
抗日战争与重庆城市近代化

李东芝¹ 李宏伟²

(1. 西南师范大学历史文化与旅游学院, 重庆 400715;

2. 重庆工业职业技术学院基础教学部, 重庆 400050)

【摘要】:1891 年重庆开埠使重庆城市走上了近代化的道路。抗日战争, 这个特殊的外在历史条件, 为重庆城市近代化的完成提供了契机。抗战时期的大规模内迁, 为重庆注入了城市近代化的因子, 使重庆成为名副其实的大后方的政治、经济、军事、文化中心, 重庆最终完成了城市近代化。

【关键词】: 抗日战争; 城市近代化; 内迁; 重庆

【中图分类号】: F299.27(719) **【文献标识码】**: A **【文章编号】**: 1008-6439(2006)02-0029-03

重庆城市的近代化始于 19 世纪末 20 世纪初(尤其是重庆开埠以来), 比沿海的近代化晚 20 年到 50 年左右。抗日战争这个特殊的历史背景, 给重庆城市经济带来了楔入式的发展, 使重庆在大后方的工业中心、商业金融中心、交通中心、文化中心地位得以确立, 进而完成了重庆城市的近代化。

一、重庆城市近代化的历史条件

一般来讲, 一个国家或者一个城市的近代化有两种方式, 一种是西力(外力), 一种是东力(内力)。在中国这个特殊的社会环境里, 外力是中国近代化的主要动力, 重庆城市的近代化更是外力作用的典型。尤其是开埠以来到甲午中日战争以后, 重庆结束了英国独霸的历史, 向日本以及其他列强开放, 使封建传统的自然经济逐步解体。

20 世纪初, 尽管军阀割据、混战, 但很快刘湘“一统”四川, 独霸重庆, 对重庆的市政建设作出了巨大的贡献。尤其是 1929 年 2 月, 正式建市标志着在重庆城市近代化的过程中, 城市管理方面已经趋于系统化。随着上层建筑的逐步完善, 有力地促进了城市市政基础设施建设和城市经济的发展, 为重庆向近代化城市发展奠定了基础, 也为重庆在抗战时期的进一步发展创造了条件。

二、抗日战争: 重庆城市近代化的契机

城市近代化首先体现在城市工业的近代化上, 城市经济的发展和增强是重庆城市近代化的关键和主要的内在动力。可以说重庆近代化的完成得益于抗战的爆发和战时首都地位的取得。通常, 一个国家的政治中心所在的城市比任何其他地区更具有发展经济、发展城市的优先地位。

¹收稿日期: 2005-11-05

作者简介: 李东芝(1979-), 男, 四川宣汉人, 西南师范大学历史文化与旅游学院, 硕士研究生, 从事中国近现代城市发展史、中共党史研究。李宏伟(1957-), 男, 重庆人, 重庆工业职业技术学院基础教学部, 副主任, 副教授。

(一)工业中心地位的确立

1. 劳动力条件

抗战时期,整个国家行政机构和政治军事中心西迁,形成了大规模的外来人口浪潮。这和清代中前期的“湖广填四川”有所不同,迁渝人口主要是科技人才,改变了重庆城市人口素质结构,为重庆城市的近代化提供了智力支持和高科技人才条件。

抗战时期,大量的军政、文教机构及工矿企业内迁重庆,城市人口猛涨。其中,增加的人口大多是随军队、文教机构、工矿企业迁来的高素质人才,包括科学家、高校教授、文学家、爱国实业家、商人等。据统计,抗战前夕重庆市区人口 33.9 万人,1938 年达到 53 万人,1946 年增加到 125 万人,增长了 3.67 倍,10 年内人口净增 90 万。^{[1]875}这其中大部分人为重庆城市的发展带来了知识、管理理念、先进技术和经验,提高了重庆工业的研究能力,增强了城市的文化氛围。这些人才在物化方面的效果和成就主要在以下两个方面:第一,仿造品和代用品不断涌现;第二,取得了一些发明创造。这些成果很快就投入生产,为抗战的胜利奠定了物质基础,更促进了重庆工业的迅猛发展。

2. 工业条件

如果说从 19 世纪 70 年代到 20 世纪 20 年代的半个世纪里,重庆已经发展成为四川及西南的商业、金融中心,而且具有资本主义性质的近代工业已初步建立的话,那么抗战时期大批工矿企业的迁渝就改变了原有的工业结构,扩大了重庆的工业产业资本和生产能力,从真正意义上完成了重庆工业中心的形成。工业中心的形成是重庆城市经济中心形成的标志,它改变了重庆城市的性质,完成了重庆城市的近代化。

抗战爆发以后,东部地区大量工矿企业迁往内地。据统计,当时后方有工厂 5266 家,西南地区就占了 52.41%,迁到重庆的最多,共有 400 多家,加上战时新建一批工厂,重庆的工矿企业增加到 1690 家,工业职工近 10 万人,占全部内迁工厂的 1/3。^[2]形成了以重庆为中心,东到长寿,西到江津,北到合川,南到綦江的重庆工业区。这一时期重庆成为中国最为重要、最为集中,大后方唯一门类齐全的综合工业区。内迁完成以后,重庆的生产力布局明显改变,重庆工业获得了历史上发展的黄金时期。《迁川工厂联合会会员名录》统计的 223 家会员厂家中,轻工业 73 家,重工业 150 家,其轻重比例为 1:2,1945 年全市的工业总产值中,重工业占 81.3%,轻工业占 18.7%,轻重比例为 1:4.35。^[3]重工业远远超过了轻工业,这说明战前和战后工业结构发生了明显的变化。而这种结构对今天重庆的工业结构也产生了深远的影响。从此,重庆成了大后方工业的中心,使重庆从一个内陆工商业城市发展成为一个国际知名的近代化城市。

(二)立体式交通的形成

抗战爆发以后,随着国民政府政治、经济重心的内迁,东南沿海以及沿江的物力、人力、财力向大后方转移,使重庆的交通获得了空前的大发展。战前,重庆城市的交通仍然落后,主要是以水路运输为主,辅以人力(轿行)、畜力等较为原始的运输方式。公路、铁路的建设迫于经济或者政治的原因趋于流产,在重庆已经建成的铁路——北川铁路,只运用于煤炭和矿物的运输,全长也只有 60 公里,其作用是极为有限的。

在水路方面,川江航运(民生公司)为抗战人力、物力、财力的抢运做出了历史性的贡献。在整个西南,战时航线的开辟都是以重庆为中心。据长江航政局统计,1940 年从重庆开往嘉陵江航道和长江航道的航线达到 20 条,1942 年小轮船可以从重庆开往南充,浅水轮还可以到达广元。^{[1]1088}另外,成功地开辟了重庆沿长江进入黔江,经彭水、龚滩至龙潭,入酉水再经沅江、湘江到达湖南的衡阳的渝湘航线。由于川江险滩多,木船业获得大发展,木船沟通了长江、綦江、沱江、永宁河、岷江、涪江、嘉陵江、渠江、黔江、御林河等四川十大江河,通航里程扩展到 4500 公里,是当时轮船通航里程 1740 公里的 2.59 倍。^{[4]117}陆路方面,1938 年 7 月国民政府交通部总管理处迁到重庆,担负起大后方的公路建设的任务。重庆—贵阳—昆明,重庆—綦江—沅陵—长沙,重庆—

成都—陕西等公路成为联系重庆与西南、西北、中南各省的交通命脉,并与中缅、中印、中苏等国际公路相联系。抗战也促进了重庆航空事业的发展。1938 年中国航空公司迁到重庆,到 1940 年先后开辟了重庆—香港、重庆—昆明、重庆—成都、重庆—宜昌、重庆—乐山、重庆—贵阳等 6 条国内航线,后又增开重庆—宝鸡—兰州、重庆—哈密—阿拉木图的航线,欧亚航空公司相继开辟了重庆—成都—汉中—兰州—宁夏、重庆—昆明—河内、重庆—香港的航线 8 条,总长达 5880 公里。^{[1][110]}信息传递方面,邮政、电信均获得迅猛发展。如上所述,抗战促成了重庆作为大后方交通枢纽中心的确立,完全打破了重庆与外界的隔绝状态,加强了与外界的联系,这就为重庆城市近代化提供了便利和桥梁。抗战期间重庆立体式近代交通的形成有力地推动了城市经济结构、社会结构的改善,城市功能得以完善和发展。

(三) 金融业、商业的发展

抗战之前,重庆是长江上游最大的商埠,是整个大西南的贸易总枢纽,对周边城镇具有较大的经济辐射作用。抗战爆发以后,随着大量机构、工矿企业等迁入,人口剧增,各种社会游资相应增多,对各类商品的需求量也逐渐增加,进而促进了金融业、商业的发展,成为大西南的商业和金融中心。

抗战期间,重庆的工商业的行业、企业、从业人口大幅度增加。据统计,1939 年同业公会数仅 39 个,到 1943 年增至 116 个,到 1945 年加入重庆商会同业公会的商号达到 27481 家。^[4]同年底,重庆市从事商业的人数达到 234278 人,而同期从事工矿企业(兵工除外)的人数为 172877 人。^[5]而且还形成了比较完善、规范、门类齐全的商业体系,加强了国内、国际商品经济的流通,进一步增强了城市的经济功能。抗战爆发以后,中央银行、中国银行、交通银行、农民银行迁至重庆,影响、刺激了重庆金融业的空前发展,奠定了重庆成为大后方金融中心的基础。战时重庆城市银行、钱庄猛增,除了抗战前夕的中央银行、农民银行在重庆的分行以及聚兴诚等 15 家银行以外,又增加了大量内迁的银行和钱庄,到 1942 年达到了 53 家之多。如此多的国家、地方银行、商业银行聚集重庆,在重庆历史上是史无前例的,也为重庆的工业化、近代化提供了雄厚的经济基础。

(四) 重庆大轰炸促进了重庆城市规模的扩大

1939 年日本开始对重庆进行大轰炸,日机主要是锁定繁华市区进行轰炸,其次把远郊也列为轰炸的目标。直到 1943 年 8 月 23 日日机才基本上停止了对重庆的轰炸,5 年的轰炸使繁华的重庆市区大半化为废墟。在这期间国民政府颁布了一系列疏散政策和办法,并分批有计划有组织地向郊外进行疏散,同时也在展开重建工作。1939 年拟定了《重庆市建设方案》,由此开始了战时城市建设。为了避免日机的轰炸,减少损失,市政府动员全市机关、学校、商店限期疏散,命令中央、中国、交通、农民四大银行沿川黔、成渝公路两侧修建平民住宅,并划定江北、巴县、璧山、合川、綦江等县为疏散区,要求各党政机关陆续迁至郊区和迁建区办公,部分厂矿企业也在迁建区设分厂。这样一来,城市范围扩大到西至沙坪坝、东至唐家沱、南到大渡口,并在重庆市区的辐射下形成了一些卫星城市。到 1940 年,重庆城市的辖区面积由 30 年代初的 93 平方公里增加到 300 平方公里,^[6]从而进一步促进了郊区的城市化,扩大了城市规模。

(五) 文化教育的空前繁荣

抗战爆发以后,大批的文化教育机构、科研人员等迁渝,为重庆城市带来了科技人才和先进的科学和文化,进而促进了重庆科学文化以及思想意识的近代化,为城市经济近代化提供了精神动力和智力支持。

抗战时期是重庆文化教育大发展时期。从 1935 年到 1944 年,迁渝高校有南开大学、中央大学、中央政治学校、复旦大学、交通大学、陆军大学、国立音乐学院、兵工学校、国立社会学院、上海医学院、朝阳学院等 31 所,加上原有的和新办的高校一共达到了 38 所,使重庆的高等教育和学术研究空前的繁荣起来。1944 年,中学的数量增加到 72 所,在校学生 25449 人;小学发展到 284 所,入学儿童 73947 人,教师 3316 人^[7]。重庆的人口素质得到空前提高,到 1945 年,在重庆人口中,大学毕业和肄业占 5%,中学毕业和肄业占 17%,小学毕业和肄业占 34%^[8]。战时,在大后方著名的“文化四坝”中,重庆有三坝(沙坪坝、北碚夏坝、江津

白沙坝),重庆成了战时最重要的文化教育中心。

重庆的新闻出版、广播事业也得到快速发展。其中有代表进步势力的《新华日报》,代表顽固势力的《中央日报》、《扫荡报》等;路透社、美联社、塔斯社和《泰晤士报》、《纽约时报》、《时代周刊》、《消息报》等世界著名的通讯社、报刊社向重庆派驻新闻机构和记者,向世界各国报道重庆的抗日进程,也让世界人民开始了解重庆,加强了重庆与世界的联系。战时的重庆人才辈出,群星璀璨,郭沫若、臧克家、王亚平等以他们特殊的方式热情讴歌了可歌可泣的重庆儿女。

抗战期间重庆科学教育文化事业的发展,提高了重庆人民的思想文化素质,奠定了重庆精神文明、政治文明的基础,促进了重庆社会的进步,在科学文化和思想意识上促进了重庆城市近代化

(六)市政建设的发展

战前重庆仍然是省辖市,财税、行政等都由省政府统管,极大地影响了重庆作为战时远东指挥中心职能的发挥。1939年5月5日重庆被批准为行政院直辖市,1940年9月6日定为中华民国的陪都。国民政府直接对重庆城市规划、建设进行指导,拟定了《重庆市建设方案》,还成立了“重庆陪都建设计划委员会”,拉开了重庆城市空前规模建设的序幕,促进了重庆市政建设的发展。

国民政府对城市交通、供电、供水、通讯等基础设施进行了整顿和建设。以交通为例,修建了市区的三大马路:从临江门经定远门到劝业局段;从段牌坊经玉带街、雷公咀、三圣殿到磁器街段;从临江门沿嘉陵江而上到大溪沟段。重庆是一个山城,坡度较大,城区的下水道排水系统也得到了改造,通过国民政府和重庆人民的共同努力,把重庆建设成了中国第一个具有近代化下水道系统的城市。1938年,重庆电力股份公司增加了发电设备,增建小型水电站,缓解了重庆的工业、商业、生活用电的压力。1943年1月1日,交通部将电报、电话合二为一,成立了重庆电信局,管理电信业务,还增开了国内、国际无线电报业务。同时,对市容、市貌也进行了整顿。

三、对重庆城市现代化的思考

重庆城市近代化的完成得益于抗日战争的爆发,战时政府机构、工矿企业、高素质人才等的内迁促成了重庆工业、商业、金融、交通、文化中心的形成,重庆的城市近代化在抗战期间最终完成。尽管这一中国近代史最大规模的迁徙运动没有给整个国民经济带来多大的飞跃,只是由东部向西部作了一次平行移动,但是,对于重庆来说,意义非同寻常,它完成了重庆城市经济功能、社会功能以及城市结构功能的转变。因此,重庆城市的发展不可避免的具有嵌入性、跳跃性、突发性、间断性、滞后性等特点,也给重庆城市发展带来一些不利的影响。比如,重庆城市的建设是在国民政府的直接计划指导下进行的,主要是为抗日战争服务的,在工业结构上,重工业远比轻工业发达,这种结构对今天重庆的城市经济结构也产生了影响。因此我们一定要吸取教训,加大西部开发力度。面对这样一种事实,今天的重庆人民应该在前人的基础上,把握城市现代化的脉搏,努力完成重庆城市的现代化,把重庆建设成为一流的国际大都市。

参考文献:

[1]周勇.重庆通史[M].重庆:重庆出版社,2002.

[2]隗瀛涛.近代重庆城市史[M].成都:四川大学出版社,1991:30.

[3]中共重庆市委研究室.重庆市情[M].重庆:重庆出版社,1985:23.

[4]傅润华,等.陪都工商年鉴[M].[出版地不详]:文信书局,1945.

[5]陪都十年建设计划委员会. 陪都十年建设计划草案[M]. [出版地不详]:[出版者不详], 1946:48-49.

[6]周勇. 重庆:一个内陆城市的崛起[M]. 重庆:重庆出版社, 1989:363.

[7]第二次中国教育年鉴[M]. [出版地不详]:商务印书馆, 1948.

[8]重庆市政府. 重庆要览[M]. [出版地不详]:[出版者不详], 1945:18.