

中山路的百年建构历程及时空特征

李爽, 韩昭庆

(复旦大学历史地理研究中心, 上海 200433)

摘要: 中山路最早出现于中华民国时期(1912—1949年), 至今中国各地仍存有数百条中山路, 并多处于城市繁华之处。本文针对这一极为罕见、跨越百年的地名命名现象, 结合地名学、历史地理、GIS等多研究视角, 全面开展1925—2021年中国县级以上政区范围内中山路的建构历程及其时空特征研究, 通过对中华民国报刊和地图资料的考订、中国国家地名信息库及OpenStreetMap等地名数据的获取, 在历史GIS时空框架下采用空间量算、位置分析、可视化等方法, 得出以下结论: ① 中山路缘于对孙中山先生逝世后的纪念, 中华民国时期共产599条中山路, 集中分布在东南沿海省份、台湾、河南及陕西等地; ② 现存中山路共653条, 分布在中国除西藏、香港和澳门以外的其他地区; ③ 通过空间量算可知, 最长的是台湾中山高速公路, 最短的是台湾新竹县峨眉乡的中山街, 拥有中山路最长的为台湾台南市, 最密集的则为上海市黄浦区; ④ 与历史城墙的空间范围分析可知, 1949年之前中山路多位于旧城镇中心地带, 其后命名的中山路, 有随着时间推移而远离城镇中心的趋势; ⑤ 中山路的命名时间有4次高峰: 一是1925年孙中山先生逝世之后命名以示纪念, 二是1945年抗战胜利之后海峡两岸庆祝光复, 三是20世纪80年代恢复“文化大革命”时期被更改的地名, 四是21世纪初为新修道路命名。这一跨越百年的中山路建构历程, 凝聚着中华民族对孙中山的纪念及其精神的传承, 是中国近代以来追寻现代化与民族复兴的体现。本文的数据分析或将随着更多史料的挖掘以及计量方法的更新有待局部改进, 但应不影响总体结论。

关键词: 中山路; 孙中山; 纪念空间; 城市空间结构; 历史地理

DOI: 10.11821/dlxb202410012

1 引言

孙中山先生领导辛亥革命, 推翻满清王朝, 结束了统治中国两千多年的君主专制制度, 创立了亚洲第一个民主共和国, 是伟大的民族英雄和中国民主革命的伟大先驱。孙中山先生逝世之后, 全国上下举办了系列纪念活动, 例如设立总理纪念周及纪念日、建设中山陵、修建中山路等^[1]。全国各地产生了大量以孙中山先生命名的空间实体, 包括中山纪念堂、中山路、中山桥、中山公园等, 形成了分布广泛的纪念空间, 其中以道路数量最多^[2-3]。自此, 在全国大小城镇纷纷出现了以中山为专名的路名, 包括中山路、中山街、中山大道及中山巷等, 形成了一个庞大的道路体系, 直至今日。

地名是人类社会发展的产物, 与历史、地理、语言、政治等因素相关, 具有鲜明的空间区位指向性与地方意向的可认知性, 承载、影响并延续着特定的社会记忆与区域文

收稿日期: 2023-08-21; 修订日期: 2024-08-16

基金项目: 上海中山学社委托项目; 国家自然科学基金项目(42471250) [Foundation: Commissioned Project by Shanghai Zhongshan Society; National Natural Science Foundation of China, No.42471250]

作者简介: 李爽(1992-), 女, 陕西人, 副研究员, 主要从事历史GIS研究。E-mail: li_shuang@fudan.edu.cn

通讯作者: 韩昭庆(1970-), 女, 贵州人, 教授, 主要从事中国历史自然地理、地图史和环境史研究。

E-mail: zhqhan@fudan.edu.cn

明^[4-7]。而地名的政治性直接渗透到百姓日常生活中,可调动社会情感,引发群众思考,甚至影响人们对于市政治理乃至国家民族的认同。但用人名命名城市道路的做法并不多见,2022年5月起最新推行的《地名管理条例》中更是明确规定“一般不以人名作地名,不以国家领导人的名字作地名”。故中山路这一道路命名现象是极为罕见的,也引起学界关注。其中,陈蕴茜根据中华民国时期的方志、报刊、地方志、城市指南、新方志、文史资料等对包括中山路在内的纪念空间进行了研究,首次对中华民国时期(1912—1949年)中山路的数量及其所在市镇进行了统计,分别得出中华民国时期全国拥有中山路共计532条^[2]和548条的结论^[3],极具启发性,也为本文研究积累了前期数据。《广东省志·孙中山志》则首次系统地收录了分散在国内外有关孙中山纪念设施的状况,得出国内现存与中山相关道路共326条的结论(截至2004年),包括“中山路”“中山街”“中山大道”等以中山命名的道路,以及民族、民生、民权等孙中山思想理念作专名的道路^[8]。商伟凡认为全国此类街道有326条,其中称作“中山路”者有187条^[9]。通过进一步检索《广东省志·孙中山志》中“孙中山纪念地分布表”的“中山路”和“中山街”,分别返回152条和35条记录,二者共计187条,与文中“中山路”共187条的结论相呼应。因此可以推断分析,该统计结果是在志书结果基础上通过二次检索得到,并未开展新的考订,也对中山大道等路名缺乏统计。已有研究主要存在以下问题:①有关中华民国时期的地名统计结果不一致,且采用中华民国地名难以直观了解中山路的分布情况;②对现存中山路的考订工作仍不完善,《广东省志·孙中山志》研究时间下限为2004年,时效性有待加强。

中山路百年建构历程及其时空特征的研究具有资料来源杂、时空尺度大等特点,需要结合GIS的技术维度、地理学的空间维度和历史学的时间维度开展交叉研究。其中,GIS的引入为传统人文学科带来了空间思维,提供了定量化和空间化的技术支持,使得学者们可以更精细、更科学地研究原有学科的空间问题^[10-11]。而历史资料、高清古旧地图的不断挖掘,内容丰富、精度高的现代电子地图和地名库等大数据资源的公开,有力支撑了对当代中山路准确位置信息的获取及空间分析。因此,本文在历史GIS研究视域下,充分运用地理信息系统及现代电子地图等方法 and 多源资料,结合文献分析,旨在量化分析中山路这一散布多地、跨越百年的道路体系的时空演变规律,并以可视化的方式复原这一时空变迁,力图还原真实的历史记忆,展现全国上下对孙中山先生的纪念及其精神的传承。

2 研究框架与资料来源

2.1 研究框架

本文在历史学、地理学、地名学等多学科背景下,运用GIS等技术方法,开展中山路百年建构历程及时空特征研究,研究框架如图1所示。其中,中山路指以中山为专名的城市道路体系,包括中山路、中山街、中山大道等路名。首先从中华民国报刊等资料中探寻中山路命名缘起,再充分挖掘中华民国大比例尺城镇地图中山路信息,结合GIS可视化分析等方法,在统一的时空基准之下,考订中华民国时期中山路的数量及分布,开展空间复原、分省统计、热点分析等分析,全面展示中华民国时期中山路的分布情况。针对中山路现存情况,主要从中国国家地名信息库、OpenStreetMap等网站爬取中山路的信息,开展其覆盖比例、道路长度、道路密度的空间量算,与城墙相对位置的空间分析,以及命名时间高峰识别等分析,尝试从百年大尺度、时空多维度来探讨中山路的建构历程及时空特征,展示其作为一个全国性道路体系命名、发展的过程。

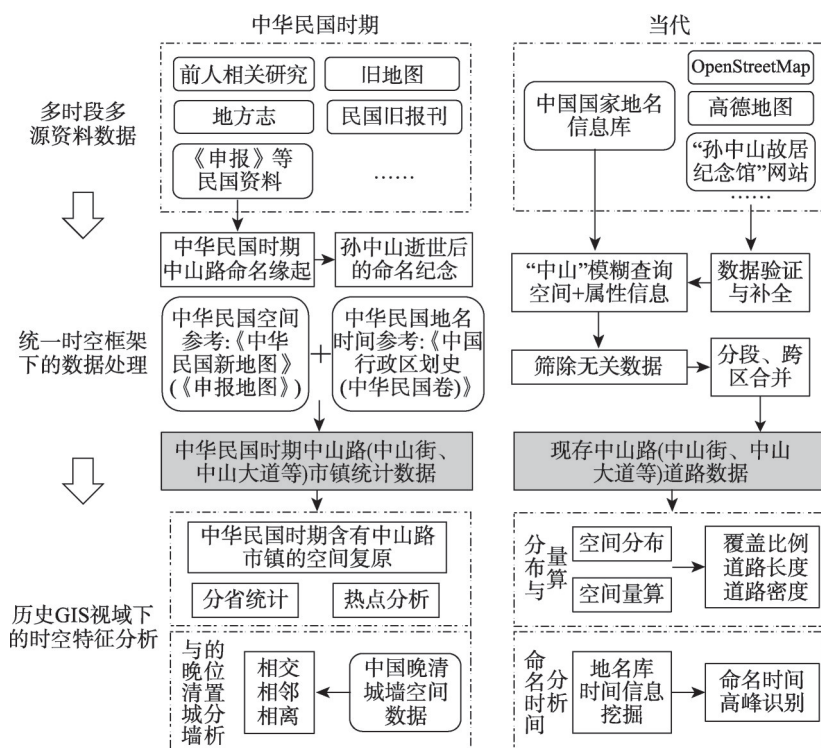


图1 研究框架

Fig. 1 Research Framework

2.2 资料来源与处理方法

本文主要讨论中山路从中华民国至今的分布及变迁,研究时段横跨百年,而不同时期资料来源、采集手段及处理方法均不同,因此需要分时段讨论。

① 中华民国(1912—1949年)时期:本文在已有研究^[2-3]的基础上,利用“地图数典藏整合查询系统”(http://map.rchss.sinica.edu.tw/)等古旧地图网站,充分搜集中华民国时期大比例尺的城镇地图,对已有统计结果进行修订,并结合《申报》数据库,挖掘命名背景及更名信息。中华民国时期政权更迭较快,需选用合适的时空参考进行统计及空间分析,本文选择当时编绘质量最高的民用地图——《中华民国新地图》即《申报地图》(比例尺大部分为1:2000000,边远地区为1:4000000)^[12]作为底图及省级区划划分标准(出版时间为1934年),并结合《中国行政区划通史·中华民国卷》^[13]对地名进行规范,纠正了非中华民国时期的地名。

② 当代:引入最新的地名普查统计资料——中国国家地名信息库(https://dmfw.mca.gov.cn/),辅以OpenStreetMap数据,参考高德地图、“孙中山故居纪念馆”网站等资源,利用互联网API接口、空间数据库、GIS可视化及分析等技术,系统开展全国范围内中山路资料的搜集与定位工作(检索结果截至2021年)。其中,中国国家地名信息库是在国家启动实施并完成了第二次全国地名普查工作(2018年完成)这一背景下,民政部根据普查结果,建设开通的地名信息库。香港、澳门、台湾地区使用OpenStreetMap来补充。本文在信息库网站提供的API接口中选择了“地名搜索”(根据输入的地名名称来查询相关地名信息)与“地名详情获取”(根据地名的ID来查询地名的详细信息),核心思路是首先模糊搜索“中山”获取到所有相关地理实体的ID,再根据ID查询地名的详细信息。通

过筛选设置，每一条数据包括如下属性：数据ID (id)、标准名称 (standard_name)、空间坐标信息 (gdm, 含类型与空间坐标)、所在地市名称 (city_name)、所在区县名称 (area_name)、地名类别 (place_type)、地名的来历 (place_origin)、地名的含义 (place_meaning)、地名的历史沿革 (place_history)。最终，在国家地名信息库中共返回模糊查询得到的“中山”空间数据共6712条，其中线数据共1779条，另有4条无地理位置信息的道路（新疆维吾尔自治区吐鲁番市鄯善县中山路、哈密市伊州区中山路、中山北路、中山南路）采取手工添加的方式。模糊查询虽然保证了数据的全面，但同时也会带来冗余。本文进一步检测了重复的、无意义的几何图形，并剔除河流、桥梁、乡道等类型不符的数据以及本身与孙中山无关的数据，最终共得到来自国家地名信息库的528条中山路道路数据，分布在338个县级行政区域内。

为进一步提升数据的完整性与可靠性，本文还选择OpenStreetMap道路数据进行补充，并辅以高德地图进行验证。OpenStreetMap中国区域的道路共下载了5482478条，通过名称筛选得到道路前两字为“中山”的道路共4327条，台湾地区便有2222条。这些数据中，中国大陆是对地名库检索结果的验证，台湾地区部分是对其补充。通过对台湾地区同一道路的几何分段（并非路名的人为分段）、并线等进行整合，得到台湾地区共400条。中国大陆通过地区与地名匹配，与高德地图共同在地名库结果的基础上补充了266条。至此，本文初步筛选、补充得到1194条道路数据。其中，特殊处理了台湾地区的“中山高速公路”，因为涉及的行政区划过多，在OpenStreetMap数据中，对其进行了跨区合并，统计为1条道路。

本文在统计过程中，遇到道路数据分段导致的变体以及单条道路划归多条行政区划的问题（图2），均进行了合并计算，但保留了所有原数据用以可视化以及分析。中山路的道路分段方式主要有两种，一种是根据方位划分，如“中山北路”“中山南街”等；另一种是数字划分，如“中山路一段”“中山一路”等，后者主要在台湾地区出现，多条中山路都会被划分为“中山路一段”“中山路二段”等多个分段，在广州、中山、重庆等多个城市亦有体现。道路划归问题是指一条较长的中山路，划分在若干个区，例如上海的中山北路横跨静安、普陀、长宁3个行政区，因此计算为3条道路。此外，在中华民国时期的统计中，由若干中山路组成的环线都只被计算为一条，而事实上也是一条连续的道路。道路划归这一现象主要出现在一些较大城市的主城区，如南京、石家庄、宁波、高雄等城市。

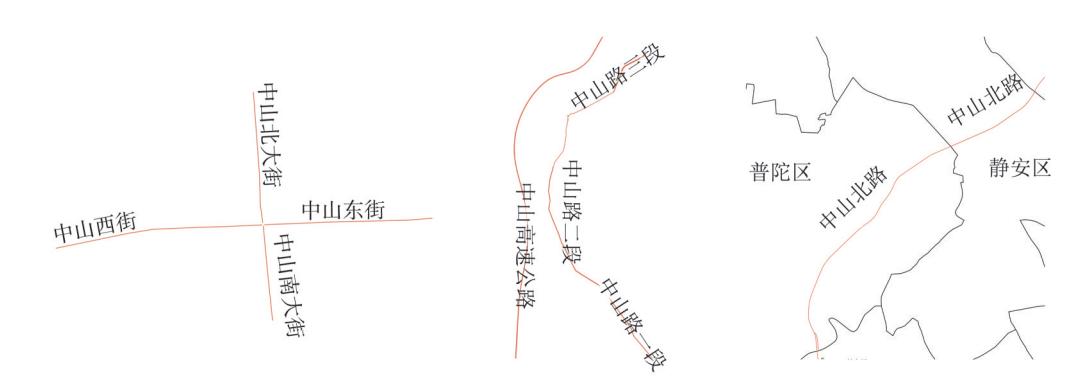


图2 道路分段与划归示意图

Fig. 2 Schematic diagram of road segmentation and divisions

3 中华民国时期中山路的命名背景、数量统计与空间分布

3.1 中山路命名的时代背景

近代是中国城市发展的重要转折期。南京国民政府在1928年北伐战争胜利后,希望以崭新的形象屹立于世界,因此更加重视城市化建设。政府开始学习西方城市规划与改造、道路体系的建设等理念^[14]。以《首都计划》《大上海计划》为代表的城市规划方案,均制定了道路建设及路名系列规划。与此同时,革命领袖孙中山先生逝世不久,社会各界反应强烈,全国兴起了一股纪念孙中山先生的热潮,建构孙中山政治符号直接或间接推动了地名“孙中山化”,进而渗透至百姓生活空间,成为城市、社会记忆的有机组成,并在一定程度上改变了原有的城市空间结构^[15-16]。这些纪念空间包括中山纪念堂、中山路、中山桥、中山公园等。其中,中山路(含中山街、中山大道等)数量最多,成为全国分布最为广泛的普及化空间纪念产物。芜湖市在1925年孙中山逝世当年,便将其于1912年发表演说之处——芜湖大马路,更名为中山路,这也是当时芜湖的主干道。南京国民政府在1928年北伐战争胜利后,为了迎接孙中山先生灵柩南下奉安中山陵,打造了灵柩途经下关码头抵达中山陵的一条现代化城市干道,并将之命名为中山大道,亦被后人称为“民国子午线”^[17]。上海华界市政当局在1925年将里马路更名为中山南路,1927年上海特别市政府为联络闸北和南市的交通,同时也为了阻止租界通过“越界筑路”的方式进一步扩张其地盘,将原闸北中兴路更名为中山路,并在其基础上,进一步延长路线,修建了环状的中山路,直接连通吴淞与龙华,共计长约13 km,是上海市空前未有大的马路。除了上述通过新修或对道路进行更名的情况,这一时期,全国其他地区也陆续形成以“中山”命名的这一特殊的道路体系,由此改变了多个城市原有的城镇道路、空间结构。这一特定的道路修建与命名过程还增加了新的社会记忆^[18-21]。由于这项工程与政治有直接关联,因此地方政府在道路选址或道路更名时也多选在城市中心或重要的交通地段,这些道路多位于主城区或旧城区的繁华之处,故孙中山先生逝世后,中山路的命名形成一个高潮。1945年抗日战争胜利后,全国各地为了庆祝迎来光复,抒发爱国情怀,再次掀起了中山路的命名高潮。

这一道路建设、路名命名过程,与孙中山先生重视道路、铁路等交通建设的思想也十分契合。孙中山先生于1912年6月在上海寓所与《民立报》记者的访谈中,提出“交通为实业之母”的理念,阐明了交通建设之于经济发展的重要意义,之后还撰写了《建国方略》之《实业计划》,对全国的交通建设进行了设计^[22-23]。孙中山先生的思想在民众中留下了深远的影响,而中山路这些道路实体,作为空间载体,凝聚着人们对先生的纪念及其思想的继承。

3.2 中华民国时期中山路的数量统计

陈蕴茜就中华民国时期中山路的统计开展了深入研究,文中提及中华民国时期全国拥有中山路共计532条,但是书中所提拥有中山路(街巷)的城镇却有548个^[2-3]。针对上述两个统计结果,本文结合旧地图、中华民国报刊等资料诊辨及增补,特别是湖南、陕西等省份地政局测绘的地籍图、市镇图等高精地图,开展了历史地名考订,共得到599条中山路,并对其进行分省统计(表1)。其中,每一市镇对应的中山路数量均为1条。

与原有统计结果相比,本文增加了资料搜集、时空参考、地名考订与规范等工作,具体包括:①充分搜集中华民国时期大比例尺的城镇地图,对统计结果进一步补充,结合陕西省县市镇地形图对陕西省进行再考订,结合其他市镇地图对湖南、绥远、江西、四川、浙江、广西、山东等省区进行完善,共新增了49个市镇,即49条中山路;②考虑

表1 中华民国时期全国中山路统计表

Tab. 1 Statistical table of Zhongshan Roads in the whole country during the period of the Republic of China

院辖市 及省份	市镇	合计 (条)
院辖市	南京、上海、北平、汉口、青岛、天津、重庆(按中华民国时期院辖市市域统计, 各计为1条)	7
广东	广州、番禺、中山、佛山、东莞(石龙镇、横沥镇、长安镇)、台山、增城、江门、三水、清远、 宝安、四会、新兴、鹤山、恩平、罗定、云浮、郁南、曲江、南雄、翁源、连县、阳山、连山、 汕头、惠州、澄海、博罗、紫金、海丰、汕尾、龙川(老隆镇、佗城)、河源、和平、潮安、潮 阳、潮州、湘桥、揭阳、饶平、普宁、梅县、平远、高州、茂名、化县、吴川(梅菪镇、黄坡 镇、塘缀镇、吴阳镇)、湛江、廉江、遂溪、徐闻、北海、钦州、防城、东兴、合浦、灵山、海 口、琼山府城镇、琼东、儋县	67
福建	福州、古田、屏南、长乐、连江、福鼎、柘荣、宁德、周宁、厦门、莆田、泉州、晋江(龙湖、 安海)、南安、惠安、安溪(湖头镇、凤城镇)、同安、永春、德化、龙岩、长汀、宁化、上杭、 武平、清流、连城、明溪、永定、云霄、华安、漳州、漳浦、南靖、长泰、平和、诏安、海澄、 漳平、南平、沙县、三明、顺昌、永安、建瓯、崇安、浦城、邵武、泰宁、建宁、建阳、光泽	53
河南	郑州、开封、杞县、通许、尉氏、鄢陵、兰封、禹县、商丘、睢阳、夏邑、永城、商水、西华、 襄城、漯河、焦作、武陟、安阳、新乡、获嘉、淇县、鹤壁、泌阳、博爱、温县、阳武、偃师、 巩县、登封、灵宝、伊阳、信阳(罗港镇、明港镇)、南阳、镇平、唐河、内乡、新野、方城、舞 阳、驻马店、正阳、潢川、固始、商城、赊旗	47
陕西	西安、咸阳、泾阳、三原、盩厔、渭南、富平、醴泉、大荔、大荔朝邑镇、郃阳、白水、韩城、 华阴、华县(赤水镇)、商县、蒲城、宝鸡、柃邑、郿县、郿县齐家村、麟游、汧阳、郿县、南 郑、淳化、永寿、沔县、汉台、城固、洋县、西乡、岚皋、汉阴、汉阴涧池镇、留坝、洵阳、 山阳、镇安、凤县、子长、瓦窑堡、米脂、洛川、中部、宜君、宜川	47
台湾	台北市、台北县(树林镇、三峡镇、板桥市、永和市、中和市)、台中市、台中县(沙鹿镇、潭子 乡)、高雄县、高雄县(凤山市)、嘉义市、宜兰市、台东县(台东镇、里垅镇)、花莲市、花莲县 (玉里镇)、南投(埔里镇、竹山镇)、新竹市、彰化市、彰化县(员林镇、溪湖镇、北斗镇)、台南 县(新营市、永康市、盐水镇、麻豆镇、白河镇、善化镇、新化镇、归仁乡、佳里镇)、屏东县、 澎湖县(马公市)、云林县(北港镇)、基隆、桃园	38
江苏	镇江、句容、溧水、高淳、丹阳、金坛、松江、南汇、金山(亭林镇)、崇明、苏州、常熟、昆 山、吴江、常州、武进、无锡、宜兴、江阴、靖江、南通、如皋、涟水、盐城、洪泽、高邮、 宝应、徐州、沛县、萧县、宿迁、睢宁、海州	33
江西	南昌、丰城、南城、崇仁、上饶、弋阳、广丰、吉安、宜春、万安、清江、新淦、萍乡、高安、 赣州、信丰、兴国、安远、寻邬、龙南、大庾、上犹、崇义、宁都、石城、湖口、都昌、余干、 景德镇	29
浙江	杭州、海宁、嘉兴、嘉善、桐乡、德清、鄞县、慈溪、镇海、萧山、台州、临海、海门、天台、 宁海、衢县、江山、开化、金华、兰溪、东阳、浦江、建德、永嘉、丽水、龙泉、云和、乐清、 玉环	29
广西	桂林、兴安、全州、荔浦、昭平、蒙山、柳州、贵县、鹿寨、梧州、武鸣、南宁、邕宁、天等、 河池、百色、田东、恩隆、东兰、田阳、奉议、思林、龙州、崇善、养利、靖西、同正、雷平	28
贵州	贵阳、修文、龙里、贵定、开阳、平塘、遵义、绥阳、桐梓、三都、三穗、天柱、江口、玉屏、 铜仁、德江、毕节、思南、凤冈、平坝、兴义、金沙、晴隆、盘县、黔西、威宁、安龙、长顺	28
湖南	长沙、醴陵、湘潭、安化、安化桥头河、安化蓝田镇、沅江、衡阳、安仁、零陵冷水滩、祁东、 道县、永州、新田、郴县、资兴、沅陵、辰溪、黔阳、麻阳、麻阳高村镇、古丈、会同、通道、 永绥茶洞镇、晃县	26
四川	成都、简阳、广汉、德阳、武胜、奉节、永川、綦江、黔江、璧山、涪陵、酆都、犍为、自贡、 宜宾、筠连、内江、兴文、合江、苍溪、广元、乐至、北碚、渝中	24
湖北	武昌、黄陂、孝感、孝昌、沔阳、黄冈、安陆、应山、襄阳、襄樊、钟祥、谷城、光化、宜昌、 江陵、公安、石首、枝江、宜都、巴东、恩施、利川、咸丰、广水	24
甘肃	兰州、榆中、定西、陇西、夏河、岷县、秦安、清水、两当、礼县、武山、西和、武都、平凉、 庆阳、泾川、镇原、固原、武威、永昌、民乐、金塔、隆德、化平	24

续表 1

院辖市 及省份	市镇	合计 (条)
山东	淄川、桓台、济阳、肥城、商河、兖州、金乡、临沂、费县、定陶、巨野、鄄城、夏津、高唐、东阿、威海、平度、潍县、即墨、临淄、青州、临朐	22
安徽	合肥、芜湖、芜湖湾沚镇、郎溪、歙县、宣城、泾县、蚌埠、凤台、宿县、泗县、颍上、蒙城、界首、屯溪	15
河北	霸县、通县、昌平、顺义、定县、满城、元氏、正定、石门、深泽、东明、磁县、曲周	13
云南	武定、平彝、楚雄、个旧、泸西、弥勒、丽江、昌宁、潞西	9
绥远	归绥、五原、察素齐镇、凉城、米仓、狼山、晏江、陕坝	8
辽宁	沈阳、鞍山、锦州、西丰、黑山、大连、安东	7
西康	康定、巴安、会理、天全、荣经	5
青海	西宁、同仁、湟源、都兰	4
黑龙江	哈尔滨、佳木斯、庆安	3
新疆	迪化、昌吉、哈密	3
宁夏	银川、中卫	2
吉林	长春、四平	2
热河	朝阳	1
山西	永济	1

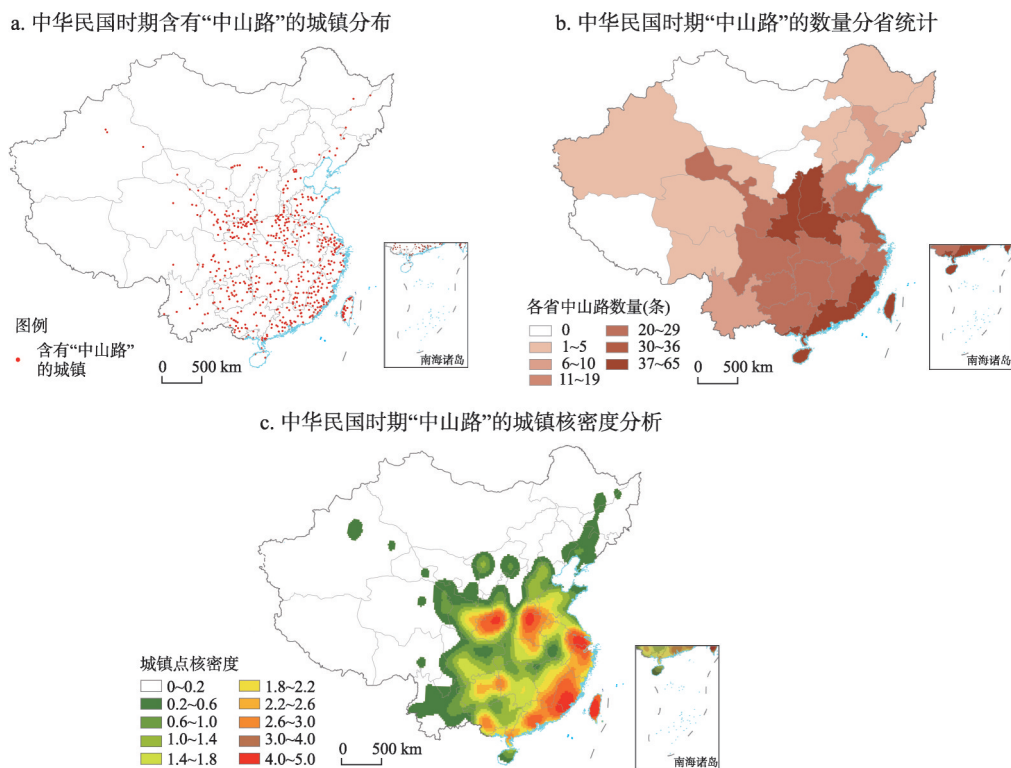
到后续要开展空间要素的可视化，本文采用《中华民国新地图》作为底图及区划划分标准，进而规范市镇归属，如朝阳属热河而非辽宁，泗县在安徽而非河南，北海、钦州等地属广东而非广西；③ 结合《中国行政区划通史·中华民国卷》纠正了非中华民国时期的地名，如当时没有鹤壁、焦作、湘桥、洪泽、天等、三明等地名，但因未知原始统计的具体依据，在此仅作省属关系的考订，并对地名予以保留；④ 数据去重，如广东有两个梅县、江西有两个高安，西康的巴安与四川的巴塘皆为重复统计，予以删除。

3.3 中华民国时期中山路的空间分布

为直观了解到中山路的真实分布情况，本文用GIS方法对相关城镇实现空间可视化。由于中华民国时期各地区划边界多有变动，本文以《中华民国新地图》作为行政区划划分标准及地图绘制底图（1934年出版）^[12]。

通过图3a，可以直观展示在中华民国时期含有中山路的城镇点的空间分布，由此可知，全国绝大多数省份皆有中山路的地名。为了进一步探讨在各个省的建设情况，本文对各省的中山路数量进行了分别统计（图3b）。结果显示道路分布具有极强的地域性，其中数量最多的省分别是广东、福建、河南、台湾、江苏（由高到低排列），而察哈尔、西藏、外蒙古三省没有相关道路命名。考虑到以行政区划开展分区讨论通常会带来边界突变，进而忽略整体空间视角下的连续性，本文使用了核密度分析方法来对中山路进行空间分布格局与热点区域识别（图3c）。通过分析可知，台湾、福建南部、河南、苏南等区域是密度最大的四个区域，次级热点区域则包括广东、广西部分、贵州部分、陕甘部分区域。东南沿海区域及河南，是中华民国时期中山路最为集中分布的区域，这与国民政府的直接影响、地方政府的大力推行有极大关系。

广东由于是孙中山先生的故乡，也是广州国民政府所在地，拥有全国最多数量的中山路，例如广州、湛江等多地都将原繁华主干道更名为中山路。此外广州还设有中山纪念堂，广州、汕头、东莞等多个城市设有中山公园，香山县也于1925年更名为中山县（今中山市），并兴建孙文路、民族路、民生路等多条城区马路。在国民革命军1926年开



注: 该图基于谭其骧《简明中国历史地图集》“中华民国时期全图(一)”制作。

图3 中华民国时期中山路的空间分布

Fig. 3 Spatial distribution of Zhongshan Roads in the period of the Republic of China

始北伐后,途经的浙江、福建等东南沿海区域便纷纷开展了中山路的命名行动,为城镇空间赋予了政治意识形态,形成了新的人文景观。其中,杭州、厦门、泉州等城市的中山路,至今仍是最重要的商业街区。陕西和河南的中山路则与冯玉祥对孙中山的尊崇有关。1926年末,冯玉祥率兵解西安之围,次年年初在驻地西安开辟“中山门”,随后陕西省内便兴起中山路命名活动。后冯玉祥率兵东征,在主政河南期间,开展了大规模的以老城街道改造为主的城市建设以及地名改名活动,例如开封南门在1928年被更名为中山门,南门内的原南门大街在拓宽、修建后更名为中山南街(后称中山路中段),南门外的原南关大街更名为中山门外大街(后称中山路南段),龙亭公园改造为中山公园,并在龙亭真武殿旧址前树立了孙中山铜像。此外,冯玉祥还曾以孙中山的政治理念命名河南四县,分别为:自由、平等、博爱、民权,其中博爱县与民权县的名称保留至今。1945年光复之后,台湾等地为了抒发爱国情怀,弘扬民族精神,很多城镇的主干道陆续从带有强烈日本特色的道路名称被重新命名为中山路,这样各个市县均设有中山路^[24]。江苏则是1928年北伐胜利后在南京国民政府的直接影响下,修建了以南京中山大道为代表的中山路,并在省内进行了大量命名,从而产生众多中山路。

4 中山路现状及时空特征分析

4.1 中山路的搜集与数量统计

数据搜集的完备与否是研究结论是否可靠的重要前提。本文对于“中山路”的定义

与已有研究保持一致,即指以“中山”二字作为专名的路名,包含“中山路”“中山街”“中山大道”等路名。利用API接口服务,在中国国家地名信息库中进行“中山路”相关地名检索,进行预处理后得到528条数据。台湾区域使用OpenStreetMap来补充,并辅以高德地图加以验证,补充了466条,共计1194条道路数据。

对存在上述分段或跨区情况的中山路进一步合并,共得到全国上下共653条中山路。其中,数量最多的省级地区及相应数量分别为:台湾184条、广东68条、浙江38条、福建37条、江苏33条、广西32条、河南24条、江西23条(图4)。这一数据统计依托了多个电子地图、地名库及相关资料,从数量上来看是历来研究之最,同时具备精确的位置坐标以及部分属性信息(由国家地名信息库提供),是中山路乃至中国近代以来城市道路建设与道路体系的发展等研究的重要基础数据工作。

将图4与中华民国时期的中山路分省数量(图3c)进行对比时发现,这两个时期均呈现出东南沿海及台湾几个省份的中山路数量最多这一空间特征,反映了中山路命名过程的延续性。其中,台湾地区的中山路数量达184条,较中华民国时期的38条有了相当幅度的增长,而西藏地区则始终没有出现中山路。由于自中华民国以来中国的省份区划发生一些变化,如西康、绥远、热河等省份已合并,直辖市与中华民国时期的院辖市亦有较大区别,因此不再进行更为细致的比对。

4.2 中山路的空间分布与量算

利用空间统计及量算等工具可进一步量化中山路的覆盖、长度、密度等情况(图5)。

(1) 分别对省、市、县/区行政单位开展中山路覆盖情况的统计。在省级行政区的覆盖统计中,只有西藏、香港和澳门没有中山路,覆盖比例高达91.18%;在市级行政区的覆盖统计中,全国有220个拥有中山路,约占56.56%;在县/区行政区统计中,全国有490个拥有中山路,约占17.23%。上述统计足以显示中山路在全国范围内覆盖比例之大、分布之广。

(2) 开展道路长度的空间量算工作。在所有的中山路中,平均长度为2400.98 m。最长的一条是台湾中山高速公路,全长共计374.3 km。中山高速公路是台湾地区第一条高速公路,是蒋经国推动的十大建设之一,连接台湾西部各大都市、城镇,以及台湾南北两大港口高雄港与基隆港,为台湾西部走廊乃至台湾陆上交通最重要的大动脉。最短的一条是在台湾新竹县峨眉乡的中山街,仅有42.77 m。值得注意且比较有趣的是,中山街、中山路、中山大道的平均长度分别为1020.38 m、1778.12 m和3928.71 m,这一现象反映了道路长度与地名通名等级之间的正相关关系。

(3) 在道路长度的基础上,结合县级行政区划的面积开展中山路的密度量算,即统计单元内该道路的长度与该行政区划单元面积的比值。经统计,在全国所有县区级行政单位内,中山路的平均道路密度2.44 m/km²。进一步剔除掉不含中山路的行政单元后,

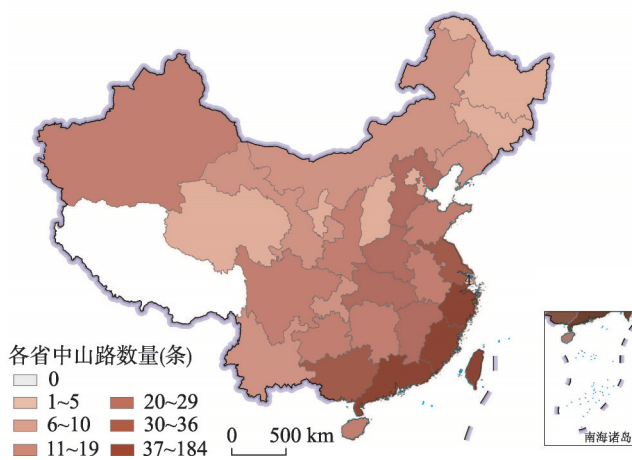
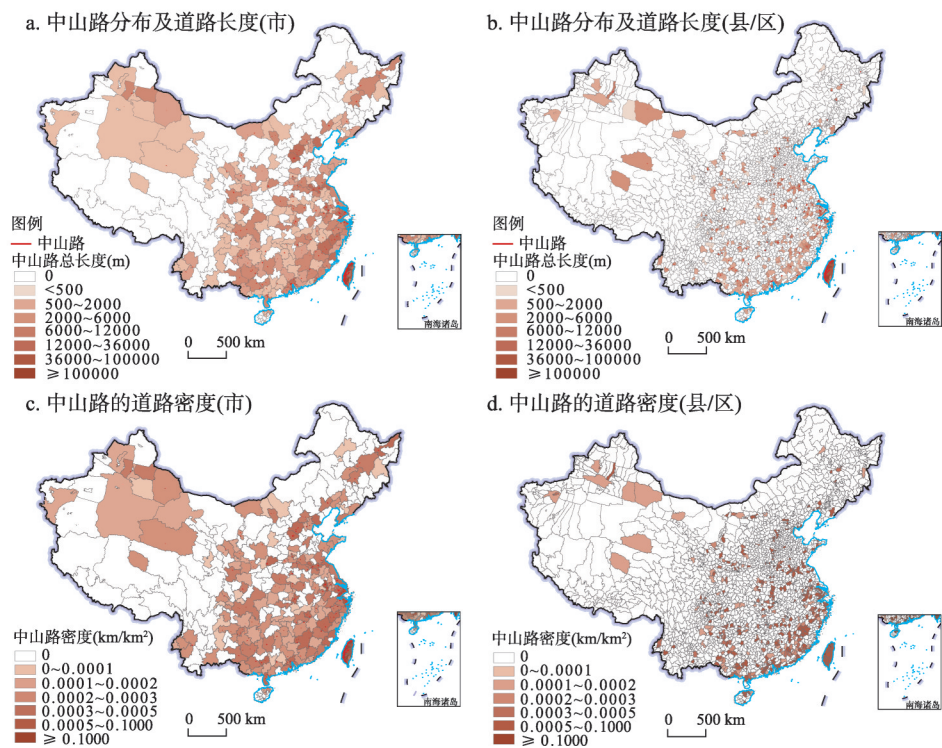


图4 现存中山路分省统计

Fig. 4 Statistics of existing Zhongshan Roads by province



注：基于自然资源部标准地图服务网站审图号为GS(2019)1823号的标准地图制作,底图边界无修改；
数据获取截至2021年。

图5 中山路现存分布及量算

Fig. 5 Spatial distribution and calculation of the existing Zhongshan Roads

含有中山路的县区级行政区划范围内,中山路的平均道路密度为14.40 m/km²。其中,拥有中山路最长的区域为台湾地区台南市,约204.44 km;最密集的区域则为上海市黄浦区,密度为390.04 m/km²,该区域包含中山东一路、中山东二路、中山南路,这3条路最早修建于清末,穿于租界、老城厢及黄浦江之间,后来也成为上海中山环线的主要道路。

4.3 中山路与城墙的空间位置分析

传统观点认为城墙是中国古代城市的主要特征,城市道路则多分布在城墙内或其周边^[25-27]。因此,要分析中山路在历史城市空间中的位置,城墙范围则是重要参考。本文引入Xue等^[28]基于历史文献、中华民国测绘地形图、20世纪70年代的美军解密卫星影像等资料考订而成的中国帝制时代晚期城市范围数据集(China City Wall Areas Dataset, CCWAD),选择其中1866年的截面数据,分析中山路与城墙的相对位置关系,进而判断中山路与历史城市空间的关系。利用GIS的空间分析与量算功能,本文开展了相交、相邻以及相离(距离量算)等空间分析及计量。通过分析可知,中山路虽最早上溯至中华民国时期命名,但当时城市内部的主要道路分布,基本延续了晚清的格局。本文分别以南京、武汉、上海3个拥有中山路的城市主城区为例,展示3种典型的空间关系(图6)。

首先是相交。1925年以来,中国开始大范围的道路修建及改造,而为了纪念孙中山,弘扬爱国精神,各地纷纷加入中山路修筑或更名的热潮。考虑到孙中山的崇高地位,政府多将城市主干道或重要道路命名为中山路,而中山路向四周延伸,在空间层面则体现为与城墙相交的关系。通过查阅中华民国旧地图,更发现不少城市的中山路直接与政府

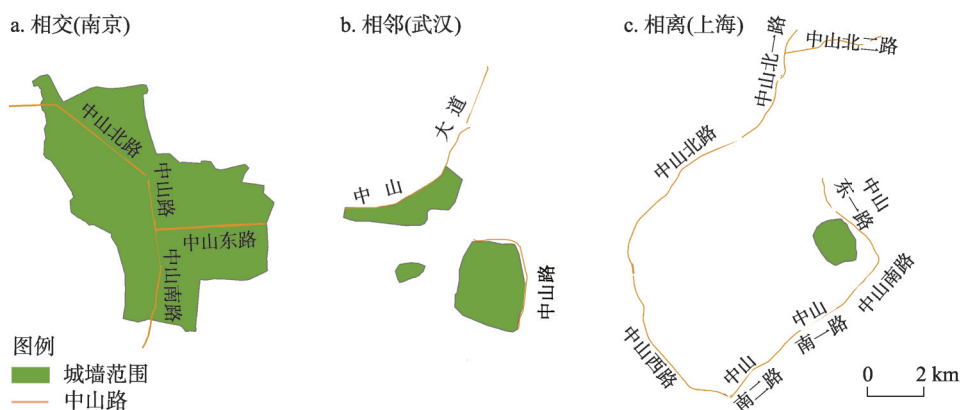


图6 中山路与城墙的空间关系示例

Fig. 6 Spatial relationship between Zhongshan Roads and the city walls

或城市中心相邻,如南京、杭州、开封、青岛等多个城市。本文对城墙范围与今日中山路两个图层开展空间相交分析,可知共有185个具有城墙的历史城镇所在区域存在着中山路。

其次是相邻。历史时期城市交通多受限于城墙,城市内外只能通过城门联络,且常有时限制,为城市空间发展带来诸多不便。因此,在城市建设过程中,许多城市开展了城墙的拆除运动以及城濠的填平运动。原城墙在拆除后,由于形状狭长,通常也会修建为环城马路,便于城墙内外的车马往来。在空间层面,上述关系体现为与城墙的相邻,映射了这一城市建设的特殊历史过程,如武汉(武昌、汉口)、同安、韶关等市县的中山路均是拆城修筑而成的。根据空间分析可知,共有48个历史城镇与中山路存在邻接关系。

最后是相离。随着人口的聚集、经济的发展,城市空间也不断向外扩张,需要不断修建新的道路,形成新的城市区域。相较于今天的城市范围,城墙外所修的新路则不算远。根据近邻距离的量算,中山路分布在城墙外100 m范围内的城市共有40个,分布在100~500 m范围内的共有43个,分布在500~1000 m范围内的共有35个,分布在1000~3000 m范围内的共有49个,即3000 m范围内共167个。根据这一初步统计,可知有一定数量的中山路与城墙的距离并不远,同时,结合国家地名信息库中的时间信息,可知上述4个空间范围的平均命名时间为1963年、1972年、1975年及1980年,即离城墙距离越近命名时间大概率也更早期,这一关联关系也映射着城市空间、道路不断外扩的城市化进程。

通过以上空间分析可知这些道路与晚清城墙有着紧密的联系,进一步与国家地名信息库中的相关属性信息进行比对,发现地名的时间信息也基本符合,再次论证了大量中山路的命名缘起于中华民国时期。

4.4 中山路命名的时间分析

由于国家地名信息库中存有地名的来源、历史沿革,其中蕴含着地名的起始时间,因此可以在此数据基础上进行中山路命名时间的量化分析。上述属性信息中包含部分描述性信息,如“孙中山去世当年”“台湾光复后”等描述性甚至模糊的表述,需要从历史GIS的视角出发,为长时序的时空信息提供定量化处理方法对时间语义进行挖掘,最终发现中山路的修筑或更名时间明显呈现4个高峰期(图7)。

(1) 1925年孙中山去世之后,为了表达对他的纪念,各地开始自发或有组织建设以其为命名的道路、公园等,同时也大力开展的城市化建设。此时正逢北伐战争进程中,

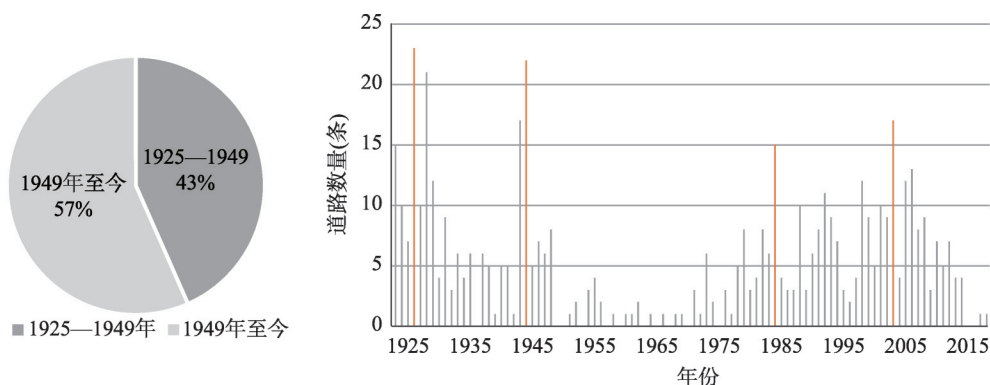


图7 中山路命名的时间分布(数据截至2021年)

Fig. 7 Temporal distribution of Zhongshan Road naming

国民革命军不断向北、向东扩展,势力范围不断扩大,冯玉祥领导的国民军也控制了西北地区,多省迎来了中山路的建设或更名高峰。

(2) 1945年抗战胜利后,全国上下为了庆祝,宣扬爱国情绪,广大沦陷区的此类地名纷纷恢复甚至扩增,被割占的台湾、被化作“伪满洲国”的东北均开展了地名重新命名。台湾在日据时期地名多采用日本办法为街区式,多用“町”“番地”等词,光复后这些带有日本殖民色彩的路名均改成中山化或三民主义化的地名。青岛的中山路则先后被分段称为斐迭里街、大马路、静冈町、山东町等名称。徐州在光复后将庆云路更名为中山路。哈尔滨则将以日本人名命名的土肥原路更名为中山路。

(3) 20世纪80年代,不少中山路曾因“文化大革命”这一特殊时代背景被更名为红旗路、东风路、前进路、东方红路、解放路、人民路、跃进路、向阳路等名称,之后随着这一时期的结束而陆续复名。与此同时,中国于1980年进行了第一次全国范围的地名普查,对于地名的命名、更名也有了标准化的规定,对于不规范地名也进行了处理。例如,上海的中山西路,在“文化大革命”期间与中山东路合并,统称为东方红大街,1981年复名中山西路。宿州的中山街,一度改称为红旗路,后复名为中山街。陇南的中山街,“文化大革命”时期改称解放路,1982年恢复命名为中山街。徐州的中山南路,在“文化大革命”期间更名为人民路,1981年恢复为中山南路。

(4) 21世纪初期,作为中国城市化加速发展时期,城市建设、城市交通也取得了前所未有的增长,城市建成区面积、实有道路长度增速均达到较高水平,开始逐渐有一些新修的城市道路被命名为中山路,而已有的中山路也随着城市空间改造的需要在陆续拓宽、改建,形成了更丰富、更完善的中山道路体系。一些新区的主要干道也被命名为中山路,如合肥市包河区、唐山市曹妃甸区、天津市滨海新区、锦州市庞河新区等地。

这一跨越近百年的命名过程,说明中山路的改建、命名并不是一帆风顺,而是几经更名却在全国范围不断传承甚至发展壮大。这一命名过程具有历史与当代对接、整体与区域相结合的特点,时间高峰多与重大的历史事件或时代背景关联,充分体现了孙中山这一符号的重要象征意义。

5 结论与讨论

自1912年中华民国时期开始中山路在全国范围大量出现,这一命名传统留传至今,几近百年,这一现象在中国乃至世界皆十分罕见。同时,中山路多处于城市繁华之处,

早期中山路的分布更是如此,已成为中国许多城市历史文化遗产及道路体系建设的有机组成。本文选择中山路这样一个既具体又抽象的地名作为载体,从历史GIS这一研究视角,探讨了中山路的命名缘起、中华民国与当代其在全国的空间分布情况,主要结论为:

(1) 中山路最早命名缘于革命领袖孙中山先生1925年逝世后全国兴起的广泛的孙中山纪念热潮。中华民国时期,全国共产599条中山路,其中台湾、福建南部、河南、陕西、江苏南部等区域是中山路密度最大的区域。

(2) 根据多源数据可知,截至2021年,目前现存中山路共计653条。中山路在全国分布广、范围大,其在省、市、县级政区的覆盖比例分别为91.18%、56.56%和17.23%。

(3) 对中山路与历史城墙的位置关系及命名时间高峰开展了创新的时空分析。中华民国时期的中山路多位于旧城镇中心地带,1949年中华人民共和国成立之后命名的中山路,有随着时间推移而远离旧城镇中山地带的趋势。时间方面,中山路的形成及命名有4个高峰时期,一是1925年孙中山先生去世之后;二是1945年抗战胜利之后庆祝光复;三是20世纪80年代后的更名;四是21世纪初期的快速城市化。

中山路百年来的命名及时空演变过程,直观体现了地名的政治意义,凝聚着中华民族对孙中山的共同纪念及其精神的传承,也反映了人们对孙中山先生这位伟大的民族英雄的深切怀念和感激之情,中山路因此成为百年来各地怀念先生、传承精神的重要地名载体,成为城市文明中最为写实与宝贵的记忆。

关于本文需要说明的是,因道路数据获取过程中的疏漏以及对道路统计方式存在不一致等问题,研究结论未来可能会随着更多历史资料的挖掘、空间数据的获取以及计量方法的更新得到进一步的完善,但作为全国范围、百年尺度的时空分析,以上结论应在可接受范围之内。

参考文献(References)

- [1] Chen Yunqian. Reconstruction of space and the worship towards Sun Yat-sen: An investigation with Yat-sen Park as its center in the Republic of China. *Historical Review*, 2006(1): 1-18. [陈蕴茜. 空间重组与孙中山崇拜: 以中华民国时期中山公园为中心的考察. *史林*, 2006(1): 1-18.]
- [2] Chen Yunqian. Zhongshan roads of Republican China and the routinization of ideology. *Journal of Historical Science*, 2007(12): 108-117. [陈蕴茜. 民国中山路与意识形态日常化. *史学月刊*, 2007(12): 108-117.]
- [3] Chen Yunqian. *Worship and Memory: The Construction and Dissemination of Sun Yat-sen's Symbols*. Nanjing: Nanjing University Press, 2009: 414-416. [陈蕴茜. 崇拜与记忆: 孙中山符号的建构与传播. 南京: 南京大学出版社, 2009: 414-416.]
- [4] Zeng Shiyong. Carry out academic research on place names. *Social Science Journal*, 1982(4): 110-113. [曾世英. 做好地名工作展开学术研究. *社会科学辑刊*, 1982(4): 110-113.]
- [5] Wang Jitong. Discussed about denominating to geographical names in China. *Geo-information Science*, 2001(3): 13-17. [王际桐. 论我国地名的命名原则. *地球信息科学*, 2001(3): 13-17.]
- [6] Hua Linfu. Place name: Political barometer. *China Place Name*, 2008(2): 42-44. [华林甫. 地名: 政治的晴雨表. *中国地名*, 2008(2): 42-44.]
- [7] Han Guanghui, Wang Hongbo, Peng Jingyang, et al. The rise and development of modern place name research and place name science. *Beijing Historical Studies*, 2020(2): 50-74. [韩光辉, 王洪波, 彭静杨, 等. 现代地名研究及地名科学的兴起与发展. *北京史学*, 2020(2): 50-74.]
- [8] The Compilers' Committee of the Local Chronicles in Guangdong Province. *Guangdong Local Chronicles of Sun Yat-sen*. Guangzhou: Guangdong People's Press, 2004: 405-415. [广东省地方史志编纂委员会. 广东省志·孙中山志. 广州: 广东人民出版社, 2004: 405-415.]
- [9] Shang Weifan. Sun Yat-sen: The great Chinese man with the most commemorative place names. *China Place Name*, 2010(8): 27-28. [商伟凡. 孙中山: 拥有纪念性地名最多的中国伟人. *中国地名*, 2010(8): 27-28.]

- [10] Zhao Yaolong, Chao Zihao. A review of historical GIS and its trend. *Journal of Geo-information Science*, 2020, 22(5): 929-944. [赵耀龙, 巢子豪. 历史GIS的研究现状和发展趋势. *地球信息科学学报*, 2020, 22(5): 929-944.]
- [11] Bol P. The visualization and analysis of historical space. *Journal of Chinese History*, 2020, 4(2): 511-519.
- [12] Yu Cang, Liao Ke. *History of Chinese Cartography*. Beijing: Surveying and Mapping Press, 2010: 392. [喻沧, 廖克. *中国地图学史*. 北京: 测绘出版社, 2010: 392.]
- [13] Zhou Zhenhe, Fu Linxiang, Zheng Baoheng. *General History of Administrative Divisions in China (Republic of China Volume)*. Shanghai: Fudan University Press, 2007: 636-785. [周振鹤, 傅林祥, 郑宝恒. *中国行政区划通史·中华民国卷*. 上海: 复旦大学出版社, 2007: 636-785.]
- [14] Gu Chaolin, Yu Taofang, Li Wangming, et al. *China's Urbanization: Pattern, Process, and Mechanism*. Beijing: Science Press, 2008. [顾朝林, 于涛方, 李王鸣, 等. *中国城市化: 格局·过程·机理*. 北京: 科学出版社, 2008.]
- [15] Li Gongzhong. *Sun Yat-sen's Mausoleum: The Making of a Political Symbol in Modern China*. Beijing: Social Sciences Academic Press, 2009. [李恭忠. *中山陵: 一个现代政治符号的诞生*. 北京: 社会科学文献出版社, 2009.]
- [16] Henrietta H. *The Making of the Republican Citizen: Political Ceremonies and Symbols in China, 1911-1929*. New York: Oxford University Press, 2000.
- [17] Wang Liping. Creating a national symbol: The Sun Yatsen Memorial in Nanjing. *Republican China*, 1996, 21(2): 23-63.
- [18] Gerber J. Beyond dualism: The social construction of nature and the natural and social construction of human beings. *Progress in Human Geography*, 1997, 21(1): 1-17.
- [19] Li Yanhui, Zhu Hong. A review and revelation on memory studies of foreign human geography. *Human Geography*, 2012, 27(1): 11-15. [李彦辉, 朱竑. 国外人文地理学关于记忆研究的进展与启示. *人文地理*, 2012, 27(1): 11-15.]
- [20] Lewicka M. Place Attachment, place identity, and place memory: Restoring the forgotten city past. *Journal of Environmental Psychology*, 2008, 28(3): 209-231.
- [21] Lu Shaoming. To Save Place of Memory to Make Cultural Identity. *People's Daily*, 2012-04-12(23). [陆邵明. 拯救记忆场所 建构文化认同. *人民日报*, 2012-04-12(23).]
- [22] Sun Yat-sen. *Works of Sun Yat-sen (Volume II)*. Beijing: China Book Company, 1982: 383. [孙中山. *孙中山全集(第二卷)*. 北京: 中华书局, 1982: 383.]
- [23] Wang Min, Zhao Meiting, Zhu Hong. The construction and memory of urban nature: A cultural geographic analysis of urban rivers in Guangzhou. *Acta Geographica Sinica*, 2019, 74(2): 353-365. [王敏, 赵美婷, 朱竑. 广州河涌的自然社会构建与城市记忆. *地理学报*, 2019, 74(2): 353-365.]
- [24] Wei Wenxiang. How was the historical figure of Sun Zhongshan as the Father of the Republic of China constructed and deconstructed in Taiwan. *Academic Monthly*, 2011, 43(6): 148-154. [魏文享. 孙中山“国父”形象在台湾的历史形塑与记忆解构. *学术月刊*, 2011, 43(6): 148-154.]
- [25] Skinner G W. Ye Guangting, et al. trans. *The City in Late Imperial China*. Beijing: Zhonghua Book Company, 2000: 84. [施坚雅 编. 叶光庭, 等 译. *中华帝国晚期的城市*. 北京: 中华书局, 2000: 84.]
- [26] He Fanneng, Ge Quansheng, Zheng Jingyun. Reckoning the areas of urban land use and their comparison in the Qing Dynasty in China. *Acta Geographica Sinica*, 2002, 57(6): 709-716. [何凡能, 葛全胜, 郑景云. 中国清代城镇用地面积估算及其比较. *地理学报*, 2002, 57(6): 709-716.]
- [27] Ioannides Y M, Zhang J. Walled cities in late imperial China. *Journal of Urban Economics*, 2017, 97: 71-88.
- [28] Xue Q F, Jin X B, Cheng Y N, et al. The dataset of walled cities and urban extent in late imperial China in the 15th-19th centuries. *Earth System Science Data*, 2021, 13(11): 5071-5085.

The construction process of Zhongshan Roads over the past 100 years and its spatio-temporal characteristics

LI Shuang, HAN Zhaoqing

(Center for Historical Geographical Studies, Fudan University, Shanghai 200433, China)

Abstract: During the Republic of China (1912-1949), Zhongshan Roads rapidly emerged in major cities and towns across the country, and hundreds of them remain today, primarily in affluent areas. To investigate this uncommon road-naming phenomenon, a comprehensive study was conducted on their construction process and spatio-temporal characteristics (within the scope of county-level and above administrative regions), using toponymy, historical geography, and GIS. Historical documents and maps were re-examined, combined with data from the China National Geographical Name Information Database, OpenStreetMap, and Historical GIS techniques such as spatial measurement, spatial analysis, and visualization. The results showed that: (1) Zhongshan Roads were initially named to commemorate Dr. Sun Yat-sen. During the Republic of China era, 599 Zhongshan Roads were established, primarily in Taiwan, Henan, Shaanxi, and along the southeast coast. (2) Today, there are 653 Zhongshan Roads, except in Xizang, Hong Kong, and Macao. (3) Among these, the Zhongshan Highway in Taiwan is the longest, while Zhongshan Street in Emei township, Hsinchu county, is the shortest. Tainan has the largest number of Zhongshan Roads overall, whereas Shanghai's Huangpu district has the highest concentration and density of these roads across China. (4) Spatial analysis revealed that historically, Zhongshan Roads were mostly found in the centers of old cities and towns. However, since the founding of the People's Republic of China in 1949, new Zhongshan Roads have gradually moved away from city centers. (5) Over the past century, there have been four significant periods of road-naming popularity: following Dr. Sun Yat-sen's passing, commemorating the Victory of the Anti-Japanese War and the recovery of lost territories, restoring place names altered during the 1966-1976 period in the 1980s, and naming new roads at the start of the 21st century. Zhongshan Road, with its century-old tradition, symbolizes the collective remembrance of Dr. Sun Yat-sen and his enduring legacy among the Chinese people. It also reflects China's pursuit of modernization and national rejuvenation in modern times. The data analysis in this paper may require partial refinement as more historical materials are unearthed and quantitative methods are updated, but it does not affect the overall conclusions.

Keywords: Zhongshan Road; Sun Yat-sen; memorial space; urban spatial structure; historical geography