

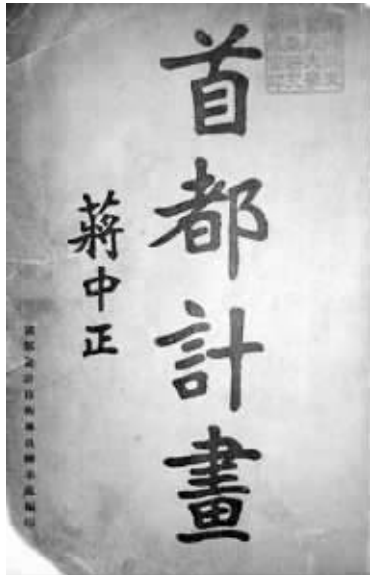
民国时明城墙曾计划变身高架路

这个高架原设想可以跑汽车,供人环城欣赏风景

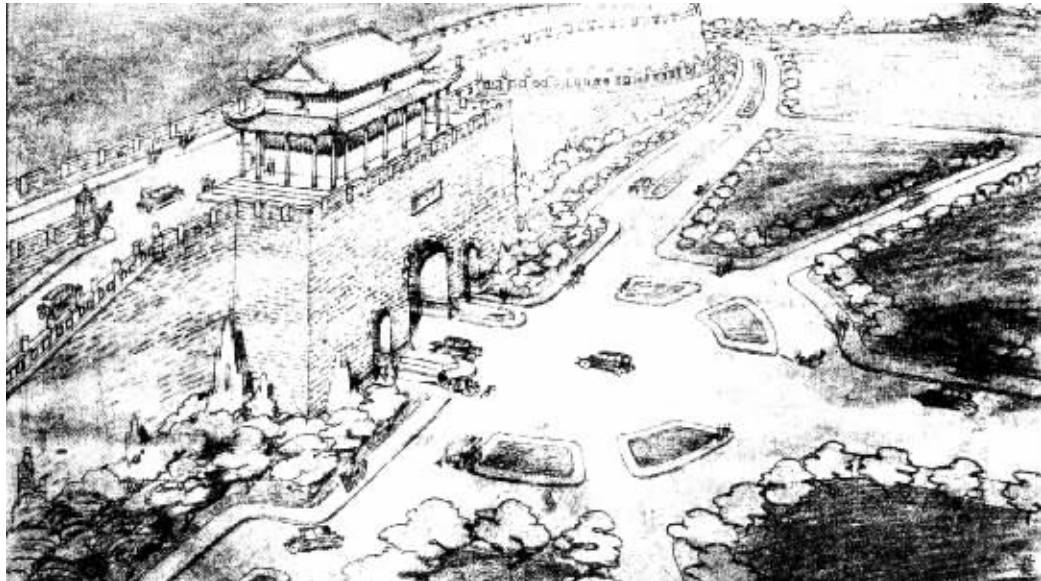
最近,法拉利在中华门城堡漂移一事,引起了社会的广泛关注。这一将商业利益凌驾于文物保护的荒唐举动,让大众在嗤之以鼻的同时,也更关注起南京古城墙的历史价值。

翻开历史资料,民国时的《首都计划》中记录了这样一件事——美国建筑师墨菲独具匠心地将当时“已失防御之作用”的城墙设计为环城大道,即能行驶小汽车的高架道路,供人们游览风景,同时沿着城垣内外开辟林荫大道和环城马路。南京明城墙专家、南京明城墙史博物馆陈列研究部主任杨国庆称,基于当时的条件,这一设想是考虑把当时险些被拆的城墙利用起来。那么,这个计划后来为什么没有实施呢?

□现代快报记者 王凡



1929年公布的《首都计划》



《首都计划》中的环城大道示意图

本版均为资料图片

设想

第1步 南京具备建环城大道的条件 把城墙建环城大道,供人游览风景

《首都计划》涉及首都地界、建筑形式、道路系统、水道改良、交通管理等方方面面的内容,对城墙的规划内容主要在“道路系统之规划”这一章节。当时南京的道路系统是怎样的?

新版《首都计划》编委之一、南京市城市规划协会副秘书长王宇新向记者介绍,南京旧城(鼓楼以南至城南),都是历史形成的道路,路与路之间的距离较大,而城市新发展区域东及城北两部,地多空旷。当时对两块区域规划不同,鼓楼以南,道路都照原有线路规划,只是将原有道路加密,而城东和城

北全部重新规划道路系统。

《首都计划》规划的道路有干道、次要道路、环城大道、林荫大道、内街五种。王宇新说,当时规划的干道有中山路(今中山北路、中山路、中山东路)、陵园路、热河路、太平路、朱雀路、白下路、玄武路、中华路等。此外还有专为党政军机关规划的国府路(今长江路)、黄埔路、中央党部路(今湖南路)。在《首都计划》公布时,专为迎接孙中山先生灵柩而修建的中山路已经竣工。

而对环城大道这种道路的规划,指的就是把城墙设计成环城

大道。《首都计划》先说明了南京具有建环城大道的“先天条件”,“南京西、南两部,环有可通航之护城河;而东及东北两部,则具有湖山之胜;西及西北两部,又为扬子江之所经,故全部悉为山水所环绕,实具天然之胜概。”当时发展良好的都市,大多会筑环城大道,贯通重要地点,“一方使市民往来不致必经市中心,避免拥挤;一方亦使当地风景,往来者随时得有赏玩之机会。”

王宇新说,墨菲在南京提出这个想法并不是为了解决交通问题,而是游览为主,同时兼备交通

功能,“南京四周,既具无限风景,故环城大道,自有设置之必要。”

既然是借鉴西方城市规划的经验,自然要先看西方国家是怎么建环城大道的,“此种大道,外国多系架空建筑,惟是需要款甚巨,南京尚难逮此。”王宇新说,墨菲所说的“架空建筑”就是指我们现在的“高架”,在当时看来,花费巨大,没法实现。但是“其界内中部,筑有城垣,近代战具日精,城垣已失防御之作用,得用之以为环城大道,实最适宜”,也就是说,墨菲认为利用失去防御作用的城垣,做成环城大道最为适合。

背景

城墙成了放牛地 亟待利用

墨菲主持《首都计划》

1927年国民政府定都南京后,为了筹划首都未来的发展,于1928年成立了由孙科负责的首都建设委员会,下设“国都设计技术专员办事处”。《首都计划》正是由国都设计技术专员办事处编写的。1929年12月,历时一年多编制的《首都计划》正式由国民政府公布,这是南京在民国时期编制得最完整的一部城市规划。

记者手中的《首都计划》虽是2006年由南京出版社出版的新版,但据了解内容全部源自老版《首都计划》。在由孙科撰写的“《首都计划》序”中写道:“国民政府以是特聘美人墨菲、古力治两君为顾问,使主其事,两君于城市设计、宫室建筑之术,盖均有声于国际者”,可见墨菲是《首都计划》的主力。国民政府同时也聘请了国内建筑师吕彦直等相助。

南京明城墙专家杨国庆说,墨菲入主《首都计划》的历史背景是当年城墙的拆保之争(今年4月9日《发现》曾做报道),墨菲反对拆城墙。据《南京城墙志》记载,1929年3月5日,孙科向国民政府呈文:“窃查国都设计评议会于3月1日开第二次会议讨论,当由茂非(墨菲)顾问发表关于南京城垣存废意见,以为南京城垣尚非无可利用之处。在计划未经决定以前,应暂予保留,以便设计。”孙科所说的计划就是《首都计划》。最终,城墙决定不拆,但在当时看来城墙已经失去了防御作用,如何利用城墙自然成了《首都计划》中需要考虑的。

从《首都计划》中的一张“一部城垣上现状图”可以看到,这段城墙上杂草丛生,很多牛在上面吃草。杨国庆说,当时城北确实有一些养牛户在城墙上放牛,那些城墙大多是包山墙,牛爬山登上了城墙,这足以说明当时城墙的“处境”,亟待利用。



某段城垣上牛在吃草

第2步 根据城墙顶面宽窄筑不同的路 西南段行驶两行汽车,东段行驶一行车

具体怎么利用城墙实现环城大道呢?《首都计划》有了详细的初步设想:“该城垣由海陵门南行,经南门东至通济门一部,城面宽度,几尽可筑为行驶两行汽车之道路,故此部应先兴筑。”杨国庆解释说,海陵门是今天的挹江门,南门指中华门。他认为墨菲当时提出这一设想对南京城墙是经过调查的,西南段城墙确实比较宽,所以考虑先在这一段筑路,可行驶两行汽车。

“东部一带,城垣城面狭窄,行驶两行汽车尚不敷用,可暂筑

为只向一面进行之道路,即一边可以行驶汽车,一边可以停放汽车一辆者也。”杨国庆说,东部指的是太平门“龙脖子路”一段城墙。“其余城面之更狭者,暂亦可用为行人道路,惟所有狭窄城面,将来均须加筑泥土,增其阔度,俾城垣全部皆可行驶两行汽车。”这说的是,像玄武门至和平门一段,更为狭窄,暂时可做人行道路,只有等所有狭窄的城墙顶面加宽才能全部行驶两行汽车。

当然,筑路也有讲究,“地形利便之处,远远筑有斜坡,以便人

车上落”。对此,《首都计划》中还有一张城墙斜坡图予以解说汽车和游人如何上城垣。

车辆通行城墙自然还要考虑过城垣,“所有干道穿过城垣之处,皆筑适宜拱门,以便出入。此种拱门,以照我国旧日城垣之三门式者为宜。”三门式拱门,中间的较宽,两旁的较窄。同时,中央拱门的宽度与所接干路的宽度相同,供四行车辆往来,旁门供人力车、马车及行人之用,此外还“为停放车辆之用”。另外还写道,“城垣之顶如有空地,并须筑为城楼,其款式或如



上城垣斜坡图

南门及汉西门之城楼,或为三拱门式之牌楼,均无不可。”至此,“此环城大道之大概也”。

第3步 城墙内外再各修一条环城路 货车绕着城外走,私家车可走城内林荫大道

除了城墙上面环城大道的设想以外,墨菲对城垣内外也各有设想,以便充分利用城墙。

“城垣外面一带,亦拟定沿之而筑为环城马路,此路备货车之行驶”。墨菲还设计了以城垣与护城河相距不及一百公尺之处为堤岸,于城脚之处建筑货栈,方便船艇起卸货物。

而城垣内则筑为林荫大道。当时规划的林荫大道,主要有两

条线路,一条是沿着秦淮河而建,一条就是沿着城墙内边而建,“沿城垣内边而建筑之林荫大道,适环绕城内一周,如地形适宜,应傍城垣而建,否则此路与城垣间之地段,可划为公园。”墨菲认为,这样城内的林荫大道可作为环城大道的支路,可以方便营业车辆和私家车辆的行驶,因为环城大道专为游人浏览风景而设,宽度不够所有环城交通之用。而林荫大

道的宽度,需要根据当地情形而定,行人加上行车,“宽度约为最少二十二公尺”。

在“公园及林荫大道”的章节中,墨菲又提及了城垣内的林荫大道,“该道车辆路与城垣距离之余地,亦含有公园作用,以为增加风景之助。”墨菲称,规划这条道路的意图,不仅是用作行驶车辆的支路,借此减少商业区内车辆的拥挤,而且城内市民的往返也

可以走这条捷径。“将来城垣上之环城大道,所需于该道者尤多,因可即就道建筑斜坡道路以直上城垣也。”也就是说,要上环城大道的话,可以经过林荫大道,通过建筑斜坡上城垣。

王宇新认为,林荫大道是借鉴西方理念的景观型道路。从当时的现状考虑,这一计划的合理性在于,将城墙由防御性变为公共性,发挥交通游览的功能。

结局

战事逼近,环城大道终成泡影

做了各种规划之后,墨菲在《首都计划》中做了这样全面的想象——“若在城垣上驾车游玩,则全城景物及附近乡落之风景,与夫紫金山、扬子江之景色,

波光,均将一一涌现于目前。”墨菲称这样的道路“不啻天然之高架路也”“此种游乐大道,世界上殆亦不易多得。”墨菲还用图示表现了汽车开上城墙的场景,

令人称奇。

不过,这一规划最终并未实现。杨国庆说,这是当时的形势决定的。1931年,九一八事变爆发后,当时的南京警备区司令谷正

伦认为,侵华日军拿下东北后,城墙是首都防御的最后一道防线,并在城墙上修建了碉堡,关于城墙作为游览道路的规划因此而成为了“泡影”。