

近代中国交通地理变迁与城市兴衰

鲍成志

(四川大学历史文化学院,成都 610064)

摘要:近代以来,随着现代航运、铁路、公路等新式交通方式的兴起,中国传统的交通地理发生了巨大变迁,从而打破了中国传统城市的发展格局,部分位于新式交通干线上的城市出现快速发展,而许多传统交通重镇由于交通区位的变化,不再具备或丧失了优越的交通地理条件,逐渐陷入停顿或走向衰落。

关键词:近代中国;交通地理;变迁;城市衰落

中图分类号:K928.5 **文献标志码:**A **文章编号:**1000-5315(2007)04-0130-04

进入近代以后,西方列强以武力打开中国市场,强行将中国纳入世界市场体系和交通网络中,西方交通运输文明和新式交通工具的输入使中国传统交通运输的运力、运道受到巨大冲击,交通地理发生显著变化,打破了中国原有的交通地理格局,深刻地影响了近代中国城市的发展。一些城市由于具备较好的近代交通地理条件而迅速发展壮大起来,但也有许多城市由于交通地理的变迁而陷于停顿甚至衰落下去。

一 交通地理变迁造成区域城市非均衡发展加剧

近代以来,由于推动城市发展的重要动力——交通地理发生了急遽变化,中国传统城市发展的相对均衡态势被打破,在新式交通比较集中发达的沿海、沿江以及东北等区域,城市发展迅猛,城镇数量迅速增加,城市化水平不断提高;特别是具有优越交通地理位置的长江中下游区域逐渐成为中国城镇最集中分布的地区,城市数量增长很快。据统计,1843年,中国沿海区域有城镇679个,城镇网密度为万平方公里4.3个,1893年,沿海区域城镇总数增加到819个,城镇网密度提高为万平方公里6.89个。20世纪以来,沿海区域仍然保持这种快速发展趋势,城

市数和城市网密度,由1893年的40个和0.25个,增加到1936年的69个和0.44个;在长江中下游区域,1893年有城市24个,到1936年增加到63个,城市网密度也由1893年的0.27个增加到1936年的0.71个,城市个数和城市网密度都增长了两倍多。与沿海和长江中下游区域形成鲜明对比的是新式交通运输比较落后的内地区域,从1843年到1893年的50年时间里,城镇数量增长微乎其微,特别是在1893年以后的40余年里,城市数量不仅没有增加,反而减少了3个^{[1]82-83}。在新式交通比较落后的西北、西南的大部分区域,城镇发展十分缓慢,甚至许多城镇纷纷出现衰落。另据斯金纳统计,1893年,中国八大区(长江下游区、岭南区、东南区、西北区、长江中游区、华北区、长江上游区和云贵区)的3920340平方公里土地上,有城镇1779个,其中长江下游区、东南区和华北区就占1189个^{[2]325}。可见,进入近代以后,在中国新式交通运输条件好的区域,城市化水平提高很快,而在新式交通运输条件差的西部地区和内地区域,城市化则发展相对缓慢。这种趋势在进入20世纪以后更为突出。20世纪初,中国城镇人口有1400多万,其中满洲、河北、上

收稿日期:2007-04-12

基金项目:国家社科十五课题“近代中国衰落城市研究”(批准号:02BZS036)的阶段性成果。

作者简介:鲍成志(1972—),男,河南唐河人,副书记,博士生。

海有 320 余万人,占总数的 22%;山东、河南、山西、陕西、甘肃、青海、新疆、安徽(芜湖、安庆除外)、江苏的苏州有 130 余万人,占总数的 9%;四川、湖北、湖南、江西、安徽的芜湖和安庆、江苏(上海、苏州除外)、浙江、福建、广东有 990 余万人,占总数的 68%;广西、贵州、云南有 100 万人左右,占总数的 1%。到 1938 年,中国城镇人口上升到 2456 万,而上述各区域的城镇人口分别为 1046 万人、257 万人、1089 万人和 640 万人,所占比重分别为 43%、10%、44%和 3%^{[3]203}。

由此可见,进入近代以来,无论是城镇数量还是城镇人口,都出现了不均衡的发展态势。一般说来,新式交通地理条件较好的东部地区都占有绝对优势,而广大的中西部地区,由于新式交通地理条件较差,城市数目不多,城市人口也很少,发展明显处于劣势。

二 海上交通地理变迁引起的城市兴衰

中国海岸线漫长,发展海上交通运输具有得天独厚的条件。然而清政府在乾隆年间重行海禁,全国仅开放广州一处为对外贸易口岸,这严重制约了中国海上交通地理的发展,沿海城市深受其累,除广州而外大都发展缓慢。近代以来,中国许多沿海城市被迫开放,从而推动了中国海上交通地理的发展和一批通商口岸城市的崛起,如上海、天津等城市的崛起都与新式海上轮船交通运输线的开辟和发展有着直接的关系。但是,由于中国海上航线不断变化,一些港口城市的发展也因此陷入曲折,出现衰落。

广州原是清政府“独口通商”政策下的全国最重要的口岸城市^[4]。鸦片战争后,五口通商结束了广州在中国对外贸易中的垄断地位,广州对外贸易进出口总值迅速下降,城市发展随即陷入低谷,成为相对衰落的城市。为什么会出现这样的结果呢?究其原因,这与广州的交通地理条件密切相关。近代西方列强入侵中国,根本目的在于想把中国变成西方的商品市场和原料产地,希望能够深入到中国的腹地地带不断扩大市场。而广州作为中国传统的对外贸易中心,“这座城市——按照外国人的观点,无论如何是不能胜任所赋予的‘角色’的,它的内陆水道的联系范围,西到云南边陲、北到贵州、湖南和江西一隅,作为推销进口商品和生产出口商品的自然区域,可以说是很有限的”^[5]。因而随着长江航线和北洋航线的相继开辟,沿江和北方各港口城市的

陆续开放,上海迅速成为中国的对外贸易中心,广州被逐渐边缘化,最后蜕变为中国区域性的外贸中心。

厦门、福州和宁波也是与上海同时开埠的城市,在开埠之后却走上了与上海并不相同的发展之路。正如马克思所指出的那样,近代中国五口通商“并没有造成五个新的商业中心”^{[6]624},而是形成了五口均有一定程度发展、上海特别繁荣的局面。上海开埠以后发展最快,厦门、福州和宁波等城市在开埠前或是比上海规模大,或是相差不远,但开埠以后这些城市的发展却曲折缓慢,甚至走向了相对衰落的困境。分析出现这一结果的原因,不难发现,这里边既有历史原因,也有现实原因,既有外因,也有内因。但毋庸置疑,其中一个重要原因就是由于五口开埠以后中国海上交通航线发生了变化,厦门、福州和宁波由于自身交通地理条件的限制不可避免地走上了曲折缓慢的发展道路^[7]。

烟台和营口在近代也经历了先兴后衰的发展之路。烟台在开埠通商以后一度成长为中国北方最重要的贸易港口之一,但随着海上交通地理的不断发展,中国北方越来越多的沿海城市相继开放,尤其是青岛的开埠和胶济铁路的修筑,烟台由于陆路交通地理条件的限制,“临近各县系山路崎岖,难以行驶,转运货物,悉载骡以行”,遂导致其对外贸易不断下滑,逐渐丧失了在中国北方重要贸易港口的地位,城市趋于衰落。营口是近代中国东北地区第一个对外开放口岸,开埠以后即成为东北地区最大的港口城市,但是到了 19 世纪末 20 世纪初,随着大连开埠和中东铁路通车,铁路运输替代了辽河水运,自然条件优于营口的 大连港迅速崛起,取代了营口成为东北的贸易中心。“自铁路敷设,航运之利已为所分益。以大连海港开埠……营口……商务凋落……航业凋敝”,开始走向相对衰落之路^{[8]1572}。

三 内陆交通地理变迁导致的城市兴衰

近代以前,在中国传统的驿传交通运输网络线上,分布着大小小众多的城市(镇),进入近代以后,交通地理变迁使许多传统交通运输路线发生了改变,沿线城市深受影响。一批沿海港口城市和铁路、公路枢纽城市如上海、武汉、重庆、天津、青岛、大连、郑州、哈尔滨、宝鸡等迅速发展起来,而另外一些传统交通重镇则日益走向衰落。

保定和开封曾经是华北地区重要的区域中心城市。保定由于靠近京城,传统官马大道多经过此地,

便利的交通带动了保定传统商品经济和城市的兴旺发达。开封曾经是辉煌的七朝古都,地处中原,交通便利,城市发展有深厚的基础。进入近代以后,随着沿海的开放、海上贸易的兴起和铁路公路交通运输的发展,华北地区逐渐形成了新的交通运输网络。保定和开封在这个新的网络中已经不再是交通枢纽,城市经济因而趋于衰退,城市人口增长缓慢,逐渐沦为发展停滞型城市^{[9]154-157}。

临清、扬州和镇江是近代中国大运河沿岸衰落城镇的典型。位于大运河中部的临清是中国古代南北交通的重要枢纽和著名商城,地处大运河与长江“T”字型航道的交汇点上的扬州是著名的“四汇五达之衢”,素以“银码头”著称的镇江则是长江下游南岸各地渡口北上中原的必经之路。进入近代以后,随着轮船航运的兴起和大运河漕运的没落,大运河城市逐渐丧失了传统交通地理的优势。20世纪以后,京汉、津浦、沪宁等铁路的开通进一步取代了大运河的运输功能,更加速了大运河城市的衰落。20世纪20年代,临清已经衰落,“西门内三两人家已成街市,北门之内则白骨如莽,瓦砾苍凉,过其地不胜今昔之感”;扬州直到20世纪40年代全市的工业仍然只有规模很小的三、五家加工厂^[10];而镇江到20世纪20年代初城市人口仅为10.3万人,比20世纪初的16余万人下降了1/3强^{[11]454}。

安东曾是东北地区著名的“柞蚕之乡”与“木都”,“益辟市以广用,而西式楼房门楣增修矣”,商业极称繁盛^{[12]751}。进入20世纪以后,由于南满铁路的修筑,加之辽河航线的衰落,安东逐渐丧失了传统交通地理的优势,对外贸易日益减少,城市趋于衰落。与安东一起衰落的还有辽河城镇带。辽河在铁路出现以前是东北地区重要的交通运输大动脉,河上码头林立,帆樯衔接。繁荣的航运业孕育了辽河城镇带的形成,其中包括昌图、通江口、郑家屯、三江口、法库、铁岭、开原、掏鹿(西丰)、牛庄、山城镇、抚顺、辽阳、营口等城镇。然而,到20世纪初,随着中东铁路及南满支线的修筑,辽河航运急转直下迅速衰落,从而导致了沿河城镇带解体和城市衰落。据统计,从1904年到1908年,辽河流域10县18个主要城镇,除少数因兴建铁路人口有所增加外,绝大部分城镇人口都在下降,四年时间里18个城市的总人口从29.45万人下降到22.64万人,减少了6.81万人^{[13]10-30}。

赣州是中国传统重要的南北大通道——大庾岭商道上的重要城镇,被称为五岭要会、闽粤咽喉。古代赣关每年征收税银8—10万两,最高曾达12万两^[14]。鸦片战争后,五口通商和长江轮运开通,使经大庾岭商道进入岭南的货物迅速减少,“各自口通商以后,凡洋、广、川、楚、闽、浙、苏、皖往来营运之货,商人利于便捷,皆用轮船装载,不从赣关经过,湖丝则归沪关代收,茶叶则分厘无收,遂因骤绌矣”^[15]。赣州过境货物减少,商业萧条,城市发展随即陷入衰落。大庾岭商道荒落不仅造成了岭北赣江沿岸城镇的衰落,同时也导致了广东境内沿线城镇的衰落。南雄、韶关、佛山是大庾岭商道广东段沿线的重要城镇,在商道兴盛时期都是商业鼎盛、客商云集、百业兴旺。佛山曾经与汉口镇、景德镇、朱仙镇并称为中国“四大名镇”,成为全国的“四聚”之一。然而,进入近代以后,这三座城市也都因大庾岭商道的衰落而衰落下去了。

湘潭是中国传统又一条南北大通道——湘江商道上的重要城镇。近代以前,湘潭长期是湘中南的物资集散中心,被称为“湖广通粤要路”^[16]。近代以后,五口通商和汉口、九江开埠,北方商品不再经湘潭而通过汉口外运,云、贵物产亦改由梧州运至广州出口,而广州的进出口商务大部分移至上海,两广货物改从海道或北趋上海或南入香港,长江以北货物取道汉口东下上海,湘江商道受到冷落。20世纪以后,又有株萍铁路、粤汉铁路和潭宝公路、长衡公路相继通车,湘江上游各埠物资遂集散于汉口、衡阳、长沙,湘潭交通要道地位尽失,商业遂转萧条,城市走向衰落^{[17]527-528[18]3-15}。

襄阳是汉水商道上的重要城市,因其扼汉水漕运咽喉,又处四方陆路要冲,号称舟联三湘吴会,车驰宛洛关陇,一直是全国性战略要地,“商务素称发达”。近代长江对外开放后,汉水商路“改换门庭”,加入长江轮船运输网络,成为汉口、上海等城市推销洋货、交换农副产品的重要渠道,运输较前更为繁忙。但是到20世纪初,京汉、陇海铁路通车,陕南货物改走陇海铁路运出,豫南、鄂北物产改赴京汉铁路南下,襄阳的交通地理优势逐渐失去,市面零落,“商业远不如前”^{[19]1099}。

三原地处陕西关中地区中部,传统交通运输便利,“实为东南西北之枢纽”,商业贸易辐射甘、宁、青、川、鄂、晋等地。然自陇海铁路入陕以后,铁路沿

线的货物多由铁路运输,三原因远离铁路,其经济地位迅速下降,城市陷入衰落。“自陇海铁路达陕境后,宝鸡、咸阳代替了三原之地位,棉花市场移于永乐店、咸阳等地,布业、药材业由宝鸡取而代之,钱庄因商业之萧条,多已停业”,“药材市场亦移宝鸡,布店仅有三两家,钱庄全部停顿,遂使市面异常萧条,不似昔日之繁荣”^[20]。

蒙自是西南地区受交通因素影响而衰落的著名城市。蒙自原来本是云南南部的名城,近代前期,蒙自对法国的商品贸易十分繁盛,中国从越南进口的洋货多从陆路经蒙自中转。滇越铁路修筑时,由于蒙自绅民激烈反对,滇越铁路未经过蒙自,蒙自由此失去了成为铁路中转站的有利地位,商贸活动因而

衰落,市面冷清,比过去一落千丈^{[21]613}。

四 结语

中国古代城市是建立在国家行政区划和农业经济基础之上的,因而受到封建政治、经济因素的极大制约。进入近代以后,中国交通地理与城市发展出现了剧烈变革,传统的城市发展格局被打破,一些城市由于具备优越的新式交通地理条件而迅速发展壮大起来,而许多不具备或丧失了优越交通地理条件的城市则逐渐陷入停顿或走向衰落。近代交通地理变迁推动下的城市分化发展是中国早期现代化进程的重要内容,由此中国城市开始了从农业时代向工业时代的转型。

参考文献:

- [1] 顾朝林,等.中国城市地理[M].北京:商务印书馆,1999.
- [2] 戴均良.中国城市发展史[M].哈尔滨:黑龙江人民出版社,1992.
- [3] 帕金斯.中国农业的发展(1368—1968)[M].上海:上海译文出版社,1984.
- [4] 许檀.清代前期流通格局的变化[J].清史研究,1999,(3).
- [5] 粤海关十年报告(1882—1891)[M]//广州现代化历程——粤海关十年报告(1882—1941).张富强译编.广州:广州出版社,1993.
- [6] 马克思恩格斯全集:第12卷[M].北京:人民出版社,1962.
- [7] 何一民.开埠通商与中国近代城市发展及早期现代化的启动[J].四川大学学报(哲社版),2006,(5).
- [8] 王树楠,等.奉天通志[M].东北文史丛书编委会影印,1983.
- [9] 顾朝林.中国城镇体系——历史·现状·展望[J].北京:商务印书馆,1996.
- [10] 季鹏.地理环境变迁与城市近代化——明清以来扬州城市兴衰的思考[J].南京社会科学,2002,(12).
- [11] 隗瀛涛.中国近代不同类型城市综合研究[M].成都:四川大学出版社,1998.
- [12] 安东县志:第二册[M].台北:台湾成文出版社有限公司影印,1974.
- [13] 小越平隆.满洲旅行记[M].上海:广智书局,1902.
- [14] 许檀.明清时期城乡市场网络体系的形成及意义[J].中国社会科学,2000,(3).
- [15] 抚院胡请免赣关赔贴摺[J].江西官报,1906,(7).
- [16] 李玉.近代之前长沙、湘潭的商务差距及其形成原因[J].天府新论,1998,(4).
- [17] 湘潭县地方志编纂委员会.湘潭县志[M].长沙:湖南出版社,1995.
- [18] 湘潭市志:第五册[M].北京:中国文史出版社,1996.
- [19] 湖北县政概况:第四册[M].汉口:国华印务公司,1934.
- [20] 陕行汇刊,1944,8(3).
- [21] 宓汝成.帝国主义与中国铁路[M].上海:上海人民出版社,1980.

[责任编辑:凌兴珍]