

# 自西向东: 近代南昌道路与城市经济空间的转换

戴利朝<sup>1</sup>, 肖 可<sup>2</sup>

(江西师范大学 1. 传播学院; 2. 历史文化与旅游学院 江西 南昌 330027)

**摘要:** 江西省会南昌, 大街小巷错落有致, 是一座典型的传统内陆城市。自近代以来, 随着南昌城的近代化与城市道路的变迁, 南昌城市经济格局也发生了嬗变。以建筑新型城市道路为主的城市建设, 包含了道路从规划到修筑竣工、从第一次筑路高潮到第二次筑路高潮的城市道路及其附属设施衍变的过程。南昌城市的经济分区和工商业布局, 以及新的商业中心区域的形成, 也随之渐变。从历史城市地理的视角看, 南昌城市经济空间发生了自西向东的整体位移, 经济中心从以往的偏于西部一隅转变为西部与中部并存。

**关键词:** 南昌; 城市道路; 经济空间; 转换

中图分类号: K25 文献标识码: A 文章编号: 1000-579(2013)05-0122-08

## From West to East: the Transformation Between Urban Roads and the Economic Space of Nanchang City in the Modern Times

DAI Lizhao<sup>1</sup>, XIAO Ke<sup>2</sup>

(1. School of Communication 2. School of History Culture and Tourism Jiangxi Normal University Nanchang Jiangxi 330022 China)

**Abstract:** Nanchang, the provincial capital of Jiangxi Province, is a typical traditional inland city. Since the modern times, with the modernization of Nanchang City and the change of Nanchang City roads, its economic patterns have also been changed. The city construction, taking the building of new urban roads as the core, contains the path from planning to construction completion, the urban roads from the first road-building upsurge to the second road-building upsurge and the process of affiliated facilities development. Economic divisions, commercial and industrial layout, and the formation of new commercial center areas of Nanchang City gradually change along with it. From the perspective of historical urban geography, the economic space of Nanchang City have wholly moved from west to east; the economic centre underwent an entire movement from a partial western downtown to the co-existence of the central and western downtowns.

**Key words:** Nanchang; urban roads; economic space; transformation

### 一、导言

人类修建道路的历史至少有几千年了。鲁迅先生言, 其实地上本没有路, 走的人多了, 便成了路。一般来讲, 道路是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方, 属于公众通行

收稿日期: 2013-07-06

作者简介: 戴利朝(1974-), 男, 江西泰和人, 社会学博士, 江西师范大学历史文化与旅游学院副教授。研究方向为历史地理学、传播社会学。

的场所。道路,作为历来人与人相接触往来的媒介,在文化史里有着极重要的地位,就是在最古老的都会,甚至在地下发掘出来的古代城市里,也有很好的街道。<sup>[1][p1]</sup>城市的发展和兴盛,跟道路或街道实在有很大的关系。作为城市的交通运输通道,道路是城市的经络与血管,充当了城市经济社会功能区的分界线。易言之,城市道路不仅仅是交通的空间,而且蕴含了物质与人文、城市与人之间的关系。<sup>①</sup>因此,道路在形态和格局上的转变不仅使城市格局发生变化,也将导致城市经济、社会乃至政治空间的转换。

就本文研究的城市空间而言,史学界关于南昌城的研究主题集中在为南昌城的筑城时间和筑城者的考证、南昌城市的历史发展脉络的研究、南昌城市政治、经济、社会、人口等方面。<sup>②</sup>其中,学界对南昌的历史地理学研究非常缺乏,除魏嵩山、肖华忠著作<sup>③</sup>外,魏幼红考察了明清时期南昌城的发展以及城市经济社会空间的划分等问题,探讨了南昌城市地理尤其是其形态与地域结构的特征。<sup>④</sup>随着近年来城市化的突飞猛进,地理学、建筑学、民俗学等多学科对南昌的研究也逐渐兴旺。这些成果,对本研究都有启发。

## 二、大门、道路与分区:南昌城市空间格局的由来

南昌的历史源远流长。考古表明,“三千多年前,今日南昌市区周围,特别是从东北郊青山湖延续到南郊青云谱的这一弧形地带,古代居民的分布是较密集的”<sup>[2]</sup>。作为城市,南昌源起于汉初的“灌婴城”。历代变迁之中,南昌一直为江西的政治、经济中心。

### (一) 南昌城市大门的地理特征

南昌的古城门,虽然没有北京、西安、洛阳、开封等著名古都的城墙高大雄伟,但就长江以南地区来讲,也称得上雄奇壮伟。自汉高祖六年(前201)建立“灌城”初设六门以降,南昌城市大门历经多次变动。元至正二十二年(1362),朱元璋攻下南昌,命都督朱文正改建南昌城。朱文正重建七门,并以广润门为城市的正门,奠定了近代南昌的基本格局。按顺时针方向,依次为:广润、章江、德胜、永和、顺化、进贤、惠民。<sup>⑤</sup>清代,南昌城循明制。

七座城门,因所处的位置不同,经明清的演变形成了各自的历史内涵与特点。这形象而生动地体现在清末民初盛行的民间谚语如“接官送府章江门”、“吹吹打打章江门”;“杀人放火德胜门”、“凶神恶煞德胜门”、“将军凯旋德胜门”;“冷坛社庙永和门”等。而从经济角度看,以下三个门人口流动频繁,蕴含着发达的商业与社会流动,很值得注意:(1)广润门,开启了商贾云集之门。作为南昌城的正门,城门约在今船山路、棋盘街、直冲巷交汇处。这里商贾云集,钱庄、盐铺、米店及百货、棉纱、颜料等商号多设于此,铁柱宫(万寿宫)也在门内附近。因此民谚说“推进涌出广润门”。(2)进贤门,乃乡村商业荟萃之门。城门约在今永叔路、系马桩、绳金塔街的交汇处。这一带附郭内外,门外多是菜地农田,每天挑菜运输的人群晨昏不断,因此民谚说“挑桶卖菜进贤门”或“驼笼挂袋进贤门”。城外多坟山墓地,每年春、秋季常有人祭扫,是为“哭哭啼啼进贤门”。(3)惠民门,民间信仰与商旅往来之门。城门约在今日船山路与南浦路交汇处。城门附近有惠民仓和普贤寺,烧香拜佛和运粮的人很多,过往的车辆也络绎不

① 详细参见(日)卢原义信著,尹培桐译《街道的美学》,百花文艺出版社,2006;(美)雅各布斯《伟大的街道》,王又佳、金秋野译,中国建筑工业出版社,2009。

② 限于篇幅,本文并不列举所有文献或代表性成果。

③ 魏嵩山、肖华忠《鄱阳湖流域开发探源》,江西教育出版社,1995。该书并不以南昌为专门的研究对象,但其相关论述采取了学界少用的历史地理视角。

④ 详细论述见魏幼红《明清时期南昌城市地理的初步考察》,徐少华主编《荆楚历史地理与长江中游开发—2008年中国历史地理国际学术研讨会论文集》,湖北人民出版社,2009。

⑤ 1986年城建部门对南昌古城进行了实测,结果与明制基本吻合。参见周康健、邓爱红主编《物换星移几度秋—南昌沧桑之变》,百花洲文艺出版社,2004,第78页。

绝,城外江上舟船往来,十分繁盛。因此民谚说“烧香拜佛惠民门”或“千船万帆惠民门”。<sup>①</sup>

进一步看,南昌的城门至少具有以下两个特色:其一,七座城门都是朝向南方的。对此,美国地理学家盖洛在游历南昌时,这样写道“在一千年前,一个风水先生建议……城市所有的城门要朝向南方。从而,北面仅有的一个门隐藏在角落里,朝西方开的瓮城把它掩盖了,东面的两个门和西面的两个门嵌入了朝南方开的瓮城,真正的南门没有困难。因此,发源于南方的祥瑞可以进入城市。”<sup>[3][P238]</sup>其二,我们将看到,城市大门的功能差异,尤其是人口流量的大小与频度,影响了城区道路的发育及其形态。

## (二) 城市道路的发育与空间分布

万历年间,南昌已发展成为帝国南方的大城,城内街道布局基本成型。对此,意大利传教士利玛窦在其写回欧洲的书信中中提到“南昌是江西省的首府,较广州更漂亮、更高尚……房舍美观,街道宽广又直。”<sup>[4][P160]</sup>而后经历清前期的多次修缮和加固,南昌城被围城的太平军称为“东南百里屹然金汤矣”<sup>[5](卷二,建置志上)</sup>。清代南昌城市建设的稳步发展不仅使城市人口日趋增加、商业活动日趋繁盛、居民安居乐业,也意味着南昌城内街巷的增多。在街巷增加与拓展的基础上,街巷的空间分布呈现出以下特征:

### 其一,大街与小巷交错杂处

南昌虽然地处水网密布的赣鄱平原,但城市道路系统以陆路街巷为主,即“大街(主要干道)和小巷(居住区道路)”<sup>[6][P112]</sup>。据文献记载,明代万历年间南昌城内街巷众多,大街小巷错落有致,被称为“大街”者,就有 28 条。而在康熙初年,南昌有 34 条街、19 条巷。城内街巷道路大多路幅较窄,路型弯曲,“巷道路幅小则约 1.5 米,大街路幅一般 3 米左右”<sup>[7][P100]</sup>。清末的南昌道路是棋盘式格局,大街少,小巷多。大街基本上处于城门内外、官署衙门、宗教场所附近。与此同时,四通八达的小巷作为城市居住区的道路,显得曲径、杂乱。

### 其二,城内的街巷多于城外的街巷

大门意味着道路的空间分野。南昌城内的街巷多于城外的街巷,城外只有城门外主干道大街,以供城内外交通。广润门内有 24 条街巷,章江门内有 15 条街巷,德胜门内有 16 条街巷,永和门内有 13 条街巷,顺化门内有 22 条街巷,进贤门内有 4 条街巷,惠民门内有 7 条街巷,广润门外有 19 条街巷,章江门外有 11 条街巷,德胜门外有 12 条街巷,永和门外有 1 条街巷,顺化门外有 1 条街巷,进贤门外有 9 条街巷,惠民门外有 10 条街巷。<sup>②</sup>由此可见,各大门人流量的大小与各区域人口密度几成正比。城门外是进出南昌城的通道,人流较大,形成了大街,宗教场所、官署衙门附近形成的大街亦是如此。

### 其三,城市主要道路南北向多,东西向少;城市西部道路多于东部

南昌城市主要道路南北向多,东西向少,且城市西部道路多于城市东部,这与城东多湖泊有关。而从上述城门的空间布局可以看出,西部城墙开门密度大,城乡往来、人口进出比东部更为频密。城西街巷(以章江门内外、广润门内外、惠民门内外为主体)多于城东街巷(以永和门内外、顺化门内外为主体)。城西三座城门的内与外所属街巷差距甚小,其缘由从其所属街巷的名称就可窥见一斑。如广润门,门内道路呈现明显的棋盘式形状,道路密集程度高、四通八达,与此处是商业中心有关。

上文中的西北门为德胜门,门内的漂亮大街应为当时南昌的中大街(今胜利路),是清代南昌著名的三条大街之一,也是城内南北主干道之一。<sup>③</sup>西门则是章江门,是官员上任之时进入南昌城的必经之路,因官府衙署集中于本区,街道也系由花岗岩铺设而成。

## (三) 南昌城市的分区

### 1. 坊区的源起

<sup>①</sup> 以上叙述参考程维,《豫章遗韵——从老照片看南昌》,江西人民出版社 2001;周康健、邓爱红主编《物换星移几度秋——南昌沧桑之变》,百花洲文艺出版社 2004;南昌市旅游局编,《南昌导游》2006 年。

<sup>②</sup> 上述统计的资料来源:(清)陈纪麟、汪世泽等修,刘于浚、曾作舟等纂《南昌县志》,同治九年县学文昌祠藏版;(清)承需等修,杜友棠、杨兆崧等纂《新建县志》,同治十年版藏县署。

<sup>③</sup> 另外两条大街为:东大街(今象山北路),西大街(今子固路)。

唐宋时期,南昌城内设坊。<sup>[8]</sup>在坊市制崩溃后,经宋元的发展,明清时期南昌城内的坊区逐渐演变为城市的基层组织。光绪末年,居民户籍与城市地理区域单元不相符合,坊已名存实亡。光绪《南昌县志》载“旧志城内列十三坊,今废皆不可考,然户仍故籍。”<sup>[9]</sup>(卷三,方域志中)此时的“坊”不再是地理区域实体,而是作为户籍的管理工具。<sup>①</sup>光绪三十年,设立省会警察总局,废除保甲局。在城内火神庙、新巷子、状元府、南昌府前分别设城东、城南、城西、城北四个分局,在滕王阁设城外分局,在进贤门外、德胜门前设上、下两个分局。南昌警务公所将南昌城大致分为六个区加以管理,即城内的东一区、南二区、西三区、北四区和城外的上五区、下六区。<sup>[10]</sup>全市面积约为2万亩,13.3平方公里。<sup>[11]</sup>(P31)

## 2. 官府衙署区:城市西北部

据史料记载,南昌城内曾有子城。唐朝初年,洪州都督李景嘉在增修南昌城时,也对子城进行了增修,并将政治机构和军事机构的官署置于其中。<sup>②</sup>由于子城位于南昌城西北部,因此形成了政治中心位于南昌城西北部的城市格局,此格局为宋、元、明、清历代所沿袭。

清代,南昌城内官署仍循明旧制。在城市的西北部官署区内分布了督粮道、布政司、新建县、清军厅、南昌府、督粮厅、南昌县、巡抚督院、驿盐道、按察司、学院、府学等官府机构。清末新政,设立了新的衙门,但无论是改建的或是新建的,都在西北部官署区内。

## 3. 风景休闲区:城市东部

风景区则位于东湖。在清代,东湖分称三湖,但习惯上仍统称为东湖。三湖的界限如后:自苏圃迤北曰南湖;由广济桥入至洪恩桥,曰东湖;由洪恩桥及同仁坊通水小桥二道入,至南新两学前,出水关闸,曰西湖;又或以学前高桥左右分东西湖。总之三湖皆在东湖之内。<sup>[12]</sup>(山川)东湖湖光秀美,沿湖有佑清寺、观音亭、钟鼓楼、南新两县学等庙宇、学宫、亭台环绕,是城内自然与人文融于一体的湖景文化休闲区。

## 4. 商业区:以城市西部为重心

唐代南昌城,已濒临章江。章江水运发达,商船往来不绝。源源不断的商品货物输入南昌城,城内南北两“市”繁盛之极。北宋年间,坊市制崩溃,商品交易不再有了场所的限制,遂逐渐集中于城市西部。这里靠近章江,便捷的水运交通使这里成为商品货物的集散地。明初,朱文正将城西城墙内移30步,在城墙与章江之间留下了狭长的陆地区域。这一狭长区域西临章江、东靠城西官署和商业两区,凭借得天独厚的优势地理区位条件,迅速发展成为商铺聚集之地。为方便公务,官府也将税课司、南浦驿、递运所等设于此。至此,整个城市西部均发展为商业区。“赣江自西南向东北绕大半个南昌城流淌,城市南北街道近乎平行地向东延伸,横街比较短,反映出城市受赣江影响逐步向东延展的趋势。城西比城东商业发达,显然也与赣江码头的货物集散和买卖有关”<sup>[13]</sup>(P261)。而西部商业区的中心在广润门附近。铁柱宫就在广润门内,利玛窦首次来南昌,就感叹此处的繁华。

简言之,晚清南昌城市格局呈现如下地理特点:南北长、东西短,城市东西部之间发展差异大。城西繁盛如上所述,城东的顺化门附近则为城郊结合部,街巷稀少,显得荒凉。

# 三、道路刷新与南昌城市经济空间的嬗变

晚清时期,南昌仍是典型的传统内陆城市,城市布局沿袭了城垣方形、街巷棋盘式的传统格局。城区面积不到20平方公里,城市新型道路尚未见端倪。1912年10月孙中山首次到南昌时,在“江西城围扩建问题”的谈话中提出,鉴于财力的限制,南昌“街市可不必再改,惟须择一最大之地段另辟新埠,将衙署、公所及学校、营房迁至其所”<sup>[14]</sup>(第七册·P364-365)。北伐前夕,南昌城内“生齿益众,通衢之内,毂击肩摩,衡宇相望,栉比鳞次”<sup>[15]</sup>(序)。有人指出,“省会城区之狭隘,街道之凌乱,房屋之陈腐,未尝不有感觉

① 据《新建县志》(道光二十九年)记载,“坊”均为管辖一定范围大小的地理区域实体。

② 参见(清)顾祖禹《读史方舆纪要》卷八十四,《江西二·南昌府》,“豫章城”条载“城中故有子城……洪州都督李景嘉增修……官署,营舍皆在其内”。

拆城辟路之必要”<sup>[16]</sup>。城市空间不能满足城市日益发展的需要,突破城墙的限制、释放城市的发展空间迫在眉睫。

### (一) 南昌新型城市道路框架的确定

新型城市道路是近代物质文明的产物,是近代城市建设的开路先锋,最为市政人员乃至政治人物所看重。南昌市的市政建设,真正始于 20 世纪 20 年代末。<sup>[17]</sup>1926 年 11 月北伐军攻克南昌后,南昌正式设市,市政筹备处则改为南昌市政工程处,工务科改为工务局。不久,工务局制订了《南昌市政计划大纲》,这是近代以来南昌第一份城市规划文件,对市政建设作了较为全面的计划。<sup>[15]</sup>1928 年 4 月,南昌市长伍毓瑞组织拆除全部城墙,并修筑环城马路,该工程至 1931 年 2 月全部竣工。<sup>[18]</sup>

在拆除城墙的基础上,利用拆城墙所得的材料沿城墙基修筑沿江路和环城路(今阳明路、八一大道、永叔路、船山路、榕门路的前身)等碎石道路。这些道路的修筑也使南昌初步形成了城市纵横干道,尤其是中山路、民德路、德胜路三条水泥道路的修建,标志着南昌乃至江西城市开始有高级道路。“自革命军克服南昌后,经过去当道之积极建设,如拆除城墙,开辟中山、德胜、环城、环湖、沿江诸马路,交通较便,商业为之一振”<sup>[19]</sup>。

1930 年代,在省政府和国家的政策支持下,南昌市政建设进入第二轮高潮。先后建筑了经纬路、豫章路、航空署交通路、国货路、南昌行营内马路、省立医院马路、百花洲路、邮政路、电政路、八大乡贤马路等。还修建了中正桥,使赣江两岸连为一体,南昌隔江发展成为可能,城市地域空间大大拓展。1934 年,已有近代城市道路 9 条,共计 8257 公尺,即德胜路、永和路、中山路、环湖路、沿江路、福思路、惠民路、民德路、环湖北路。除福思路和惠民路外,其余 7 条道路均为长线城市干道。按里程长短分,最长的为德胜路,最短的是惠民路。新修及翻修城市主次道路,将城区东西南北四个方向连接起来,城市内部的联系更为便捷,近代城市道路网也初步形成。事后,市政人员总结说,“翻修马路,及新筑马路,计四十余线,路共长一万七千余公尺,路政于焉大备”<sup>[16]</sup>。初到南昌的外地人也发现,“市街尚属整齐,马路亦甚宽敞”<sup>[20]</sup>。

### (二) 城市经济空间的扩展与转换

时人认为,城市道路尤若是一个人身上的大动脉,其健全与否至少能影响城市内商业的兴旺与衰落。<sup>[1](P3)</sup>而城市规划中最为重要的内容就是划定各个功能区。功能区内道路两旁的建筑物性质决定了各功能区的性质,如工厂、商铺、学校、政府部门、住宅等。这些道路两旁建筑物,不仅伴随着道路的延伸而兴建,也使功能区得以稳定和发展。

#### 1. 清末民初专业性街市的出现

随着清代中期城市商业的发展,清末民初,南昌出现了许多专业性的行市。如广润门内外的总镇坡、醋巷、罗帛市、合同巷、布市、饭巷、猪市街、直冲巷、米市、煤炭坡街、磁器街等。这些专业性的行市集中经营某一种类的商品:总镇坡,京剧舞台服装道具和制伞作坊的所在地;棋盘巷,经营土布的商号集中于此;直冲巷,较大的钱盐业开设在此;猪市街,有猪行十多家等。<sup>[21](P19-20)</sup>

由于战争的原因,广润门外遭到了破坏。虽然,广润门内附近的带子巷、棉花市、合同巷、翠花街等街巷仍然百货聚集;清末商会总局就设立在合同巷万寿宫附近<sup>[9](卷九,建置志下)</sup>,而南昌最早的官办银行——“大清银行”亦设立附近。但与此同时,以广润门为中心的商业区域逐渐向城内腹地发展,如洗马池地段逐渐成为城内最繁华的街巷,而城外则逐渐衰落。

#### 2. 新兴工业的分布

南昌近代工业起源于 1882 年兴办的罗兴昌机器厂,但迟至清末新政,南昌才掀起了兴办近代工业的浪潮。如纺织、机器、针织、印刷、肥皂、玻璃等各类新式工厂相继出现。1933 年《经济旬刊》对南昌市工业首次进行了调查统计,发现:纺织业 125 家,职工 5050 人(其中针织业 120 家,棉织业 5 家);化学工业 76 家,职工 465 人(其中制革业 60 家,肥皂业 13 家,玻璃业 3 家);食品工业 108 家,职工 1594 人(其中面粉业 17 家,碾米业 90 家,制冰业 2 家);印刷业 63 家,职工 308 人;机器业 28 家,职工 223 人(其中

机械加工业 25 家,翻砂业 3 家);日用品工业仅有制帽业 40 家,职工 250 人;建材工业只有砖瓦厂 1 家,职工 286 人;毛刷业 3 家,职工 15 人。<sup>[14](第二册·P2)</sup>可见,纺织业、食品工业、化学业、印刷业等占据工业的主导地位,各自分别集中分布于一些路段。

针织业:抗战前针织工业共有 90 多家,约计有 1200 多工人,其中最大的熊全顺袜厂有 100 多工人,雇有 10 多个工人的有骆协隆、茂生、革昌等十多家。这些厂坊分布在棉花市、带子巷、胡琴街、上谕亭一带,产品大多销行本市郊区与外县,当时颇为兴盛。<sup>[22]</sup>

机械工业:修理和制造木炭引擎、碾米机、磨米斗以及配制小火轮船上的机件等,约 30 多家,厂址分设在胜利路以西榕门路、章外猪市街、瓷器街、中山路等处;从事修理汽车配件及制造煤气发生炉等业务的约 20 家,多数设在顺化门、阳明路一带;专门修理或制造简易铁木结构织布机、弹花机、织袜机、缝纫机的约 10 家,在上谕亭、瓦子角一带。<sup>[22]</sup>

此外,1933 年统计显示,南昌市主要有 7 家印刷厂,分别位于中山路、六眼井、应天寺、高桥街、磨正街、流水沟;<sup>[14](第二册·P118)</sup>11 家肥皂厂,则分别位于中山路、建德观、胶皮巷、合同巷、珠市街、太平巷、干家前巷等。<sup>[14](第二册·P126)</sup>在 20 年代后期及 30 年代初期,2 个专门从事干电池生产的企业先后开业,即设在沿江路的泰康电池厂和设在上塘滕上的美亚电料行;抗日战争前夕,湖南人创办的宝湘玻璃工厂在龙王庙设立分厂。<sup>[14](第二册·P129-135)</sup>

### 3. 商业的分布

清末时期,南昌的商品交易大都集中在沿赣江的城市西部一带,交易商品多为农夫土产、畜牧水产及手工业产品。1901 年江西商务总会在南昌成立,1912 年南昌至九江轮船通航,1916 年南浔铁路建成,贯通浙、粤、皖、闽、湘、鄂六省,1937 年浙赣铁路全线通车。这些都促进了南昌商业的发展。市区商业店铺鳞次栉比,生意兴隆,一时繁荣。1938 年 1 月《江西统计》月刊统计,1937 年全市在商会注册的商业行业有 90 个,6161 户。<sup>[14](第四册·P9)</sup>

南昌市商店在旧社会一贯拥有码头顶脚权,所谓码头是一家商店在某地段开始多年,即取得在该地的码头权利。例如:绸布业码头权一向落在洗马池、杨家厂及臬司前一带,纸张业码头权在书街,书店一向在磨子巷,油行一向在油行街,寿木店一向在高桥,棕麻篾货业一向在箩巷,小木店一向在新巷,水果店在水果街,鱼货店一向在干鱼街。<sup>[23]</sup>

为便于了解城市商业的具体布局及其转换,再介绍如下两个案例:

其一,金融市场。民国时期南昌的金融业亦很发达,这些钱庄、银号大都聚集在广润门附近的直冲巷等几条街道。在直冲巷,云集了义昌仁银号、豫丰银号、义丰长银号等 10 家钱庄,叮叮当当响声四溢,人来客往,车水马龙,十分热闹,被称为南昌市的“华尔街”。另外,位于中山路的有 4 家,中正路有 3 家,上河街、西瓜套、下塘滕各有 2 家,西带子巷、翠花街、合同巷、榕门路、西棉花市、上塘滕上等各有一家,合计 29 家。<sup>[24]</sup>从道路的区域分布来看,意味着钱庄等金融市场从西部向中部推移的趋势。

其二,蔬菜交易。从这方面最容易看出商业空间的转换。清末民初,蔬菜交易大都集中在大巷口,后逐步扩大到塘子河、金盘路、沿江路一带,市郊蔬菜分别进入金盘路、塘子河两个交易市场,外地船运菜靠沿江码头交易。1932 年设立了第一家菜市场,即北坛菜市场,1937 年先后设立了 4 个菜市场,分别为第一、第二、第三、第四菜市场。<sup>[14](第四册·P59)</sup>空间布局更趋合理。

### 4. 前店后坊:另一种商业形态

“前店后坊”为介于工业与商业之间的一种形态,是商品生产与销售的统一体。兹以下列三种行业为例进行阐述。

食品行业:在过去,没有大规模设厂制作糕点的。有些范围较大的食杂商店,如沈三阳、信茂、天禄斋、南昌隆、东南和吴隆泰等十多家,各具不同特点,利用前面是店,后面是作坊,做出糕点糖果拿到铺面销售。<sup>[22]</sup>这些商店,大多分布在中大街、洗马池一带。<sup>[14](第四册·P48)</sup>

竹木制品业:在清末民初,有木器、园木、寿坊、制材、竹器、篾器、箬蓬手工业店铺 500 余户、1200 余

人。民国中期随着生产的发展变化,行业分工日渐细密。木器行业又分制材、家具、园木、油漆、樟木箱、木器小件、棕床、车筒、雕花、沙发、寿木、水车、土车等 12 个自然行业。多系前店后坊,手工操作,个别为机器生产工厂。木器棕床店集中在子固路、嫁妆街、渊明路;樟木箱店集中于新巷一带;竹篾器店又以船山路、茅竹架为多,逐步形成行业特色街道。<sup>[14](第二册·P169)</sup>

鞋帽工业:民国时期制鞋业集中在民德路,有协康鞋店、美丽鞋店、华进鞋店、三庆鞋店、三进鞋店等。还有中华鞋店(在胜利路)、远大鞋店、天一堂鞋店、龚顺华鞋店、吴洪基制鞋作坊等共计 10 余家店铺和作坊,工人 44 人,协康鞋店是南昌最有名气老牌鞋店。<sup>[14](第二册·P241)</sup>另有一种专做牛皮钉鞋的店坊,设在上河街、塘滕上两处,也有几十年的历史,由于橡胶业的发展,这类钉鞋已被完全淘汰,到抗战时就根本没有了。还有一些专做男女便帽与童帽的店坊,分别开设在西大街、萝卜市、棉花市和洗马池口等地。<sup>[22]</sup>

#### 5. 新商业区域的形成

清末时,城市商业中心区域已逐渐开始向洗马池一带转移。在民国短暂的商业鼎盛时期,南昌大致完成了商业中心区域的区位转换,形成了以洗马池(中山路与德胜路交汇处)为中心的新经济格局。在南昌设市之前,许多的新型商业机构(如银行)、新型商业店铺(如洋货)就已在洗马池地段聚集。

城内主要街市……就要算洗马池最繁盛,相传是汉朝灌婴洗马处。所有洋货铺、银行,都在这条街上。街极平坦,用大石铺成的。往来的人极多,各街都比不上。<sup>[25](P40)</sup>

中山路、德胜路这两条南昌最早的高级道路的修筑,加速了这一新经济格局的形成。这两条路竣工伊始,就迅速成为商铺密集之处。史料记载“南昌市自修筑中山路以来,两旁住宅,现多改建商店”。<sup>[26]</sup>道路两旁的居民积极将住宅改为商铺,而更多的新兴行业也在中山路、德胜路上开店经营。1929 年“真真照相馆在德胜路(今胜利路)开张营业……为南昌照相业之大户”。<sup>[14](第四册·P103)</sup>荣昌西服店是南昌第一家服装店,1921 年熊之荣在圃丘街开办,1926 年迁中大街,1936 年迁中正路,专门加工呢毛男女西装、大衣和中山装等中高档服装。<sup>[14](第二册·P231)</sup>

民国时期的南昌,曾短暂出现过押店这一抵押形式的店铺。据 1934 年 7 月 27 日报告“本市大小典当押质者,近因营业衰落,无法维持,而倒闭者已有多家,未倒闭者,亦有难支之势”。<sup>[24]</sup>调查发现,当时南昌共有 12 家押店,而中山路和德胜路上就有 5 家,足可见当时商家首选中山路、德胜路这个新商业中心区域作为经营之所。商铺的聚集效应,使得中山路和德胜路上店铺云集。像照相馆、药店、眼镜店、绸缎铺、洋货店、银楼、钟表店、鞋庄等,百货所居,还分布着医院、戏院等医疗和娱乐场所。几乎一切生活所需,均可在这两条路上得到满足,完全取代了广润门内商业中心区的经济地位。正如学者黎传绪认为“(广润门内)翹步街在清末之前都很热闹,直到上世纪 30 年代,商贸重心才逐渐转移至附近的中山路、胜利路一带”。<sup>[27]</sup>

商业的繁荣,也使得中山路、德胜路段的地价水涨船高,成为南昌地价最高的区域。如中山路上多个地段每方市丈标准地价为 140 元,如东自本路四五〇号、至德胜路二号,西自本路四五二号、至德胜路一号(门牌号数),起于陈天盛眼镜店、止于大亨贞洋货店,起于森泰绸缎铺、至牛兴发剪刀店(商店牌名)的路段;如德胜路上,东自本路一号、至本路一一四号,西自本路一号、至民德路二号,分别起于大亨贞洋货店、牛兴发,止于江苏食品店、协康鞋庄(商店牌名)的路段,也是每方市丈标准地价为 140 元。其他多个地段每方市丈标准地价也达到了 120 元。<sup>[28]</sup>

随着抗日战争的爆发,南昌商业逐渐衰落,由于经常受到日机轰炸,商店纷纷停业。在 1939 年 3 月 27 日南昌沦陷之前,大部分商号就迁往东南部,只有一小部分留守南昌,如时人言“万户上四川,千户逃吉安,百户两头窜,穷人守守看”。<sup>[14](第四册·P1)</sup>

## 四、结语

1920 年代末南昌城市道路与市政规划开始了真正的转型。从空间变迁的角度审视,南昌城市道路的修筑作为城市建设的开路先锋,不仅便利了市内交通,促进了工商业的发展;还使得城市工商业格局

与市民生活行为、生活空间均得到改变。旧有的商业中心主要分布在滨临赣江的广润门附近,中山路和德胜路两条新型道路的修建,使得商贸中心转移至此,新型商业纷纷在此设立店铺。以洗马池为中心,以德胜路、中山路为两翼的商业区渐趋繁荣。新型道路的修建和“新生活运动”的发起,要求市民行为符合近代城市市民的要求。道路的修筑、拓宽,合并了众多城内的小街小巷,新修道路主要供行人步行、车辆通行,原有的街头娱乐公共空间消失,代之而起的是新型城市公共空间——城市公园、公共运动场等,市民的生活、休闲质量得到提升。对于后者,拟另文专门探讨。

#### 参考文献:

- [1]章渊若.街道与市政[M].上海:泰东书局,1929.
- [2]彭适凡.再论古代南昌城的变迁与发展[J].南方文物,1995(4).
- [3]Geil, William Edgar. Eighteen Capitals of China[M]. Philadelphia & London J. B. Lippincott Company, 1911.
- [4]〔意〕利玛窦.利玛窦全集3——利玛窦书信集(上)[M].罗渔,译.台北:光启出版社、辅仁大学出版社联合发行,1986.
- [5]陈纪麟,等.南昌县志[M].同治九年.
- [6]南昌市城乡建设局.当代南昌城市建设(1949—1985)[Z].1990.
- [7]《江西省城乡建设志》编纂委员会.江西省城乡建设志[M].北京:方志出版社,2000.
- [8]魏幼红.明清时期南昌城市地理初步考察[A].徐少华.荆楚历史地理与长江中游开发——2008年中国历史地理国际学术研讨会论文集[C].武汉:湖北人民出版社,2009.
- [9]江召棠,等.南昌县志[M].光绪三十三年.
- [10]南昌警务公所.江西省城地理白话教科书[Z].1910.
- [11]朱亮.南昌民政志[Z].1990.
- [12]叶舟,等.南昌郡乘[M].康熙二年.
- [13]李孝聪.中国区域历史地理[M].北京:北京大学出版社,2004.
- [14]南昌市地方志编纂委员会.南昌市志[M].北京:方志出版社,1997.
- [15]南昌市政处.南昌市政计划大纲[M].(铅印本)1926.
- [16]朱有骞.十年来之江西市政[A].江西省政府《赣政十年》编委会.赣政十年[C].1941.
- [17]吴成冠.五十年代南昌市政建设的回顾[A].中国人民政治协商会议江西省南昌市委员会文史资料研究委员会.南昌文史资料(第四辑)[C].1989.
- [18]傅朝悟.旧南昌市政工程沿革[A].中国人民政治协商会议江西省委员会文史资料研究委员会.江西文史资料选辑(第二辑)[C].(印刷资料)1982.
- [19]楚狂.南昌市之回顾与展望(一)[J].南昌市政委员会问事处.市政半月刊,1934(7).
- [20]王世琨.南昌实习调查日记[A].萧铮.民国二十年中国大陆土地问题资料(中国地政研究所丛刊)[Z].台北:成文出版社有限公司,1977.
- [21]王乔林,王健水.南昌名典[M].南昌:红星电子音像出版社,2005.
- [22]余行鲁.回忆解放前南昌市的民族工业[A].中国人民政治协商会议江西省南昌市委员会文史资料研究委员会.南昌文史资料(选辑)·第一辑[C].1983.
- [23]徐少相.解放前的南昌市商会[A].中国人民政治协商会议江西省南昌市委员会文史资料研究委员会.南昌文史资料(第一辑)[C].1983.
- [24]张启元,徐琳.旧南昌市的金融业[A].中国人民政治协商会议江西省南昌市委员会文史资料研究委员会.南昌文史资料(第六辑)[C].1989.
- [25]周杰.少年史地丛书·江西省[M].上海:商务印书馆,1928.
- [26]南昌市政府工务局.南昌市工务计划概略[J].江西省政府建设厅.江西建设月刊,1929(5).
- [27]向祎华.落翼翹步街曾为南昌热闹商业街[N].江西晨报,2012-08-10.
- [28]南昌市政委员会.南昌市第一登记区地价登记表[J].南昌市政委员会问事处.市政半月刊,1934(1).

(责任编辑:吴贇)