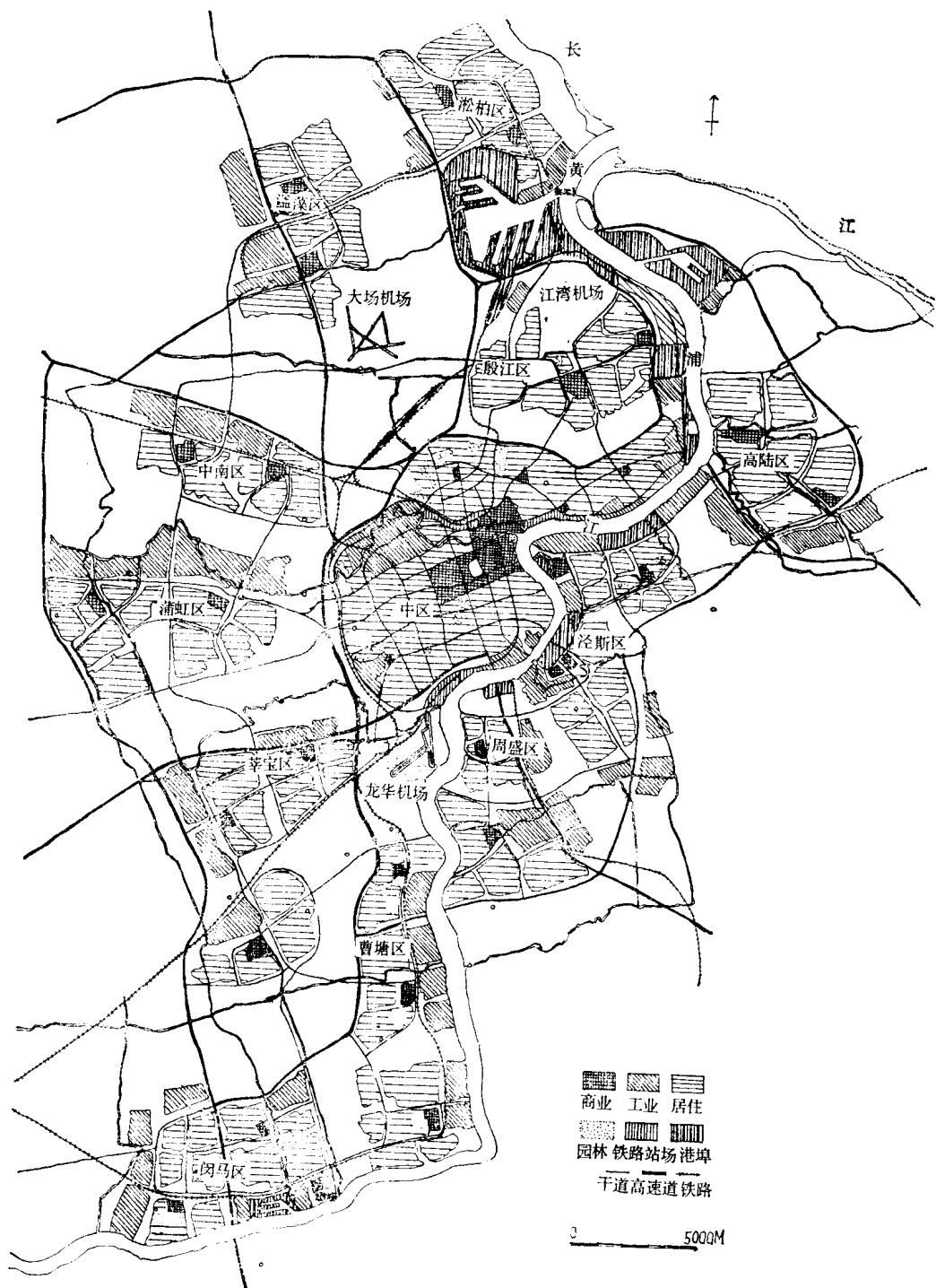


图 2-1-3 上海市都市计划三稿 (1949年5月)

路。在进行二稿的同时，做了改建闸北西区的详细规划，按邻里单位及行列式进行布置，还研究了日照、绿化等卫生问题。同时，还考虑了改善市容、管理工厂建设的规划草案等。这些工作，国民党政府也曾在报纸上加以宣传，在参议会议上提出讨论及展览，但没有具体的实现措施。

1948年后，一些设计者们经过一番研究，在1949年春上海解放前夕完成了三稿（图2-1-8）。

三稿中又进一步研究了疏散市区人口，降低人口密度；提高了绿地比重，使绿地占全市用地28%；研究了工业区的分布，并提出在工业区附近建立住宅区，以减少人流；拟定了南北快速干道及环路系统；在对外交通方面，拟在吴淞蕰藻浜建集中的引入式港口，铁路尽量与港口及工业区直接联系，并在何家湾设新的编组场。

明显地可以看出，三稿与二稿相比，除了介绍欧美新的规划理论外，进一步研究市际与市内交通问题，发现了上海市存在的实际问题，如编组站的设置问题。由于上海市没有编组场，大量客、货运集中于北站，使闸北区与市中心区隔绝，也使得闸北西区改建规划没有实现的可能。

三稿和一稿、二稿在本质上是一样的，由于脱离了整个的社会经济条件，就不可能找到城市发展矛盾中内在的、本质的原因，只是在技术问题上进行了一些研究，不可能有任何实际效果。尽管如此，但与中国近代其它城市规划相比较，在工作方法上精细得多，在规划过程中积累了不少调查资料，对近代新的规划理论的传播上也起了一些作用。

第二节 天津的发展

天津和上海一样是在近百年来由于帝国主义租界而发展起来的大城市，其发展过程与上海有许多共同之处，所不同的是分割的租界更多，发展更为畸形混乱。

天津由于其优越的地理位置与交通条件，在历史上很早就成为重要的商业城镇。《畿辅通志》上称：“地当九河津要，路通七省舟车……当河海之要冲，为畿辅之门户”。海河、永定河等在此汇集入海，又是大运河重要转运点。大运河自元以来一直是南北交通的要道。这些条件就成为帝国主义侵略的重要原因。

金朝（十二世纪）时，已有了“直沽”名称，直沽地方正当海河及其五大支流与卫河的交汇处。卫河流域最广，经济开发最早，航运最盛，而三汊河附近地势较高，不受洪水泛滥影响，故最先形成居民点。元建都北京后，天津成为南粮北调的转运点，海河周围形成了市肆仓库集中地，当时称之为海津镇。元诗中有：“晓日三汊河，连樯集万艘”，可见当时漕运繁盛。1404年（明永乐二年）筑城设卫。清代并兼长芦盐货的运销中心。至清中叶，道光年间约达20万人口，城内居民近半，余多分布在城外东北沿河地区。

旧城位于海河东岸，面积约1.8平方公里，是一座东西长、南北短的长方形城市。周围辟四门，城市道路呈十字形，街道中心置鼓楼，是一座典型的封建城市。城外南市、北关是商业、手工业、娱乐场所集中地段，非常繁荣。

1860年英法联军与清王朝签订了“北京条约”后，天津开始出现租界，城市性质有了很大的变化。1900年八国联军侵略后，天津成为八国租界集中地。

清末袁世凯统治天津时期，企图把天津建成他的主要据点，兴建了工厂、学校、新车

站，扩建了一些地区。

第一次世界大战后，部分租界收回，但随着日本侵略势力增大，天津完全处在日本控制下。抗日战争后，日本帝国主义企图把天津建成华北的最大港口及经济中心，制定市区建设规划，扩建塘沽新港。

一、租界的开辟与扩张

1860年“北京条约”后，开天津为通商口岸。英、法、美三国在天津城东南紫竹林沿河一带划分和占据了租界地，共6里多长。甲午战争后，法租界继续扩大，英租界也在1897年借故扩展。

随着租界的开辟，沿海河岸设立仓库码头，这是这时期主要的建设。首先在法租界滨河建起了海关。海河西岸，原为河坝地，开埠后，各租界均先后廉价强购土地。各国在其租界区内河坝地建码头，而仓库大都由商行购地自建。

1900~1902年（庚子八国联军以后）俄、奥、意、比四国又在天津划分和占据了租界地。与此同时，英、法、日诸国也借此扩展租界。到1901年，美国又宣布将租界让给英国，使得英租界进一步扩张。

至此八国的租界分布在天津城南河东西两岸，英、法、德、日在河西，奥、意、俄、比在河东，形成老虎钳形的局面，控制着海河的航运。天津旧城，被约束在西北一隅而得不到正常的发展（图2-1-9）。

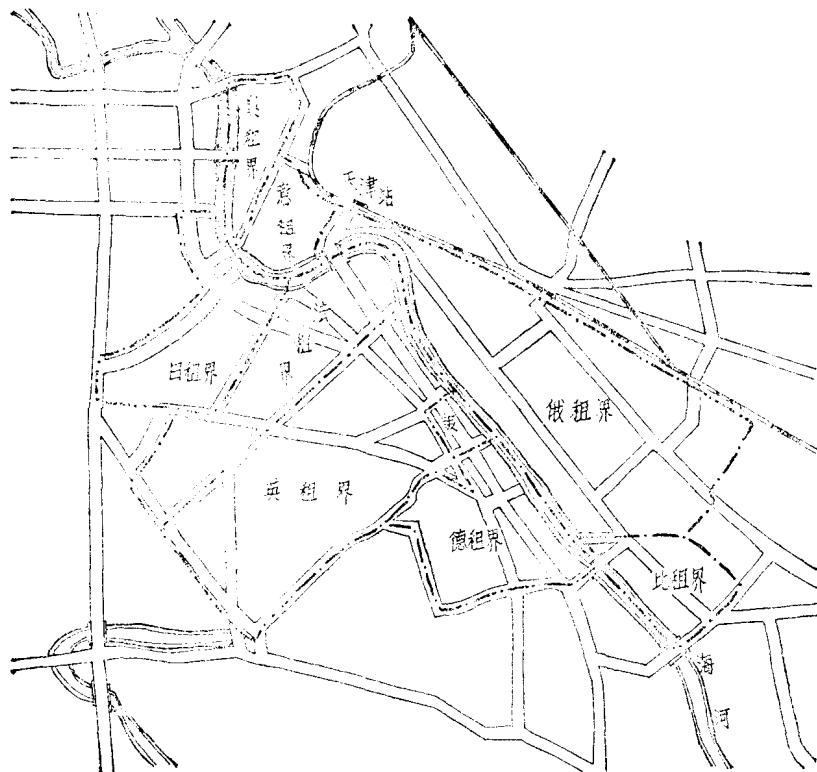


图 2-1-9 1900~1902年天津市租界扩占范围图

第一次世界大战期间，收回了德、奥、俄等国租界，日、英、法、意、比等租界仍旧存在。特别日本帝国主义趁此机会扩大其势力，增辟南旭街及今山原路以北的马路，建造圣公会堂、领事馆及居留民团事务所等建筑。

随着帝国主义共同割据的形成和租界的扩张，帝国主义的侵略和掠夺也就日益加剧。在这期间建造的建筑有：日、俄、德、意诸国领事馆、工部局；帝国主义的兵营；为洋人及官僚买办阶级服务的住宅、商业及游乐建筑。这些建筑都以各种西方的建筑形式出现。商业中心也随着南移，由北大关三岔河口转向法租界的紫竹林一带。这是天津市发展中的一个转折。从整个城市来看，由于各租界自成一区，必然导致盲目的发展：道路系统紊乱、缺乏有机的联系，道路宽度及工程标准不一；城市无统一中心；建筑分布与形式极不合理，如在繁荣的劝业场地区外国人的墓地，天主教堂、日本神社与佛寺……纷然杂列，呈现出典型的半殖民地城市的面貌。

二、旧城区的变化

旧城区位于西北隅，面积为租界的 $1/7$ ，城周不过4.5公里，经海河的海运交通大部分被租界分隔。城内以鼓楼为中心的南、北、东、西四条街，北门外向东随河湾环城的估衣街、巨鹿街、宫北大街、东新街等，北门以西的竹竿巷、针市街、太平街等处商店比较集中。

“八国联军”以后，天津旧城墙按帝国主义意图被迫拆除，改建为环城马路。

清末叶，天津的中国地区分为东、西、南、北、中五个区。以东、中两区为繁荣。商业最盛的是东区的南市大街，北区的估衣街、锅店街。西区除北洋大学外，其余街市皆很荒凉。1900年以后，袁世凯任直隶总督，推行清政府的“新政”，兴办了一些市政建设。首先把处于奥、意、俄三国租界包围的东车站迁至北站，并以此为津浦、京奉两条铁路的总站，废弃东站。新车站于1903年建成后，开辟大经路直抵新车站，又垂直于大经路开辟“天、地、玄、黄、宇宙、日、月”等命名的横街，在这新区内设置了北洋铁工厂、勤工陈列所、北洋法学堂、北洋高等女子学堂等工厂和学校。此外在大经路新区内还有司、道官府的新式衙署、公园和李鸿章祠及许多官吏的住宅。在这个时期内，还修建了跨海河的铁桥，市内跨越南北运河的一些桥梁也改建成铁桥，如1905年建的金汤桥、1907年改建的金华桥等。

环绕旧城的四周，以紧靠租界北马路、东马路等发展较快，南马路次之，西马路最差。旧城以内没有多大变化。

南市是中国地界内较繁盛的地段，位于租界边缘。这一带地势较低，1900年前还是一片水潭、后来填土筑平。这一带大部分地皮为军阀购占，建东兴公司、振德公司、里弄住宅；沿街设商店，出租牟利。

从北洋军阀至抗日战争时期，天津虽设立特别市，但由于军阀混战及日本帝国主义的控制，几乎没有建设，仅少数高等学校有一些扩建。

三、天津的市政工程与公用事业

1905年开始创办电车，由比商世昌洋行承包，先在旧城墙基上敷设天津环线也称白牌电车，以后加设了贯通租界至火车站的线路。1910年又建成了可以连系各租界和旧城区的线路，完成了黄、蓝、红、绿各牌电车线路。

电报开办于1900年前，原为丹麦人承办，1904年收归自办。电灯开办于1903年，由中

外合资的电灯公司经营；各租界内则各自先后开办，各自经营。自来水开始于1903年，水厂厂址在西边千福寺附近，英租界则自设水厂和给水系统。

道路也是各个租界各成系统，互不联系。桥梁也由各个租界各自建造，有时另一个租界车辆经过该租界的桥梁时，还要收费。

天津的公园很少，大多为外国人占用，对中国人实行种种限制。除宁园面积稍大外，其它公园面积很小。宁园在北站以北，建于1931年，原为清末种植园的旧址，面积为400亩，内有礼堂、图书馆、游艺室等，四面环水，可以划船。租界内的公园，主要有1917年建的法国公园、1924年建的意大利公园，均专供外国人游览，公园建筑形式也多采用外国形式。

在沿海河一带新建不少港岸码头、仓库以及数十根系船柱。

天津的公用事业充分反映了几个帝国主义共同占据而又割据的城市特点，系统紊乱，各自为政，不合理状况很多。

第二章 帝国主义独占的新建城市

由某个帝国主义、或先后在一个帝国独占下发展起来的新城市有青岛、大连、哈尔滨、广州湾、台湾一些城市等。现以青岛、大连、哈尔滨为例。

第一节 青岛的建设与发展变化

青岛位于山东半岛南部胶州湾东口，原为一荒僻的渔村。明代中叶为防止倭寇侵袭，在其东设浮山防御千户所。清代在此设粮仓及税卡。鸦片战争后，于1891年设总镇衙门，派兵四营驻守。当时各帝国主义国家正企图瓜分中国，相继寻觅海口侵略基地。德帝国主义就于1897年借口“曹州教案”派兵强占，并于次年强迫清政府订“中德租界条约”，租青岛99年。它的初期建设着重于军事设施方面，在市内及周围山岭修筑许多炮台，建兵营三座，改建防波堤、栈桥及灯塔，并计划建造军港。在初期建设中也重视港口的建设，企图把青岛做为掠夺中国原料和倾销其本国商品的口岸。1901年开始修筑胶济铁路，在铁路沿线开矿，在大港附近建设现代化港口及装卸设备。由于德国侵略者在青岛有长远打算，因而有建设计划，在1900年即编制城市规划图，按图进行市政工程建设。

1905年胶济铁路通车及大港码头建成后，城市商业贸易的数量急剧增长。1913年铁路货运量由通车次年的31万余吨增至94万余吨，航运由1900年的27万余吨增至1911年的100万吨。城市人口迅速增长，1902年至1911年，人口增加3倍。德国人于1910年又编制“城乡扩张规划”，规划范围较以前的规划增加4倍。规划中取消了原来的中德居住分界线。这一时期商业贸易在整个城市中占据着重要的地位。

德帝国主义的扩张计划未全部实现。1914年11月日本帝国主义利用第一次世界大战的机会派兵占领青岛。这时帝国主义的经济侵略已逐渐由商品输出发展为资本输出，因此日本就在青岛设立银行，在沧口、四方一带开办工厂，如富士、内外棉等纱厂共约15万锭。此时中国资本家也在青岛办了一些工厂，使青岛的城市功能有了很大的变化。由于工业发展，人口又有增加，1914年为16.5万人，1922年增至29万人；其中日本人由1916年的2300人增至1918年的24160人。由于人口增加，出现大量的服务设施。

1919年的“巴黎和约”，帝国主义无理要中国重价赎回自己的领土青岛。经过多次交涉，直至1922年才由当时北洋军阀政府接收，而日本仍享有种种特权。至七七事变前，此时中国官僚资本的势力有所增加，交通、中国等银行大楼先后建立。当地的优美环境和良好气候，也吸引不少官僚、地主、资本家。在八大关路、太平角一带建造大批别墅住宅，人口增长较快，到1937年已达38.5万人。

1937年后，日本帝国主义第二次占领青岛，将其建设计划列入“北支产业开发计划”之中，并拟定“青岛特别市地方计划”及“母市计划”，企图扩大城市，成为华北的战略基地及掠夺物资的港口。根据这个计划企图成立所谓大青岛市，将胶州、即墨两县划入，

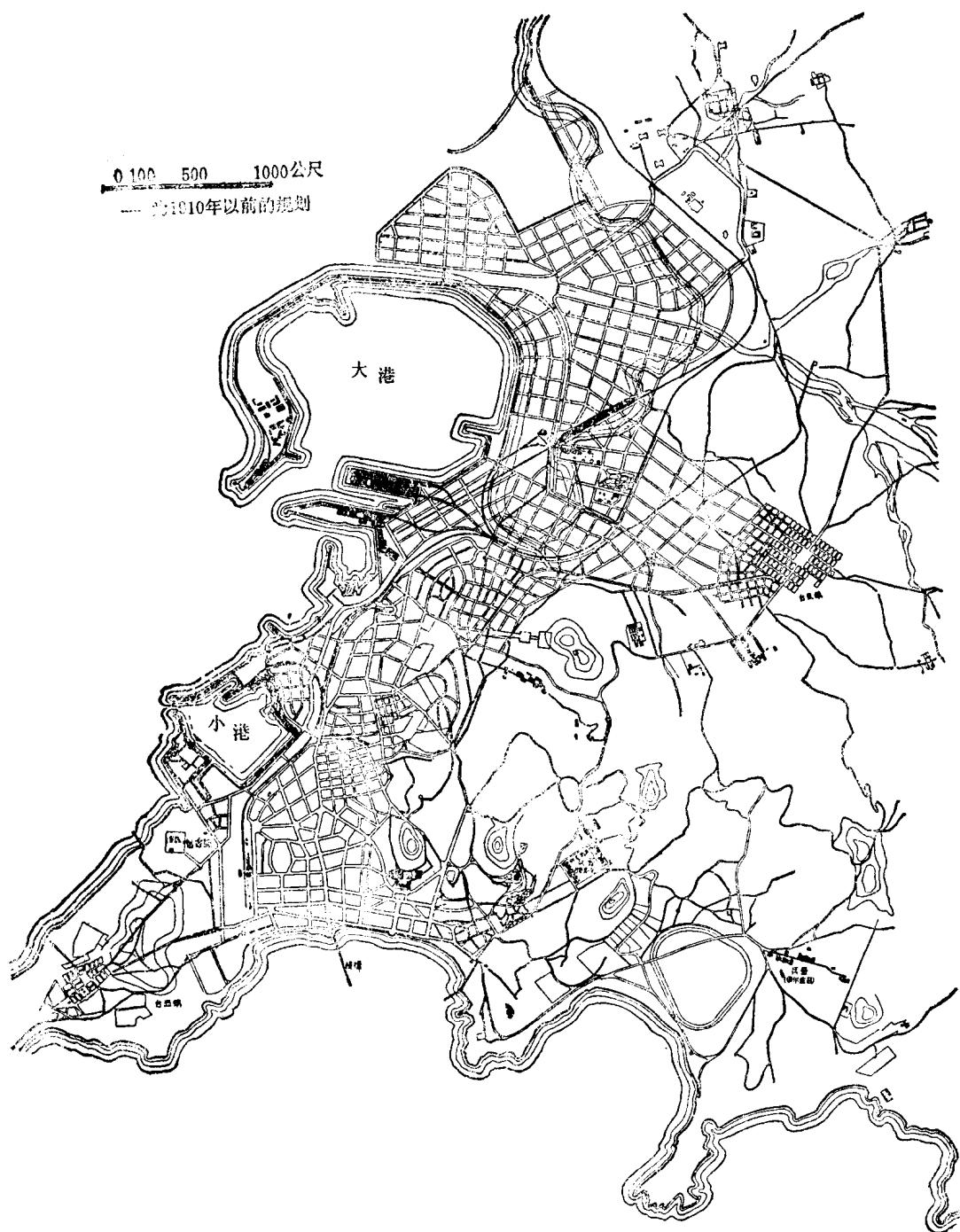


图 2-2-1 德帝国主义占据时期制定的青岛市规划图(1910年)

管辖面积达8500平方公里，人口180万。这个计划还拟扩充大港，并新建运煤港—黄岛，将铁路的客运和货运分开，货运沿海岸向南穿过工业区至大港，客运穿过住宅区通到新的市中心。并拟将“母市”向北扩展至白沙河，市中心移至东镇，使成为一长约25公里，宽4~9公里的带形城市。这一计划由于抗日战争而未能实现（图2-2-2）。

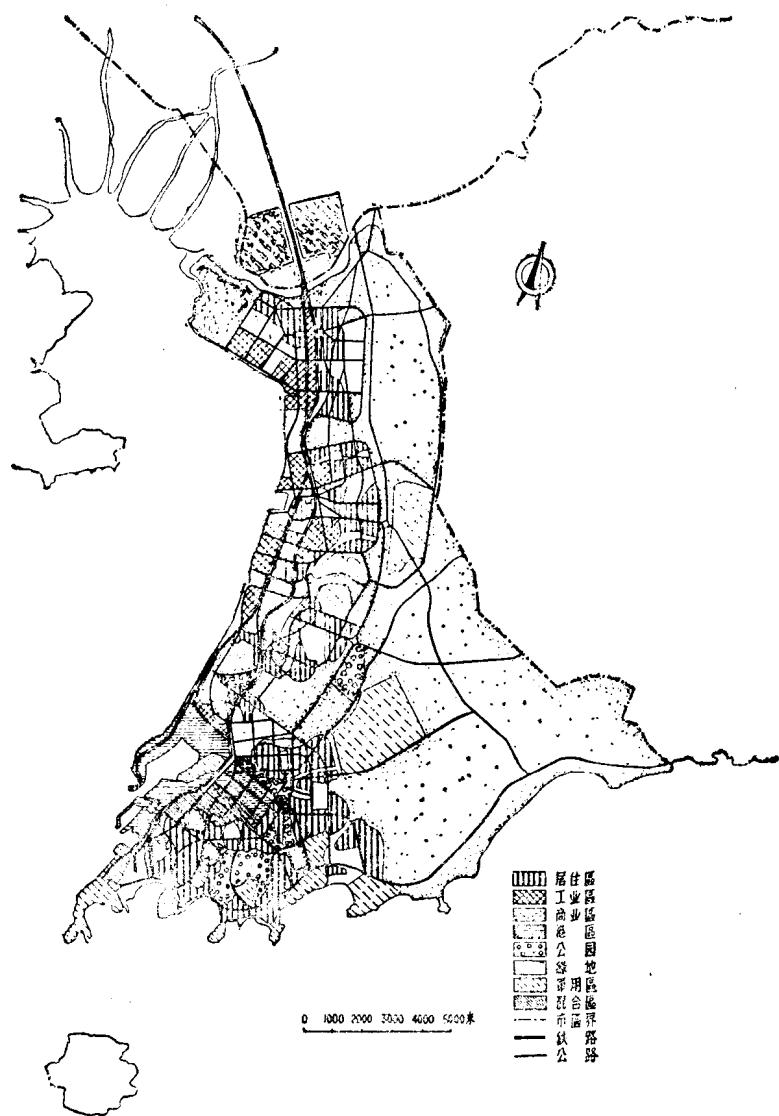


图 2-2-2 日本帝国主义占领时期制定的大青岛母市规划图（1941年）

1945年日本投降，国民党政府在美国海军护送下接管青岛，使之成为美国海军的基地。市内较好的建筑物如山东大学校舍、东海饭店等都为美军所占。

青岛是帝国主义独占的城市，是为统治者的政治、经济和军事目的服务，因而有一定的规划，它的建设不象当时其他半殖民地城市那样混乱。在城市规划的一些具体技术及手法上，有不少值得注意的经验。

现从以下几方面加以分析。

一、建设方针及规划意图

德帝国主义占据时期，按其侵略的总方针，城市建设上，以军事据点及贸易港口为重点，城市规划中突出了这两方面的要求。日本帝国主义占领时期更着重于经济侵略方面，具体执行其“工业日本、农业中国”的侵华总方针，偏重于工业及交通方面建设。这充分说明城市建设方针服从于政治经济目的。

二、规划分区

德帝国主义占据时期，1900年的规划中，将德国区与中国区严格分开，德国区在市南沿海环境最优美的地段；中国区在北部，居住、工业、商业混杂。

市中心在临海的德国提督公署一带，背靠观海山，前对海湾，并有数条道路由此向外放射。

港口设于胶州湾内，可以避免海浪直接冲击，减少港口设备的工程费用。在城市发展方向的另一侧，可使港口与铁路线及其编组站有直接联系，客运站深入市内接近中心区及海滩，这种布置在使用上和工程技术上是比较合理的。

日本帝国主义占领时期在四方、沧口一带建工业区，这里运输条件较好，而工人住宅区却设在靠近铁路两旁的低洼地带，居住条件恶劣。

三、道路系统

德帝国主义占据时期，1900年的规划中，道路系统与地形结合得较好，道路网是不规则的方格形；由于当时交通问题还不严重，道路网没有明确分工。日本在1937年后的规划中，曾企图解决道路网的分工问题。

德国区干道宽20~25米，其中车行道10~12米，道路间距一般为80~100米。中国区干道宽10~12米，其中车行道8米，间距一般为40米左右。街坊面积非常小，东镇地区的街坊仅有0.13公顷，道路比重高达40%，目的是增加一些租金较高的店面。

德国区内道路与绿化的结合较好，市南区在沿海垂直海湾的方向布置了两条绿化带（在车站广场及市中心的对面）。绿化布置以灌木及花坛为主，不采用大片乔木。其目的能显露建筑物，直接观看海面，并能引入海风。沿海滨设置了较宽的街道。

商业服务设施及公共机关沿街密集布置，尤其是在现在的中山路北段一带，形成商业街。

道路与建筑物布置，考虑到“对景”的要求。如江苏路正对海面的小青岛，中山路正对栈桥，不少道路正对着位于高地上教堂的尖塔。

四、居住区

德国区的居住建筑集中在“提督公署”以东一带，系独立式花园洋房，有外廊及阳台，立面多是十九世纪末德国地主花园住宅的形式，建筑密度低，绿化多，建筑标准高，结合及利用地形较好。也有少数低层公寓式居住建筑，用4室户及6室户单元组成。

日本帝国主义占领时期出现大量的日本式小住宅，以热河路的独立式建筑群最具有代表性。这些住宅较注重实用功能，平面及立面形式简单。此外，还修建了不少三、四层的公寓。

小港以北，金乡路一带中国住宅区，多与商业及手工业作坊混杂，街坊小、密度大，围成正方或长方形天井，一般为二层，天井内用外走廊联系住房，有公用楼梯及厕所。

四方、沧口一带工业区附近，日本帝国主义占领时期也建了些质量很差的工人住宅，居住异常拥挤。

五、市政工程及公用设施

城市道路的标准较高。德国区全为高级路面，坡度一般在10%左右。坡度大于15%时，路面用块石铺砌，以保障行车安全，并可免水流冲刷损坏，车行道两侧铺砌供铁轮车走的车轨石（石条）。

上下水管网用环式。由于与起伏地形不配合，高差大，水头很不均匀。下水道在德国区用分流制，中国区则用合流制。

电灯在开始建设时就有。德国区内沿路设铸铁电杆，部分用地下电缆。这种设施水平在当时来说是很高的。

绿化较多，设有“林务署”。德国占据时期共造林19800亩，以中山公园一带最为集中。但这些绿化大部分在德国区内，中国区内则很少。

六、建筑风格及城市面貌

城市面貌上充分反映出殖民地城市的色彩。建筑完全是按占据者的本国建筑形式设计建造的。德帝国主义占据时期的建筑以“提督公署”、“警察署”、“法院”、“德华银行”等为代表，都是十九世纪末的德国建筑形式。日本帝国主义占领时期建了一些“仿德式”的集仿主义的和资本主义“新形式”的建筑，以“日本居留民团”、“日本女子中学”等最有代表性。

在建筑布局上也注意立体轮廓及对景，一些教堂等有尖塔的建筑多位于小山顶上，从海面远望，形成变化显著的轮廓线。有些建筑正对道路，如“提督公署”及蒙阴路尽头的“警察署”，突出了建筑物。

青岛的建筑以黄墙红瓦为主，与绿树相间，加上蔚蓝的天空及碧绿的海面衬托，形成丰富的艺术感染力。但是，这仅局限于沿海市南区一带，而中国市民居住的地区则是低矮、密集、形式和色彩单调的简陋房屋。

第二节 大连的建设与发展变化

大连位于辽东半岛的南部，港湾原名大连，与旅顺相距40公里，军事地位十分险要，原是一片只有少数渔村的荒芜海滩，明代为防倭寇曾设烽火台并驻兵，清代属金州管辖。1879年英国海军侵入，曾用英国女王的名字“必克特里贝”做为港口名字，并进行陆地测量及海图测绘。后清政府派李鸿章进驻，计划在柳树屯筑军港，但未建成，仅修建一木栈桥。1894年中日战争后签定“马关条约”，把辽东半岛割让给日本。由于俄、德、法出面干涉，割让未成。清王朝为酬谢帝俄之功，于1898年以25年之期租于帝俄，定名为青泥洼市。日俄战争结束后，1904年起又为日本侵占，改名为大连。直至1945年才收回。

一、大连的发展及城市建设的阶段

（一）帝俄占据时期

帝俄占据大连有军事及经济两方面的目的，与十八、十九世纪以来，帝俄的向外扩张政策的总目的相一致。帝俄侵占大连是为了在东方寻找出海口，以便在远东进行扩张；因而开辟天然地形优越的旅顺为军港，大连为商港，企图将大连建成一个国际性的自由贸易

港口和拟建的中东铁路的出口。1899～1902年先后投资1000万卢布，建设第一期海港工程。至1905年止，七年中，建设码头及岸壁244米，地上仓库10500平方米。不久为日本帝国主义侵占，所以建设计划全部停止。但在当时计划范围内的道路及主要建筑物已基本建成（图2-2-3）。

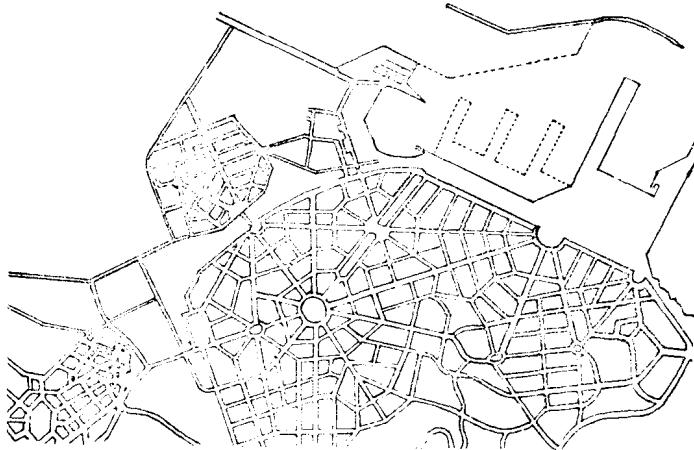


图 2-2-3 （1900年）大连规划图

（二）日本帝国主义占领时期

日俄战争后，帝俄在整个东北的势力由日本取而代之。日本帝国主义的侵略野心更大，为了实现其“先占朝鲜、后占满蒙、再并吞中国”的侵略意图，大连便成为他们在东北侵略的基地。大连距日本近，可控制整个渤海及东海，以威胁清王朝。大连又是东北最大的港口，是他们掠夺整个东北资源的出口，因而，根据其制定的扩展计划，加上大量移入日本国民，兴办工业市区不断扩大。1919年市区面积为15.7平方公里；1936年市区面积为45.27平方公里，人口达到37万人。继南满铁路的建成，日本设“南满州铁道株式会社”和“关东厅都督府”，共同负责大连建设。于1907年继续修建海港码头，1915～1920年完成第一码头及第二码头西岸，1921年完成第三码头，1923年完成甘井子煤码头，1934年完成石油码头及甘井子第二码头。这期间还修建日本人居住区及扩建各项市政工程。

1931年后日本帝国主义占领整个东北，其军事、政治、经济的统治稳定。大连发展迅速，设立了都市规划委员会。大连规划人口以122万为目标，面积达416平方公里（图2-2-4）。

二、大连的规划分区

帝俄占据初期，市区东起寺儿沟，西至伏光台附近，北至海滨，南至南山麓，共约4.25平方公里。1900～1902年为建设码头收买东西青泥洼外原有村落50余处，土地54000余亩。

市区除铁路、码头港口用地外，分为三区，即“欧罗巴区”、“中国区”、“行政区”。不仅在地区上分开，而且不准中国人进入“欧罗巴区”。“欧罗巴区”又分为“商业区”、“邸宅区”、“市民区”。

铁路和港口的位置很突出。港口占了大部的海岸。帝俄时预留的车站位置接近中心地区，以一条放射路连接市中心广场“尼古拉广场”。

日本帝国主义占领时期将市区分为“军用地”、“日本人居住区”及原来的“中国

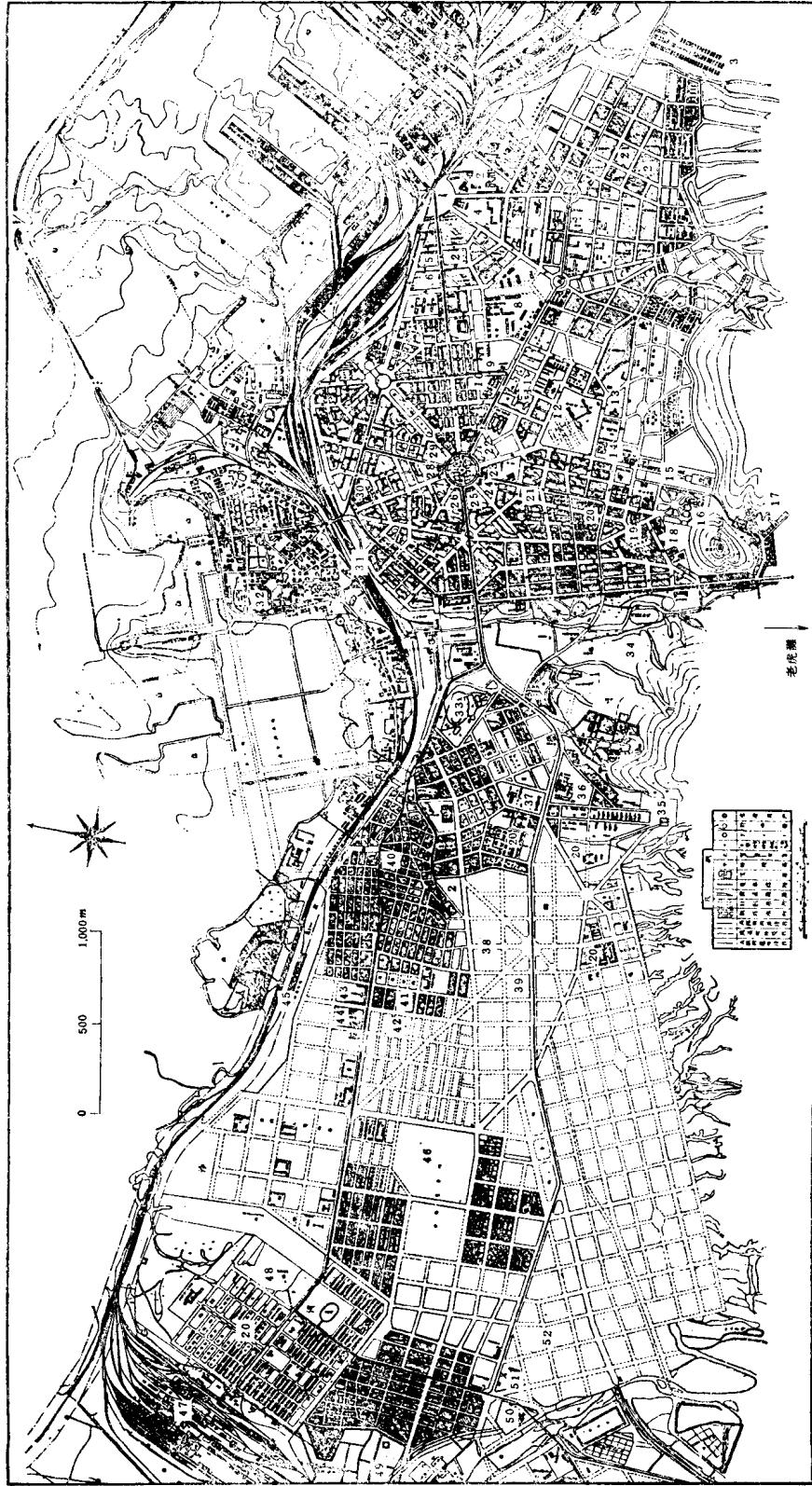


图 2-2-4 (1924年) 大连城市平面图

1—码头，2—油厂；3—福日公司工人宿舍；4—大连；5—税关；6—俄国领事馆；7—市场；8—陆军厅；9—张生高等女校；10—满铁分馆、图书馆；11—满铁本部；12—大连医院；13—实业学校；14—明神高等女校；15—大连神社；16—日本原社；17—连接町游廊；18—女科医院；19—海关收容所；20—满铁住宅；21—女子商业学校；22—大连市劳动所；23—大和旅馆；24—英国领事馆；25—警察署；26—朝鲜银行；27—关东邮政局；28—中央公园；31—大连车站；32—满州资源馆；33—电气公园；34—中央公园；35—水厂水池；36—工业专门学校；37—满铁中央试验所；38—关东厅；39—起方法院；40—西岗子市场；41—露天市场；42—“支那”游廊；43—大连工业会社；44—满州制麻会社；45—小岗子站；46—预留公园用地；47—沙河口车辆工场；48—沙河口神社；49—工人收容所；50—第二发电厂；51—农业试验场；52—卫生研究所

区”。日本人居住区系原来的“欧罗巴区”及“行政区”组成。“军用地”于1906年即开放，就逐渐变成工业、仓库、商业和住宅的混合区。

三、大连的规划构图及道路系统

帝俄于1900年制定城市规划图，以环形广场及放射性道路形成骨架。这种构图受当时彼得堡规划的影响，也间接来自巴黎规划的影响，反映出明显的古典形式主义色彩。例如，做为中心广场的“尼古拉广场”，直径213米，周围放射十条干道，计划在其周围配置“市议会”、“警察署”、银行、邮电局、剧院、交易所等大型公共建筑。十条放射线中除了通向火车站、“行政区”及“中国区”以外，其余的目的性均不明确。中国区的规划图，形式主义更为严重，道路组成八挂形，后来未按规划实现。由于放射路多街坊显得零碎。

日本帝国主义占领时期，原规划地区的道路系统已大体形成。新扩展地区道路网比较不规则，在地形平坦地区，多采用棋盘形。

四、大连的市政工程及公用设施

帝俄占据时，修建了一些市政工程。道路一般分为大马路（宽32米）、林荫道、街道、小巷（宽12.8米），铺设了部分高级路面及大部分路基。

在帝俄占据时只建小规模水厂，打井取水。日本帝国主义占领时期继承其计划分五期建成，至1942年日供水量达75000吨。

帝俄占据时，下水道配合道路线，采用合流制，污水分四处简单处理后排入海中。日本帝国主义占领期，曾于1906年制定计划，1907年至1937年共埋设380公里下水道。

1906年开始建煤气厂，先后完成五座水平炉。1910年时管长141公里，1927年时达417公里，1935年时达598公里。

以上所述这些工程也多集中在外国人居住地区，中国区市政设施水平很低。

电车线设于1909年，宽轨“标准轨”，至1940年发展至150辆，路线长34公里，为市内的主要交通工具。

市内绿化也较多，集中分布在外国人居住区内，有林荫道、街心花园及圆形广场内的花园等。这些圆形广场是道路交叉口，布置花园是不合理的。

五、大连的建筑风格及城市面貌

帝俄所占地区，大部分建筑物有浓厚的俄罗斯风格。

日本帝国主义占领时期的建筑较多地反映了一些功能主义的形式。大连车站在形式上受现代建筑的影响很大。日本人的住宅区，多是独立式小住宅，有明显的日本风格。大连还建有商业街。

整个城市和其他被帝国主义占领的城市一样，殖民地色彩极为浓厚。

第三节 哈尔滨的发展

哈尔滨于1896年依“中俄密约”敷设“东清铁路”（即后来的中东路）时作为“铁路附属地”被帝俄占据，后又于1906年依“东三省善后条约”开辟为商埠。

该地原来只是松花江边一些渔村，如秦家岗（即南岗）、田家烧锅（即香坊）等。“哈尔滨”的原意即为晒网场。东清铁路修筑后，因哈尔滨位于铁路与松花江交汇处，发展较快。由于城市以铁路起家，所以铁路的位置很突出。铁路沿南岗下面的较高地段通过市

区，并以路堤通至松花江桥，目的在于防止铁路线被水淹。

由于南岗地势较高，市区大规模、有计划地建设首先在此进行。道里、道外是沿江低洼地带，后来才逐渐发展起来。南岗、道里、道外由铁路分割，三区之间有明显的差别，有民谣：“南岗是天堂，道里是人间，道外是地狱”。

南岗区建筑大多为铁路所属，如车站、铁路管理局、铁路医院、铁路员工住宅等等。1900年制定的南岗区规划，采用与大连相类似的规划手法，以环形广场、放射路及方格网道路组成。南岗区结合地形沿铁路东西向发展，东西长、南北窄；以长约6公里的大直街为东西主干道，正对火车站有一条南北主干道；车站附近有五条放射路，但其中两条目的不明确，追求形式。南岗区修建大量的独立式花园洋房，由帝俄按全套标准设计建造。建筑内部十分考究，建筑密度极低，仅10%左右；因而整个地区绿化标准很高，目的是吸引其本国职工来华工作。

道里仍以外国人居住为主，由方格形道路网组成。

道外则完全是另一种景象。区内有几条商业街，全由类似北京那样受洋式建筑影响的



图 2-2-5 哈尔滨城市平面图（1937年）

店面建筑沿街建造。路网呈方格网。建筑密集，有不少劳动人民聚居的简陋的低矮的房屋，类似贫民窟。区内没有大片绿地。沿江多码头，为旅客服务的旅馆、饭店也很多。整个区都在洪水水位之下，1931年的大水，曾水淹数月之久。

市区一些重要地区修建不少俄罗斯风格的东正教堂。大型公共建筑也多是典型的俄罗斯风格；如1902年建的东清铁路管理局大楼，曾在彼得堡开展设计竞赛，按头奖方案建造，系当时流行的俄罗斯现代风格，层高在四、五米以上，墙厚，窗户比较小，有地下室。城市的建筑色彩大部为乳黄色，风格协调统一。

1932年后，哈尔滨全部为日本占领，是日本在北满统治中心。市区扩展，人口增加。新建了一些工业，其中有军事工业。但是，整个城市的分区及布局早已形成，并无多大变化（图2-2-5）。

第四节 帝国主义独占城市的共同点及分析

帝国主义独占的城市虽属不同国家、不同时期建造起来的，但也表现出有许多共同的地方。

一、城市规划与建设体现了明确的侵略意图

这些城市的规划都服务于这些国家当时侵略中国及殖民扩张政策的总目的：有的偏重于军事建设，有的偏重于商业贸易，有的偏重于工厂及铁路建设，也有的是综合性的。随着这些帝国主义国家对中国侵略的不同时期及不同阶段，占据者的改换，这些城市的建设方针和建设意图也有变化。

二、城市中的主要矛盾是民族矛盾

在城市建设上，外国人的居住区与中国区严格分开，两个地区在建筑质量、人口密度、建筑密度、绿地标准、公用设施水平方面有显著的不同，如青岛的德国区，在建设初期，面积80公顷，人口1831人，人口密度仅13.1人/公顷；中国区大鲍岛附近面积36公顷，人口1500人，人口密度高达417人/公顷。中国区建筑密度甚至超过75%，德国区仅20~25%。德国区下水道为分流制，中国区则为合流制。德国区道路宽，中国区道路窄。其他如哈尔滨的南岗与道外之间，均有类似情况。

三、殖民地的建筑风格

建筑形式全是搬用占据者本国的建筑形式，是中国土地上的外国城市，有浓厚的殖民地色彩。由于只有一个占据国，建筑风格还较统一。有时中途改易占据者，却反映了两个不同占据时期不同的建筑风格。早期颇多古典或仿古形式，后期则世界主义色彩更为浓厚。

四、表现出明显的资本主义城市的特征

帝国主义占据的城市，和其本国的城市一样，都是资本主义型的。城市规划反映出明显的商业性质，土地投机极为严重；如青岛，台东的街坊极小，商业区在城市平面图上处于突出的地位，密集的商业街、虚假的店面装饰、五光十色的广告、商场交易所、银行群成了城市新的生活中心，为资本主义腐化生活所服务的娱乐场所比比皆是。

城市中既出现了中国式的新类型的里弄住宅，也出现了资本主义城市的伴生儿——贫民窟。

除了民族矛盾外，也反映出中国的买办及民族资产阶级与劳动人民之间的对立。上层统治阶层的花园洋房与劳动人民的简陋棚户，形成强烈对比。

市政工程及公用事业也同样反映了资本主义以营利为目的的性质。

“洋式”店面风行一时，一方面反映建筑只重表面，把建筑立面的作用与招徕顾客的广告等同起来，也反映这一时期在建筑上的崇洋思想。

五、规划图的分析

这些规划图都是西方古典的形式主义及早期资本主义规划特征的搬运及模仿，与中国传统的规划手法完全不同。早期较多表现形式主义的构图，后期较多注意功能及交通问题。

从这些城市实际的建设效果来看，凡是有统一规划的城市，总比没有统一规划的城市要好一些。有过统一规划的城市，城市内各项物质要素的安排，比较合理，城市的面貌风格也具有一定的统一性。

当然，在这些城市中，城市规划的侵略意图的本质应当充分揭露，对其资本主义及殖民主义的糟粕也必须加以批判。但是，在某些具体的技术上，也有值得注意的地方，如建筑物及道路充分利用及配合地形，建筑形式、色彩与地区的天然地形、环境良好的结合，道路对景的变化及城市轮廓线的处理，绿化的细部处理，市政工程中的某些技术问题等也确实值得汲取。

与一切盲目自发的资本主义城市一样，生产的无政府状态及生产资料的私有制，也必然使城市规划带有一定的盲目性及短见。城市的实际发展也不断突破城市规划的框框，在发展中产生一些不合理的情况。

第三章 旧城市的新变化

鸦片战争后，中国社会性质及经济结构发生很大的变化，受社会经济直接影响的城市也发生新的变化。一些直接受帝国主义侵略的城市发展较快，变化较大；一些间接受影响的封建城市发展较慢，变化较小。总之，根据其不同的具体条件，发生不同程度的变化。

影响旧城市变化的因素是很多的，综合起来，有下列方面：

(一) 帝国主义通过不平等条约，在许多大中城市中设立“商埠区”、“铁路附属地”等特殊地区。这些特殊地区在格局上与旧城市的传统格局迥然不同，虽然建在旧城市近旁或旧城市中，但在城市面貌、市政设施等许多方面与旧城市有强烈的对比，体现了城市的半殖民地半封建的特点。

(二) 鸦片战争前，西方宗教虽已传入，但受到限制。鸦片战争后，随着帝国主义的军事、政治、经济侵略的扩大，做为文化侵略的宗教也大规模传入。各式教会建筑及其附属建筑的慈善机构、学校等大量兴建，使旧城市的面貌起了不少变化。

(三) 清末在“新政”、“维新”等口号下，在一些城市中建立了一些用近代技术生产的工厂及新式的学堂，也新建了一些“立宪”的“咨议局”等建筑；随着商业资本的活跃，各种钱庄、票号、会馆及戏院、旅店、菜馆等大量增加。这些使旧城市发生了变化。近代化交通工具的出现，特别是铁路的修建对有些城市的布局影响很大。

(四) 辛亥革命后，军阀割据与混战，使不少城市又一次受到破坏，谈不上什么建设。但是，在一些军阀势力范围内的统治中心，如山西太原、东北的沈阳，在城市内修建了一些军火工厂、造币厂等，开辟了有虚假店面装饰的商业街，建筑了一些“洋式”住宅及“帅府”、“督军府”等。

旧城市有不同的变化类型。有产生局部变化的封建统治中心，如北京。有因开设“商埠”、“铁路附属地”而引起变化的城市，如济南、沈阳、重庆、芜湖、九江、苏州、杭州、沙市、福州……等，其中以济南为代表。还有一些传统的手工业及商业中心，由于经不起资本主义的入侵竞争，或因商路的改变及新的交通线的开辟，其重要性为其他城市所取代，因而相对衰落，如大运河沿线的山东临清，江苏的淮阴、淮安，上海附近的嘉定，湖北的襄阳、樊城等，其中以江苏淮阴、上海嘉定为代表。还有广大的中小城市，由于深处内地，或者虽在沿海地区，交通极为不便，没有什么特殊的资源条件供帝国主义掠夺，因而受帝国主义的直接影响很小；或由于半殖民地半封建社会经济发展的不平衡性，这些城市仍然建立在封建的小农经济基础上，因而没有发生变化，如位于内地的陕西、甘肃、青海、四川、贵州等省的城市和在江西、福建、安徽、山东等省偏僻地区的城市。从全国范围来说，这类城市的数量很多，但由于变化很小，就其在经济上的主导作用来看，微不足道，就不再详述。

第一节 封建统治中心北京的变化

直到1949年解放前为止，北京基本上是一个典型的旧城市。但是，从北京城整个漫长的历史来说，近百年来变化可以说是较大的。

北京经过辽、金、元、明、清等朝代，约八百年间一直是封建王朝统治的政治文化中心。城市的规划布局集中体现了我国封建时代城市的传统，在同时代的世界各国城市中放出异彩。但是，这种规划布局是封建社会的产物。近百年来，由于帝国主义的侵略及本国资本主义的发展，封建城市的旧框框已经不能与这种经济基础相适应，因而必然发生变化，这种变化表现在下列几个方面。

一、教会建筑群与使馆区的出现

清朝初年的顺治、康熙时期，天主教的建筑南堂、北堂（原在中南海附近）已在北京出现。至光绪时，帝国主义的侵略活动扩大，教会大规模地发展起来。在西什库建的北京教区的总堂，占地极大，包括主教府、修道院、修女院、图书馆、印刷厂、医院、附属女中等等，形成一个特殊的区域。在崇文门内及灯市口附近也形成两个基督教的建筑群。其他还有不少“文化”、“慈善”机构分布在北京的各个角落。

1858年，根据“天津条约”，帝国主义开始在北京设立使馆。1901年的“辛丑条约”将东交民巷一带划为“使馆区”，周围筑高墙，并设炮垒。区内集中了美、英、法、德、日、意各国使馆、兵营、银行、俱乐部、洋行、医院等，全部为外国形式的建筑物。

二、城市功能与结构的变化

原来北京城的规模很大，但是内城大部为封建统治的官府和帝王贵族的宫殿、宅第所占有；外城则多集中一些为他们服务的商业、手工业，以及劳动人民的简陋住房。整个城市的功能结构反映了封建社会的生产方式。这种旧框框终于为近百年来被新兴的资本主义生产方式的工业、交通的发展所突破。1900年京奉路通车至北京。1906年京汉与京张（北京至张家口）铁路也相继通车，并在城墙周围敷设了环城铁路，城内外建了大小十余个车站。铁路包围了城市并与主要街道成平面交叉，给城市的发展与市内交通带来很大的不便。随着铁路的修建，1900年在郊区建长辛店机车厂，1905年又建长辛店电器修缮厂、南口铁路工厂、京西煤矿等，1909年建浦利呢革公司（清河制呢厂），城市内也出现少数机器制造及修配、印刷、染织等工业。其中较大的工业多在郊区，对城市面貌的改变影响不大。与近代工厂出现的同时，也出现了一些“锅伙”、“铺伙”等工人的棚户区，以及简陋的“里工宿舍”（工人固定宿舍）等新的贫民窟。

三、封建帝王禁地的开放及新类型建筑的出现

辛亥革命以前，北京的皇城是禁地，平民绝对不许穿行，东西城之间的交通只能经由天安门以北及前门以南绕行。辛亥革命后，1913年拆除了大清门（中华门）内的东西千步廊及东西三座门两侧的宫墙，打通了天街（天安门大街），北面的紫禁城与景山之间也允许穿行。1913年皇宫被打开，文华及武英殿开放。1915年皇宫乾清门以前部分也开放并做为博物馆。1925年溥仪被迁出故宫后，全部改为故宫博物院，其他皇家禁苑也陆续开放。1914年社稷坛改为中央公园，先农坛改为城南公园，以后天坛、北海、颐和园等也先后改为公共园林。但是，整个城市性质仍然是为少数统治阶层服务，一些所谓公共园林，门票

也很昂贵，一般劳动人民是很难进入的。

清朝末年为了适应其“新政”、“立宪”等需要以及“洋化”生活要求下，也曾建造了一些新的建筑物，如二十世纪初建造的海军部、陆军部、迎宾馆。1910年建的大理院等等。民国以后建的国会会场、市政公所、前门邮局、参谋本部、劝业场、新世界和若干新式住宅及娱乐场所等等。这些建筑物在统治阶级崇洋思想的指导下，采用“洋式建筑”。这些建筑在国内有一定的影响，当时各省建造的咨议局、政府办公楼及官僚们的住宅大都模仿这些建筑的形式。

四、近代市政工程及公用设施的出现

北京原有道路多建土路，“晴天沙深埋足，尘土扑面；阴雨污泥满道，臭气熏天”。1904年北京开始有石渣路面，1915年才有沥青路面，但大多在内城统治阶层居住的地区。自来水于1908年以官督商办名义由德国人设立，1910年供水。北京城原有的下水道系统在元、明建城时即有，近百年来这方面的建设不多，只不过将一些明沟改为暗沟。后来配合自来水工程也建了一些下水道，但系统乱，覆土浅，排泄能力小。至于劳动人民居住的地区，根本谈不上有这些设备，龙须沟就是最明显的例子。供电方面最初也只限于颐和园及中南海等处。1904年成立了京师华商电灯公司。1919年石景山发电厂兴建后，供电规模才有一定的扩大。公共交通开辟得很晚，有轨电车1924年才通车；公共汽车直至1935年才开办，而且只有一、二条线路。

第二节 济南的发展与变化

济南为黄河下游古老的城市之一，公元307~312年（晋永嘉年间）以来，一直是山东地区的封建统治中心。明洪武元年山东行中书省即建于此。1666年（清康熙五年）山东巡抚以明代旧德王府为基础建巡抚衙门，并以此为中心扩建城市。东西门不正对，南北轴线止于城墙，不与南门直通，布政司在西，按察司在东，道、府、县、盐运使等衙署和庙宇布置在围绕中心的地区。城垣方正，与中国一般典型的封建府城一样。

鸦片战争以后，帝国主义势力侵入。早年1650年由西班牙教士在济南将军庙街创建天主教堂后被中国人民拆除。后来意大利教士于1841年来到济南，又以恢复“原有产业”名义，用近似跑马圈地的办法，将高都司巷东若干贫民住宅以及其北部若干湖田圈为已有，迫使中国居民迁出该区。外国人在清政府的庇护下，在济南将军庙街陈家楼等处大兴土木，建居住建筑、“圣堂”、“医院”、“慈善机构”、书局等，形成洋楼街，逐步改变了济南城市面貌。

1851年太平天国起义以及1853年捻军起义时，反动阶级为了镇压人民起义，在济南大建圩寨、碉堡，建立新城机械总局等军火工业，对这座封建古城的面貌也有着一定的影响。但是，促使济南近百年来城市面貌显著变化的最主要因素，还是在1904年胶济铁路通车以后，清政府自动将济南开为商埠。津浦线通车后，这种变化更大。

一、商埠区的建立

德国帝国主义占据青岛及1904年胶济铁路通车后，利用济南成为由青岛向西部伸展势力的一个据点。当时清政府的惧外心理日益严重，所以把济南、周村、潍县三地自动辟为商埠。这种商埠区实际就是变相的租界。商埠区内成立商埠局，下设工程处等机构，因而

开始了商埠规划。

商埠规划的范围只包括纬一路以西，纬十路以东，胶济铁路以南，经七路以北的一个小区域，对原有旧城市的改造和其他地区规划都未作考虑。商埠规划中，为满足资本主义商业的要求，多得临街商店面积，道路网密集（间距在200公尺之内）；将市内最优越的地区让帝国主义者建领事馆、教堂、商店、银行及住宅等。帝国主义在济南的特权可以从商埠租建章程内看出：如其第九节规定，“通商埠内，若有特别之工程及建公家花园等均当按住户派捐，一切事宜归三处会商办理——（1）监督与商埠局；（2）各国领事馆；（3）住户共举华洋商各一人”。第十节规定，“所有洋商在此划界内，可以任便往来，携眷居住贸易”。第十一节规定，“在商埠附近或另择相宜之地，设立外人坟地一处以便茔葬，界内中国人之坟墓，极力劝谕迁移”。从以上商埠租建章程规定中充分看出，中国政府给帝国主义者在济南境内的许多权力。这就是半封建半殖民地济南城的实况。

商埠区虽然是济南的一个新区，但由于它设于旧城近旁，与旧城在交通线上有一定的联系，如经一路通向迎仙桥门，经七路通杆石桥门；所以商埠区的建立与发展也影响了济南城的发展与变化。

二、“洋务”运动与新兴工商业发展的影响

清末“洋务”运动对济南城市功能结构变化上影响很大。1901年清政府宣布废除科举，把全国各地书院改为学堂，1903年在济南建立高等学堂，接着陆续建立优级师范学校、法政学校、陆军小学、图书馆等，1908年在大明湖南建筑咨议局，以及1878年建立的新城机械厂等建筑，给济南城增加了新的内容。

第一次世界大战期间，日本帝国主义乘机霸占了山东，代替了德帝国主义的统治。我国民族工商业虽受到日本商品压制，但也有一些发展；如济南电灯公司、鲁丰纱厂（内有军阀资本）都在此时开办的。至于商店、货栈及为帝国主义出口贸易直接服务的行业更为活跃，形成上千的中小工商业建筑群。这些建筑门面很简陋，但却改变了大部分街道的面貌。

三、市政工程与建筑

商埠区的规划，除考虑街道网布置外，没有考虑功能分区，也很少考虑给排水等工程设施及建筑面貌，因而城市卫生条件极差。

在道路布局上，经路平行于胶济铁路并与纬路垂直，这样避免了斜角锐角和交叉点过多的现象。道路平坦，有适当的排水坡度。道路与旧城区和对外交通路线联系等方面，处理得比较合理。但路网密集，路面质量较低，多为碎石路与泥土路，人行道也多未铺砌，唯经一路用花岗石铺砌。

工厂、住宅混杂，影响环境卫生。例如，顺河街的电灯公司，在解放后停止发电前，每天约向大明湖排放21~35吨烟灰；位于铜元局的乐源造纸厂（今山东造纸厂）的污水严重影响居住区及名胜区的环境卫生。

除铁道部门自行装设给水专用系统外，济南市直至1934~1936年才开始创办自来水。排水系统也设有统一的规划，只在路旁留有土明沟或砖砌方涵；唯有经一路两侧设有标准的雨水进口装置，砌有砖拱形暗沟，设备比较齐全。

与其他城市一样，帝国主义修建的教堂、领事馆、银行、车站、洋行及住宅等全部采

用西方建筑形式，位于城市的主要地区。洪家楼与陈家楼两座典型的高直式教堂、欧洲近代别墅式的德华银行、文艺复兴式样的胶济铁路南车站和中西合璧的高等学堂等，形形色色的西方建筑风格与原有济南旧建筑掺杂一起，使济南城市面貌由一个封建古城而变为半封建半殖民地的城市。

第三节 相对衰落的城市

鸦片战争以后，随着帝国主义的经济侵略与国内资本主义经济因素的逐步发展，带来了新的生产技术与现代化交通运输事业，促使了一些过去在封建社会中由于地处交通要道或以手工业生产发展而繁荣的城市，遭到了明显的排挤。在近百年中，它们与其他新兴城市相比较，成为相对衰落的城市；如大运河沿线的淮阴、淮安、扬州以及上海附近嘉定等都是比较典型的例子。

现以淮阴、嘉定为例说明这类城市的一般特点。

(一) 城市地位重要，发展较早，而且都为历代城市经济发展的重镇。例如，淮阴位于江苏北部，为古代中国南北主要交通线——大运河的沿岸，远在隋唐时代就已成为我国经济繁荣的“淮、扬、苏、杭”四大城市之一。

元以后虽然历代封建统治阶级多在北方建都，但是南方却一向为其经济命脉的所在地。大米、手工业品，以及一些主要经济作物等都必须由南方运往京都。当时南北的主要货运路线只有大运河，因此作为大运河沿岸重镇的淮阴早就得到发展。南宋至1855年（清咸丰五年）六、七百年期间，黄河也因改道而流经此处入海，淮阴成为大运河、黄河、淮河三大河流的集中地，历代南北交通要道。特别是清代大运河分段通航，所有南北航运都要在淮阴调换车船，因此商旅在此云集。县北六里淮河渡口附近的王营镇就有十余家大旅馆，清代漕运总督及淮扬道尹设此，又有南北各省会馆。城市十分繁荣，人口多达50余万。

淮阴市的手工业与商业较发达，有四个大造船厂及其他作坊，与淮安市只相距30里，其中的河下镇及板闸镇几乎把这两个城市连成一片。淮安是府治所在，地位比较重要，市内有较多的统治阶级及地主的大型四合院建筑，商业、手工业则不如淮阴发达(图2-3-1)。

嘉定县位于上海的西北部，远在公元1210年（南宋嘉定年间），就在此设嘉定府城。由于嘉定是通往苏州、昆山水道的必经之地，货运往来都要经过市内，因而城市人口密集，商业繁荣。城内以生产土布的手工业生产相当有名，其布匹倾销于南方广大城乡间。嘉定在我国封建社会中是一个经济繁荣的中型城市，市内官僚地主及商人的住宅、园林较多，而且手工业作坊、商业建筑以及一些服务业——旅馆、饭馆等也较多，市面繁荣。

(二) 鸦片战争以后近代百年间，这些城市走向衰落。

淮阴的衰落原因：

1. 帝国主义以先进、价廉的海轮运输代替了落后的运河运输。从此，中国沿海南北货运几乎都采取了海路运输，给大运河的交通运输带来很大的打击。

2. 1911年津浦铁路通车后，中国南北陆上运输几乎以铁路运输代替了大部分的水路运输。大运河的运输量因此而减少，作为运河沿线重镇的淮阴城自然也就失去了它原有的经济地位。

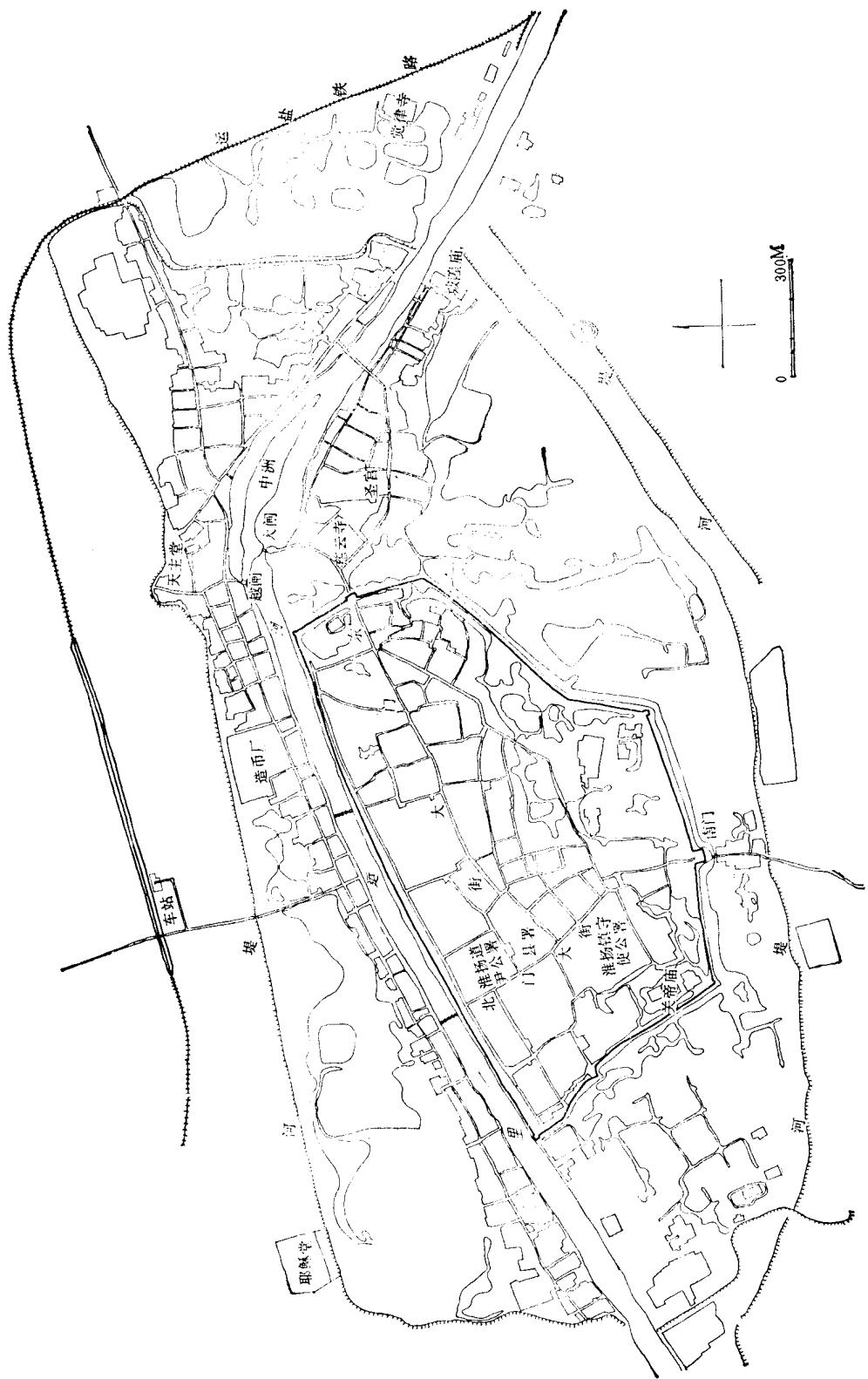


图 2-3-1 淮阴县城幅图（1927年）

3.1855年(清咸丰五年)黄河改道，仍回原河道由山东境内入海，同时淮河也因黄河流经时期河床升高而不从淮阴城经过了，这样原来作为三河交汇的淮阴城，改变了原有的交通条件。

由于以上原因，使城市的地位一落千丈，商业衰退，人口减少，建筑破烂不堪，街景萧条，而成为衰落城市的典型。

嘉定的衰落原因：

1.1906年沪宁铁路通车，不经过嘉定，而昆山、苏州的航运，主要以铁路运输来代替，又加黄浦江的航运兴起，使其失去交通要道的地位。

2.嘉定附近的上海，在近百年中迅速地发展。帝国主义与官僚资本主义在上海用新的机器生产出大量的洋布，以物美价廉的优点大量倾销于广大的城镇中，代替了嘉定手工业生产的土布，促使了嘉定手工业生产的破产。因而，城市在很短的时间中迅速的衰退，改变了原有繁荣的局面。

(三)从以上城市的兴起与衰落的情况可以明显地看出：封建经济城市的兴起，往往是由具备重要的交通地位、兴盛的手工业、商业及封建统治中心等因素。故一旦这些条件有了变化，或因交通路线改道，或因政治中心迁移以及经不起资本主义工商业竞争的影响，城市就逐渐衰落下去。

第四章 由现代资本主义工商业及交通 运输业的影响而发展的城市

鸦片战争后，中国封建社会中本来已经产生和缓慢发展着的资本主义经济因素，虽然受到帝国主义侵略的排挤，但相对地比过去有较快的增长。这种生产方式的变化也必然影响到城市。这些城市有下面一些类型。

在清末“洋务”、“新政”等时期，先后开办了一些“官办”或“官督商办”的工矿企业。有些企业因原料关系，设在原来的村镇，使这些村镇很迅速地发展成为新的城市，如河北唐山、湖南锡矿山、河南焦作等地，其中以唐山为代表。有些企业设在原来已有一定基础的旧城市中，因为企业数量较多，对城市的影响较大，如江苏南通。

第一次世界大战前后，帝国主义对中国的经济侵略暂时无暇顾及，中国民族资本的工商业有较快的发展。这种工业比较集中和发展比较典型的城市有江苏无锡。

铁路建设对城市影响较大。这种影响除了铁路路线、站场、附属工厂等本身建设引起外，还由于铁路通车后，商业、运输业的发展或工矿企业的增加引起的。例如安徽蚌埠，江苏浦口、河北石家庄、长辛店、河南郑州、江苏徐州和湖南衡阳等地。

此外，还有少数位于侨乡中心的市镇，在近代发展变化很大，而且也很有特色。国外侨胞具有热爱祖国、热心家乡公益建设的传统，他们在国外捐款，或回国后参加家乡建设，使那儿的城乡发展很快，而且建筑质量较高。侨乡集中在广州附近的新会、台山、顺德等地，福建的泉州、厦门地区。泉州晋江县的石狮镇就是一个典型，房屋多是多层的混凝土结构，街道铺筑水泥路面。有的城镇整条街为某一个华侨投资，建筑形式很统一，结合当地自然条件，多建成“骑楼”的形式。

以上各类城市显然与帝国主义直接占领或由“租界”发展起来的城市不同，大多分布在沿海沿江地区。这类城市建设的自发性很明显，一般都不按计划或规划建设的。

第一节 新兴的工矿城市唐山

唐山是近百年来由于中国资本主义的工矿交通等企业的建立而发展起来的城市。它是代表一般资本主义城市自发、畸形发展的典型。由于中国半殖民地半封建社会的特点，唐山虽然不在帝国主义直接控制下，没有租界，但是这里的一些工业也曾一度为帝国主义所占有；城市中也有专为外国人居住的地区。

唐山古时本为荒场，到1417年才开始编屯置村，人口逐渐增多。居民主要务农外，也从事土法采煤及陶业生产。清末统治者在“洋务”、“新政”的口号下，开办了一些工矿企业。1877年李鸿章以“官督商办”的方式在此开办开平煤矿，同时修筑唐（唐山）胥（胥各庄）铁路，从此唐山开始发展起来。唐胥铁路于1896年通至山海关，1898年通至天

津。同时又在开平矿场之西修建唐山铁路工厂。

1900年英帝国主义镇压义和团起义，侵入唐山，以张翼为首的官僚资本家为了自身利益，竟把开平煤矿全部产权及附属房屋等卖给英商墨林公司。英国为了掠夺资源又在唐山，古冶一带开办大量工厂。1906年后，中国资本家开办了启新洋灰有限公司，到1913年前后形成很大的发展。这些都促使唐山城市迅速地发展起来（图2-4-1）。最初在煤矿区附近形成立广东街，建有技工及高级员司住宅，沿街则为商业及服务性建筑。1880年又建煤矿管理处兼作民事衙门的“东局子”。这些住宅建筑多是中国传统的四合院形式，但高级员司则采用了洋式住宅。一般商店则为前外廊式的、中国常见的商店形式。一般矿工多居住在附近农村中，有些单身矿工则住在拥挤不堪的集体棚户“锅伙”中。

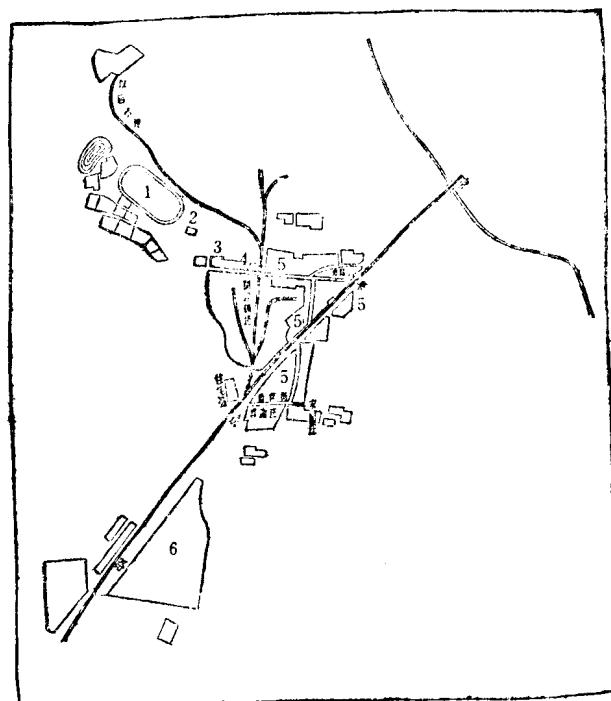


图2-4-1 唐山市区形成及初期发展图（1900~1919年）
1—马场；2—外人医院；3—医院；4—小学；5—民居；6—铁路南厂

由于工矿及交通业的迅速发展，人口增加很快。在矿场工厂附近，原有几个自然村扩大相连形成城市。城市围绕矿场向外扩展。矿场西部为窑柱厂及职工住宅区，西北部为外国人（英、比为主）住宅区。城市在矿场北部广东街（今新华街）东部，沿原唐胥铁路车站附近发展。1910年车站南移改为京奉铁路新站后，城市又沿原来工人居住区附近的道路向南发展，形成了粮食街（今建国路）。

原先唐山市区位于铁路与矿场之间。由于土地不够用，便越过铁路向东部的自然村发展，以后便形成铁路穿越和分割市区的情况（图2-4-2, 2-4-3）。

唐山西北部一带地势较高，风景优美，为外国人占用作为住宅区。城市东部及东南部则是由两侧为泥土砖墙的简陋店面形成的街道，后来又逐渐改为带有繁琐庸俗装饰的“洋式”店面。这两个地区的面貌形成强烈的对比。

图 2-4-2 唐山市区发展
图 (1919~1937年)
1—德胜窑业厂，2—启新修械
厂，3—华新纺织厂，4—启新
水泥厂，5—启新老厂(今唐山
陶瓷厂)，6—开滦唐山矿，
7—铁路工厂

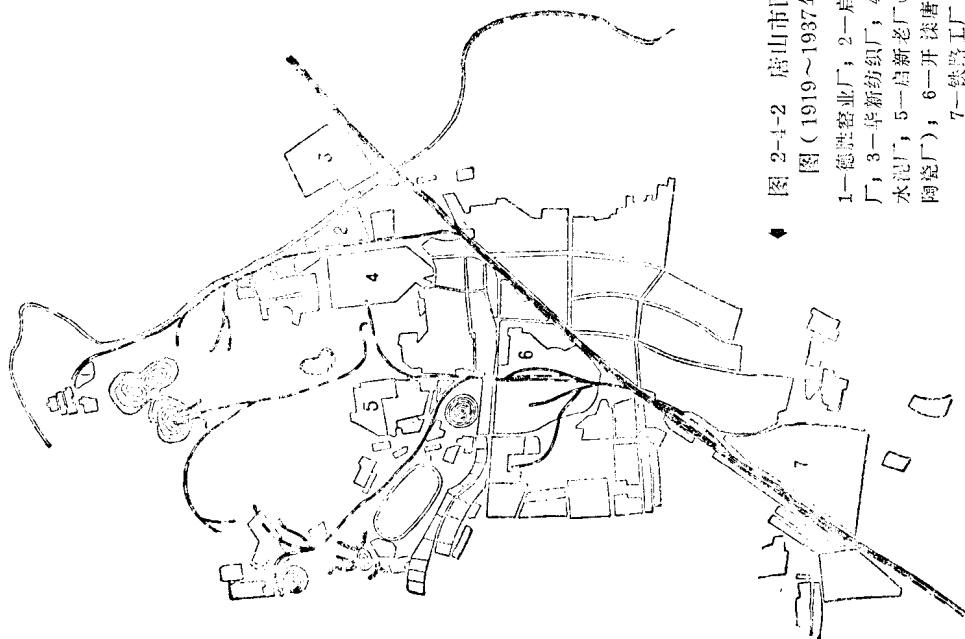
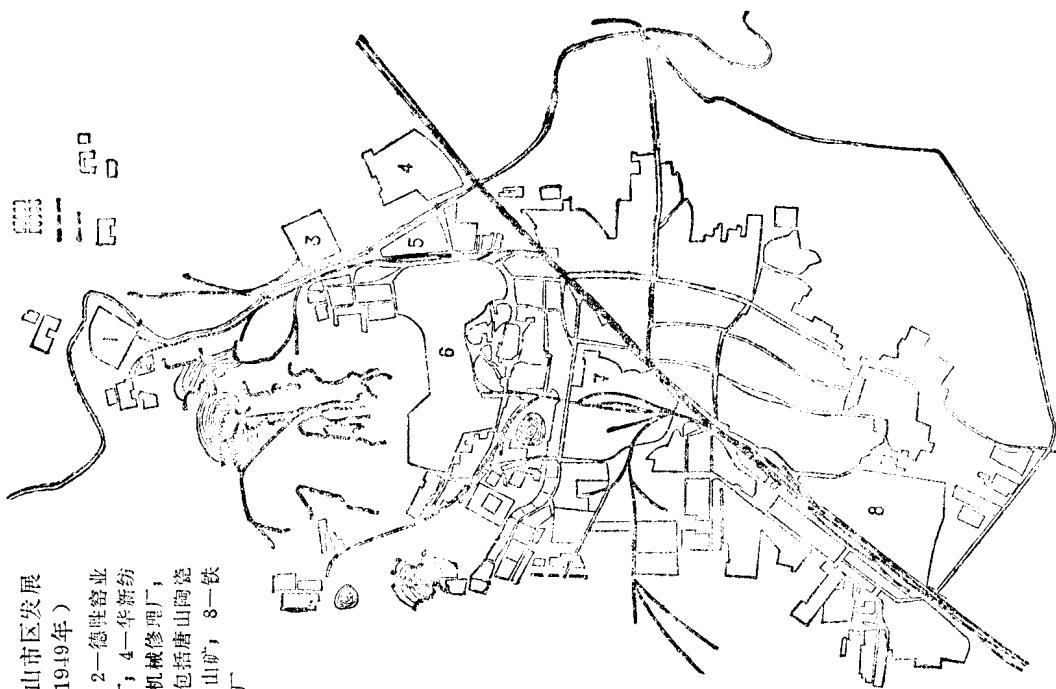


图 2-4-3 唐山市区发展
图 (1937~1949年)
1—唐山发电厂，2—德胜窑业
厂，3—唐山钢厂，4—华新纺
织厂，5—启新机械修造厂，
6—启新水泥厂(包括唐山陶
瓷厂)，7—开滦唐山矿，8—铁
路工厂



唐山市区的盲目发展，造成了街市包围矿厂，铁路分割市区；煤矿、工厂的煤烟笼罩着大部分市区；市内道路曲折，且多与铁路交叉，造成城市交通的复杂现象；劳动人民居住区拥挤不堪；城市建筑面貌混乱。这种现象是资本主义城市盲目、自发发展带来的必然后果。

第二节 南通的发展

南通是近代随本国资本主义发展而发展起来的。城市中的工业商业是由与封建统治有密切关系的资本家张謇独立经营的。城市有一定的规划和建设的意图，在建筑面貌上也较完整统一。辛亥革命前，张謇的资本经营已有一定的基础。辛亥革命后，由于他与北洋军阀的关系密切，政治地位很高，他就充分利用这种关系而发展工商业。经营范围由纱厂扩展到植棉、制盐、榨油、内河航运等方面，甚至还建立了一支军队，办了许多学校，并鼓吹“地方自治”。他的势力已超过了一个资本家。因而，在他控制下的南通，发展上也就与一般资本主义城市有所不同，有点象欧洲中世纪的“城市国家”。这是中国近代城市史中一个很特殊的例子。

南通有悠久的历史。五代北周时建城。旧城重建于元代至正十九年（公元1359年）。明初（公元1368年）于东西南三门加筑瓮城，万历二十六年（公元1598年）为防倭寇侵袭在南门外筑新城，与旧城相连成凸字形。因位于江边平原，城市发展很少受地形条件限制，又因曾是州城，城市平面与一般封建行政中心的城市一样，形状很规则，以县府为中心的十字形街道，正对各城门。明中叶以后在东西门外出现了关厢地区。清中叶时在城东及城北设置一些行政及军事机构。西门因靠近通扬运河（南通至扬州），商业较为发达（图2-4-4）。

南通位于盛产棉花的苏北平原的出口要道，与我国近代的工业中心上海只有一江之隔，因而较早的受到资本主义发展的影响。1895年，张謇做为“新政”的支持者，在提倡“实业救国”的口号下，在城西7公里的通扬运河右岸唐闸首先开办大生纱厂。在唐闸南面长江岸边新建了港口——天生港，与唐闸有河道相通。大生纱厂于1898年投入生产后，获利很大，不久又在支河两侧建广生榨油厂（1903年）、资生铁工厂（1905年）、复新面粉厂（1908年），形成一个完整而独立的工业区。工厂外围面向运河的一段，留有空地，建成以二层商店为主的商业街。支河与工厂之间空地建有仓库堆栈。工人住宅区则建于工厂附近，多系砖木结构平房。运河另一侧设有唐闸公园。

唐闸、天生港（图2-4-5），与南通旧城形成鼎足之势，而在功能上又是一个整体。

唐闸建成新的工业区后，南通旧城仍为政治文化的中心。因城区内已很密集，一些新的建设活动多在城外进行。城内濠河很宽，城东距新工业区又远，因此新发展地区为城西及西南的濠河两岸，以桃坞路最为集中。

桃坞路直通市区，两旁为新建的商业建筑及私人住宅和里弄住宅。城市中心地段为几个大型建筑，如总商会、更俗剧场、交易所、百货商店等。这些高大的具有外来形式的建筑，与南通旧城的低矮房屋，造成强烈的对比。

除了不断增建工业、轮船航运公司、垦殖场外，1902年张謇开始办南通师范学校、女子师范学校（1908年）、南通医专（1911年）、南通农科专校（1906年）、南通甲种商业学校（1911年）、南通纺织专门学校（1913年）、图书馆、博物苑（1905年）等。这些单

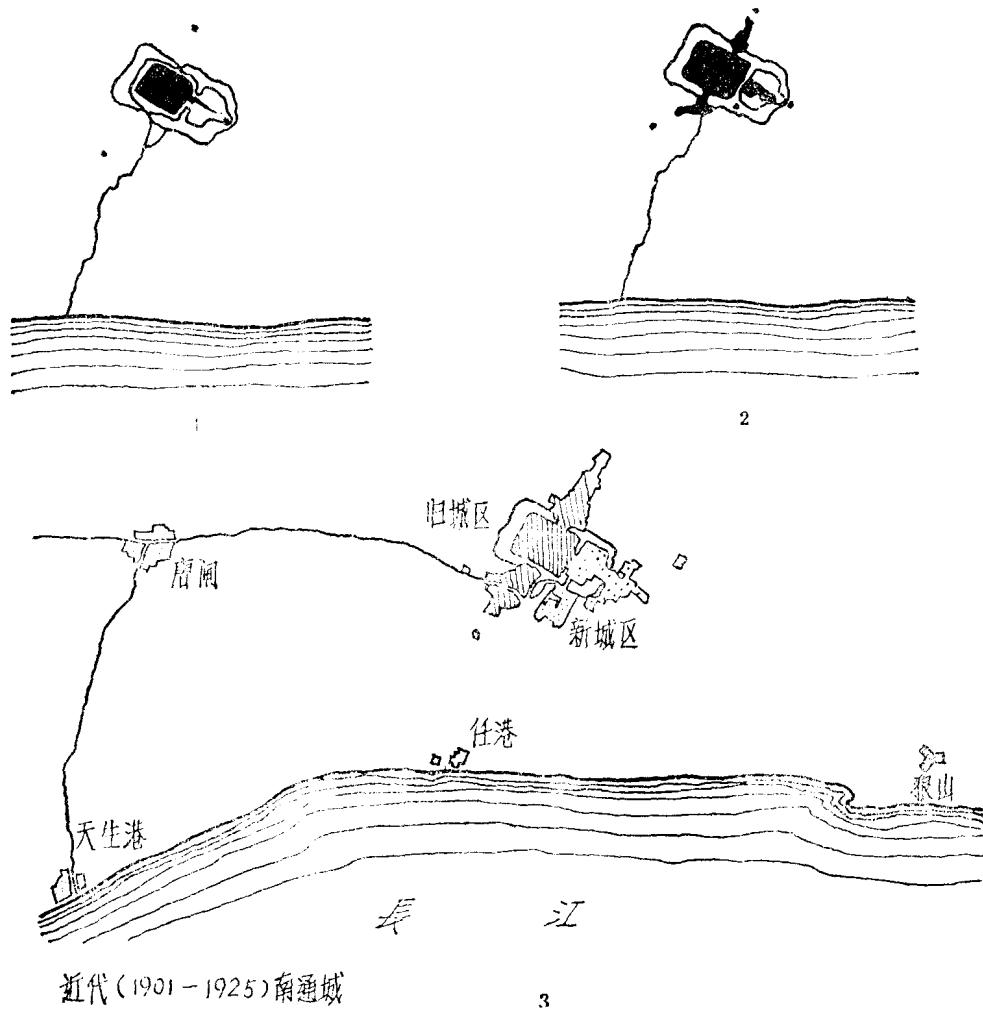


图 2-4-4 南通城市发展图

1—明清以前；2—明、清时代(1866~1895年)；3—近代南通(1895~1949年)

位大多集中在南濠河沿岸的东段。

濠河中段利用了宽阔的水面逐步修建为游憩中心，有东、南、西、北、中五个公园（图2-4-6）。

城市道路也进行了规划与修建，将全县道路分成干线与支线，成立专门的机构——路工处，测绘了全县地形，修筑了公路与沿路的桥梁。开办了全国较早的民营的公共汽车，行驶于狼山、天生港、唐闸与旧城之间。还办了许多社会福利事业，如中小学、职业学校、体育场以及所谓慈善机构养老院、习艺所、幼稚园等。

南通城市的外轮廓，自明清以来都是以城墙高塔组成的古城旧貌。自1900年南通创办了工业及其它事业后，使整个城市的结构起了根本的变化，城市出现了新兴工业的烟囱和高大的现代房屋，城市面貌也有了很大的改变，但是新发展的地区集中在老城外面，老城的格局并没有打破（图2-4-7）。

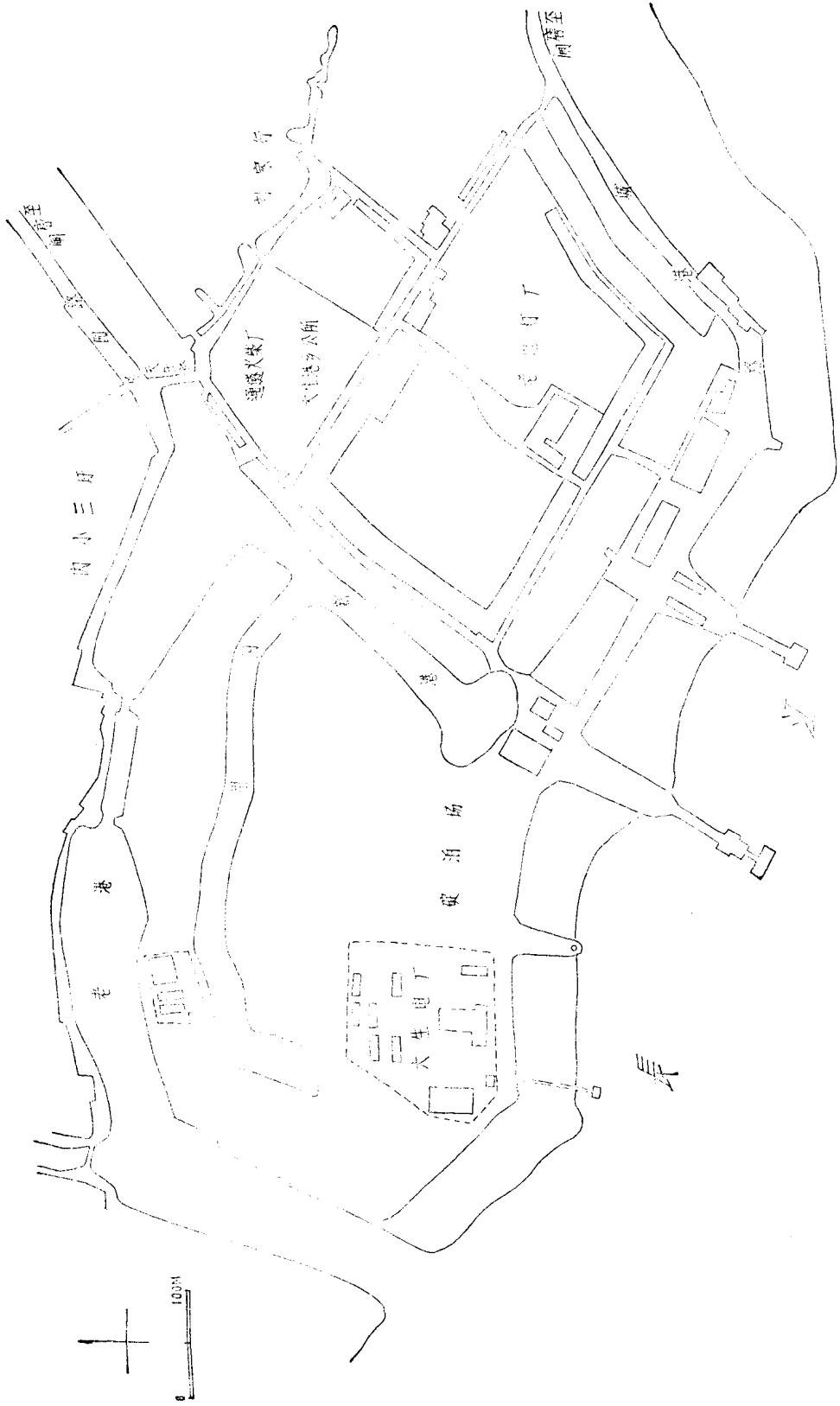


图 2-4-5 南通天生港及其附近图(1940年)

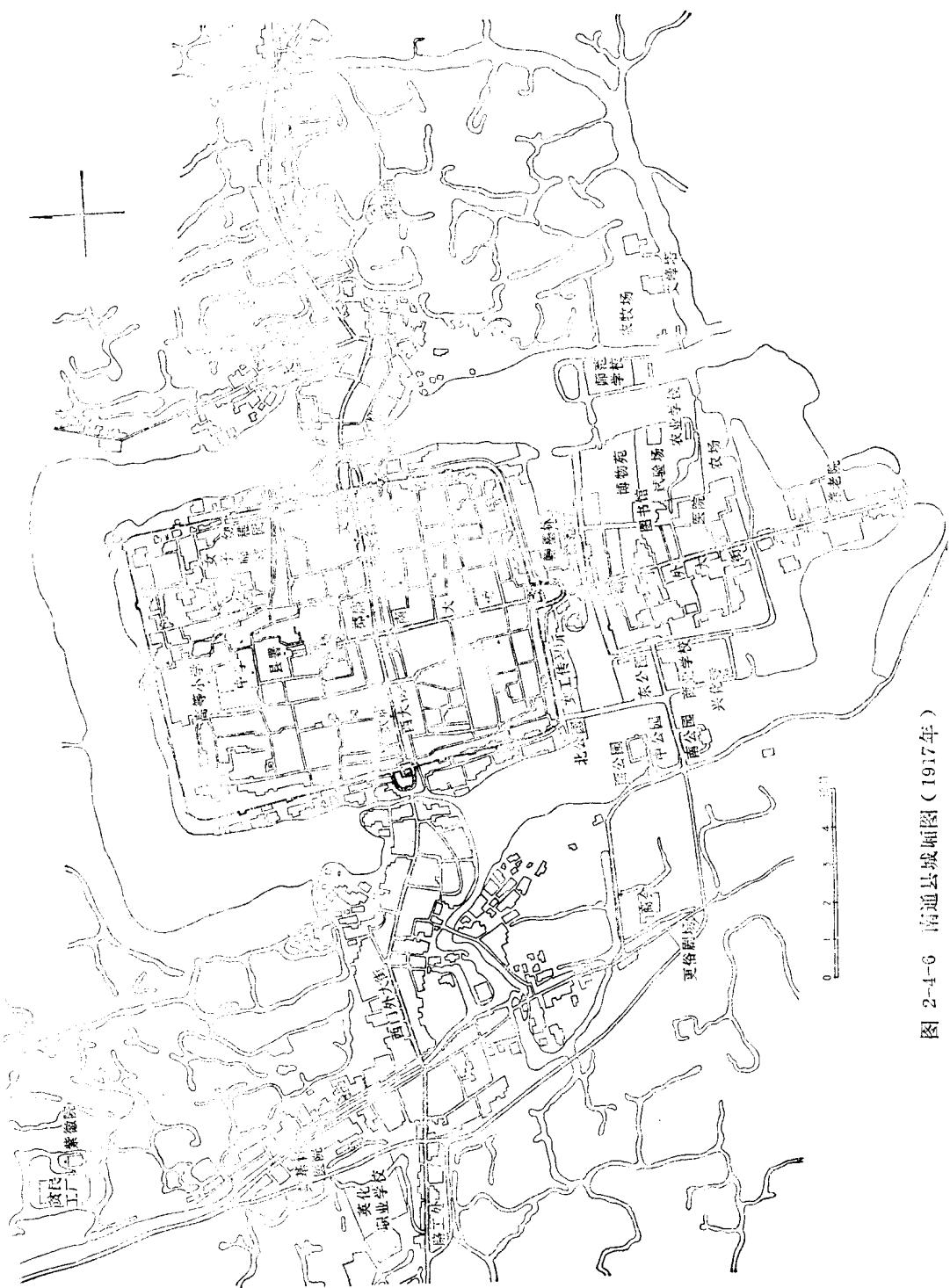
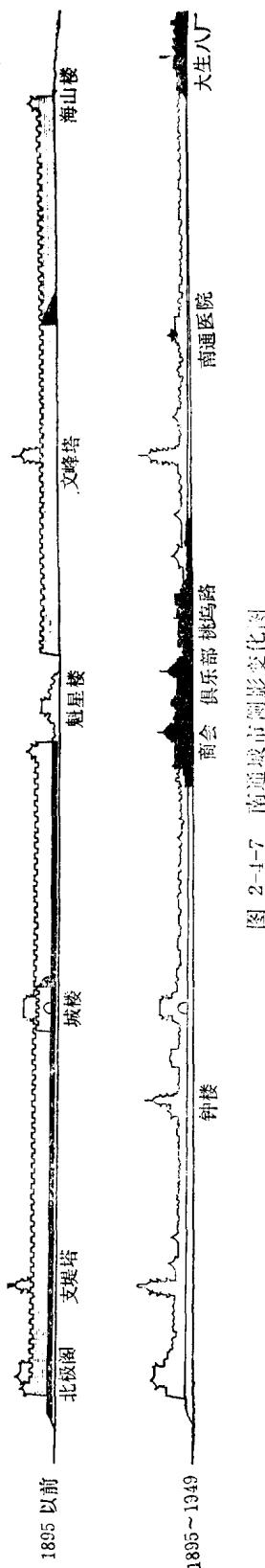


图 2-4-6 南通县城厢图（1917年）



南通的发展时期为1895~1925年左右。第一次世界大战结束后不久，帝国主义又加强了经济侵略，外货大量倾销，南通的这些本国资本的工业企业经不起竞争、排挤，逐渐走上衰落的道路。

至于南通旧城区原来的范围内则变化很小。

第三节 民族资本集中的城市无锡

无锡是近代发展的工业城市中民族资本最集中的城市之一，特别是在第一次世界大战前后发展最为迅速。其原因是它的地理位置在富饶的太湖三角洲的中心，有丰富的资源，有大运河及沪宁铁路的交通条件，又有历史悠久的商业及手工业基础，既接近大工业中心的上海，有优越的技术条件；但不象上海那样受帝国主义的控制及排挤，也不象苏州等地受封建保守势力的约束。

无锡是历史悠久的商业城市，历代为江南大米的主要集散地之一，曾为“四大米市”之一之称。明清以来江南大米多在此集中，经大运河北运北京。清雍正元年（公元1723年），北塘的放乾源粮行曾代理清皇室在此转运粮食，清光绪十四年（公元1888年），无锡承办漕粮，年平均在130万石以上，故早期的无锡以粮食集散转运为主要功能。当时主要米市集中于城北运河两岸的北塘一带，运河西岸多是堆栈，东岸则是米市场。清末大运河淤塞，津浦路通车后取代南北货运交通。但是，大运河南段仍旧畅通，因而无锡也并未受到严重影响。

无锡最先开办的现代工业是1894年的业勤纱厂，由于大宗棉花系经运河运来，而且又要接近城市商业地区，故厂址设在城郊运河沿岸。以后新建的厂也大多沿运河河岸布置，如太保墩的申新、茂新、振新等厂，周山浜漕家庄的广勤、庆丰等厂，南门外及东门外的丝厂等。各厂仓库码头也都沿河岸建造，几乎占满了全部河岸。

1906年沪宁铁路通车，铁路线与运河平行，沿车站一带有新的发展（图2-4-8）。

第一次世界大战前后，无锡的工业发展最为迅速，按1932年的统计，共有工厂171家（其中独资经营71家），包括纺织、面粉、榨油、碾米、翻砂、造纸、肥皂及印刷等轻工业，共有工人44562人，其中女工32000人。工厂虽多，但规模小而多分散经营，这一特点对城市的发展有明显的影响。工厂分布在旧城厢四周，与居住区混杂，大量的烟尘、废

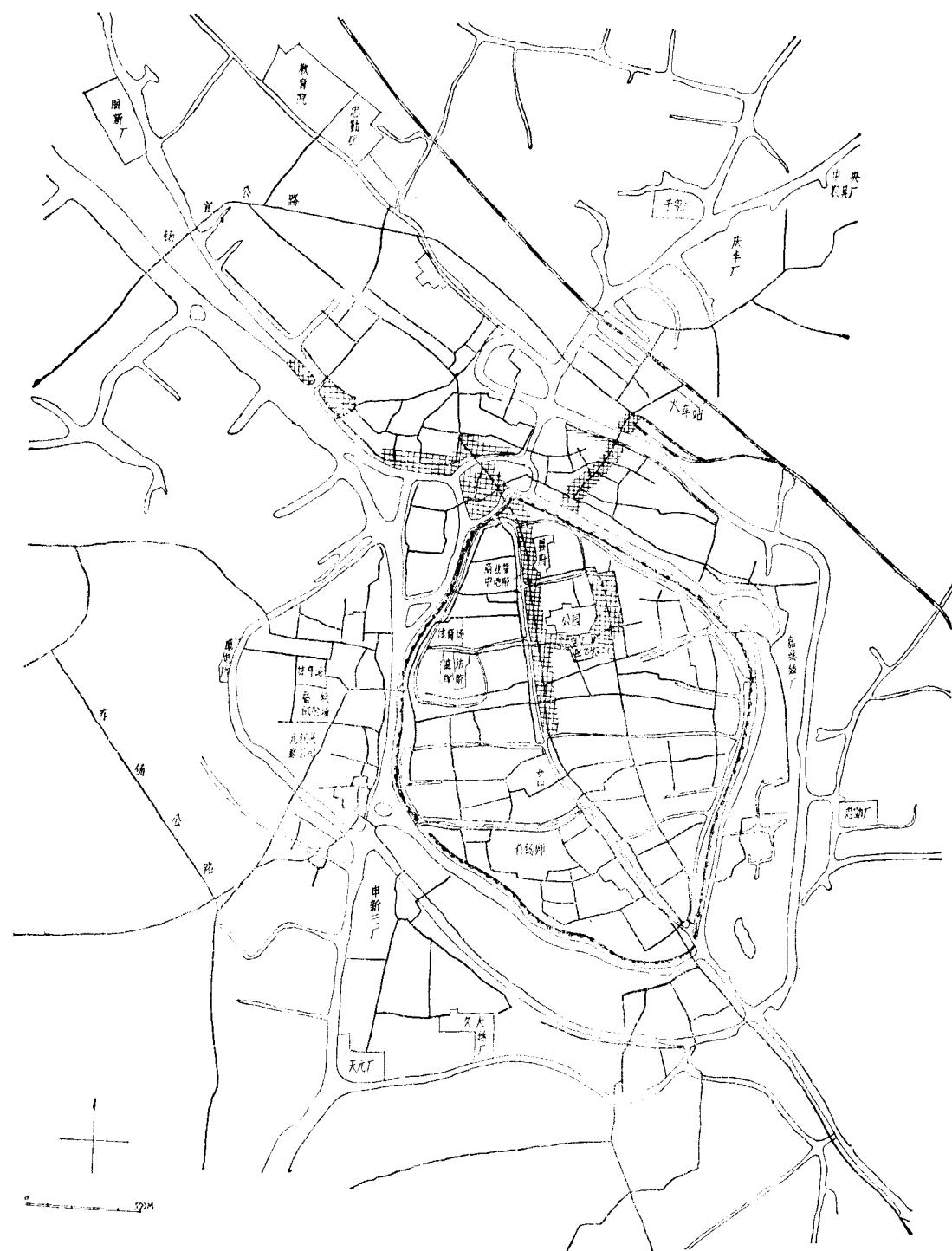


图 2-1-8 无锡城市平面图(1948年)

水对居民区有严重污染。

无锡的迅速发展，带来了许多矛盾，国民党政府及资本家为了自身利益，曾于1922～1929年，两次提出城市规划的意见和方案。这些规划从内容上看，都比较粗浅。1922年的商埠计划意见书中提出：“……于运河两岸各做马路一条，中间横贯铁路，岸上各划土地数方里、分为九区，如井字形，两岸共十八区，以左岸九区为行政机关、商店和住宅，右岸九区为工厂、堆栈和船坞用地。沿土地四周筑马路，其井字形划为长街、各宽七、八丈。左岸九区中取中区为行政、交通、教育、巡警等公共建筑，……新埠马路不仅行驶人力车、马车、汽车，并需考虑将来设置电车轨道之可能，所有新辟马路，其中心之宽，宜以五丈为标准，两边人行道之宽，每边各以一丈为标准”。1929年，国民党政府做了无锡都市计划，规划中搬运了当时国外流行的分区方法及所谓田园都市的理论（图2-4-9、2-4-10）。整个城市分为：（1）行政区：以无锡旧城厢为中心，集中各党政、经济机构；（2）工业区：在已有工厂地区，沿运河及铁路线，交通便利；（3）商业区：东北以运河为界，西南经钱桥、惠山镇，城南公园之西门，在街道两旁集中银行、商场及各种商业贸易机构；（4）住宅区：为工人住宅区，西南两区靠近惠山及太湖风景区；（5）田园区：

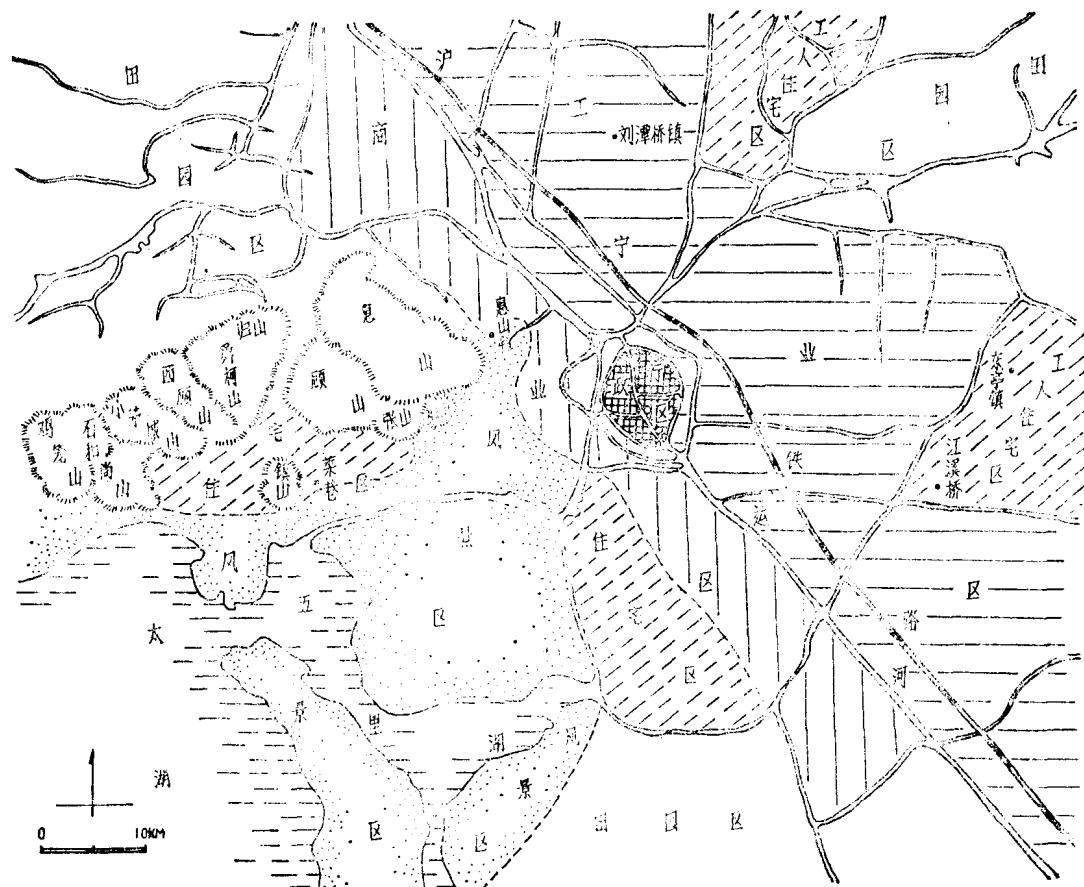


图 2-4-9 无锡市分区及干河计划图（1929年）

市区周围为田园区，再外为农业区；（6）风景区：沿湖滨一带。在市分区之外还做了干河、公园和道路规划。把城区内道路分为三等：特等、甲等、乙等，道路断面为18米、12米、9米。这些规划由于脱离实际，没有什么实际意义。

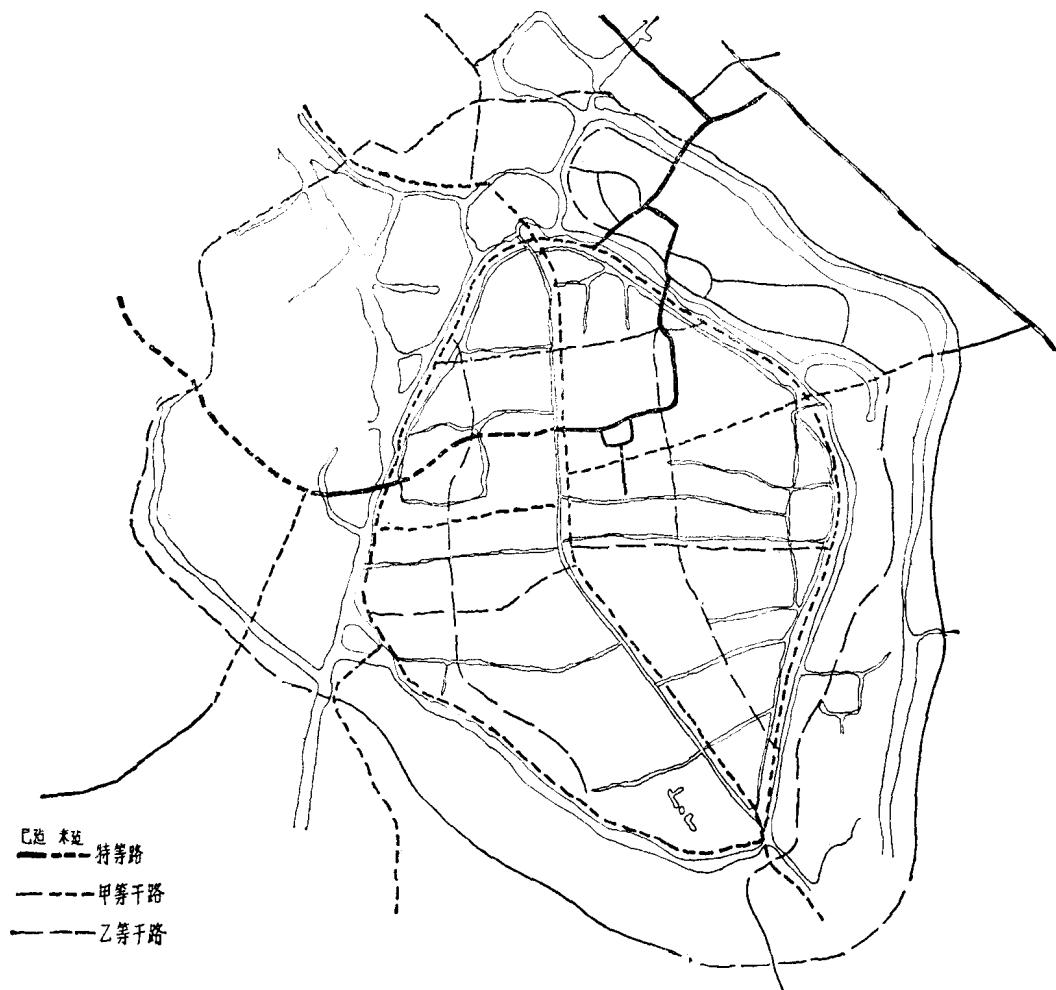


图 2-4-10 无锡市城区干路计划图（1926年）

有些资本家为了营利，增加工人在生活上对他们的依赖性，同时为避免工人长途上班而误工的损失，也在工厂附近建成片的工房。工房区的商店到服务行业全由资本家出资经营，例如庆丰里和丽新工房。

城市的建设量很少，只有在太湖沿岸新建了一批资本家的别墅和私人园林，以及为其服务的桥梁、道路等。

旧城内的建筑拥挤，一般街坊的建筑密度高达60%，个别高达70~80%。

商业区集中在旧城北街上以及通向火车站和城北沿着运河的街道上。

整个城市的结构是很混乱的，由于受河道系统的限制，形成以旧城厢为中心的环形放射道路系统。

1937年抗日战争中，北塘一带受到严重破坏，工厂也大多倒闭。抗战胜利后，资本家多转为从事投机商业，很少投资建设，只有在太湖边建的江南大学规模较大。

总之，无锡虽是近代发展的工业城市，但仍保留着旧封建城市的特征，街道狭窄弯曲，房屋建筑密集凌乱，没有现代化的给排水和公共交通设施，基本上没有什么城市绿化，这些情况是与现代轻工业的发展极不相称的。

第四节 因修建铁路而发展的蚌埠、郑州和石家庄

蚌埠是由于铁路和修筑而发展起来的城市（图2-4-11），位于安徽北部淮河中游。原是凤阳府属一个小镇，以盛产河蚌得名。凤阳府志上说：“蚌步（埠）集在灵璧县西南160里，古采珠之地”。太平天国前是私盐集散地，曾一度繁荣，后毁于兵灾，市集转到北岸的小蚌埠镇。小蚌埠镇是一个500户人家的渔村，有一条小街，津浦铁路选线时，曾拟将站线设在离此不远的怀远县城，由于淮河流经蚌山山脚，河床土质坚硬，易建桥基，所以改由此经过。1908年津浦路通车，由于蚌埠位于铁路与淮河交汇点上，便迅速繁荣起来。1911年辛亥革命后北洋军阀倪嗣冲驻此，设总司令部，建造一些军营及军官住宅。为增加军饷，又将滁县及正阳关淮盐口岸归并蚌埠。商贩纷纷从皖北、豫东运来粮食、茶、麻等农产品和竹木材等，贩回食盐及其他商品；各地工业品也由津浦路运此。邻近省县的商人纷纷迁此设点，商业发展很快，人口激增，市区扩大。1914年时人口已增至10万人。1917年市区铁路以西曾发生大火，将大马路、青年街、二马路、华昌街全部烧毁。重建时，拓宽了街道，市区较前整齐。1926年北伐战争前，蚌埠人口已近20万人。

蚌埠的发展完全反映了铁路的主导作用。市区首先在河岸车站以西发展；以后又在铁路站线以西发展，并且成为市中心地区。铁路将城市分成两部分。市内所有主要道路建有跨线桥；其他道路都与铁路平交，正常通行受到很大的妨碍。淮河两岸的码头在城南较集中，沿河两岸均为仓库堆栈。

蚌埠没有什么大工业，只有少数的面粉厂、菸叶加工厂、植物油厂等。主要经济活动为商业及转运。商店集中于二马路一带，多设有虚假装饰的店面，形成典型的资本主义城市面貌。

铁路沿线为劳动人民的居住地，多为芦苇、稻草、黄泥的简陋房屋，距铁路很近，有些地方相距只有2米。

郑州是由于铁路的修建而扩展起来的旧城市，在河南省中部，北部为黄河，西为豫西山地，东南均为大平原。早在商代就在此建过都城，商城遗址在解放后已进行了部分的发掘。旧城区与一般封建的县城相同，长方形，东西长而南北短，中间为十字路通至外城门，县衙门在城北部。铁路未修建前，一直保持自明代以来的基本形状；城市面积2.23平方公里，交通也不甚方便只通大车，没有现代工业，商业也不发达，人口只有二万余，是一个很普通的小城市。

1905年京汉铁路通车，站场设在城西。1909年陇海铁路的前身洛汴铁路又经过郑州，在城西交轨。因此，郑州便成为中国南北与东西两主要铁路干线的枢纽，成为中原地区农产品集散转运及工业品转运的中心，人口有很大的增加。最初增加的是大量的铁路工人，他们的居住区在车站与旧城之间的铁路沿线。于是，在车站与旧城西门外之间迅速的形成

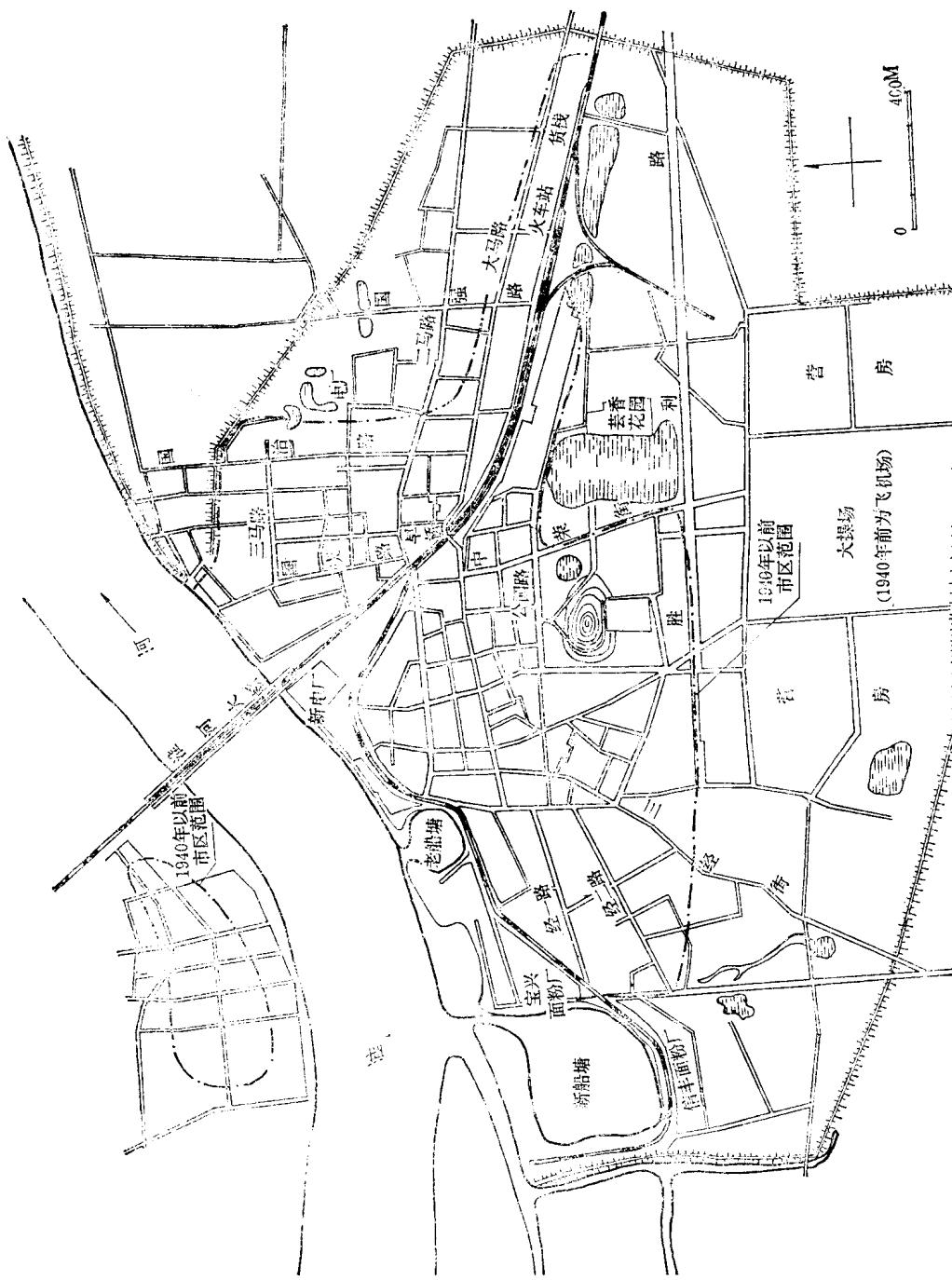


图 2-4-11 蚌埠城市发展图（1911～1948年）

新市区。新区为方格形路网。商店、洋行、银行等集中在银行街、大同路、福寿街、敦睦路、德化街、二马路一带。市区迅速扩展至5.23平方公里。而旧城区则基本保持原来的破旧面貌。

郑州也曾开辟为商埠，日本在此设三井洋行，收购大量棉花。美国也在此开设美孚煤油公司。

郑州由于在交通及商业上的重要位置，军事地位也更见重要。民国以后，各次军阀混乱时，郑州成为争夺的中心，因而也屡次受到破坏。城市工业也没有得到正常的发展，只有少数的纱厂、打蛋厂、打包厂等。抗日战争期间，市区主要街道均受到严重破坏。

河北石家庄是由铁路的修建而发展起来的。六十几年前，这里是属获鹿县的一个人口不过百户的小村庄。1900年（清光绪二十六年）京汉铁路修筑至此，设一小站。1903年正太窄轨铁路（即正太路）建成，石家庄便成了京汉、正太两路的交汇点，并设有两个车站，运输业就大量发展起来。正太铁路建成后，工厂逐渐增加，随之商业、手工业也日益发达，至1911年时，面积已达1.5平方公里，人口约1万，房屋建筑沿铁路两旁及原村址向南发展。1920年建大兴纱厂，1925年建焦厂，1928年设省辖市，1937年时人口增至6万人。1937年10月日本侵占后，进行过都市规划，企图将其建设为华北的侵略的基地。先将石太铁路改为宽轨，又修石德铁路以便于运煤至青岛，还修建大量兵营仓库，在市外修筑了长达50余里的围市濠，人口增加到11万人。

第五章 国民党政府统治下的城市

从1927年“四·一二事变”后，直至1949年全国解放的这一段时期，国民党统治区的城市建设工作大致可分为三个时期：

(一) 从1927年至1937年抗日战争开始，国民党政府曾进行过一些城市规划工作，规模较大的有其政治中心南京的“首都计划”，经济中心上海的“大上海都市计划”，并在这两个城市有一些建设。其他城市，由于广大农村的破产，经济的每况愈下，根本谈不上建设。只有少数由于新建铁路，如陇海路、粤汉路、浙赣路等，在沿线一些城市的靠近车站地区有一些扩建。

(二) 1937年“七七事变”后，日本帝国主义入侵，华北、华中、华南大片地区迅速沦陷。这些地区的城市受到惨重的破坏。抗战初期，由于沿海工业的内迁，以及在西南、西北地区开辟军事公路，也曾使这些偏僻地区的小城镇一度有所发展。抗战期间，国民党政权的政治中心重庆，有较大的发展。

(三) 1945年抗日战争胜利后，国民党政府曾在一些大城市进行过所谓“百年大计”的建设规划，如南京的“首都建设计划大纲”、“上海都市计划总图草案”、“陪都十年建设计划”等，其他还有“天津扩大市区计划”、“杭州新都市计划”、“成都市市区都市计划”、“南昌市五年建设计划”、“长沙新市区规划”、“武昌市政工程计划”、“芜湖市区营建规划”等。这些规划只不过是纸上谈兵而已。

现以南京的例子说明前后两个时期的典型情况，另以重庆等说明抗日战争时期内地城市的变化。

第一节 国民党政府统治中心南京

南京是历史悠久的古城，地处长江下游，东南靠近富饶的长江三角洲，北面是广大的江淮平原。东晋的政治经济文化中心南移后，南京地位更为重要。南京地势雄伟，襟山带河，便于防御，因而自东吴、东晋、南朝、南唐及明初一直为封建都城。城垣坚固，城周达61里，为我国古代最大城市之一。自明初大规模的筑城，修造宫殿，开辟道路后，城市轮廓基本形成。明成祖迁都北京后，这里仍设部分中央机构。清代南京为两江总督驻地。

南京城市在近代的发展，可以分为三个时期：第一阶段，鸦片战争后，开辟五口通商，帝国主义势力侵入，以后津浦路及沪宁两铁路通车，使南京成为南北陆上交通与长江水运的交汇点。这一时期主要在城北下关沿江一带，形成新的市区，集中各种洋行、银行、轮船公司、码头、仓库、火车站等；也在一些空地上密集地发展了棚户区。其间南京虽曾一度由太平天国占领，并定为国都，定名“天京”；因为时间短暂，只进行了一些军事建设，曾在紫金山西部建“天堡城”，在东山麓建“地堡城”，城内变化甚少。

第二阶段，自1927年，国民党政府定都南京后，曾进行过“首都建设计划”，并开辟几条新的道路，在城内分散地建造行政办公机关，在山西路一带开辟为官僚等上层阶层服务的住宅区，在城东中山陵及灵谷寺一带建造道路、绿化、运动场及纪念性的建筑。

第三阶段，自1937年，抗战后不久南京为日本帝国主义占领，曾是汪伪政权的“首都”，但没有什么建设。抗战胜利后，国民党政府回到南京，除了建造美军军官的招待所、“国民大会堂”外，还继续进行了“首都建设计划大纲”，但城市没有新的建设和变化。

一、1929年制定的“首都计划”

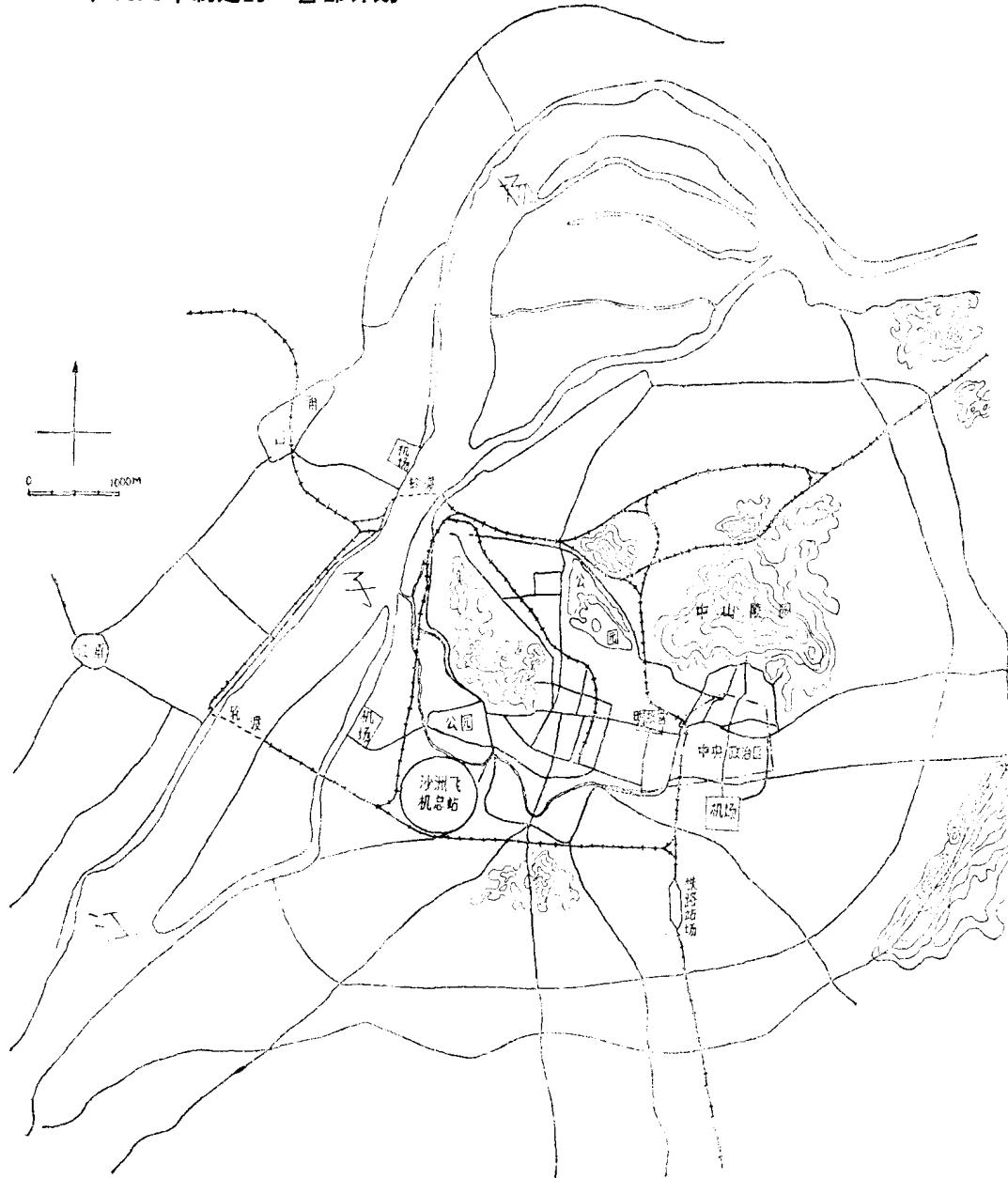


图 2-5-1 “首都计划”（南京）城市总图（1929年）

国民党政府在南京建都后，即开始着手拟定城市规划。

这次规划将第一批建设工程一律以“中山”命名，如中山码头、中山路、中山桥、中山门、中山陵等，计划又一再标榜“发扬光大固有的民族文化”。

1928年2月1日成立国都设计技术专员办事处，并于1929年12月制定、公布“首都计划”（图2-5-1）。这是我国较早的一次较系统的城市规划工作，计划内容包括以下各方面。

（一）城市分区：计划将城市分为中央政治区、市行政区、工业区、商业区、文教区及住宅区（图2-5-2）。其中以中央政治区为重点，计划设在中山门外，紫金山南麓，其理由是：“该区处紫金山南麓山谷之间，在二陵之南，北峻而南广，有顺序开展之观，形势天然，是神圣尊严之象”，“因查世界新建之国都多在城外荒郊之处”，“于国民思想都有除旧更新之影响”，“有鼎新革故之意”。除了这些模仿外国及效法封建的意图外，还有其军事上的理由：“形势险要，关系军事至巨，

一建炮台实具优势，军用机械厂、机场实在其南，兵营又相接近，调遣灵活”。这种离开旧城、另建新区的想法是脱离实际的，后来没有实施。大量中央机构也分散建在旧城之内。抗战前拟订的计划，将政治区设在明故宫一带（图2-5-3）。

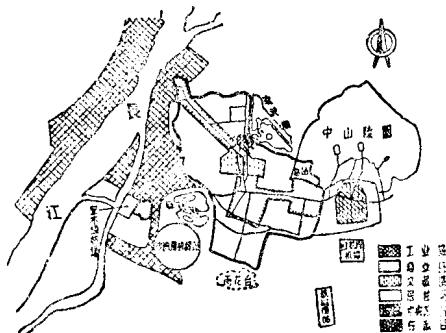


图 2-5-2 “首都计划”(南京)
用地分区图(1929年)

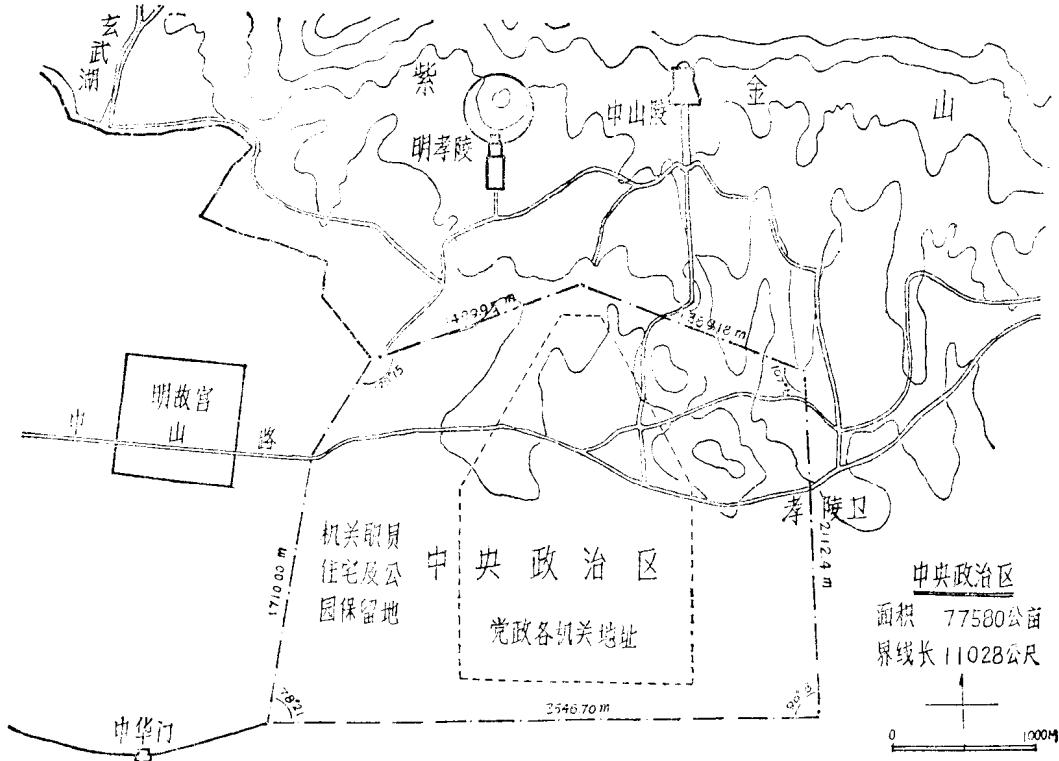


图 2-5-3 “首都计划”(南京)中央政治区图

市行政区拟设在市内鼓楼附近傅厚岗一带，取其地势较高，建筑可以显得雄伟；同时在“首都计划”中还拟了一个行政区的详细方案，全部用中国的院落式（图2-5-4）。



图 2-5-4 “首都计划”（南京）傅厚岗行政中心规划鸟瞰图

商业区拟设在明故宫旧址，理由是位于中央政治区与住宅区之间，交通方便；实际上更重要的是企图土地投机，计划中明确的说明：“该地现价甚低，大半是属官有，一成为商业区域，地价必倍增加，政府收入因亦大增。”

工业区拟设在江北及燕子矶一带。尽管在“首都计划”中，要把南京建成一个工业城市，要“工厂林立，百业繁荣”，实际上直到解放，南京始终是一个消费性城市。市区内除了有少数军事工业，如金陵兵工厂、无线电厂、船舶修理厂、被服厂及其他军需工厂与仓库外，没有其他工业。

计划中的住宅区设在旧城各处，分为四个等级，即第一、第二、第三住宅区及旧住宅区。第一住宅区为官僚等上层阶层住宅区，即山西路颐和路一带；第二住宅区为一般公务人员住宅区；第三住宅区中又分四区，其中三区在距市区远而偏僻的市郊，一区即为下关的棚户区。至于旧住宅区则原封不动地加以保留。

（二）道路系统：计划中的道路系统，抄袭当时美国一些城市的方格网加对角线的形式；在商业区内尤为明显，为了增加沿街店面，取得高额租金，道路网的密度很高，街坊面积小而零碎，不便于交通及房屋建筑（图2-5-5）。西北部原有道路系统均斜向东南 45° ，计划不顾已有现实，生硬地将南北向道路系统插入，形成许多支离破碎的三角地带。还打算将古城墙改为“环城大道”，行驶汽车，而且成为“风景路”。事实上南京城墙高出地面6~18米，转角多为锐角，高低不平，两边砌砖或石，中间填土，不能承重。在沿秦淮河岸规划为林荫道，作为城内的风景地带（图2-5-6）。

“首都计划”虽然是我国最早的一次城市规划工作，但在内容与形式上，基本搬用当时欧美城市规划的理论及方法。由于“首都计划”的主要目的在于政治宣传，因此没有什么实际的意义，在以后的建设中，基本上没有按计划进行。



图 2-5-5 “首都计划”(南京)林荫大道系统图

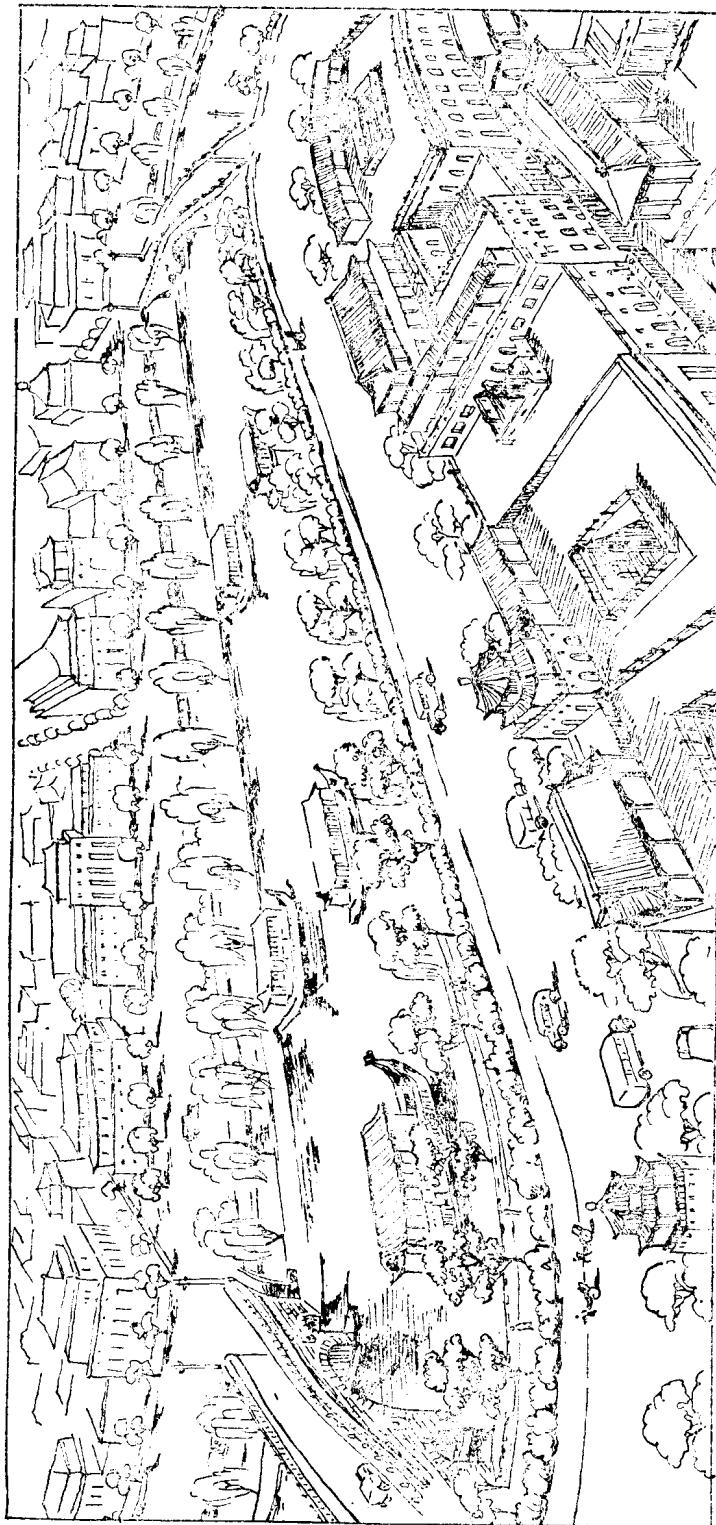


图 2-5-3 “首都计划”（南京）秦淮河河岸林荫大道

二、南京的城市建设工作

(一) 开辟道路：“首都计划”中唯一实现的较大工程，是山下关经挹江门、鼓楼、新街口至中山陵的道路，另一条由鼓楼通至和平门的中央路(也称子午路)的道路。道路的绿化搞得较好。但是，由于新建的道路生硬的插在原有道路系统中，拆除了大批的民房，而且追求形式，笔直定线，许多地方道路高出两边地面很多。通过修路，国民党政府却趁此强行收购沿街地皮，高价出售牟利。

南京城的道路是历代不断扩建成的。系统很乱，宽度不够。鼓楼以下至南城门，道路大多形成于明初，宽度在10米左右，而且不少地方因侵街建屋，甚至狭至5米。

新辟道路后，新街口建成圆形广场，成为全市的交通中心，而且在周围迅速的发展成为商业中心。商业中心随着交通中心而形成，反过来由于商业中心，吸引大量人流、车流，使交通问题更为严重。这种恶性循环，也是一般资本主义城市的特征之一。

(二) 住宅建设：自国民党建都南京后，由于军政机关云集，消费人口大增，城市人口达百万以上，住宅问题日益严重。虽在“首都计划”中大谈其“居住为人类生活之大端，”但实际上建造的、质量好的只有山西路、颐和路一带的官僚等上层阶层住宅区。据统计，1700户官僚及资产阶级的住宅共达69万平方米，平均每户400平方米，一般为三层，建筑密度在20%以下，宅园绿化面积达64.8%。每户均有汽车间，内部设备豪华，有冷暖气设备，还有专为这一区建造的小型污水处理站。这里的住宅全部是西班牙式、英国式、荷兰式、摩登式的花园洋房。在“首都计划”的同时，还有一个“关于贫民区住宅建设”的决议，其意图是将城市内所有贫民迁出城外，在偏僻、低洼的地区另建棚户区。因此，南京原来的大量棚户住宅不但没有减少，而且有新的增加。据1934年政府统计，当时南京有37000户，共15万人住在棚户区内。解放时，南京留下的棚户区共达309处之多，房屋19000幢，大多集中在下关及汉西门一带。据下关3500多户棚户的统计，每户建筑面积只有10.5~12平方米，平均每人约3平方米，建筑密度在60%以上。棚户区大多地势低下，又无排水设备，下雨就受水淹。

居住建筑大多由统治阶级掌握，或自己享用，或出租牟利。据解放后统计，解放前南京共有房屋建筑面积1000万平方米，解放后人民政府接管的机关及官僚的房屋共328万平方米，约占1/3。从1927~1949的二十二年中，南京共建房屋696万平方米，其中半数以上为私人建筑。

(三) 官府及商业建筑：“首都计划”中虽然将中央政治区定在中山门外，但是实际上谁也不愿意迁至荒郊，因而不得不改在中山门内故明宫一带。在这里，只盖了监察院及国民党党史陈列馆等。大部官府建筑，仍各自为政地在城市各处修建，较多的集中在中山北路一带。其立面形式及平面布局上也是五花八门。

南京原来的商业中心，在城内秦淮河、夫子庙一带，以后在下关形成新的商业区。新街口开辟后，因为这里接近政权机关及住宅区，因而迅速形成新的商业中心，集中了银行、影剧院、百货公司和商场、中西餐馆、酒楼、舞厅等等。

(四) 建筑形式：南京城市建筑形式的发展、变化，可以说是中国近代建筑形式演变的一个缩影，是半殖民地半封建的建筑思想的典型反映。

早期的建筑中有照搬西方古典建筑的折衷主义的形式，如中央大学的大礼堂。有西方古典巴洛克式的变种“圆明园式”，如中山路上的原海军衙门、总统府的大门、江苏咨议

局、南洋博览会等建筑。在国民党政权建立后，配合其“新生活运动”、“发扬国故”等文化政策，在二十世纪三十年代形成复古主义的宫殿式与中西合璧的混合式的建筑思潮。一种为纯粹仿古的形式——以新材料新技术套用的古典型式，如1929年建的灵谷寺阵亡将士墓，1931年的谭延闿墓，1937年的中央博物馆（仿辽式）1937年中山陵藏经楼（仿北京雍和宫），此外还有由外国人设计的金陵大学、金陵女子文理学院的中国古典式建筑；另一种为混合式——或在新建筑形式中套用一些中国装饰及花纹，或在洋式平面上套用中国大屋顶，如铁道部、立法院、励志社、外交部等。三十年代还大量搬运了当时欧美的摩登建筑形式，如许多官僚的住宅及中山北路的国际联欢社等。

1945年日本投降后，建筑形式也就更加洋化，如美军兵营、联合救济总署、美国大使馆、馥记大楼及专为招待美军军官的AB大楼。AB大楼完全是美国的方盒子式，甚至材料、家具也来自美国。

以总统府为例，大门西洋古典式，二门为中国衙门式，中间有一些半中半西的建筑，最后的五层大楼，完全是“摩登建筑”。形成一个各种形式建筑大杂烩的典型。

在所有的建筑中，值得重视的是建于1929年的中山陵，在建筑群体上吸取了中国传统手法而又加以变化，造成庄严肃穆的气氛，达到一定的艺术水平。这群建筑由我国年青的建筑师吕彦直设计，并在以宋庆龄为首的委员会主持下建造的。

（五）对外交通：在下关沿江地区，一边为铁路轮渡，另一边为军用仓库，中间全部为仓库码头所占满，使南京这一沿江城市的市区与江面完全分隔。沪宁路车站设在下关，虽接近港口，但与港口的货运联系不便。客运站设在下关，与主要市区距离过远。铁路在玄武湖旁边通过，又将市区与城北工业区分开，从风景区及市内交通角度来看，都存在缺点。更加严重的是宁芜铁路完全从市区穿过，对市内道路交通、安全及居住环境等均极不利。民用机场设在城内的明故宫，四周全为居住区，对居民骚扰很大。

第二节 抗日战争时期国民党统治区的城市

中国广大的内地城镇，一直处于落后的状态。抗日战争开始后，由于一些工业、机关、学校的内迁，军事公路的修筑，人口增加等因素，促使这些城镇发生一些变化。现分为以下几种类型加以叙述。

（一）国民党政府暂时的统治中心，由于军事机关的集中，人口增加，城市有很大的发展，如当时的“陪都”重庆、国民党地区的军政中心西安、还有集中了五、六个流亡“省政府”的陕西虢镇。

（二）内迁工业集中的一些城镇，如抗战初期的湘西芷江、邵阳，陕西宝鸡等地。

（三）由于交通的发展而引起变化的城镇，如陕西宝鸡，陕西凤县的双石铺，甘肃兰州、天水，云南昆明、腾冲。

（四）内迁学校及文化机构集中的一些城镇，也引起了城市的变化。陕西成固原是汉中的一个小城市，抗日战争时由于有大量内迁学校集中于此，如西北联大、西北工学院、西北师范学院等，形成西北的“文化城”；重庆的沙坪坝集中了重庆大学、中央大学、中央工专、南开中学等；成都的华西坝，除原有华西大学外，集中了齐鲁大学、光华大学等；四川宜宾的李庄原是长江边的一个小镇，抗日战争后期同济大学迁此，又集中了中国

营造学社、中央研究院历史语言研究所等单位，促使这些地区发生很大的变化。这些城镇的学校建筑都是极为简陋，或是临时性的棚屋，或是利用祠堂庙宇改建。城镇人口构成主要是学生及教职员。

(五)由于军事工业及军事资源的开采而发展的城镇，如四川泸州曾是兵工厂的集中地，甘肃玉门的老君庙是石油开采地。

(六)由于进口物资的停止，使一些手工业城镇有所发展，如四川内江的制糖中心，在抗日战争期间的产糖量占全四川省的44%；自贡市的盐在1939年后也有所发展。

一、内迁工业对城镇影响

抗战初期，内迁工厂极少，“沪战三月迁移至内地的工厂不过112家，连同无锡、南京、镇江各地迁出的工厂不过二百余家。这些工厂指定迁入武汉、长沙、重庆、梧州、南昌、株洲、昆明等地，但事实上各厂家一时都集中于武汉”《中国近代工业史资料87页》。后来，日军进攻武汉，又不得不第二次迁厂。

内迁工厂集中在四川、陕西、湘西、广西等基地，以重庆最多。湘西各地也因内迁工厂集中，人口曾一度激增。例如，衡阳人口由10万人激增至50万人；沅陵、辰溪、芷江等偏僻县城也都激增至十余万人；兰田小城镇，由于工厂、机关学校的迁入，激增至3万人。

内迁工厂系暂时性建筑，房屋均很简陋。考虑防空需要，工厂的分布极为分散。由于工厂、机关、学校的迁入，城镇人口激增，居住问题便成为当时最严重的问题。但是，城镇几乎没有新建住宅，只搭建了一些临时性棚房，居住条件恶化，不少难民无容身之所，露宿街头。

这些古老而偏僻的城镇，由于内迁工厂等因素也确实引起了城镇性质、规模、规划结构的许多变化。直到抗日战争后，这些工厂再次迁移，城镇中曾经出现的人口增加、商业繁荣的现象也就随之消失。

二、重庆的发展

国民党政府在抗战一开始就定重庆为“陪都”，但他们并没有全部迁去，大量的军政机关集中于武汉，后来日军节节逼近，又不得不迁往重庆。

(一) 重庆的概况

重庆位于四川省东南，是嘉陵江与长江汇合处的山城，系鹿头山与娄山的余脉，三面环水一如半岛，形状似秋叶一片，有诗云：“片叶浮沉巴子国，双江襟带浮图关”，正说明城市的位置和形状。

重庆于周武王灭纣时，封姬姓于“巴”，为巴子国。隋开皇初改称“渝”。南宋孝宗十五年，升为府。因为其地介于顺庆、肇庆之间，故名重庆。公元1876年(清光绪二年)，按“中英芝罘条约”，准许英国派商员。1890年(光绪十六年)“中英北京追加条约”，开辟为商埠。1895年(光绪二十一年)，“中日马关条约”同意日本开商埠，1901年又设日租界。1911～1923年废府为县。1929改市政府。

城垣在金碧山顶，传为蜀汉都护李严所筑。明洪武初又修筑石城，周长12里，开九门。各门均有一定的商业码头：千厮门多棉花，南纪门多蔬菜，太平门木材较集中，临江门为煤，储奇门多药材。两江交会处的朝天门一带原为洋行商埠集中地，商行、银行集中，最为热闹。沿江多码头，上半城多在山上。重庆原先较为冷落，成渝公路修通后，陆路交通发达，逐渐繁荣。

城内商店也多分段集中：米店集中于米亭子，棉店集中棉花街，石灰集中于石灰市，窑器集中于磁器街，家具集中在木货街，珠宝商集中于售珠市，百货集中都邮街，文具书店以天王堂街最多，旅馆多在大梁子。后来这些分工都打乱了。

从以上叙述可见，早期的重庆由于其优越的地理位置，商业很发达；国民党政府内迁后，它成为政治、经济、军事中心，人口猛增。1927年商务督办时，仅20万人，1937年不过28万人；内迁后，增为47万人；到抗战胜利时，已达100万人以上。

国民党政府内迁后的重庆，集中了政治、经济、军事、文化等的各种机构。这些机构多利用原有建筑改建，或修建一些临时性的房屋，新盖的建筑不多。

与此同时，原来在沿海大城市的一部分工厂（约有1500家工厂，10万工人）迁来重庆。工厂数与抗日战争前相比增加16倍，占当时国民党统治区工厂数的33%，占西南地区工厂数的一半。工厂多分布在市郊沿长江及嘉陵江两岸，如南岸龙门浩、弹子石，江北的香国寺、猫儿石、盘溪，沙坪坝地区的中渡口、小龙坎等地。当时工业虽有增加，但失业现象仍很严重，无业人口达到21.19%。

随着人口及工业的增长，市区范围也相应扩大。由于防空的需要，市区内建设很分散，扩展后的市区内不完全是建筑地带。1928年划市区时为8平方公里，1933年重划市区时为93.5平方公里（包括水陆面积），1940年时扩大到300平方公里。

人口增加，市区扩大，居住问题则更严重。大量人口仍集中在半岛部分，特别是尖端朝天门一带；如打铜街、都邮街等地区，人口密度高达1650人/公顷。

劳动人民居住条件恶劣。因为地价昂贵，劳动人民多在沿江建有很高的地柱支撑的简屋，又称为吊脚楼，形成重庆沿江的特殊面貌。但是，国民党上层人物占有的大量别墅、洋房，在市内多集中于通远门近郊的上清寺及曾家岩一带，还有不少分布在郊区风景优美的地方。

市内建筑质量较高的房屋集中在朝天门陕西街一带，有“重庆华尔街”之称。这里原是洋行商埠区，因遭日机轰炸，市内颇多破坏，于是一些官僚资本家增建了不少银行，其中除中央、中国、交通、农业银行外，聚兴诚、川盐、美丰、通商等银行的建筑规模也较大。

市内也出现了占地很大的特务机构，如位于磁器口与歌乐山之间的“中美合作所”，内有牢房囚禁大量的革命志士。还有复兴关的中央训练团、南温泉的中央政治学校等。

（二）“陪都十年建设计划”

1945年8月日本无条件投降，国民党政府迁回南京，使重庆这个畸形繁荣的城市发生了剧变。城市物价随着黄金美钞一齐狂跃，“信用收缩，银根奇紧”，工厂产品销售不出去，因而工商业一落千丈，产量锐减，失业人口增加，歇业工厂数曾达85%。

国民党政府为安定人心，重新定重庆为“永久陪都”，编制了“陪都十年建设计划”。计划本身问题很多，人口估算不是根据当时经济的发展计划来确定，而是依靠主观臆测。国民党行政院批示中不得不指出：“谓成都平原人口将有60%东移，贵州50%，陕甘30%，均向陪都集聚，此种推述则未免错误”。

道路系统规划考虑重庆山城起伏的地形，在中心地带布置了几条穿山的隧道，在江边设计了高架桥，主要道路交叉采用环岛形，道路网格局成自由式布局（图2-5-7）。

在土地划分中，将住宅区分为高等住宅区、普通住宅区、贫民住宅区三种。高等住宅

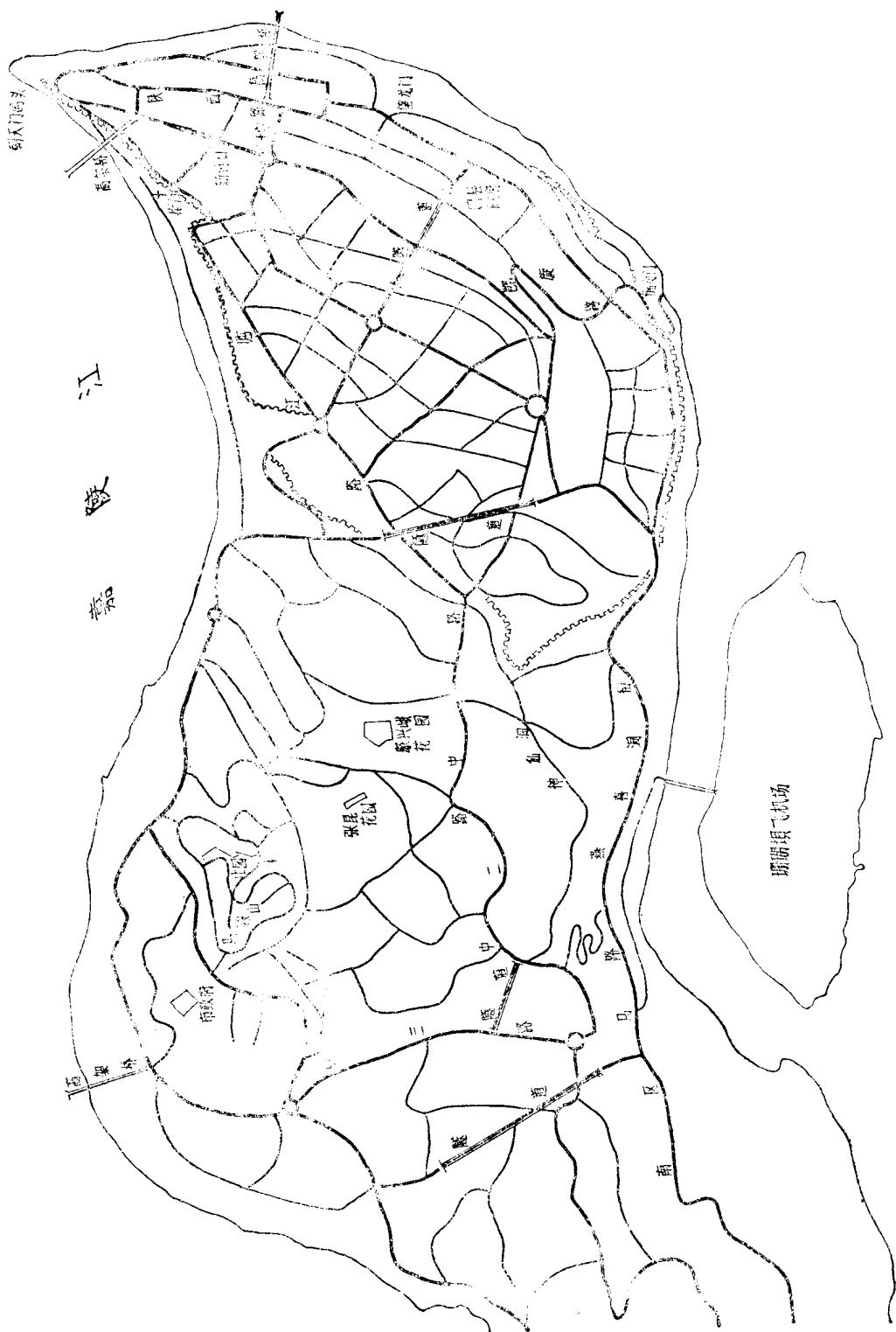


图 2-5-7 “陪都十年计划”（重庆）市中心干路系统图（1946年）

区在风景优美的歌乐山、黄角垭一带。贫民住宅区则没有作适当的安置。

计划中生硬地搬套卫星市镇规划理论。卫星市镇本是当时资本主义国家为解决大城市人口及工业过分集中的矛盾而设立。当时，重庆的工业迁移或大量倒闭，人口缩减，而“陪都计划”中居然搞了十二个卫星市，和十八个预备卫星市镇，这些卫星市镇的规划示意图，一律采用圆形图案，规划得非常粗糙（图2-5-8，2-5-9）。

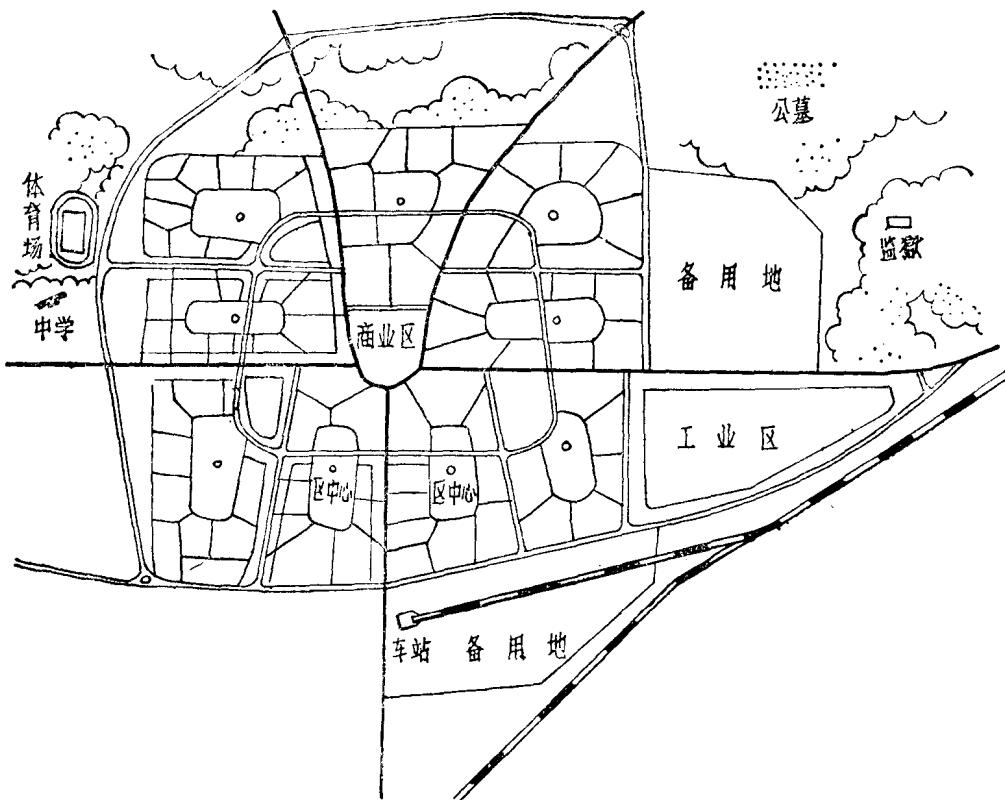


图 2-5-8 “陪都十年计划”（重庆）卫星市计划图（1946年）

计划中还搬用当时资本主义国家中流行的邻里单位的规划理论，并企图与国民党统治区的保甲制度结合起来，以加强统治。

三、宝鸡的发展

抗日战争时期，受交通影响而发展起来的城市可以宝鸡为代表（图2-5-10）。

宝鸡原为陕西西部的一个小县城，在其北面有凤翔府（今凤翔），南面有凤州（今凤县），地位都比宝鸡重要。由于宝鸡位于陕西关中平原西端，其西即为渭水峡谷，是古代入陕南、四川的驿道及入甘肃的要道，所以商业具有一定的规模。旧城距渭河仅1里，位于渭河第二台地上，沿着黄土塬崖根东西向发展，为长方形小城。城周围2里7分，有东、西、南三门。城北之城为风匣城，城市人口只有六、七千人。

抗日战争前，川陕公路以此为起点通车。由于其南面为长途的陡峻山路，汽车多在宝鸡停留修配，因此建有汽车修配工业。后来陇海铁路通此，遂成为川陕重要物资的转运中心。

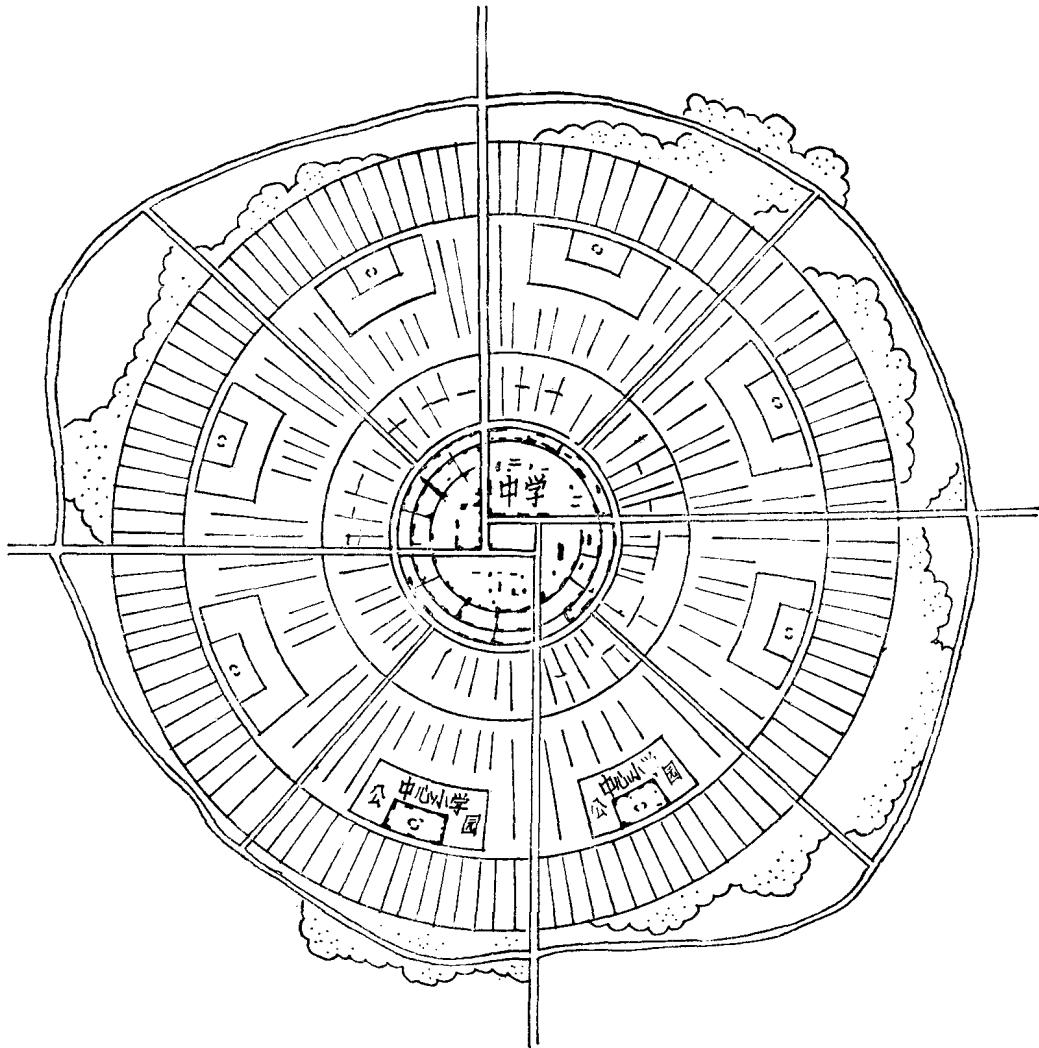


图 2-5-9 “陪都十年计划”（重庆）卫星市标准计划图（1946年）

抗日战争开始，陇海铁路、川陕公路成为当时的主要交通干线，不久川陕公路上的双石铺（距宝鸡南一百多公里）又修筑通往甘肃的公路，宝鸡也因此而得到发展。通过陇海铁路从河南和武汉内迁的工厂多在宝鸡设厂，其中主要是无锡荣氏系统申新纱厂及福新面粉厂。由于宝鸡附近地段地势狭窄，内迁工厂放在东面五公里的十里铺，形成一个工业区。因此，十里铺内增加了不少人口，建有工厂管理机构及资本家住的质量较好的住宅，许多工人住在附近黄土上开挖的窑洞内。在渭河南岸的一些地区，也曾有零星的发展。

抗日战争后，宝鸡人口增加很快，解放前曾达11万人。新发展的地区在东关一带，建有大批旅馆、饭馆、转运行、商店、银行、金店、银楼等，投机贩卖的店铺也很多，房屋多很简陋，往往在旧式街铺前面建假面墙。在渭河第一台地的河滩上建了大片破烂的临时房屋，集中了数万由河南等省来的，逃避“水、旱、蝗、汤（恩伯）”的难民。旧城内则仍保持平房、土屋的本来面貌。

和其他抗战时期兴盛一时的城市一样，这些“繁荣”的因素多是暂时的。

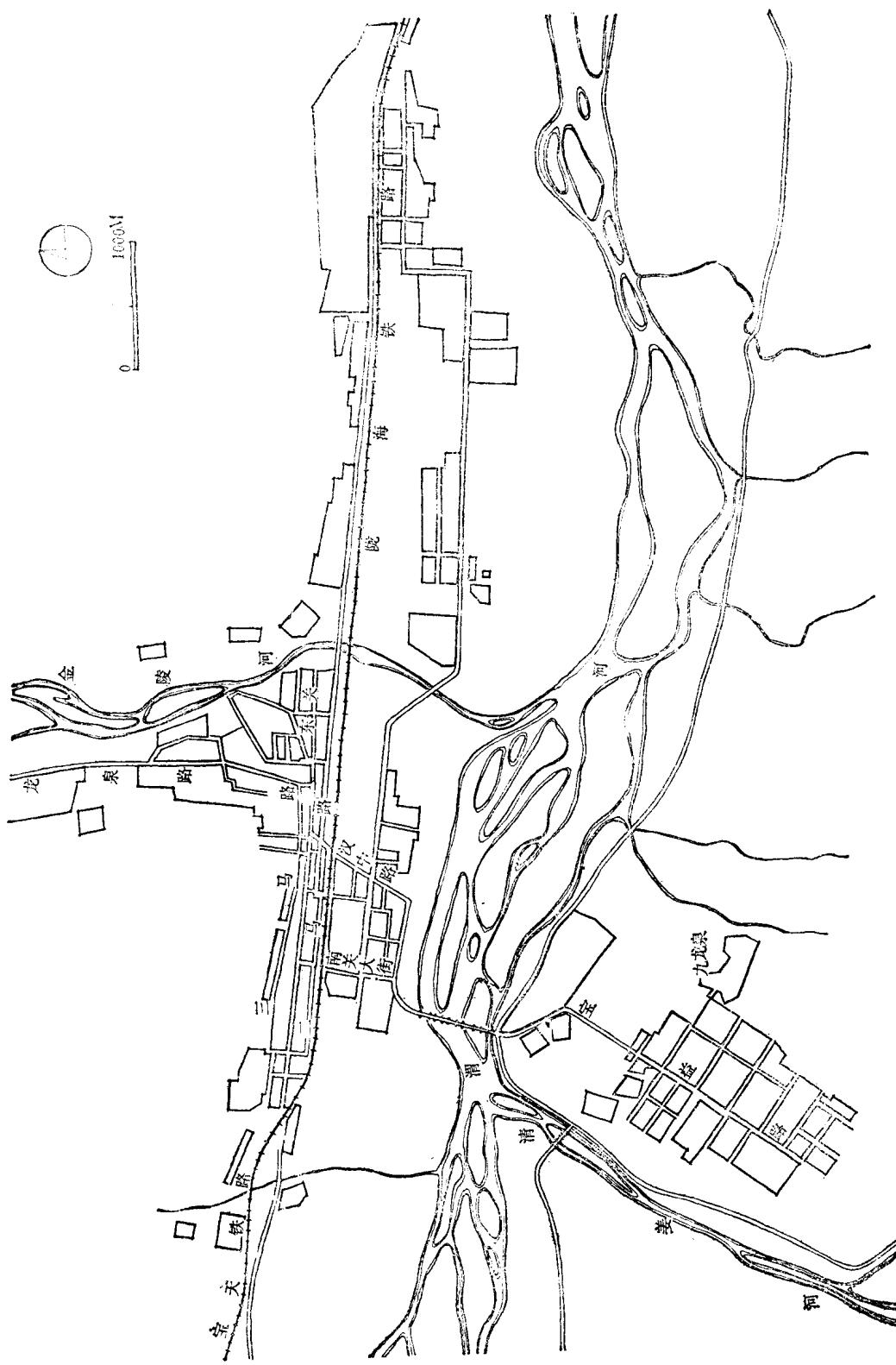


图 2-5-10 郑州城市平面图(1945年左右)

由于军事上的原因，国民党政府一再下令修通宝天铁路，但进度极慢，直至1945年抗战胜利前夕才通车。

四、玉门的发展

玉门是抗战时因开采战略物资而新发展起来的少数城市之一。

早在1925年（民国十五年）以前便有德国人将油样携往上海化验，含纯油达50%以上，当时因交通不便及军阀混战，无法开采。抗战后，石油进口断绝，国民党政府与美国合作在此开采石油，设立油矿局，集中一些工人，使塞外的这座荒僻的古城发展了起来。

玉门位于祁连山北麓，戈壁滩南沿，南接老君庙油田，西为石油河，形成一条南北间的狭长地带。清康熙二年，玉门城在旧城基础上改筑，城周长2里2分，只有南北二门，城中人口共五千余人，百年的老树很多。

1939年油矿开始开采，当时工厂建设及居住建筑等均无计划，厂房紧靠着居住房屋，厂房又全在城市上风地带，严重污染居住环境。厂房和居住房屋均未留发展用地，不够时另建一块。工厂位置也未经慎密选择，如将炼油厂建在石油河的河槽里，1948年山洪爆发时，机器设备全被洪水冲走。企业管理上也不注意防火问题，曾因原油漂浮水面，着火后造成极大的损失。

职工宿舍在1939～1949年的十年中仅建筑了19546平方米，而住宅建筑了31264平方米。除政府官僚等上层阶层的居住条件较好外，其余均系临时性草席房屋及窑洞，即不能挡雨雪，又不能御寒。住宅共分甲、乙、丙、丁四种，前三种是给政府官僚等上层阶层住的，第四种才是一般职工住的。

市内公用设施条件更差、数量少、规模小。全区只有4个浴室，总共才58个喷头。食堂面积小，工人只能在露天风沙下吃饭。仅有一座801平方米的医院，30张病床。居住区内到处是垃圾及污水沟。回归热等传染病流行，死亡率很高。

玉门油矿在抗战期间，因战争需要下了很大决心进行建设，但到抗战胜利时还不能就地提炼原油，开采的原油运到重庆提炼。

第六章 日本帝国主义占领区的城市

日本帝国主义至1937年后占领了中国广大的地区和最富庶地区的大部分城市，对中国近代城市建设的影响较大，按其对城市建设的影响，可分为四个时期：

(一) 1931年“九·一八”事变以前。1895年“中日战争”后，日本帝国主义迫使清王朝签定“马关条约”，强占台湾省，在一些城市中占有租界及商埠地。1905年“日俄战争”后，日本帝国主义又全部取代帝俄在东北的势力，强占了旅顺、大连等城市，取得了南满铁路的权益，并通过“商埠地”及“铁路附属地”等控制了东北的许多大中城市。其中建设规模较大的为长春、沈阳、大连等地，但是其建设工作局限于“商埠地”、“满铁附属地”内，其规划多以车站为中心，采用放射形干道与方格形道路网，与其旁的中国旧城区布局迥然不同。华北的几个大城市如天津、青岛等也受其控制。

(二) 1931年“九·一八”至1937年间。“九·一八”事变后，日本帝国主义占领东北三省，而且进一步控制了内蒙及华北大部分地区，建立了伪“满洲国”。为了将东北建成扩大侵略的根据地，他们进行了大规模的建设，制定长远计划，将长春建成政治文化中心、沈阳为工业中心、大连为最大港口；又新建一些军事城镇，如牡丹江。在1932年至1935年间制定了一系列的城市规划，其中包括“新京”(长春)、奉天(沈阳)、哈尔滨、吉林、图们、佳木斯、鞍山、四平、齐齐哈尔等(图2-6-1)；同时也开始了城市建设工作，其中以长春规模较大。各城市发展规模如下：

城 市	1932 年 人 口	计划三十年后人口	城 市 性 质
长 春	20 万 人	50 万 人	政治、军事、文化中心、关东军司令部驻地
沈 阳	40 万 人	100 万 人	经济及军事中心、第一军区驻地
哈 尔 滨	40 万 人	100 万 人	北部经济中心、第四军区驻地
牡 丹 江		5 万 人	军事中心、第三军区驻地
图 门	1.5 万 人		图佳路终点、军事据点
吉 林		10 万 人	第二军区驻地

(三) 1937年“七七事变”至1941年太平洋战争开始。“七七事变”以后，日本帝国主义大举全面进攻，仅仅三个月内，华北华中大部分城镇沦陷，至1942年，我国大部分大城市都被占领，其中包括南京、上海、广州、武汉、北京、天津、太原、福州、杭州、徐州、苏州、……等。许多古老的美丽的城市遭受到侵略者的严重破坏。在日本帝国主义占领地区，他们最关心的是加强军事占领，大规模的掠夺战略物资。在华北企图将天津的塘沽及青岛两地做为其物资输出的最大港口。对天津，计划扩大市区，包括塘沽在内，扩建天津东站以东的郊区；在太平洋战争爆发前，修建了一条绕越英法租界的道路。对青岛，也拟定了“青岛母市计划”，计划扩大市区、扩建港口等。这些计划都只实现了极少部分。在华中地区唯一的建设就是建造了掠夺大冶铁矿的黄石港，增加了一些机械化的起运

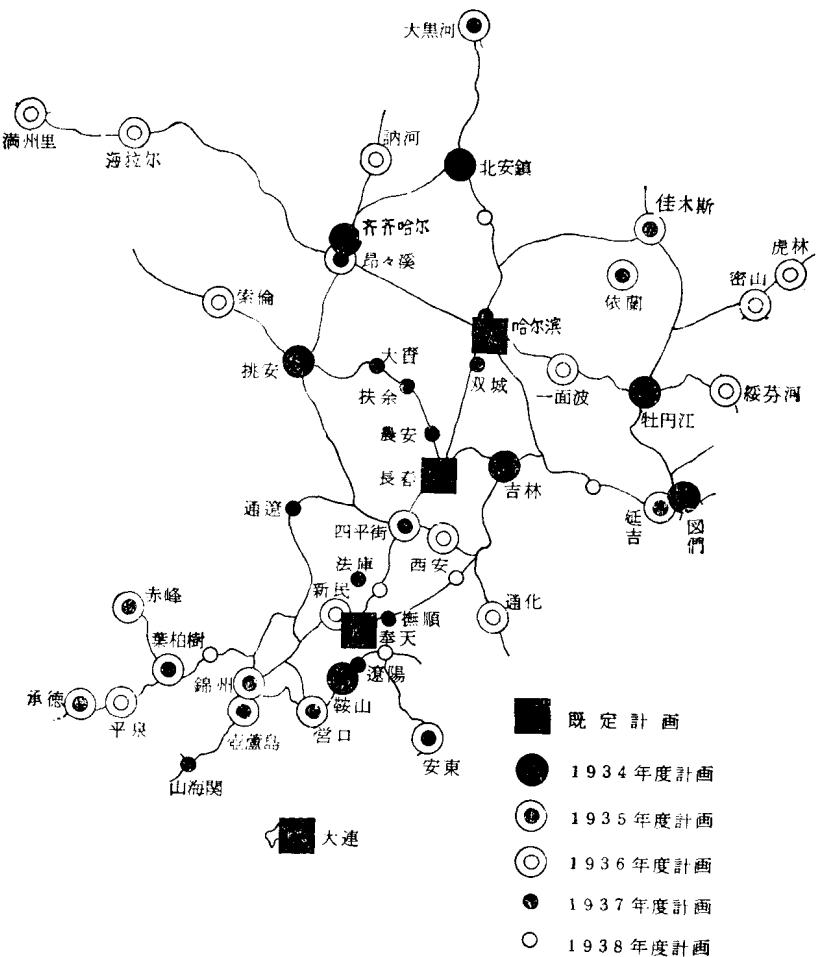


图 2-6-1 伪“满洲国”城市规划进行情况图

码头。这些建设反映其侵略的目的。

(四) 1941年太平洋战争至1945年日本投降。日本帝国主义在1941年12月8日发动了太平洋事变后，为了要把东北及华北变成“大东亚圣战能兵站基地”，加强了对我敌后根据地的“扫荡”，实行残酷的“三光政策”。大批城镇及村庄被烧毁，造成大量“无人区”。在东北地区也在抗日联军的根据地附近实行“并村”、“并屯”。由于战争扩大，经济面临崩溃，仅有的一些城市建设工作也几乎全部停止。

在日本帝国主义占领下的城市，可以分为两类：一类为原有的大城市，有较大的发展变化，如沈阳、长春、大连、哈尔滨、青岛、天津、锦州、吉林等，其中以长春为代表；另一类为由于军事及其他需要而新建的城镇，如牡丹江、佳木斯、图门等，其中以牡丹江为代表。

第一节 伪满“新京”（长春）的规划和建设

长春主要是日本帝国主义统治时期发展起来的城市。

长春在十八世纪以前，还是人烟稀少的荒原。后来山东、河北一带的农民移居较多，遂出现村落。1825年在此设长春厅。1865年建旧城，形成南北街和东西三、四道街，共占地8平方公里。1896年帝俄修建的中东铁路通过这里，并在旧城北5公里处建宽城子车站，及俄式住宅区，占地4平方公里，地位日渐重要。1905年日俄战争后，这里成为日俄帝国主义势力的分界点。1895年中日战后，日本在长春建商埠地，其后又建车站并开辟“铁路附属地”，势力日增，逐渐全部统治长春。1931年日本侵占全东北，长春被定为伪“满洲国国都”，成为日本在东北的政治、文化的中心（图2-6-2，2-6-3）。

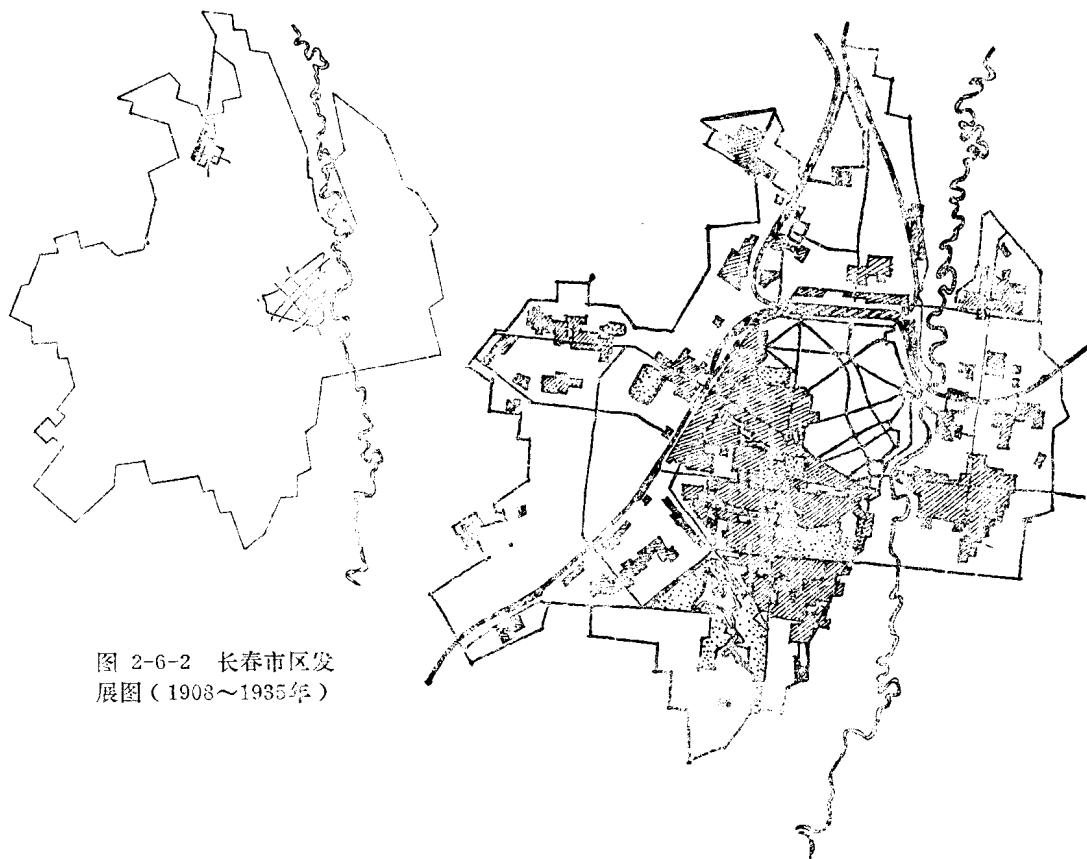


图 2-6-2 长春市区发展图（1908~1935年）

图 2-6-3 长春市区发展图（1936~1945年）

整个长春可以分为旧城、宽城子、“商埠地”、“铁路附属地”及伪“满洲国国都新京”时扩建的地区。除旧城及宽城子外，其他三个地区都是在日本不同的侵占时期发展起来的（图2-6-4）。

1907年开始建造“铁路附属地”。先在城北（原夹道沟购买第一批土地40余万平方米，后又继续购买，先后共达5平方公里）。1908年开始建成“铁路附属地”街区。北起

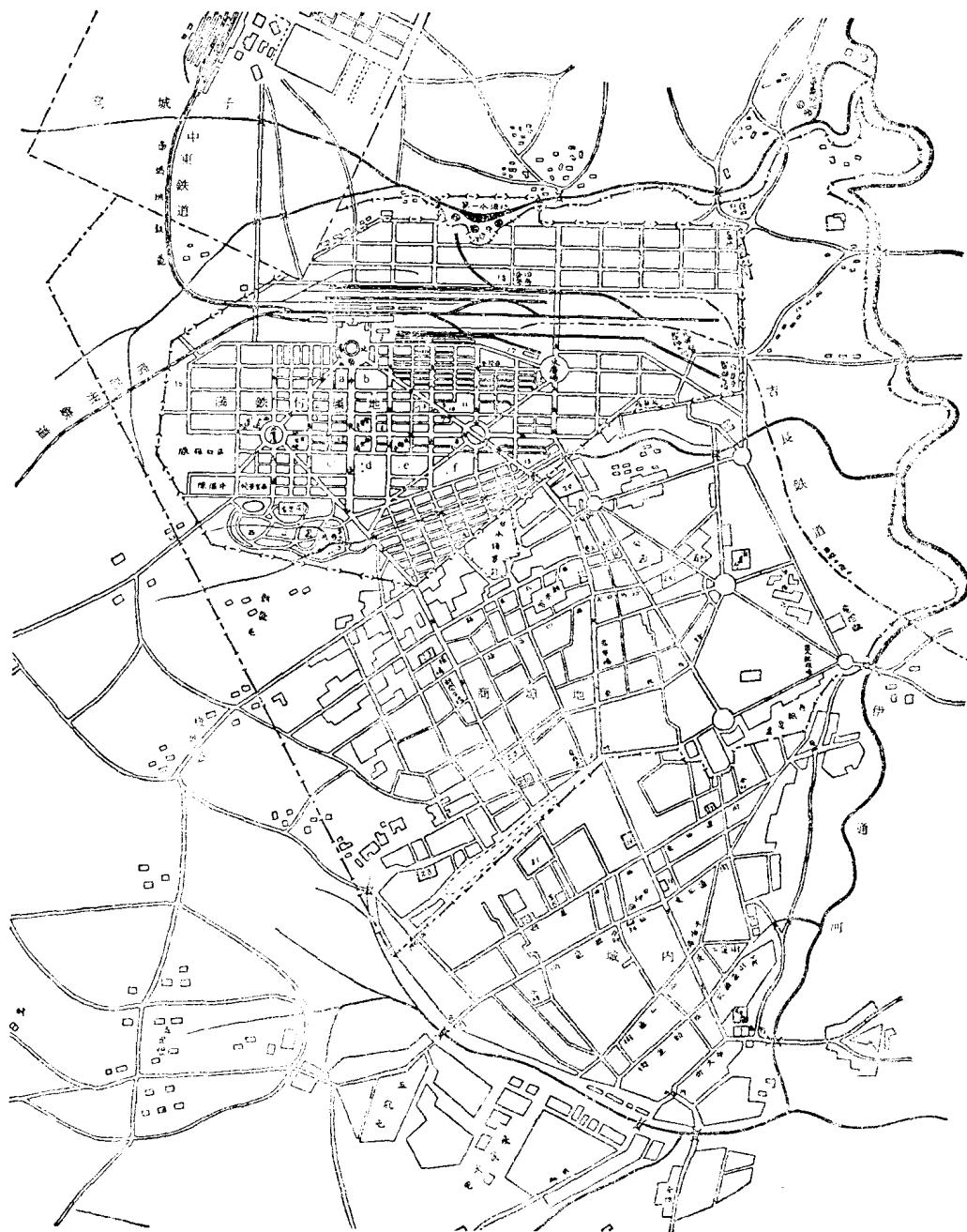


图 2-6-4 长春城市平面图（1932年）

宽城子，南至日本桥（今七马路口），西至中东铁路，东至吉长铁路。1930年人口达4万人。“铁路附属地”实际上是一种变相的租界，是日本在东北进行扩大侵略的据点，设有大量日本经营的收购农产品及倾销日货的企业，大量服务于占领者的旅馆、澡堂、酒馆等。同时“铁路附属地”也成为大量流氓、土匪的藏身之处，并设有烟馆、妓院、赌场，以及公开出售枪枝弹药的洋行。“铁路附属地”紧靠铁路布置。以长春车站广场为中心，

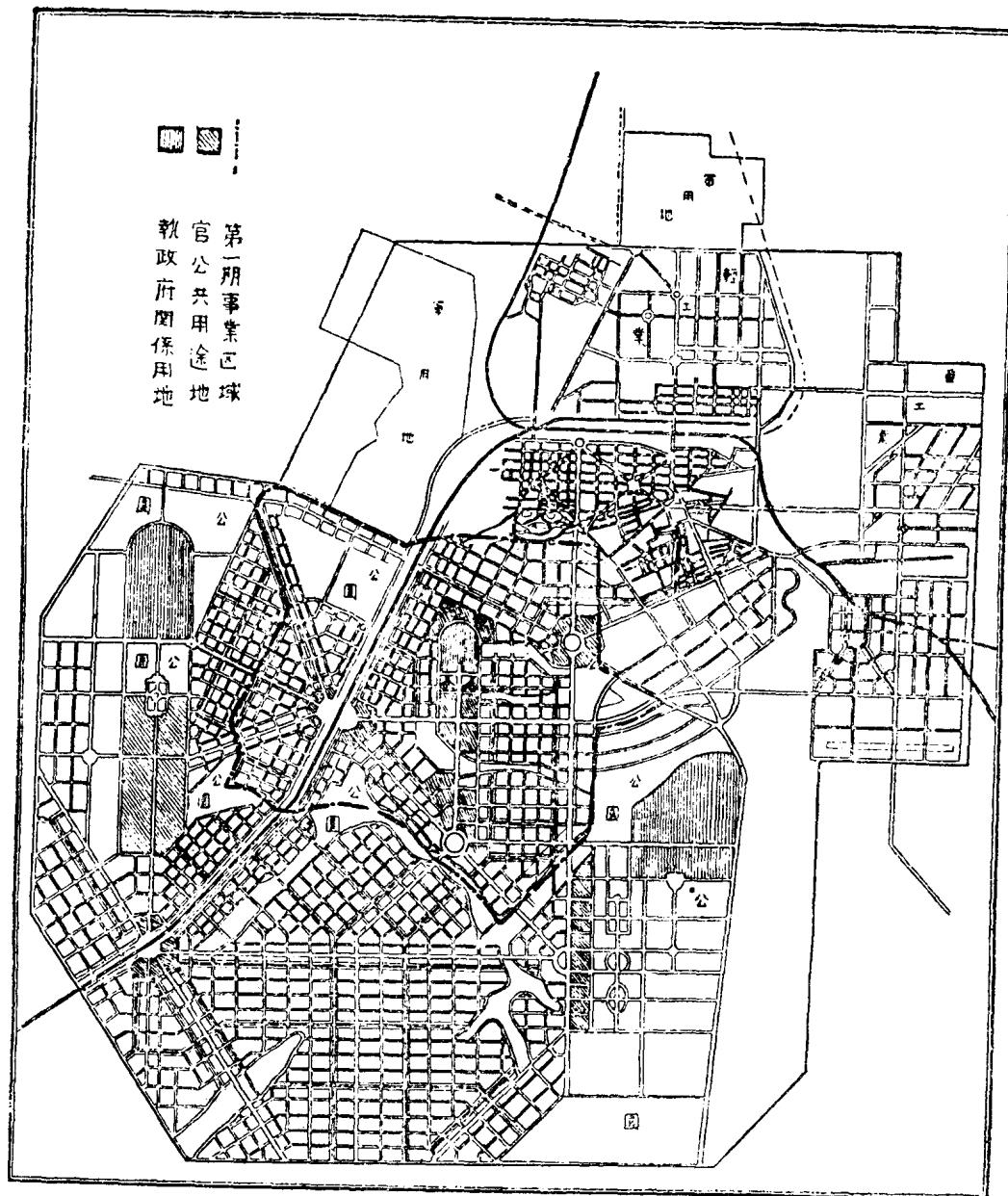


图 2-6-5 伪“满洲国国都”(长春)建设计划图(1932年)

开辟五条向东、南、西三面放射的大路，并在两侧设两个环形广场。放射路之间则为面积很小的方格形街坊。建筑物多为二、三层的西洋式、日本式及其他混合形式。

1895年中日战争后，清政府被迫将东北许多城市开为商埠，长春也是其中之一。长春的“商埠地”位于旧城与“铁路附属地”之间，周围约15公里。主要干道为大马路，并与其他13条街道划分为许多狭小的街坊。街坊土地分为五级，按不同分級收不同租費。“商埠地”开设后，城市中心向北移，较大的商店及一些工厂也都迁到这里，逐渐代替了旧城的地位。

1930年，长春有14万人。1931年日本帝国主义将长春定为伪“满洲国国都”，定名为

“新京”后，开始进行大规模的扩建，城市才迅速地发展起来。选择长春做为伪“满洲国国都”，主要是从政治及军事上着眼。这里地理位置适中、交通便利，便于控制全东北。

长春的规划是由日本关东军和伪“满洲国国都”建设局共同制定，于1932年开始付诸实施（图2-6-5）。

市区的计划面积为200平方公里。市区计划实施面积100平方公里，其中建成区的旧城、宽城子、“商埠地”“铁路附属地”共占21平方公里。实际上市区计划实施面积只有79平方公里，计划至1937年完成20平方公里，但至1945年时尚未全部建成。现将其规划分述如下。

一、规划分区

计划于旧城东北角设重工业区，北面为轻工业区，电台、机场等军事用地分布城市四周，以环形干道联系。东南角为学校区，运动场也集中于此。铁路以西在伪“皇宫备用地”附近设高尔夫球场及跑马场，为统治阶级娱乐及赌博的场所（图2-6-6）。

在土地使用分配上，机关房屋及公用地占65%，道路占21%，军事用地占9%，工业用地只有6%。长春工业比重很小是很突出的，仅有的工业也还多是啤酒、香烟等消费品的生产。

二、道路交通系统

在市外交通方面，通过铁路与朝鲜联系，以实现其所谓“朝、满一元化”。市内交通方面，拟将原来车站改为货站，将车站修至南长春站，以加强与新规划地区的联系，并拟将新车站以北市区内的一段铁路改从地下通过；这些打算从规划技术上看是合理的。

市内主要干道有“顺天大街”（今新民大街）、“安民大路”（今工农大路），“兴安大路”（今西安大路）等十余条，组成方格网加对角线的道路系统。道路宽度在38~60米之间，有很宽的绿化带，路面都用沥青及混凝土的高级材料。主要街道上照明、电讯线路都采用地下线，主要架空线路则设在相平行的次要道路上。有轨电车也不设在主要干道上。市际公路也不穿越城区而在外围绕越。这些规划技术措施比较合理。道路系统中设置了几个很大的环形广场，如“大同广场”（今人民广场），“安民广场”（今和平广场），这些广场在相当程度上有追求形式和构图的倾向。

三、城市行政中心

长春的行政中心是由伪“皇宫”及伪“满洲国”政府机构，即“八大部”的办公楼组成。南起“安民广场”，北至“皇宫”，长约1.2公里，宽约550米，面积约160万平方米。在这样大的范围内，总共布置了八、九个大建筑物；虽然建筑物都尽量拼凑成庞大的体型，但仍然感到非常空旷。行政中心在位置上既与干道有密切的联系，而又不受干道交通的干扰。行政中心附近布置了两个公园，绿化面积是全城市最多的地区。这一地区的地形，南北两端平坦，中部略凹。为了显示“皇宫”的尊严，将“皇宫”布置在北部较高的、象征“龙首”的地带上。附近绿化特多，企图象征皇帝“龙位常青”。街道广场则命名为“顺天”、“安民”等，企图表现其“顺天安民”的“王道政治”。“八大部”的建筑完全由日本人设计，是具有殖民主义色彩的所谓“兴亚式”的建筑。但是这些计划未能全部实现。1941年太平洋战争爆发后，“新京”的建设停止了下来，“皇宫”也仅完成了基础工程。

四、居住区规划

居住区的规划也鲜明地反映了民族矛盾与阶级矛盾。例如将人口密度规定为一级居住

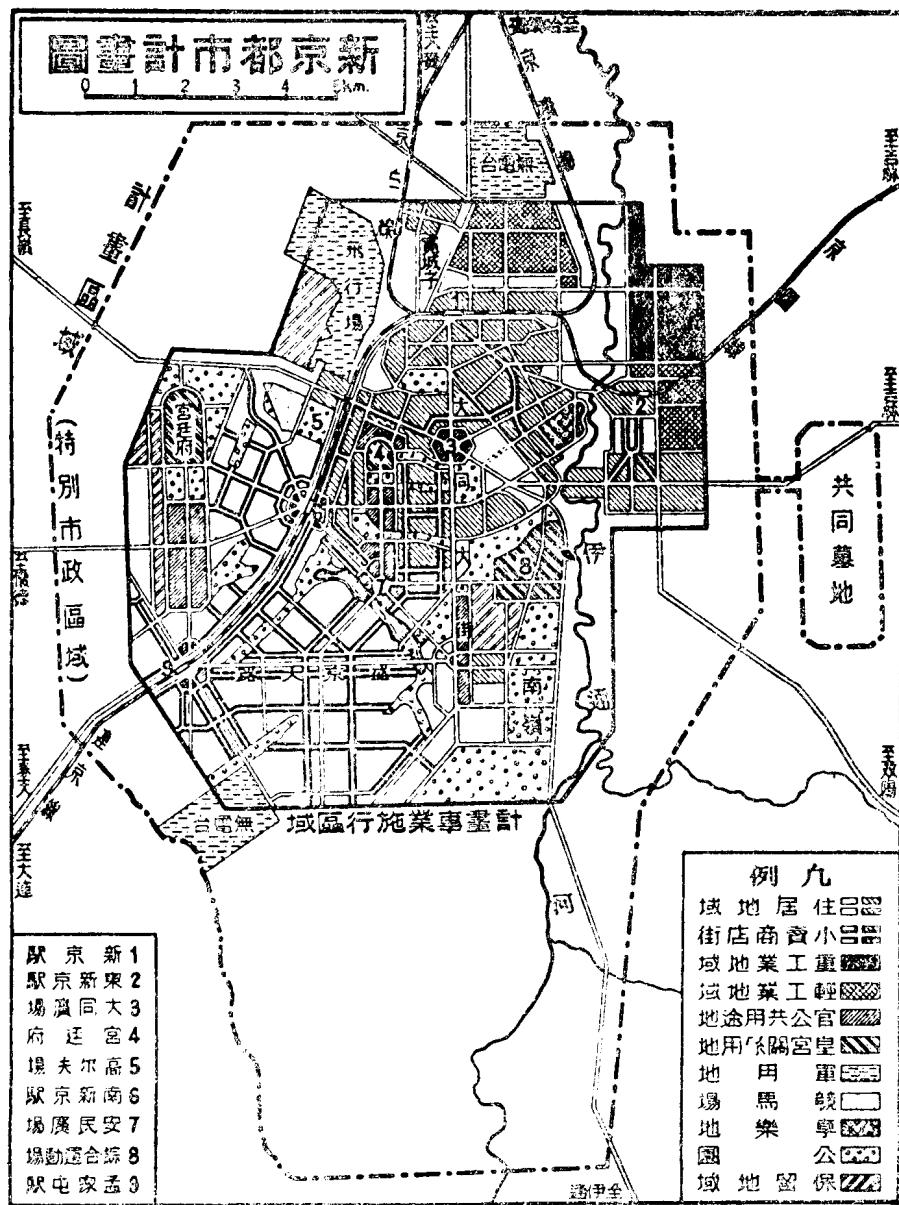


图 2-6-6 “新京”（长春）都市计划用地分布图（1932年）

地4000人/平方公里，二级居住地5000人/平方公里，三级居住地10000人/平方公里，四级居住地和商业区12000人/平方公里，人口密度高低相差三倍。日本人及伪满统治阶层大多数住在新规划的地区，建筑密度最大不超过26%，而且电力、煤气、给排水、公共交通设备应有尽有，大部分公园绿地也集中在这一带。而中国劳动人民则一再被搬迁至旧城边缘不适宜居住的地区。旧城区则完全置于规划之外，也没有改建的打算，这里都是年久失修的简陋房屋，建筑密度高达65%，人口非常密集。中国劳动人民集中的二道河子、八里堡、宋家洼子等地区，地势低、地下水位高，都不宜居住；而且日本统治者又将市区大量污水直接排入伊通河，遇洪水爆发，污水则完全冲向这一带。

长春市的规划建设非常明显地反映出殖民地城市的特点，同时也带有一些封建帝制的色彩。由于它的规划建设是在1933年以后，比青岛、大连等城市晚一些，因而也采用了一些较近代的手法。例如，在规划建设中，比较注意交通问题，道路有一定分工，而且能充分利用地形；城市绿化也较多，绿化插入城市，与道路的配合也较好。

长春在国民党政府统治期间，城市遭受到严重的破坏，高大的行道树被大量砍伐，许多房屋被拆毁，甚至水管也被挖出来修建工事。到1948年解放时，长春城已是一个千疮百孔的破烂摊子。

第二节 奉天（沈阳）的城市规划

沈阳在伪“满洲国”时称奉天，是东北最大的城市，是作为经济中心城市规划的。最主要的建设是在铁路线的西部建立大规模的工业区（铁西区）（图2-6-7）。

沈阳的城市规划，由关东军特务部主办的联合会（军队、奉天市、满铁三方面组成）审议，其规划纲要由关东军司令部决定。

在城市规划中解决了沈阳市铁路线的位置、城市中心的建设、防空设施规划、煤气和上下水道规划，以及工业区的实施方案等（图2-6-8）。

规划人口为150万人（根据规划前15年的统计资料，按6%人口增长率估算，1943年末达到人口100万；其后五年按人口增长率5%计算，再后五年按4%计算，1953年达到150万人）。

城市面积至1931年3月为63平方公里，其中包括铁西工业区19平方公里、“商埠地”10平方公里、大东区7平方公里、城内15平方公里、沈海工业区4平方公里、“铁路附属地”8平方公里。

城市规划区域是以小西造门为中心的400平方公里的区域。在这个区域内设有外围宽约1~7公里的环状地带，把它作为绿化地区而保留下来。城市规划区域内，市街地规划区域为192平方公里；其中居民用地为81.6平方公里，平均每人用地为54.40平方米（表2-6-1）。

奉天（沈阳）规划区域内用地类别及面积 表 2-6-1

区域分类 类 别	市街地规划区域内		市街地规划区域外		合 计	
	面 积 (公顷)	%	面 积 (公顷)	%	面 积 (公顷)	%
道路及广场	1004	20.9			4004	10
公园、运动场及绿地	4148	21.6	179	0.9	4327	10.1
墓 地	155	0.8	900	4.3	1055	2.6
学校用地	173	0.9			173	0.4
飞 机 场	736	3.8			736	1.8
铁 路 用 地	974	5.1	1973	0.9	1171	2.9
堤 防 用 地	33	0.4			33	0.2
河 道	98	0.5	1069	5.1	1167	2.9
其 它 公 用、公 共 用 地	669	3.4	1322	9.3	2301	6.5
居 民 用 地	8160	42.5	16523	73.4	24683	61.7
	10200	100	20300	100	40000	100

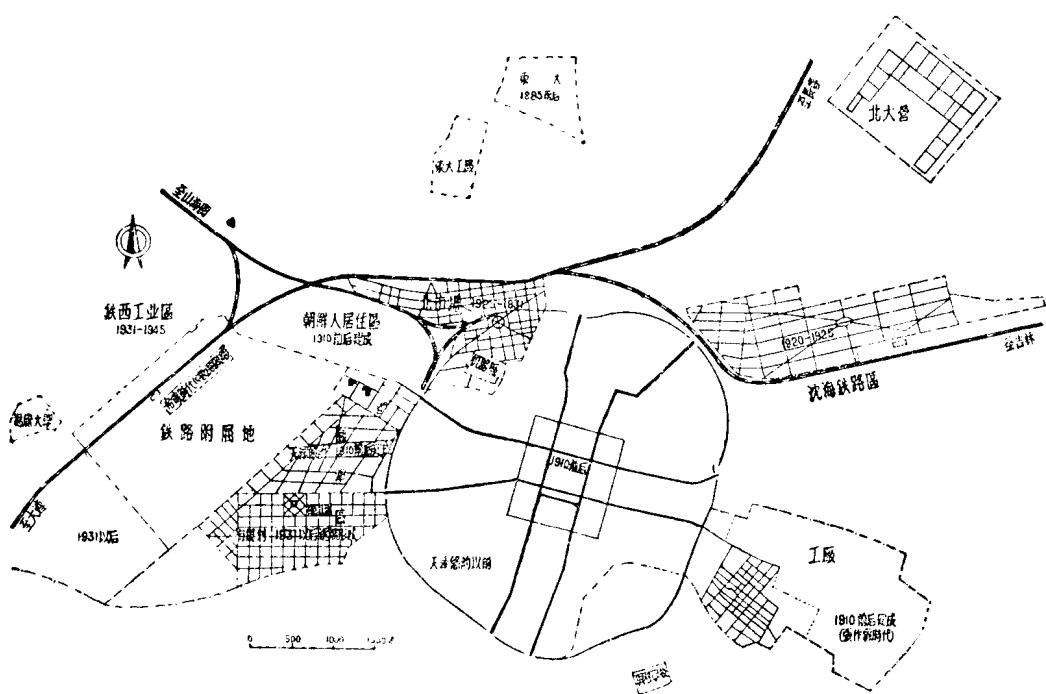


图 2-6-7 伪“满洲国”奉天(沈阳)市区发展图(1910~1934年)

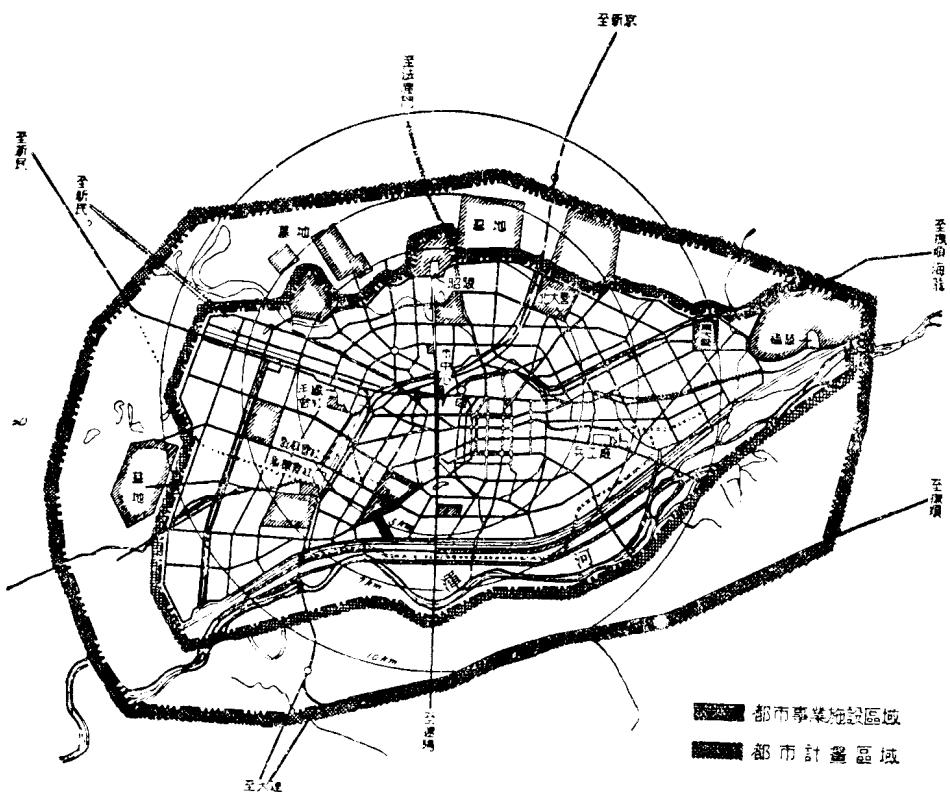


图 2-6-8 伪“满洲国”奉天(沈阳)都市计划图

第三节 牡丹江的发展

牡丹江城市位于牡丹江上游，所处地形为一块东西短而南北长的盆地，面积约200平方公里。

十九世纪末，牡丹江只在沿江处有几户人家。二十世纪初（1903年）中东铁路通车，帝俄在沿线设立了“租借”地特别区；同时关内移民到此垦植和经商的人不断增加，经济迅速发展，形成了小集镇。“九·一八”事变前这里仅有5000人，“九·一八”事变后，日本人修筑了图佳铁路和滨绥铁路，因为牡丹江位于交通线上，迅速地发展起来。1937年被划为市，取消了特别区。牡丹江城市的发展基本上是在日本帝国主义侵占时期形成，所以鲜明地反映出殖民地城市的特点。

日本帝国主义在侵占东北不久，便对该城市进行了规划。规划于1935年批准并付诸实施。城市的规模原订为10万人，后由于它的重要性而改为30万人。

在交通规划方面，将新铁路线向北移动1.2公里，原来的火车站废弃不用，另于旧城区西向3.5公里处设新站，连络图宁线，又从车站东面连接滨绥线。客运站设于旧市区北面新区的中部。并规划了西至哈尔滨、吉林、北至佳木斯、依兰，东北至穆林等的公路，以满足军事上的要求。

移动后的铁路位置正好从城市中部穿过，加上支线就将这个大城市划分为三块，城市之西北是调车场。这些铁路设施都限制了市区的发展。

市区内的道路网北至山脚，东南达牡丹江，西至调车场，铁路正中穿过。铁路之南、北部分道路网为方格形辅以放射线，铁路之东部主要为放射形。干道间相距约800~1000米，街坊以次要道路划为0.3~0.7公顷的小块。

铁北区便是行政中心。铁北和铁中区是日本人或富有阶层的居住区。铁南边沿和沿旧铁道两旁是贫民居住区。由于旧街区的范围小，又没有进行改造，使这个地方成为排污纳垢的场所，在区内的边沿形成几个大臭水池子，使这些地区卫生条件十分恶劣；而铁南区的唯一公园水面也成了下水道的出口。

牡丹江在这段时期内，规划有机车修理厂、发电厂等，在北部山地大肆修建地下兵营、仓库，铁路沿线也分布了许多军事设施。

第七章 革命根据地的城市建设

一、革命根据地城镇建设概况

中国共产党领导的中国人民革命的特点之一就是建立革命根据地，以武装的革命对付武装的反革命，因此在革命未在全国取得胜利之前，已有在党领导下的城镇建设工作。尽管在长期的战争年代里，环境条件差，无法进行大的建设活动，但它却代表了城镇建设的新方向。

1927年10月在井冈山首先开辟了革命根据地，革命政府规定将一些地主的房屋祠堂，以及庙宇等改为农会、苏维埃政府、学校、革命团体的办公用房。同年，广东海陆丰革命根据地建立后，也利用一些原有房屋建立劳动银行、平民医院等，把庙宇改为政府办公用房，把体育场改为“红场”等。

1931年11月中央工农民主政府在江西瑞金成立，宣布没收帝国主义开设的银行企业，无代价收回各地租界，无代价没收地主豪绅、军阀、官僚的祠堂、庙宇、房屋，并规定这些房屋分给工人、苦力、学徒居住。还规定由工厂出资建工人宿舍，无代价分给工人及其家庭。未建宿舍的工厂，由工厂津贴相当房租给工人。

在陕甘宁边区，尽管在极端艰苦的斗争环境中，政府还是很注意城市建设及人民生活条件的改善，边区的中心城市延安进行了许多改建、新建工作。有些原来很偏僻的小村镇也发生了变化，如合水县西南庆阳的西华池，到1943年已成为一个繁荣的小镇，有四十多家店铺。一些旧城镇也得到发展，如安塞、定边、吴旗等都扩大了几倍，甚至几十倍。

解放战争时期，革命中心逐渐从农村转入城市，提出了：“把城市看作是人民革命战争取得最后胜利决不可少的力量”，“防止破坏城市、工商业……即使某些城市在占领后，还可能同敌人反复争夺也不应加以破坏”（见中共中央东北局关于保护新收复的城市的指标，1948.6.10）的政策。在敌占区城市里，在中国共产党地下组织的领导下组织了工人、学生护厂、护校。这就使建筑和公用设施得到了很好的保护，在解放以后生产能得到较快的恢复和发展。

获得解放较早的城市、市镇对支援解放全中国起了很大的作用，而且都迅速地改变了半殖民地半封建的城市性质。例如，张家口是解放较早的一个城市，1940年便颁布了市府组织条例，市建设局也开展了工作，城市中出现了新的工人宿舍区。哈尔滨市在解放后，首先着手改善劳动人民的居住条件，将日本占领者的住宅4356所分配给无住房的贫民，取缔各种使生活腐化的设施，建立正常的秩序，为发展生产、支援解放全中国起了很大的作用。

二、红色故都瑞金的建设

从1931年至1934年，瑞金是红色的都城。

瑞金城东北面的叶坪是当时的政治中心，第一次工农兵苏维埃代表大会就是在叶坪的谢家祠堂召开的。这里是一个丛林密布古木参天的村庄，一边为山，一边为锦江。江西又是

山，这个村庄位于两山夹着的一块平地上。村中的谢家祠堂是1931～1933年4月间工农政府的总办公厅。谢家祠堂的一组建筑群中有毛主席的办公室、建设部……等。北面是一组纪念建筑，如“博生堡”、“公略亭”、“烈士纪念塔和纪念亭”等，造型朴素、大方庄严。整个的总体布置有明显的轴线来突出主要建筑（1934年红军北上抗日后被破坏，解放后已修复）。在布局上有明显的分区，卫生院学校在中心区之西，远离公路。整个建筑布局密切结合了地形。

沙洲坝在瑞金城西北，是1933年4月～1934年临时中央政府的所在地，第二次中华苏维埃工农兵代表大会曾在此召开。为迎接大会召开而建造的“中央大礼堂”规模较大，在整个布置上有较明确的分区，北面是人民委员会及其所属各部，南为革命军事委员会及其所属各部，中心为大礼堂及政治保卫部，西面为文化区，党校总部也在其中。

瑞金本来是一个古老而偏僻的城市，经过几年的建设，完全呈现出一片欣欣向荣的新气象，人民得到解放，当时就流行着：“南京、北京不如瑞金”的民谣。

三、革命圣地延安的建设

从1937年1月到1947年3月延安始终是中国共产党领导全国人民进行抗日战争、解放战争的革命圣地，是陕甘宁边区的首府、政治、经济、文化中心（图2-7-1）。

延安已有二千余年的历史。城建于唐代天宝年间，是一座不大的山城，位于三川交会点，位置十分重要。延水绕城流过，城市全长3.5公里，城墙开南、北、大东和小东四门，为古时防卫北方游牧民族入侵的重要城塞。城市有南北大街贯通南北二门，街中有钟楼一座，四条次街与南北大街成十字交叉，形成整个城市的道路骨架。建筑大多是长久失修的砖瓦平房，1937年又遭日机的轰炸，成了一片瓦砾。

1937年陕甘宁边区成立后，设立延安市，人口由三千几百人达到1943年的一万四千余人（不包括机关、干部、部队、学生）。在“自己动手，自用自建”的方针下，配合生产、文教的需要，根据防空要求，对城市进行了改建和扩建工作，新建了一些住宅，并在南门外开辟了市场。1940年后，城市建设工作有新的发展，各种类型和规模较大的建筑不断出现，如边区银行、政府、公园……改善了居住与卫生条件，大力兴建公路、桥梁，几次大修和扩建东关机场。

1942年制订了城市建设规划，建设了安置农民的新村、抗属毛纺新村、皇庙沟的难民新村等，开辟新市场，修筑城东至新市场的车道，增建学校校舍，扩大民众教育馆及俱乐部，进行城市绿化，兴建公共卫生设施及改善城市环境卫生等。同时加强了城市管理工作，审定各种工程质量标准，加强修筑的检查及取缔不合格建筑。

1943年建立了东市场，兴建大众戏院、大众合作社等，开始了整饰市容的工作——拓宽和平整南北市场干道与排水沟，种植行道树。因此，1946年人口由1943年的1.4万人增至3万余人。当时已形成完整的商业、文化及工业区。同年3月，延安第二届参议会通过了“重建旧城”的提案、“建立革命纪念公园”方案，开始进行各项建设工程。

新市场是一个综合性的市场，因防空的关系选择在群山环抱的南关孤魂沟里，结合地形顺着沟的东西向发展，有明确的分区，其中有商业文娱、铁业生产等部分。沟谷中部为市场主要部分，有二条平行的街道东西贯通全区。头道巷为主要街道，全长达1公里，为6.5公尺宽的碎石路，两旁设私营商店、合作社、银行和三星饭店等，1943年修建了大戏院；因而形成了市场的繁荣商业区和文娱中心。二道巷为次要街巷与头道街平行，二旁多

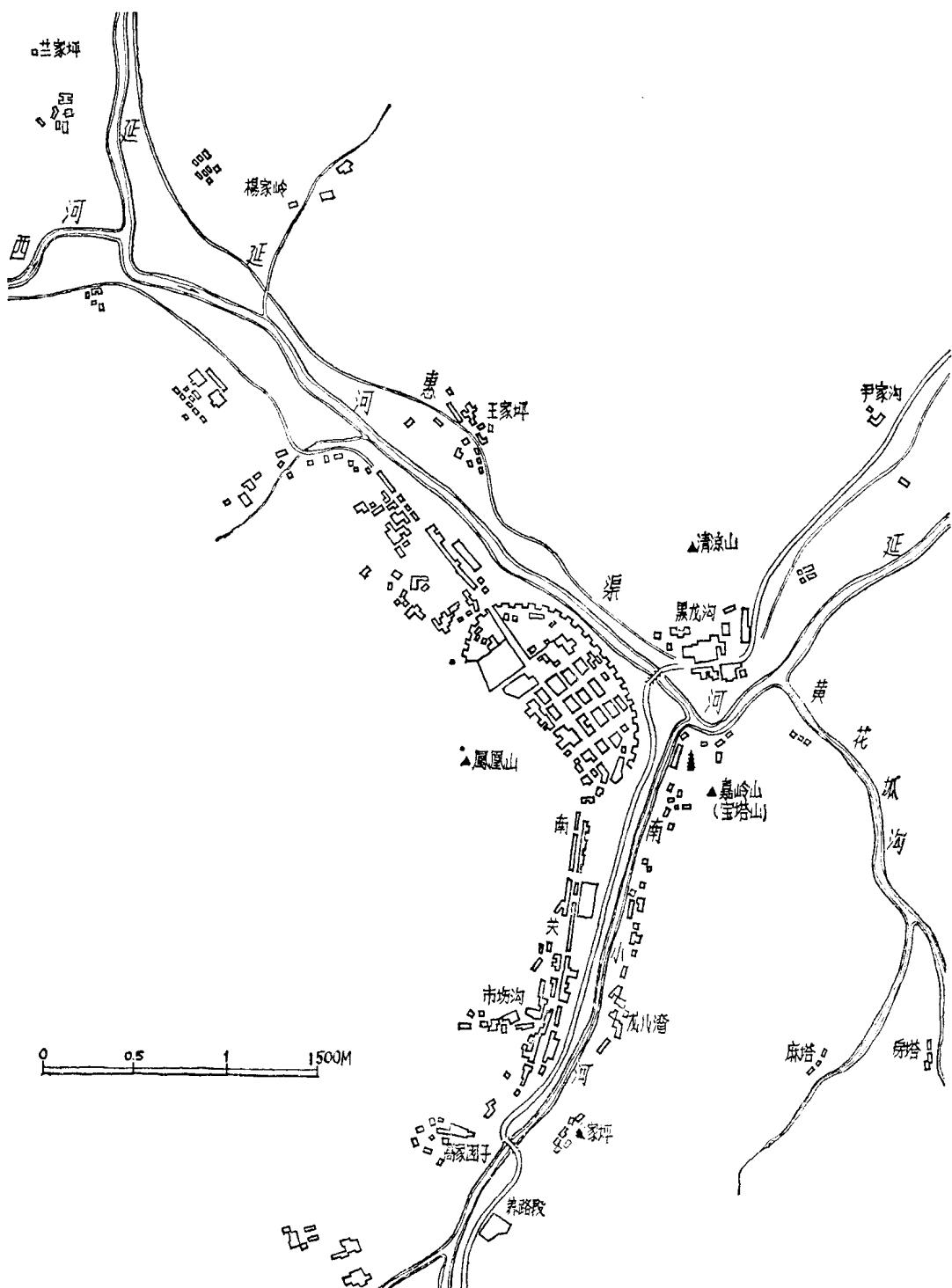


图 2-7-1 延安县城市平面图

为铁匠铺形成了铁业生产区，又称“铁匠区”。

市场后沟与北门外西沟相通，大多为机关驻地及粮食局、财政厅、被服厂等。后山为占地较大的马号和大量窑洞，市场两旁山坡上分布着大量住宅、商店和客店等。由于很好的利用沟谷与山坡地形，取得良好的建筑艺术效果。

杨家岭在延安北川，1938年前是一个偏僻小自然村，人口不到50人。1938年11月日机轰炸延安，党中央和毛主席移居于此，开始修建土窑洞二百余孔和部分接口石窑；其中有中央大礼堂和中央办公厅两座大型建筑物。总平面划分为两大部分，进门为中央大礼堂，后沟山坡为中央办公厅和居住部分；其他居住窑洞多沿等高线自由布置。

枣园这组建筑在延安西川，原为军阀高双成的庄园，只有少数房屋，中央社会部设在此地。于1941~1946年开始修建，特别是1943年中央书记处迁此后，建设速度很快，共修窑洞40孔、平房85间。这些建筑背山面水，在山前平地上修建了礼堂、办公室、医务所、浴室、图书馆和伙房等，沿河又设休养所。这些建筑采取分散布置，和自然地形相结合，形成不同的院落空间。

王家坪建筑群，在1937~1947年间为八路军司令部，除各种窑洞140孔、平房200余间外，其中有大型的八路军大礼堂、食堂等，建筑格调统一。在东南方培植了桃林公园，花木丛生，风景雅致。

为纪念革命先烈的英雄事迹，在延安修建了许多陵园、纪念碑、纪念塔等，如志丹陵、子长陵、三边西北革命烈士塔、延安阵亡将士纪念碑等。

公路工程有很大发展，大小公路不下十条，如其中的鄜米路、定延路、定庆路和清靖路四条，联系了各地较大的市镇和地区。这些道路都是全民动手修建的。这些道路的修筑，繁荣了边区的经济，也促进了延安的发展。

这时期建立的较大的工厂有火柴、陶瓷、酿酒、纺织、印染、农具加工厂和延长等大小26个煤矿。工厂特点是规模小而简单，群众自己动手，因陋就简利用旧房，因而克服了建设中的许多困难。

1948年，为迎接大规模的建设高潮，陕北专署成立了延安修建委员会，开始着手进行延安市的初步规划。延安市继承了勤俭建设的传统，并向新的城市建设方向发展。

第八章 中国近代城市建设中的若干问题

前述各章已按近代不同时期，对不同类型的城市做了较详细地叙述，现就近代城市建设中几个方面的问题加以剖析：近代城市中工业布局，对外交通对城市结构与布置的变化，市政工程与公用设施，规划工作剖析，城市建筑面貌等。

第一节 近代城市中的工业布局

封建社会留下的城市大多是封建统治阶级集中居住的消费性城市，城市中只有一些小型的手工作坊，没有使用机械动力的大工厂。封建社会内部资本主义因素的增长虽然在明清以后，但由于当时的生产技术、生产方式基本上没有多大变化，手工业生产大都与家庭结合，分布城市各处，对旧的城市结构布局并没有产生很大的影响。不象欧洲，在产业革命后，由于生产力增长及生产方式的变化造成对旧城市的冲击。中国的大工业生产是近百年来，在少数城市中逐渐发展的。

半殖民地半封建的旧中国，现代工业在国民经济中的比重很低。1949年全国解放时，工业在国民经济中的比重不到10%，加之地区经济发展的不平衡，少量的近代工业大多集中在沿海、沿江地区，而其中一半以上则又集中在上海、汉口、广州、青岛、无锡、天津等少数城市中。

由于半殖民地半封建经济的薄弱性及对帝国主义的依赖性，中国在近代没有形成较完整的工业体系。重工业极少，多数是小型、分散的轻工业，只在少数城市里，如抚顺、鞍山、上海等，设了一些较大型的重工业，但对城市结构布局没有发生多大的影响。

工业的布局，总的说来有两种情况：（一）离开旧城，形成新的城市或独立的工人镇；（二）在旧城内或近郊建设。现分述如下：

一、在新的地点建设工业

（一）因开发新矿山形成新的市镇

这类城镇有河北唐山、井陉，山西大同口泉，河南焦作，山东枣庄、贾汪，京西门头沟，江西萍乡安源镇，湖南锡矿山，云南个旧，辽宁抚顺、北票、阜新、双鸭山等。其中也有一些城镇除了采矿外，还新建了其他类型的企业，因而发展成较大的综合性工业城镇；如唐山最先建煤矿，以后又发展陶瓷、水泥、机车修理工业。

矿业城镇多位于铁路沿线与铁路附近，或距铁路干线较远而另设支线，也有个别未建铁路线。城镇多着重于工厂和生产设备的建设，工人住宅围绕工业企业自发形成，房屋简陋，公共建筑及公用设施很少，工人大多为失掉土地的农民，生活居住条件比较差。由于矿区地形较复杂，城镇平面极不规则，往往沿着道路带形伸展。

这些企业多是外国资本家和本国资本家办的，没有统一的或长远的建设计划，所以城镇建设混乱，甚至阻碍了矿区的进一步开发。以抚顺为例，日本在矿坑北沿胜利矿建设的

两对竖井，象两只楔子插在矿坑的腰部，使东西长达10余公里的露天矿坑发展成葫芦形，而且在矿坑北沿建了二条大街及许多平房，妨碍了矿区进一步开采。直到解放后才彻底改造。

（二）在大城市外围独立设厂并形成工人居住地区

现在的大城市，在交通、技术、劳动力等方面具有有利条件，便于建厂。但市区内建筑密集，土地昂贵，因而只好在城市外围单独建厂，如北京近代新建的几个较大型的工业企业——长辛店机车厂、清河制呢厂等均如此。一般情况是，离开城市单独设厂，往往形成独立的工人住宅区。

二、在旧城内或近郊建设工业

在旧城内部或市郊分散建工厂的情况比独立设厂更为普遍。有以下几种情况。

（一）形成工厂较集中的工业区

这种情况多出现在工业集中的大城市中，如上海就先后在沪东杨树浦、沪西曹家渡及沪南区形成三处较集中的工业区。沪东主要由原来公共租界内外国资本家办的工厂形成，沪南则以清末的官办江南制造局为主，沪西由日商及中国民族资本家办的工厂形成。这三处工业区在形成之初，都在当时建成区的边缘，水运交通方便，形成后不久，在其内部及周围发展了居住区，工厂与居住犬牙交错。这些工业区内的工厂，不是按协作要求集中，没有专业分工，因而形成工业区之间的大量货流，加重了市区交通负担。

沈阳也有几处工厂较集中的工业区，如铁西工业区，为日本帝国主义占领沈阳后形成。沈海工业区为张作霖统治时期形成。铁西区，是当时国内最大最完整的工业，有铁路支线引入，区内也没有住宅混杂。但是这些工业区是在特定的历史条件下形成的，缺乏从城市整体考虑，造成了城市布局的复杂与混乱。

（二）分散在市内建设

这种情况在近代城市中最普遍，中国近代工业多为小型、分散及轻工业类型，因而受用地、货运方面限制较少，可以在市内分散建设。有的就将住宅改建为工厂，这些对城市布局影响不大。

在一些已有较集中的工业区的大城市中，也有大量的工厂分散在城市住宅区内，如上海在1948年时，大多数小厂仍设在居住区的里弄内，并有许多严重污染的工厂。

这种分散在市区内设厂，减少了市内集中的劳动客流。与国外同规模的城市相比，劳动客流要小得很多。

（三）在旧城城郊分散设厂

在一些交通便利，工商业已有一定基础的城市中，由于条件有利，近代新增的工业也较多。同时由于建成区内建筑、人口密度高，空地少，地价高，除一些小型工厂及作坊可以在市内分散设置外，新建较大规模的工厂，特别是需要与铁路或水运取得较直接连系的工厂，多在城市近郊设厂。这些城市有青岛、无锡、广州等。这些城市多以旧城区为核心，向外沿河道或对外交通道路成不规则的辐射状发展。

抗战时期，内地一些迁建工厂，因防空要求，多在城郊分散设厂。

第二节 对外交通对城市布局的影响

在旧封建城市，所谓对外交通，实际上就是市内道路的延伸。近代运输工具的出现，

改变了这种情况，其中以铁路对城市的结构及布局影响最大，因为铁路站场、线路占地大，铁路选线及站场布置的技术要求高，铁路经过已有城市，往往对它有较大的影响。

一、铁路对城市结构布局的影响有下列几种不同情况

(一) 先修建铁路后出现城市

这多出现在铁路的重要站点或枢纽上。修建铁路时并未考虑到发展城市，但铁路建成后，人口聚居，商业兴起，开办了工厂，因而发展成为城市。这些城市大多自发形成，布局也多不合理。例如蚌埠，津浦路车站在淮河南岸朝东设置，在站东先发展了一块市区，不久站西也形成了市区，成为城市的主要部分，造成铁路分割城市。又如哈尔滨，铁路在南岗区边缘，帝俄做了南岗区规划，主要布置了铁路附属用房及铁路职工住宅区。以后逐渐在车站与松花江之间的低洼地上发展了新市区，该区受洪水威胁很大。市区被铁路分割为南岗、道里、道外三区。

(二) 先在城郊修建铁路，城市发展后，铁路穿越及分割或包围市区

有的城市，在修建铁路时，市区范围不大，铁路尽量接近城市，但未考虑城市可能发展的方向。铁路建成后，市区进一步扩大，形成铁路分割、穿越城市的不合理状况。如上海1906年修建沪宁路及北火车站时，尽量接近租界建成区的边缘，以后中国区的闸北迅速发展，使铁路站场完全夹在市区之中。又如淞沪铁路原来也在城市外围，以后虹口及北四川路一带发展，也成为穿越市区状态。

(三) 由于人为原因，铁路修建得不合理，造成市区的混乱

天津原来已有铁路车站，北洋军阀时期为了与租界竞争，新设北站，并发展大经路地区，使铁路站线十分不合理，运行不便，对市区的分割更为严重。

沈阳原来主要站为南满铁路的西站，张作霖统治时期新建沈海铁路及新北站，也产生了与天津类似的情况。

(四) 铁路插入旧城区内

北京修筑铁路时，旧城区范围很大，为接近城市中心地区，铁路线及客运站伸入市中心的前门外。因为站场占地很大，分割了原来城市交通线。铁路客运站的设置，也改变了城内的交通吸引点，影响了整个城市的道路功能，使城市平面布局有较大的改变。

(五) 铁路在城郊通过，在站场与旧城区之间发展了新区，或使紧靠车站部分的城区繁荣起来。

如郑州，在京汉铁路修建后，车站与西门外联成一片，形成新市区，取代了旧城区，成为新的城市生活中心。陇海路修筑后，铁路与城南也联成一片。在这些新发展的地区中，有些是铁路所属机构或铁路职工住宅，还有大量为客运、货运服务的旅馆、饭店、商店、仓库等。

开封的南关外，西安的北门外，南京的下关区等，都是类似的情况。这些新发展地区的城市格局与旧城区有明显的不同。

在以上五种不同类型的城市中，共同性的问题是：铁路通过市区部分，由于噪声、烟尘、安全等干扰，对居住或其它设施造成不利的影响，在铁路附近不宜建造生活用房的地带，往往形成了大量的贫民窟及棚户区。

铁路车站，大多是客货混合，很少有单独的货站，更少有专业货站。因此车站附近人、货流的交通混杂、拥挤。大部分城市没有编组场，甚至一些枢纽站也缺乏符合最低技

术要求的编组场，编组作业有的就在客货站中进行，不仅影响列车正常运行，而且有时长时间阻隔市内正常交通。

有些大城市采用伸入城市内部的尽端式车站，接近城市中心，方便旅客。但由于尽端式通过能力小，使客运发展受到很大的限制。如北京、上海、南京等车站，解放后，由于客运量的迅速增加，这种矛盾就更为严重。

铁路与港口的联系，除少数城市如青岛、大连外，其余都很不方便。铁路与工业区之间也缺少直接联系。

二、港口码头对城市的影响

近代的港口城市有两类，一类是地理位置好，港湾条件优越，由于帝国主义的侵略，在这里建立现代化的港口，发展成为新城市，如青岛、大连、广州湾（湛江）等。另一类在历史上是港口城市，大多是在入海河道旁，如上海、天津、广州、宁波等，这些港口原来也有一定的基础，近代增修了可以停泊大型船只的码头，在这些城市的港口中，码头、仓库占满了河道的岸线，并全为外国资本家或本国资本家私有，岸线的使用很不经济、合理。港口码头缺乏足够的仓库用地，与铁路也缺乏联系，装卸设备也很落后。

三、远程公路对城市的影响

在铁路及河运较发达的地区，远程公路在城市对外交通中的作用不大，因而对城市的影响也不大。在我国西南、西北地区一些中小城市中，公路是主要的对外交通，公路的修建对城市的发展及布局有较大的影响。

公路大多紧靠市区或在城郊通过，因而在公路汽车站附近，发展成一块为公路客货运服务的新区。接近公路车站的旧城街道也新建许多为客运服务的建筑。

西北、西南地区，在一些重要公路的交叉点上，也形成一些新的城镇，如甘肃华家岭、陕西凤县的双石铺等。这些市镇的主要街道，就是公路中的一段，在街道两旁修建了许多房屋，形成夹街的市镇。在许多小城市中，公路往往利用原有市镇中的大路，穿越整个市镇，对市镇居民造成了不安宁、不安全的后果。

四、飞机场对城市的影响

中国近代城市中，民用航空很不发达，还未能起对外交通的作用。机场的设置对城市生活影响甚微。在一些设有机场的城市中，多数为军用性质，有的机场就在城市近旁，如上海的江湾机场，限制了上海向东北方向的发展，并造成对居民的噪声干扰。

第三节 近代城市建设中的市政工程及公用设施

在近代城市中出现了一些现代的市政工程及公用设施，但发展很不平衡，技术水准低，项目少，供应范围小，经营管理差。

一般公用设施与市政工程多为私人开办，为营利目的。如上海五家水厂，全为英、法外国资本家及本国资本家所经营，发电厂、电车公司、煤气厂等也是私人经营。

由于为营利目的，容易得到利润的，开设的较多，如电灯厂最多，自来水厂次之。无收入或获利较少的，则很少开办，如下水道及污水处理厂等。

近代城市中的公共交通也很差，只有上海、天津、北京等少数城市设有轨电车，公共汽车开办得很晚，无轨电车只有上海才有，设备也都很陈旧。

近代许多城市都拓宽了原有狭窄的道路，但铺筑高级路面的不多，只有少数大城市中有高级路面，较普遍的为碎石等低级路面。在一些旧城中，许多城市拆除城墙，修筑环城道路，但这样做对改善市内交通并不显著，而且破坏了旧城风貌。

市政工程及公用设施由于多为私营，又缺乏统一管理，因此造成互相矛盾、混乱，这种情况在几个帝国主义共占的近代城市尤为严重。管线的敷设，为迁就已形成不合理的事实，造成更不合理的状况。在帝国主义独占的城市中，如青岛、大连等各种管线系统则较为合理。

第四节 近代城市建筑面貌

中国封建社会留下来的旧建筑，虽然有各种不同功能、不同类型，但大致上都采用传统的低层木构架、大屋顶的院落组合形式。一般城市中除了少数体量较大的官府、庙宇，或较高的城楼、塔以外，绝大多数为密集的、形式较简单的居住院落。这些建筑有浓厚的地方色彩，但体型的差异不大。沿着城市内狭窄的街道两旁，是一些密集的商店，建筑形式多古老。近百年以来，由于社会经济的变化及思想意识上的影响，出现一些新的建筑类型，也出现一些外国的建筑形式，城市建筑面貌起了很大的变化。

根据城市建筑面貌的变化情况，可以将城市分为以下类型。

(一)一个帝国主义独占下建设的城市，多采用其本国的、当时的建筑形式，建筑面貌与风格比较统一，如青岛、大连、哈尔滨、广州湾(湛江)等。由于这些城市也变换过占据者，因此也可以在城市中看到不同国家占据时期的不同建筑面貌。

(二)几个帝国主义共占租界的城市，有着各个国家不同时期的建筑形式，如上海、天津、汉口等。在这些城市中，建筑面貌混乱，中国建筑的传统形式居次要的地位。

(三)城市大部分地区的建筑采用中国传统形式，但在少部分地区(如租界、商埠、使馆区、教会区……等)的建筑则是外国形式或建筑的局部采用外国形式，如北京、济南、广州、沈阳等地。

(四)城市大部分地区采用中国传统的建筑形式，但是城市内主要的商业大街，都经过改造，多数采用了不中不西的繁琐装饰的店面。

(五)城市的建筑多采用传统的形式，没有什么变化，如内地的许多中小城市。

近代，在中国城市中出现的形形色色建筑形式受各种因素支配。

一、西方古典建筑形式的传播

(一)随着帝国主义对中国的侵略，传入了流行西方的欧洲古典式建筑形式。商埠、租借地和租界内，建造的使馆、洋行、工部局、银行、教堂、学校、花园住宅，大都采用了这种形式。这些建筑，有的是外国人自己设计后建造的；有的是只有粗略设计，由中国工人建造的。

(二)建筑师从外国学习归国，通过创作活动，传播了外国建筑形式。在中国人使用的建筑中也生硬地采用了外国的建筑形式，如清末民国初年建造的大理院、陆军部、国会、咨议局、银行、高等学校等。

上述两种情况都是移植当时欧美盛行的建筑形式，采用最多的为当时最流行的代表资本主义早期的折衷主义、集仿主义形式。其中有些教堂完全按高直或文艺复兴式修建，有

些住宅完全为当时英国、法国等盛行的形式。这不仅传入了外国的建筑形式，也同时传入了形式主义的设计思想与创作方法，对中国近代建筑的影响颇深。

二、虚假装饰店面的商业街

虚假装饰店面的商业街在清末产生，南方从广州、北方从北京开始，以后在全国各个城市盛行。

这种店面的出现，反映中国半殖民地半封建社会中，商业资本的进一步发展与资本主义自由竞争的加剧。由于商店内部布局的变化，出入商店的人流较多，加之橱窗的广告作用，要求店面互相标新立异，以招徕顾客，旧的商店形式已不能适应要求；因此多在老式房子前面，加修一个虚假的立面，有的应用一些中国传统的盘龙、狮子、寿星等形式，有的拼凑一些外国的花纹及线条，异常繁琐、堆砌和庸俗不堪。中国的传统建筑自明清以来，没有能够用新材料新技术突破旧的传统形式，而是随着手工业及工艺美术技术的进一步发展，在建筑上转向于细部装饰。在南方一些木刻、石刻较发达的地区，则更为明显，其结果使建筑向繁琐装饰的方向发展。这种情况与近代资本主义追求表面形式的要求相结合，因而影响面很广。圆明园的一组巴洛克式建筑，早在十八世纪即已建造，但当时只能满足帝王的猎奇享乐思想，不可能推广。鸦片战争后，将巴洛克式的轮廓与线条与中国传统的建筑装饰相结合，形成“圆明园式”，这是较省钱又仿效外国建筑的不中不西的形式，因而得到广泛流行，对当时一些城市的街道面貌影响颇大。

三、宫殿式与混合式

在二十世纪三十年代，曾出现复古主义的宫殿式与中西合璧的混合式的建筑思潮，当时它的影响面只限于一些大城市，特别是在南京、上海。这一建筑思潮对以后的建筑影响是非常重要的。

从形式及创作思想来看有以下一些类型。

（一）宫殿式，其中又可分为：

1. 完全抄袭模仿中国宫殿等古建筑的形式，不顾及新建筑的功能要求，以新材料、新结构套用古典型式，如1934年建的南京中央博物馆、中山陵藏经楼，1929年的南京灵谷寺阵亡将士墓及纪念塔。

2. 按古典建筑的严格比例法式，在一定程度上结合建筑功能要求，有所变化，如1928～1931年建的广州中山纪念堂、1934年的北京图书馆、1935年的上海市政府大楼、1936年的南京国民党党史陈列馆等。

3. 虽然采用一定的宫殿古典比例手法，但不重视梁架斗拱的表现和完整的宫殿造型，体型则采用西方的建筑平面结合新的功能要求，外型加上宫殿式屋顶和局部装饰，或局部采用一些地方民间建筑的装饰与手法。这类建筑大部出自外国建筑师之手，他们对中国传统的法式比例了解不多，任意加以拼凑，所以设计中往往混杂宫殿、民间、南方、北方各种手法，是集仿主义的创作方法，如1926年的南京金陵大学、1929～1935年的武汉大学、1921～1925年的北京协和医院，还有北京辅仁大学教学楼以及一些中国风格的教堂建筑等。

（二）中西合璧的混合式，其中又可分为：

1. 平面按照新功能的要求，吸取外国建筑的布置手法，突出部分中国古典宫殿式的形式，但摆脱严谨的法式与繁琐的装饰，在有些部分采取平屋顶，如1935年的上海新市区图

书馆及博物馆、体育场，1933～1934年的青岛水族馆等。

2.基本上采用近代建筑的造型，只在局部加上一些中国传统的建筑装饰，如1933年南京国民党外交部、1933年北京交通银行、1932年北京仁立地毯公司、1932年上海八仙桥青年会、1935年南京国民党国民大会堂及1936年上海中国银行等。

（三）殖民地的“复兴式”及“兴亚式”

主要指日本帝国主义在台湾及东北城市中建造的一些政府及军事机构，其建筑特征是在近代建筑中运用一些日本古代建筑的细部和装饰，这是来源于日本统治集团的官方建筑思想。这种形式在中国的运用，反映了日本军国主义的侵略，是“大东亚共荣圈”、“东亚复兴”等侵略思想在建筑上的反映，在建筑形式上表现了形式主义、复古主义和拼凑集仿的特点，如东北长春的日伪“皇宫”及“八大部”建筑。

以上这些“宫殿式”、“混合式”等建筑形式的出现，是由于帝国主义的侵略、社会的变化、大量的各种外国建筑类型和形式在中国的移植，而中国传统的建筑与类型，已远不能适应社会生活的要求。中国建筑界掀起了探索创作中国“民族形式”的建筑思潮，有意识地对西方建筑形式与中国形式的结合，促进了中国近代建筑的发展。这些“宫殿式”、“混合式”建筑产生的社会条件、历史背景却是十分复杂，可分述如下：

（一）1927年以后国民党提倡“新生活运动”、“发扬国故”，反映到建筑上便提倡采用中国固有的形式。

（二）帝国主义的文化侵略，反映到教会建筑上，以及教会办的学校及医院等，则是利用中用的旧有建筑形式，其目的是以“中国人民之友”的面貌出现，以达到其文化侵略的目的。

（三）“五四”运动后的新文化运动对建筑艺术的直接影响不大，但也得到一些反映，部分中国建筑师感到西方建筑泛滥，在全国人民反帝爱国思想的影响下，一些具有爱国主义思想的建筑师有一些可贵的创作活动。这些建筑多出现在北京、南京、上海等大城市，大多数分散在城市各处，而且数量不多，对整个城市的建筑面貌影响不大，由于采用了中国传统建筑的形式，与城市其他建筑在形式上也比较调和，但体型庞大、层数较高，因而也显得很突出。

四、西方近代新建筑的出现

从1927～1937年的十年间，是国民党统治区内建筑活动比较多的时期，其中又以上海、南京等地较为集中。

当时生产水平虽低，但出现了国家垄断资本，官僚资本与国家政权机构相结合，使财富空前集中，在南京及上海建设了各种银行、办公楼及高级住宅。此外，在三十年代，资本主义世界范围内爆发的经济危机已经渡过，帝国主义的经济侵略活动又卷土重来，在上海等地修造了大量的建筑。

在第一次世界大战以前，西方资本主义国家的多数建筑已逐渐由折衷主义和集仿主义转为“新建筑运动”，突破旧形式的束缚。因此在三十年代前后，“新建筑运动”通过外国建筑师或中国留学生传入中国，如南京的国际联欢社，上海的国际饭店、大光明电影院、大上海电影院、美琪电影院、沙逊大楼、大通银行、河滨大楼、茂名公寓、毕卡地公寓及私人住宅，广州的爱群大厦等。在青岛及东北一些城市，也由日本人设计建造一些受新建筑运动影响的建筑，如大连车站等。

这类建筑在体型、比例、装饰等方面已完全摆脱了各种古典形式。这类建筑只在少数大城市中出现。但是，在一些其他城市中，由于新建街道，也修建了一些与过去繁琐装饰店面不同的，各种几何形体装饰的店面，而且影响面很广；如抗战时期，有些内地城市的建筑物用极简陋的材料，做成线条简单的立面。这种形式也成为一些营造厂的新法式。有时整段街道都是这种形式，形成单调的统一。

1945年后，在南京、上海等地也有个别的建筑活动，如南京的美军招待所AB大楼、馥记大楼，上海的浙江兴业银行等，在设计思想与设计形式，较之三十年代更具有新建筑的明显特征。

第五节 中国近代的一些城市规划图评析

中国古代城市中，有不少是在有规划意图下建设的，例如隋唐长安、元大都等。它们都曾经在世界城市规划史上放出异彩，在国内外发生深远的影响。但是作为有明确的研究对象和范围，有系统的理论和完整的工作方法的城市规划学科，则是在近代才有的。全国解放前，我国的城市规划工作很落后，在数千个不同规模的城镇中，只有很少一部分进行过城市规划，而按规划进行的城市则更少。解放后，在一些城市的建设过程中，认真地研究和分析解放前的一些城市规划意图，无疑对制定这些城市的规划工作有一定的现实意义。

中国近代的一些城市规划图，按其制定的历史背景、制定的过程及对城市建设的实际影响，有以下几种不同情况。

(一) 有明确的规划意图和较完整的规划图纸，城市大部分或局部地区按照城市规划图建设的。

这类城市都是由一个帝国主义国家独占的新建城市，如青岛（德国）（图2-2-1）、大连（俄国）（图2-2-3）、长春（日本）（图2-6-1）。

这些城市的规划多从当时占据者的意图出发，有长远的打算，运用了该国已盛行的城市规划的方法。规划的主要内容是对城市进行用地分区，安排对外交通，布置道路系统及市政管线系统。有的城市基本上按城市规划图建成的，如青岛。有的部分按城市规划图建成的，由于客观情况的变化而中止，如大连。有的城市当占据者改易时，往往引起城市的性质及规划意图的改变，于是又重新制定城市规划图，如大连。

这些城市的位置，完全是按占据者当时的意图确定的，城市全部新建。例如，青岛及大连，由于地理位置优越、港湾条件好，在原来偏僻的渔村基础上发展了起来，城市建设中极少涉及到原有城市的改建问题。

(二) 只对城市部分地区制定规划图，局部地区按规划进行了一些建设

这类城市的部分规划地主要是帝国主义占据的“租界”，如上海、天津、汉口的租界，济南的“商埠区”，沈阳、长春的“铁路附属地”。

这些城市的部分规划地区只是进行简单的路网划分，定出建筑“红线”，制定一些用地及建筑管理办法等。

由于规划只限于部分地区，没有整个城市的长远打算，因此与城市其他部分没有良好联系。相邻的、属于不同帝国主义国家的租界，建设与规划各自为政，租界的布局与原来

旧城的布局格格不入。

(三) 城市规划图及资料虽然比较系统和完整，但对实际的城市建设作用不大，基本上没有实施。

这类情况包括1929年颁布的南京“首都计划”，1927~1929年制定的“大上海都市计划”及1946~1948年的“上海都市计划总图(一、二、三稿)”，1946年的重庆“陪都计划”等；还包括日本帝国主义侵略我国期间制定的一些城市规划图，如“大青岛母市计划”(图2-2-2)、“上海都市建设计划”(图2-1-4)、“北平特别市规划”(图2-8-3)、“大同都市计划”、“佳木斯都市计划”等等。

这些城市的规划图由于缺乏实现这些规划的经济实力和具体措施，结果流于一纸空文。

(四) 属于粗制滥造的一些城市规划图，大多是凭主观臆想，缺乏科学根据及资料，图纸很不齐全，没有任何实际意义。

这类城市的规划图有1928~1930年的无锡规划图、烟台规划图(图2-8-1)、重庆“陪都计划”中的卫星城镇规划图等(图2-5-9)。

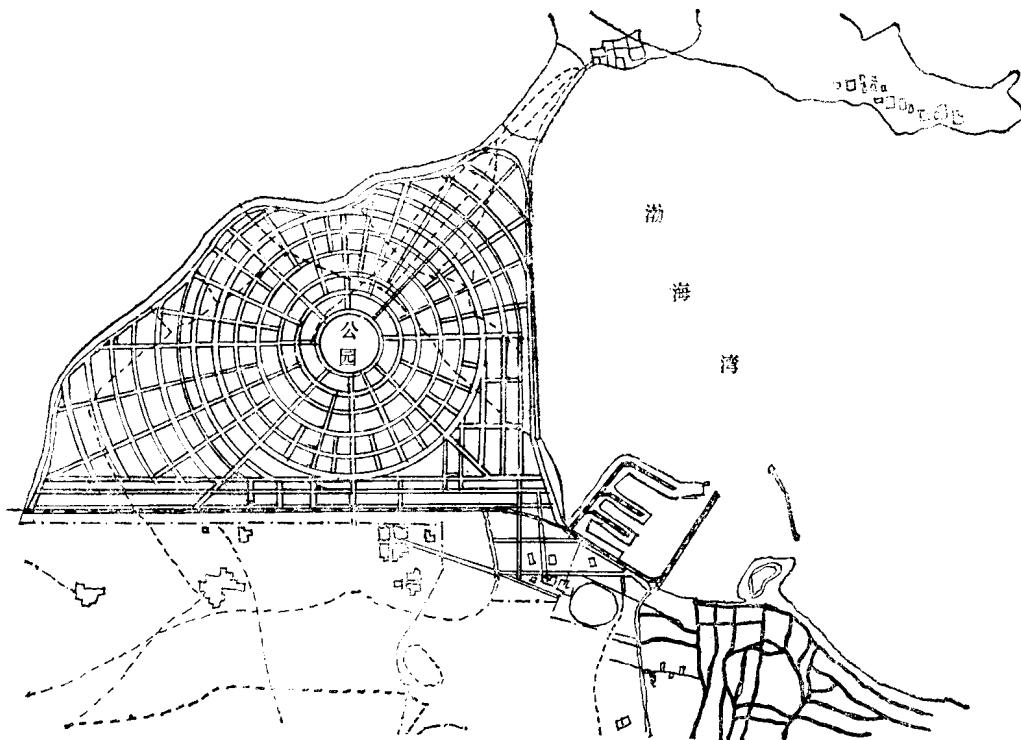


图 2-8-1 烟台城市规划图

从城市规划图所依据的规划理论、规划思想、规划图的构图形式、规划方法等方面，可以归纳为以下几种类型。

一、帝俄占据时期制定的大连及哈尔滨城市规划图

帝俄在占据旅顺、大连后，于1900年制定了城市规划图。1896年帝俄依据“中俄密

约”铺设“东清铁路”（后称中东铁路），占据了哈尔滨，作为“铁路附属地”，1900年制定了“南岗区计划”。这两个城市的规划采用了圆形广场及对称的放射路形式，这是当时帝俄最盛行的一种规划手法，与当时以帝俄首都彼得堡为代表的规划图极为相似，也是渊源于路易十四时代法国巴黎规划图，具有明显的形式主义色彩。例如，大连市中心的尼古拉广场极似巴黎的凯旋门广场及明星广场，十条放射路中，一半以上没有明确的目的性，完全服从于形式构图的要求。哈尔滨的岗区规划、马家沟规划（图 2-8-2）也相类似，形式主义更为明显。



图 2-8-2 帝俄哈尔滨马家沟规划图（1935年）

二、德帝国主义占据时期制定的青岛市规划

德帝国主义占据青岛期间，在1898及1910年，先后二次制定城市规划图，对城市进行了用地分区，重点解决港口与铁路的布置。港口设在胶州湾内，可以避免海浪直接冲击，减少港口的工程建设费用，并使铁路及其编组站与港口有直接联系。港口与铁路均在城市一侧，不妨碍城市的发展，不分割城市，而且以尽端式的客运站深入市内接近市中心区及海滩。对道路及给排水等市政工程作了全面的安排，道路网采用方格形，但配合地形的起伏，不很规则。在市中心的“提督府”一带，背靠观海山，面对海湾，有数条道路由此向外放射，一些高矗的教堂设在小山顶，并成为道路的对景。这些都是欧洲一些中世纪城市典型的规划手法。

青岛市规划的主要内容与当时欧洲大陆的一些城市相类似。十九世纪后半期，欧洲一

些城市发展较快，城市的主要矛盾是由工业区及铁路、港口的修建而引起的，因此较多的是从工程技术方面解决城市功能分区及铁路、港口问题。道路系统一般采用方格网，局部地区采用建筑群广场的布置手法，道路没有明确的功能分类及分级。

三、日本帝国主义占领时期制定的一些东北地区城市的规划

东北地区长春、大连、佳木斯等城市都在日本帝国主义侵占时期制定过城市规划。在规划中采用小街坊和方格网、对角线及圆广场相结合的道路系统。

其中以日本关东军和伪“满洲国国都”建设局于1932年共同制定的长春市规划比较完整（图2-6-5）。城市用地按功能进行分区，重工业区设在旧城东北，轻工业区在旧城北，学校区及运动场在旧城东南。道路系统采用方格网加对角线；道路按性质分工，宽度较大，有很宽的绿化带，有轨电车不设在主要干道上。市际公路不穿越市区，在外围绕越。道路系统中还设有几个很大的环形广场，有多条放射路，也表现一定的形式主义倾向。

在日伪侵占北京、上海期间搞的规划也有其合理部分，如避开旧城，考虑港口位置等（图2-8-3）。

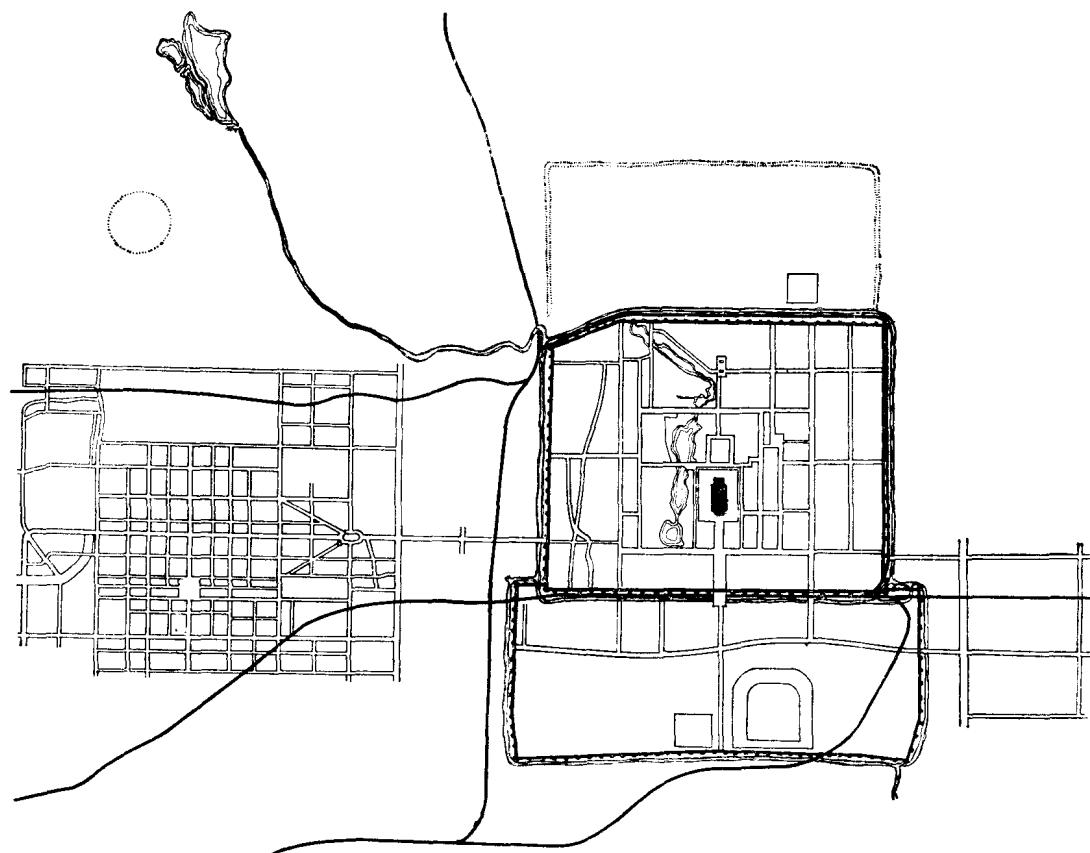


图 2-8-3 北平特别市规划图

这类城市规划图与当时日本的一些城市规划图颇相类似，其影响可以溯自美国的纽约、芝加哥、费城等的规划。当时美国一些城市发展很快，许多城市并无全面的规划，仅由测量师把城市用地划分成小方格的地段，出售给私人建造房屋，小方格可以增加沿街的

出租空间，有的大城市还增加了对角线的直达道路。

四、国民党政府在1930年前后制定的南京与上海的城市规划图

1928～1929年国民党政府制定的南京“首都计划”中一再提出要“学习欧美先进技术”“发扬光大固有的文化”“宜尽量采用中国固有之形式，凡古代宫殿之优点务当一一施用”（图2-5-1）。将城市分为行政区、商业区、一、二、三等住宅区。商业区完全采用方格网对角线的道路系统及密集的小街坊。在行政区则采用中轴线对称的布局，在傅厚岗市中心（图2-5-4）则采用宫殿式建筑群。

1929年做出的上海新市区及中心区规划，即“大上海都市计划”的内容是避开租界地区，在江湾翔殷路一带建新区，在吴淞建港口，在虬江口黄浦江建新码头。新区内分行政区、商业区、住宅区。道路网采用小方格与放射路相结合，中心的行政区是中轴线对称的严整布局，建有一组有大屋顶的市政府、图书馆、博物馆的建筑群。

当时上海人口已达300万人以上，市区人口和建筑密度均极高，需要在建成区以外开辟新的市区。从上海的地理及交通条件看，在吴淞或虬江口一带新建港区也是可取的，但是国民党政府的出发点还是不敢触动“租界”。在当时建筑界正是盛行“中西合璧”的思潮，一方面搬用美国早期的功能主义的做法，一方面又试图结合中国古代城市及建筑群的传统手法，有些形成了生硬的拼凑，使整个规划缺乏整体性。但是有些建筑却是当时的建筑家们抵制复古、崇洋的爱国主义思想的反映。

五、1946～1949年“上海都市计划总图一、二、三稿

第一次世界大战后，现代新建筑运动在欧洲发生较大的影响，在规划方面也提出了相应的理论，其中包括勒·柯比西埃在《明日的城市》一书中提出的理论，以及1934年国际现代建筑协会在雅典制定的“城市计划大纲”等。在1936年前后，上海建造了一批受此影响的“摩登建筑”，但对当时的城市规划工作没有很大的影响。到第二次世界大战后，欧美在卫星城市、邻里单位、有机疏散等方面的城市规划理论已较成熟，而且在英国等地，已有一些新城建设的实践经验。1946年以后，这些新的理论和经验由一些回国的技术人员带到中国来，而且集中应用在“上海市都市计划蓝图一、二、三稿”中（见下篇第一章文及图2-1-6，2-1-7，2-1-8）。

对于上海的这个规划总图，国民党政府并没有实现这些规划的力量。而一些参加规划设计的技术人员尽管他们也想发挥技术专长，收集了许多资料，做出了详尽的图纸文件，但由于脱离现实，实际上无法解决当时上海城市存在的种种矛盾。

通过对近代不同类型的城市规划图进行分析可以看出：所有这些规划都是中国半封建半殖民地社会的产物，充分反映了尖锐的民族矛盾和阶级矛盾。

中国古代的城市有优秀的规划传统，随着社会的发展，本来也可以在传统的基础上有所继承和前进；但是由于半封建半殖民地社会的制约，生硬地移植及搬用外国的规划，中断了自己的城市规划传统。

中国近代城市中的建筑活动，多是个别地、分散地进行的，极少成片成群有规划地修建，一些规划也仅停留在粗糙的总体规划阶段。中国近代也出现不少较好的个体建筑设计或个别优秀的建筑组群设计（如南京中山陵），但没有成片实现的详细规划。对于历史上留下来的旧城，大多数规划采取一律抹煞或逃避的态度，对旧城的改造规划未进行实际的工作。

这些城市规划工作由于参加人员的阶级局限及纯技术观点，使本来将社会科学、工程技术、建筑艺术溶为一体的，相互结合的城市规划科学，只停留在工程技术范围内，而具有严重的片面性。

这些城市规划和设计，大部分没有实现，但作为规划理论与规划方法的研究，还是应该加以认真的总结和评析，取得有益的借鉴。这些规划中介绍及应用了不同时期国外的一些规划理论和经验，如1946～1949年上海都市计划一、二、三稿中的卫星城镇，成片疏散布局，注意城市交通问题，道路按功能性质分类，城市快速干道，用“邻里单位”组织住宅区等等，尽管在运用中未能很好地结合当时中国的实际，但从国内外的经验证明，当时这些理论是适应现代城市发展的，起了一定的传播教育的作用，至今仍然有重要的参考价值。

再如青岛规划中，关于用地分区，城市布局充分利用地形，注意城市轮廓造成丰富的城市风貌，以及合理的工程措施等，都是比较成功与符合科学的。

编 后 记

本书是按照高等学校城市规划专业的《城市建设史》的教学要求编写。

本书在1961年完成初稿，由董鉴泓主编，刘利生参加了部分资料收集工作。1963年及1964年先后经过修改补充，完成二稿及三稿，阮仪三参加了大部分的资料收集及插图绘制工作。本书在三稿的基础上由董鉴泓、阮仪三改编修订。

本书在编写及修订过程中，有些资料是由许多研究单位、学校、有关城市提供的，谨此致谢。

本书属试用，以后准备进一步修改补充，不妥之处，欢迎读者批评指正。

本书由中国建筑科学研究院建筑历史理论研究室程敬琪等同志主审。

一九八一年十二月

[General Information]

书名=中国城市建设史

SS号=10652793