文化景观与城市记忆：南京浦口火车站的记忆重构

赵政原

【摘　　要】近年来，随着研究的进展，文化景观已不再被简单视作静止的遗产或文化他者的呈现，其象征性意义被认为是在复杂的关系博弈中曲折发展并演变的产物。因此，借鉴新文化史的方法，对文化景观进行考察有其意义。本文通过对位于南京的浦口火车站一百多年的演进历程的回顾，讨论了不同时代的社会经济如何影响城市意象的形成与变迁，在不同时代建构出独特的文化符号，并最终成为重要的城市文化遗产，形塑城市记忆。

【关 键 词】近代城市遗产；城市记忆；文化景观；公众史学；浦口火车站

【作者简介】赵政原，东南大学人文学院讲师（211189）。

【原文出处】《史林》（沪），2021.6.90～101

【基金项目】本文系江苏省文脉工程项目“江苏城市史”、国家自然科学基金项目“‘一带一路’沿线工业遗产转型机制研究”（项目编号：42001157）阶段性成果。

在现代社会，公共建筑是文化景观最重要的形式之一，其作为城市的标志物成为现代城市意象建构过程中的关键要素，而不同人群的城市意象共同构成的集体记忆就形成了城市记忆。近几十年来，随着交通方式的变革，各个国家开始出现越来越多废弃的铁路线，连同其运输乘客和货物的车辆、途经的站点，以及沿线的仓库、工厂等附属设施，成为正在逝去的工业时代的历史遗存。而车站，作为铁路系统中不可或缺的元素，承担了客、货中转和停留的重要功能，也是一个城市和地区人流和物流交汇的场所，更是承载了普通民众对城市的集体记忆。

长期以来在中国的学术界，景观研究处于相对被忽视的位置，近年来为适应城市规划及园林设计的需要，国内学者多次对西方文化景观的概念体系和理论谱系进行过较为详细的介绍和引进。[①]但一方面单纯的理论引进与景观及景观史本身的研究有着截然不同的区别，[②]另一方面也缺乏具体的案例研究成果的支撑。事实上，景观研究作为西方文化地理学乃至人文地理学研究的核心主题，经过一百多年的演进，已发展为一个涉及众多学科的复杂的知识领域。尤其在20世纪80年代人文地理学的“文化转向”以后，景观研究成为历史学、人类学、哲学、艺术史、文化和文学研究等多个领域的研究热点。同时随着现代化的进展，现代景观的研究者已逐渐将关注的重心从早期的荒野和乡村转移到城市，景观业已成为当代城市文化和城市设计的主要内容。[③]

本文将在简要梳理文化景观研究的学术史的基础上，以位于南京市浦口区的浦口火车站作为主要研究对象，将车站置于100多年来社会经济变革的背景中，从记忆重构的视角考察这一文化景观的价值和意义是如何重构并最终成为城市重要的文化遗产，进而构建今天的城市形象的。

一、文化景观与城市记忆

“文化景观”（Cultural Landscape）的概念最初来自文化地理学，是指人类活动对自然景观的改变，能直观地反映一个地区的文化特征，[④]一般认为是由美国

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

“伯克利学派”的卡尔·索尔(Carl Sauer)创造的。索尔基于19世纪中晚期德国历史学家和法国地理学家的研究,将“文化景观”视作由文化族群对自然的塑造,包括自然风光、田野、建筑、村落、厂矿、城市、交通工具和道路及人物和服饰等所构成的文化现象的复合体,并形成了“超有机体”(Superorganic)或“文化决定论”(Cultural-determinist)的整体研究方法。[5]例如这一时期的文化地理学家关注建筑形式和建筑技术,并将其视作一个地区历史、文化、技术水平和生活方式的物质表现,[6]并努力寻找建筑风格的演变与其他地方文化形式(如农业技术、习俗、方言)之间的关系。[7]

早期的景观研究基于长期的田野调查,从中立和客观的立场对景观展开描述,即强调作为主体的人对作为客体的景观的“凝视”。直到1960年代以后,受胡塞尔现象学的影响,以雷尔夫(E. Relph)、段义孚(Tuan Yi-Fu)为代表的人文主义地理学家在此基础上进一步强调入对景观的体验,即所谓的“场所感”或“地方感”,[8]在此基础上不少学者开始关注习俗、传统和生活方式等如何植入景观,即人类行为对空间和场所的再建构。在此基础上,1980年代先后有诺伯格-舒尔茨(C. Norberg-Schulz)提出“场所精神”,威廉姆斯(D. Williams)和罗根巴克(J. Roggenbuck)提出“场所依恋”(Place Attachment)的概念,强调人类对特定场所景观的情感联结。[9]

在西方,尤其在欧洲的景观研究中,景观长期以来与乡村、田园、怀旧等紧密相连,因此根植于地方性的景观长期也与地方史关系密切。景观被视作有形的过去,是人们形成地方记忆和地方认同的重要基础。洛温塔尔(Lowenthal)揭示了景观可以作为有形的“过去”与“遗产”相关联,而且是与遗产价值有关的重要的历史信息库。[10]作为遗产的景观不仅包括有形的物质遗存,更包括诸如习俗、精神、价值等的非物质的传承,这些均通过记忆使人们与过去建立起联系。也正是因此,“文化景观”于1992年被联合国教科文组织世界遗产委员会设立为新的文化遗产类别。

1980年代中期以后,以杰克逊(Jackson)和丹尼尔斯(Daniels)为代表的新文化地理学者,进一步认识到人们具有建构文化意义的能力,“文化景观”不仅仅是“原真”和“他者”的社会的现代呈现,更是在权力博弈中曲折发展并推动其象征性意义的演变的产物。在这个意义上,研究的范畴已经超越了景观本身,更多地侧重于文化景观的建构过程,包括其背后的权力关系、社会记忆等,尤其是强调人积极建构文化的能力。[11]事实上,也正是在杰克逊以后,日常的景观得到了更多关注,使得景观研究从宏大的自然和历史景观逐渐下降到与每一个人日常生活世界息息相关的普通景观,如散步、观光等日常景观实践的行为,被视作有意义的价值表达,并创造了“景观”。[12]

这一研究趋势也和近年来国外逐渐兴起的城市意象、城市记忆的研究相一致。通过对城市意象的研究,揭示城市生活的本真状态,例如本雅明(Walter Benjamin)的《巴黎,19世纪的首都》就是将对波德莱尔的文学创作与巴黎的城市文化相结合,分析巴黎的城市空间如何影响波德莱尔的诗歌表现。[13]而相较于城市文化研究关注较多的城市意象,城市记忆在城市意象对城市空间的整体认知的基础上,进一步加入时间要素,并通过历史的演进和变迁创造出符合时代的集体认同。事实上,城市记忆的概念源自集体记忆(Collective Memory),哈布瓦赫(Halbwachs)作为现代记忆研究的开创者,其受涂尔干“集体欢腾”理论的影响,在《记忆的社会框架》中首次提出“集体记忆”概念并强调了记忆的社会性,认为个体不仅在社会环境中获得记忆,同时有赖群体的框架来唤回和重构记忆。之后又在《论集体记忆》一书中进一步做了阐释和说明,即集体记忆是一个特定社会群体成员共享往事的过程和结果。[14]在这个意义上,记忆并非对过去的保留,而是在现在基础上的重新建构。此后,年鉴学派历史学家诺拉(Pierre Nora)在其著作《记忆之场》中,强调了记忆往往需要附着于物质现实之上的象征符号,如纪念仪式和节日、档案资料、博物馆、纪念碑等一系列与现实具有可触可感的交叉关系的场所加以保存。[15]同样,阿斯曼夫妇作为“文化记忆”研究的重要开创者,认为文化记忆

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

是对意义的传承，人们通过摹仿、物体、交往等构成了具有时间指向的意义传承。[16]

美国的城市史学者兼建筑师海登(Dolores Hayden)在其专著《地方的力量：城市景观作为公共历史》中，强调城市景观是由多元的城市历史和集体记忆所共同孕育而成的。海登分析早期洛杉矶是由多种族以及不同时期的移民所组成：美国人在葡萄园和果园工作、华人多开卡车负责运输、日裔则经营园艺花卉市场，他们共同塑造了洛杉矶的城市景观。[17]因此，景观是记忆的载体，即诺拉笔下象征着一种与地方记忆交织的地方延续性的“痛苦与欢乐”。[18]因此，在公众史学的意义上，普通的城市景观及建筑空间塑造了民众的个体记忆，城市景观的再认识过程就是书写公众历史的过程。在这里，城市公众史学成为连接时间和空间的历史叙事与物质表述，主要通过关注地方、记忆，以及身份认同，以再现历史和推动城市遗产的保护。[19]些城市空间中物质实体所具有的巨大情感力量也成为了城市文化遗产保护最重要的动力来源之一。

近年来，中国各个城市均在努力寻找能够增强地方感和加强与本地相互联系的景观，因此这种集体认同在很大程度上规定了本地景观未来的发展方向。[20]作为现代城市重要景观的公共建筑，一方面是地方近现代文化的物质表达，另一方面更是人们对工业遗产的凝视、感知和记忆。本文将基于文化景观的视角，关注地方历史如何通过工业遗产得以表征，并形塑地方城市记忆。由于景观的集体记忆能够被书写和体验，并得以随着时代的变迁被不断重构。因此，本文将基于档案史料和书籍文献等作为经验材料，通过分析不同时期社会记忆阐释文化景观的形成以及遗产化过程，从而加深对文化景观遗产历史文化价值的认知和再现。

二、现代性的产物

浦口火车站位于南京长江北岸，于清宣统元年(1909)一月在长江江岸边的一片江滩洼地上作为津浦铁路的南端终点开工建设，宣统三年(1911)十月竣工，时名浦口站。津浦铁路北起天津，南至浦口，作为中国近代以来重要的南北大动脉，也是清政府借款建成的铁路中最长的一条，南段和北段分别由英德两国公司负责建设。浦口火车站的主体建筑是一幢三层楼房建筑，三层砖混结构。1912年建成后，三层楼房面积共计“1338平方公尺，全楼合计58间，造价银圆234840圆”。[21]二三层为津浦铁路南段总局办公处的办公用房，底层作售票、问询、候车之用。大楼外墙面以黄色水泥砂浆粉刷，建筑风格表现出明显的英伦风格：屋顶陡峭为四坡顶，以瓦楞铁皮覆盖，门窗高窄，大楼内部为木质结构，底层候车大厅高大宽敞，装饰考究。尽管浦口火车站的主体大楼只有三层，但在当时的津浦铁路沿线各车站中规模最大，也与其特等站的地位相一致。直至20世纪五六十年代，这幢楼一直都是浦口地区最高的建筑，成为当地的重要地标。在车站大楼建成后的几年里，周边的附属建筑也陆续竣工并交付使用，包括票房、电报房，以及底层外接浦口轮渡码头的拱形长廊，均是一百多年前最顶尖技术的体现。站前广场四周的走廊，是南京最早一批采用进口热轧H型钢建造的，是当时最顶尖的进口技术；站区月台、雨廊等附属建筑采用了钢筋混凝土的结构，也是南京最早采用钢混结构的建筑之一。车站站台上建有单柱伞形混凝土雨棚，雕饰精美，和拱形雨廊巧妙连接，具有浓郁的人文气息。

从当时西方客运建筑的发展来看，为应对日益增长的客运量，已经逐渐发展为候车空间、营业管理用房(售票处、行包房等)和交通联系空间的综合体，从而最大效率地满足近代生产生活节奏加快情况下人们对速度与效率的需要。浦口火车站也属于比较完整的铁路车站综合体，具体表现在站房与站场、站台与路轨之间分工明确，候车室成为最主要的部分，并设有专供贵宾使用的接待厅以及专用的出入口和通道，站前广场在旅客集散中发挥重要作用。车站由运转、客运、货运三部分组成，分二场三区(到达场、到发场、卸货区、港区、驼峰区)，占地1697.8亩。[22]在19世纪末火车和铁路作为全新的事物进入封建社会末期的中国的时候，曾不可避免地一度引发了附近居民强烈的抗议和反感。[23]但到了20世纪初，中国的社会精英阶层已经普遍接受了这一西方

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

工业文明的象征对几百年来车马旅行体验的打破，甚至对其寄托了中国未来现代化和国富民强的期待。铁路这一现代西方科学技术与工业文明的象征背后，更是与近代资本主义生产方式、科学技术乃至知识体系之间的密切联系。此外，当时西方车站艺术处理追求纪念性，以豪华气派的建筑外形和装饰华丽的候车大厅为主要特征。而建于清末民初的浦口火车站，相较而言设计以简约和实用作为最优先考量。尤其是随着清末新政的展开，津浦铁路的建造也不同于晚清的铁路。清政府与英德两国签订的《天津浦口铁路借款合同》中规定“建造工程以及管理一切之权全归中国国家办理”，使得中国具备了一定的自主支配运营利润的权力。尽管英德两国各自派出南北两段的总工程师，但均在一定程度上听命于中国的督办大臣。浦口火车站虽由英国的公司设计，但具体建设却是由中方承担，承建者王佐卿从英国设计公司的学徒起步，一直跟随英国公司参与各项工程建设。在这个意义上，浦口火车站连同津浦铁路，是半殖民地半封建社会的中国向西方学习近代技术的符号和象征。津浦铁路建成后，英国人长期主持津浦铁路局工作，带来了当时最先进的管理制度。津浦铁路开建初期，山东省兖州至浦口的南段设浦口总局，先改为浦口分局，随即改为津浦铁路浦兖段管理处，以及南段分局办公处，1914年改成浦口办事处，管至山东省兖州，直至1927年由南京国民政府在此设立津浦铁路管理局，采取英国模式管理铁路。

1912年12月津浦线全线开通运营，由此浦口从江北一块荒滩，变成了南京一个重要的水陆码头，带动了周边浦镇、大厂的经济发展。[24]清末津浦铁路尚在勘测阶段时，就有大量外国资本进入浦口圈地兴建码头、仓库、货场，此后浦口当地商绅自发开设“民埠”，组成购地公司抢滩布点，商店、货栈、旅馆、饭店以及其他服务行业和住宅在浦口车站附近兴起，形成了有名的大马路商业街。北洋政府遂于1912年10月将浦口正式对外开放，美商美孚石油公司、英商亚细亚石油公司、太古洋行、怡和洋行等均开始在浦口开办货运业务。[25]在浦口火车站周边，迅速兴建了一批现代化的建筑群，包括用于维修津浦铁路南段运行的机车车辆厂、高级职工住宅区、电报房、贵宾楼、港务处、电厂，以及商业中心大马路等。铁路因其特有的企业性质，从建设时期开始，附属机构就不断增加。包括1912年建立的浦镇医院、1921年建立的扶轮小学等，这些均解决了铁路职工在家属医疗、子女教育方面的后顾之忧。其中浦镇医院引进现代化的西方医学设备，新建了诊察室、养病室，并聘用英国医官进行内部整顿，成为津浦铁路沿线规模最大的铁路医院。[26]孙中山在其1919年撰写的《建国方略》中，首先提出蒂联南京、浦口为“双联之市”，将浦口建设为“长江与北省间铁路载货之大中心”。这一设想改变了传统将南京城区局限于江南的思维，预见了南京跨江发展的前景。为此，孙中山专门提出修建浦口新市江堤，并将江堤内的土地改造为新式街道，修建公共建筑。[27]

1927年国民政府迁都南京，此后浦口商埠区由江浦县划属南京特别市。[28]国民政府将交通部津浦铁路管理局设置于浦口站，进一步带动了浦口站及其周边区域的建设。几乎所有从北方来南京的旅客都必须经过这里过江，同时津浦路物资的转运也是通过浦口，浦口火车站的客货流量都很大，1930年浦口火车站年发送旅客达到了140余万人。[29]在此背景下，周边旅馆、餐饮、浴室等服务业得到了进一步发展。例如始建于1924年的庆和园旅社，长期与浦口火车站协作为旅客代买火车票，代存大件行李。1927年的浦口，尽管未完成孙中山在《建国方略》中所希望的建设长江隧道联通津浦铁路和沪宁铁路的战略设想，但这一因中国的南北大动脉而兴起的商埠，也被纳入1928年的《首都计划》中。民国政府对浦口火车站及其周边做出了较为详细的规划，包括在浦口站上游地区(今南京港口机械厂一带)预留建设南京长江大桥的用地，以及建设浦口、下关之间的铁路轮渡，同时将浦口“辟为重大而含有滋扰性质之工业区、以辅助南京之发展”。“国内之大企业家，诚欲投资创办实业，当公认此为一绝好之地点也。”[30]1933年浦口下关间的火车轮渡正式通航，同时浦口商埠区正式被列为南京市第八区，浦口的城镇建设

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

进程得以加速。可以说,作为首都南京的重要门户,浦口这个仅2万多人的商埠,已经成为了重要的人流和物流的集散中心。这一时期,浦口站的周边又新增加了多座建筑,包括市政管理处大楼和邮政大楼。[31]此外,为满足普通民众逐渐增加的观光旅游的需要,浦口站也于1935年开始发售前往周边名胜的来回游览车票。[32]1935年12月津浦、京沪两路合办谒圣旅行专车,不少来自南京、上海等地的游客得以自浦口北上至山东济南,游览万德灵岩寺后,折返登泰山、游曲阜,参加圣庙大祭。[33]

"现代性"体验所强调的那种"稍纵即逝"的实质就是流动性,火车站就是这种流动性变化最为明显的社会和视觉体现。以火车这一交通工具体现了人类的技术进步,并产生了时空压缩及感知体系的变化,时空关系变成"流程性的、不定的和动态的"。[34]事实上,浦口一直是传统社会的漕运集散地,在明清时期就聚集了许多南来北往的商贾、船、骡马、粮食、布匹和物资。然而随着津浦铁路的畅通,周围的社会景观发生了根本性的改变。一方面是近代生活和商业设施的普及,"固然离开现代建筑很远,但是举凡都市文明的骨干,公共设备,在这里是全有了";另一方面则是人口结构发生了改变,"直鲁籍的比较多些"。[35]铁路时代使得人、物和信息能够在一定时间内于不同的空间以远超之前的速度流动,这个新的运输工具极大地缩小了旅行地时空间距离,使得每个人所能移动的空间距离比原来多了好几倍。[36]在近代,这一系列速度的变化引发了社会的政治经济及文化乃至人的内在的心理状态的变化,这种"时间与空间的湮灭"使得社会变化和生活节奏均明显地加快了,即德国社会学家罗萨所称的"社会加速"(social acceleration)。[37]同时,铁路还极大地开阔了清末中国百姓的眼界,并将西方工业和商业文明带到了铁路沿线。当时的报纸这样描写这里的生活气息:"这里的居民,工人占最多数,大半都是客籍,他们都过着日出而作日入而息的生活,以他们的血汗换取自己的需要。早晨东方呈着鱼肚色的时候,他们便很有次序的一排排地,掮着扁担和箩筐,很兴奋地去干他们抬煤的工作。"[38]另一方面,铁路工业的发展也更加凸现了同一个场域内的贫富差距:"高大的楼房,平滑的马路,确乎是很堂皇!津浦铁路管理局大楼,更是津浦沿线各站所少见的伟大建筑了!……这些为着饥肠而劳动的人们,几乎成了黑种人的弟兄了!他们无论下着雨,刮着风,'依和''依和'的声音不会停歇的,他们大多数都是山东富于[余]劳动力的同胞,他们所住地方,就是所谓工人区,是那样污秽不合卫生……"[39]

另一方面,时空观很大程度上又影响着权力关系,现代性的架构已经缩减并集中在"瞬时"这个唯一的目标上。[40]由于当时几乎所有前往南京、上海的人员和物资都要经过津浦铁路,"浦口为大江以北一切铁路之大终点,南联京沪、北达平辽,沿江轮泊往来、尤为便利"。[41]在动荡的民国时期,浦口火车站一直是南北交通最重要的中转站,革命家、侵略者、逃亡者均在这里留下匆匆的足迹,浦口火车站也一次次见证了民国历史上权力的更迭,成为民国各大政要迎来送往的重要场所。[42]同时,由于铁路具有着重要的军事战略价值,常常成为战争各方争夺的焦点。浦口火车站在中原大战和北伐战争期间就多次遭到军阀的破坏和洗劫。1929年5月28日,孙中山先生灵柩由北京运抵浦口火车站,国民政府在此举行了盛大的接灵仪式,国民政府各要员均来到浦口火车站恭迎"总理"灵柩。[43]"浦口站之布置,颇极悲壮肃穆、站之周围遍悬党国旗及标语、月台前之标语正中为'安葬我们的总理'……"[44]之后南京国民政府在停放孙中山灵柩的地方建造"中山停灵台"以作纪念。1937年日本全面侵华期间,浦口站多次遭到轰炸。[45]12月,日军飞机将站内外设施炸成一片废墟,一栋三层楼仅剩钢筋水泥框架。1945年抗战胜利国府还都后,浦口站将其新开设的特别快车命名为"胜利号",并于第二年增开了第二列。同时交通部和南京市政府也多次对浦口站进行修缮和设施的增设。[46]随着解放战争后期国统区民生日益凋敝,津浦线受国民党军运影响,运行逐渐无序,客运量仅为抗战前的十分之一,浦口站也呈现出萧条的景象。解放战争后期的报刊这样记载当时的浦口火车站和津浦线:"车过各站也看不到多少人,秩序虽好,景象很

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

寂寞，比京沪铁路所见相差很远，每隔数公里，可以看见大大小小的碉堡。碉堡的四周，掘有深沟，有士兵守卫，这是驻军保卫铁路线的”；[47]“真假虚实一江之隔两个世界，市街道上家家户户木门紧闭”。[48]1949年4月23日，中国人民解放军第三十五军312团3营先遣突击队就是从浦口火车站渡过长江，南京从此解放。

三、社会主义生产基地

1949年4月南京解放后，南京市军事管制委员会交通接管委员会在浦口设两浦(浦口、浦镇)分会，不久改为浦口铁路办事处，6月改为华东铁路总局浦口铁路分局，9月撤销浦口铁路分局，业务并入济南铁路局蚌埠分局。而津浦铁路作为全国解放战争和经济建设的重要干线，由新组建的中国人民解放军铁道兵团迅速抢修铁路并于1949年7月全线恢复通车，有力地支持了解放战争和经济恢复的需要。[49]1953年1月成立南京铁路运输分局(1956年改为南京铁路分局)，浦口地区铁路火车站归属其领导。新中国成立后，铁道部门对浦口境内铁路道床、道基和桥梁进行全面改造，以60公斤的重轨更换杂旧轻轨，以长轨更换短轨，木枕更换为钢筋水泥轨枕，站线股道由650米延长至1050米。[50]而浦口火车站在原设施体系的基础上也逐步进行了一定的改扩建，例如在站房主楼西侧利用站房主楼雨棚及月台雨棚下的空间进行外向延拓和部分增建，用于扩展候车室空间；在新候车大厅南侧及西侧增建了外廊，与站房主楼南侧的雨棚相连，作为出站通道。但以站房主楼、月台、站前广场、站场为核心的浦口火车站空间区块得到了完整的保留。而周边的附属建筑，如电报房、车务段大楼、高级职工住宅楼等附属建筑则在进行了内部改造后用于派出所、售票处等用途。可以说，新中国成立初期对浦口火车站及其附属建筑的改扩建，是以恢复秩序和扩大运量为目的，因此功能性成为最主要的特征。

伴随着新政权和新制度的建立，浦口商埠区的行政区划也频繁调整。南京由于失去了政治中心的地位，不再是全国性的重点建设城市，逐渐从消费型城市改造为以工业建设为中心的生产型城市。[51]1953年第一个五年计划开始实施，当年编制完成的《城市分区计划初步规划》以及次年完成的《城市用地分配图》，浦口已经不在南京市区的规划范围内。换言之，在中央对南京“城市不宜发展过大”的基调下，浦口不被视作重点建设区域。可以说直到改革开放的近30年间，浦口始终是作为南京的工业卫星城而存在的。随着社会主义改造的完成，浦口车站附近的商埠也转型成为了重要的铁路工业生产基地。1953年，在铁道部安排下，距离浦口火车站约4公里，建于1908年的铁路工厂更名铁道部浦镇机车车辆工厂，主要负责维修津浦铁路南段行驶的机车车辆，制造供应机、客、货车与线路、桥梁、轮渡等所需配件。1958年制造出我国第一辆铁路客车——YZ21型硬座车，填补了国内铁路客车车厢制造的空白。在巨大的交通建设需求下，工厂规模迅速扩大，逐渐形成了一个现代化的工业区。这一时期浦口火车站的周边区域也陆续新建了一些工厂，1950年代有4家，而在“大跃进”后的1960年代增加到十几家，主要是草席厂、石粉厂、三汊河机械厂(主要从事翻砂)等劳动密集型工业企业。而周边的各大型工矿企业及铁路系统先后兴建了与津浦铁路相连的铁路专用线，主要包括：南京浦镇车辆厂专用线、南京港第二港务公司专用线、南京港第三港务公司专用线、南京工业公司专用线、南京铁路分局采石场专用线、铁道部大桥局第四桥梁工程处专用线、南京市棉麻仓库专用线等。1958年，浦镇至浦口间的复线驼峰调车场，对称“十三股道”建成。到1960年代，浦口火车站日均接发列车5000辆(节)，装设了电动道岔，建成驼峰编组站，实行无线电遥控调车。[52]浦口火车站在1958年站场改建后，既是一等客运站，又是二级三场规模的编组站，在客运货运交通中占据了越来越重要的角色。[53]

1950年代津浦铁路双线建设动工进一步增加了津浦铁路的运量，浦口和下关之间的轮渡一派繁忙景象，南京铁路轮渡先后设置“浦口号”“南京号”“上海号”“江苏号”“金陵号”等，日航次达到155渡。这一时期在巨大的工业运输需求的带动下，浦口火车站货运收入超过客运收入，且货列的到达量高于发

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

送量。整车货物、远程货物、集装箱货物、超限货物、特种货物等运输成为主要运输方式，业务量逐年递增。另一方面，这一时期南京始发开往华北、东北、西北去的列车大多在浦口火车站始发。在那个热火朝天开展建设的年代里，浦口火车站带给不少南京普通市民的，是送别赴西部支援三线建设、赴苏北插队的亲人的历史记忆，以及第一次乘坐火车，还有第一次进北京的回忆。

伴随着铁路工业的繁荣，浦口火车站连同周边的工厂与铁路工人生活区构成了“工业—社区”复合体，尤其是位于浦口火车站北侧的大马路、新马路一带一直是铁路职工的家属区。相较于1949年前的建筑，新建的职工居住区建筑风格统一而单调。单位作为这一时期一个高度属地化的政治、经济和社会合一的管理组织，周围的空间是为铁路职工及其家属服务的。“浦铁一村”“浦铁诊所”“铁路大食堂”“铁道招待所”“铁路幼儿园”“铁路小学”“两浦铁路中学”“铁道职院”等可以说几乎包揽了从生老病死到吃喝拉撒的全部内容。和1949年前一样，这里的居民仍然以外地人为主。同时，铁路系统相对封闭的特性使得夫妻双职工甚至子承父业的“铁路家庭”非常普遍。从小居住在浦铁一村的南京作家李敬宇，在其记述自己家乡地域风情的散文集《老浦口》中，就详细描绘了异省的民众为了铁路需要汇集于此，“表面看上去，浦铁一村的居民很复杂，来自各地，散乱而无章法；若是细究，家家的来头都能说得清”，“在外人眼里，铁路是一个大的整体，难分彼此；然而对于铁路职工及其家属来说，内部分工却是精细明确的”。[54]

1960年南京长江大桥正式动工兴建，历时8年，1968年9月铁路桥率先通车，此后京沪铁路全线贯通，原有的火车渡轮至1973年陆续全部停航，浦口和下关两岸的活动引桥作为战备设施由轮渡所负责保养。原来位于长江两岸、连接津浦铁路和沪宁铁路的浦口火车站、原南京站(南京西站)无法直接连接大桥，南京将位于玄武湖北侧的原和平门车站扩建为新的南京火车站，于1968年10月与南京长江大桥同时开通启用，并迅速成为南京这座工业重镇的铁路枢纽。此后在很长的一段时间里，长江大桥被视作南京这座跨江城市的符号和象征，并指向那个时代中国的三大主题：民族主义、工人阶级的主人翁地位以及社会主义。[55]而与之相对应的，象征着旧时代的浦口火车站则显得身形暗淡，不再作为浦口地区的地标出现。加之客运车辆已经停运，尽管工业生产活动仍然在持续，每天依旧有大量的货物从这里始发，但由于少了持续半个多世纪的迎来送往，车站周围地区的商贸活动迅速萧条，基础设施建设也基本停滞。

改革开放初期，伴随着生产力的极大释放，社会各界对铁路运输的需求迅速增长，位于市区的南京火车站越来越难以满足普通民众，尤其是浦口居民的需求。同时南京唯一的过江通道南京长江大桥的运量也逐渐饱和。在此背景下，1985年5月浦口火车站恢复了部分客运，陆续开通了到齐齐哈尔、成都、兰州、徐州、新沂和连云港的列车，[56]同时担当华东六省一市煤炭中转，发往全国各站的整车、零担货物的装卸作业。[57]此后的十多年间，这里再次呈现出繁忙的景象，同时随着站场货运业务不断扩大，站场规模不断扩建；鼎盛时期客列增加到8对，其中4对为直达快车，年发送旅客达到120万–130万人次。这一时期浦口火车站由客运站站房和若干个铁路站场组成，其中有南京车辆段浦口站整备场、浦口码头铁道专用线场、原浦口客运站站场、南京浦镇车辆厂专用线场站等站场。同时，围绕浦口火车站的客运与货运所带来的市场需求，周边地区也形成了一批工业企业集群，主要产品包括铁路专用餐车冰箱、3700大卡邮政车空调、无汞电池、7号碱性电池、光亮镀锡铜包钢线、EED导针用铜包钢线等。[58]

1998年以后，浦口站正式改名为“南京北站”，但由于直达快车逐渐转移到南京站或南京西站始发，客运量明显减少，年发送旅客下降到58万人次。但由于周边地区工业发展迅速，仍保有较大的货运规模，整个南京北站共有到发、调车、装卸、走行、牵出、存车、特用、检修、安全、禁滑、待机等119条线路。[59]1999–2001年南京北站仅剩浦口至蚌埠间的一对客

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

运列车。2003年底,仅有的一班列车停开后,浦口火车站完全停办客运,各项客运设施均进行封存,仅保留少部分货运、军运和车辆维护的功能。也正是由于客运功能的结束,失去了交通便利的浦口火车站周边的发展基本停滞。1990年代以后,随着国有企业的改制,周边的数家大中型企业或搬走或倒闭,许多企业用地转作他用或闲置。产业的萎靡制约了经济收入和生活水平的提高,以及基础环境的改善。同时由于南京市政府先后在浦口偏北的位置规划建设了大学城和高新技术产业园区,吸引了更多的资金与人才,在此背景下,老浦口地区的年轻人纷纷迁往区外寻找工作机会,浦口火车站周围住户的老龄化日趋明显。21世纪初,早期规划的南京过江地铁从原来的浦口镇改道至桥北的房地产新兴地区,随后老浦口区和江浦县合并后,新政府搬进了江浦县城,老浦口进一步远离商业中心和行政中心。一位生活在浦口附近的中学教师,这样描绘世纪之交的浦口火车站:那一眼望去空荡荡的月台,既冷清又凄凉,还有人迹罕至、一片荒凉的冷寂。这"冷"字,与时令相关,与岁月同行,流连于浦口车站的一草一木,也浸透在逝去喧嚣的站台的每一个角落。[60]

四、浦口火车站的遗产化

作为津浦铁路线上的一座站点,浦口火车站能够获得巨大的知名度,很大程度上是来自著名作家朱自清的散文名篇《背影》。1918年的冬季,朱自清去北京上学,在浦口火车站与父亲道别。散文中,朱自清时隔八年后忆起浦口送别时父亲的样子,暂时的矛盾被浓浓的乡愁和亲情所淹没。几十年来,《背影》作为全国通用的中学语文课文被广泛阅读,对南京乃至全国的年轻人而言,浦口火车站早已成为南京重要的文化符号。

浦口火车站的文物保护始于改革开放以后,1982年浦口区文化科开始对全区文物进行普查,并于1984年正式成立浦口区文物事业管理委员会。在此次普查中,车站大楼被公布为区级文物保护单位。而在"文革"中遭到破坏的站前广场的"中山停灵台",也用水泥重新作面,于1984年被公布为区文物控制单位,1988年被公布为区级文物保护单位。[61]此后为方便旅游休闲游憩,浦口区园林绿化部门在站前广场补种各种树木及黄杨、香樟286株,地被植物206平方米。[62]遗产的本质是一种认同(Identity),而"遗产化"就是建立在这一认同基础上的遗产的"制造"过程,包含资源认定、评估和管理的过程,是人为性的、审美性的、选择性的、策略性的和操作化的结果。[63]在这个意义上,遗产化的过程最终都是通过公共政策呈现出来。2004年浦口区政府投资5000万元对浦口火车站进行修复,同时征集了一批旧日建筑图片资料,对建筑"修旧如旧"。2006年浦口火车站正式被列为江苏省文物保护单位,随后南京市规划局开始编制更新方案,并在南京普通市民之中引起了广泛的讨论。此后随着包括《浦口火车站历史风貌区保护规划》、"文化浦口"的空间开发构想等一系列规划方案的出台,社会各界都对浦口火车站的保护与开发献计献策,包括建设具有民国特色的铁路博物馆、打造文化影视基地、打造文化创意产业园等具体措施。[64]

然而这个过程中,保护和开发工作也出现了一定的困难,其中最突出的是产权所有者与地方政府及普通民众间的对立。从产权上看,浦口火车站的产权单位属于上海铁路局南京东站,由于每天站台上仍然会有货车进行货物装载,尤其是每周发出的中欧班列3列、中亚班列2列是"一带一路"倡议下的国际货运,铁路部门出于安全考虑仍然长期对车站进行封闭管理。地方政府尽管规划了一系列保护和开发方案,但由于浦口火车站一直处于封闭状态,文物保护部门也无权干涉铁路对车站的管理。对于铁路部门而言,浦口火车站仅仅是生产场域,而非游园的场域,因此很多开发和文物保护方案长期未能正式启动。[65]对不少附近民众而言,浦口火车站及其周边则日益萧条,原有的生活和商业设施逐渐迁离,这里也成为了一个逐渐荒废而难以随时亲近的场域。

与自上而下的遗产保护政策与规划相对的,则是1990年代以后来自社会各界对浦口火车站的重新关注。1990年代后期客运逐渐减少的浦口火车站,

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

开始成为大量有车站场景的影视剧的拍摄地。尤其是世纪之交一批以民国为时代背景的影视剧，包括《孙中山》《情深深雨蒙蒙》《金粉世家》等在这里拍摄，使得浦口火车站的民国意象更加深入人心。正如文化地理学家克朗所言，电视能够在互不相识的人中间创造共同体，一些集体特征正是建立在作为某一信息的受众或共同接受者的基础上的。[66]在现代社会，影视作品愈发成为一种最能够为大众所接受的传播范式，能够通过具象化的符号生动形象地传递出城市形象塑造并展开有效的文化推广。比如在《情深深雨蒙蒙》中，浦口火车站在送别和等候归来的场景中多次出现，配合的插曲《离别的车站》与剧情高度耦合，在21世纪初随着电视剧的走红也成为了当时年轻人当中传唱度极高的曲目。影视剧的传播也使得浦口火车站进一步和民国紧密联系，成为南京“民国风情”的重要文化地标。在大众传媒和互联网的推动下，浦口火车站的游客也逐年增加，从最初的带有鲜明文艺色彩的小众景点逐渐成为年轻人热衷的网红打卡景点。在这里，“文化象征”成为遗产被认识的另一种途径，在“文艺范儿”的推动下，文化景观的意义被重新建构。铁路和车站的特殊功能，赋予了浦口火车站在文化上特定的意象和表征，也成为了近代以来中外文艺作品创作的源泉。在很多小说作品中，往往赋予车站转折点的象征意义；在记录和历史题材的文艺影视作品中，站台则是告别、分离、重逢等的场景发生地；而在报告文学和散文集中，浦口火车站往往又成为“乡愁”的重要表征。

2013年浦口火车站被列为全国重点文物保护单位，目前浦口火车站站区旧址面积约为30亩，含有国家级文保建筑3处、市级文保建筑3处、区级不可移动文保建筑5处、历史建筑1处和一般性建筑，主要建筑包括车站主体大楼(候车室)、月台和雨廊、售票大楼(原电报房)、铁路派出所大楼(原车站办公大楼)、浦口电厂旧址、车站招待所以及多个铁路仓库。在此背景下，南京市政府明显加大了规划和保护的力度，全力推动与铁路部门的协调与合作。2014年南京市致函中国铁路总公司《关于商请对“浦口火车站日址”实行属地化管理的函》，同年中国铁路总公司复函表示为加强“浦口火车站旧址”文物专业保护和管理，由铁路部门成立对应的文物保护开发机构，土地房产权属保持不变，根据中国铁路总公司出台的《关于铁路土地合资合作开发的指导意见》委托南京市实施保护性开发与利用。根据2019年正式启动的浦口火车站片区更新规划设计，这里作为南京江北国家级新区的重点改造建设项目，被功能定位为凸显民国文化、蕴含工业遗产的城市宜居组团。浦口火车站及其附近的一批近代建筑作为江苏省和国家重点文物保护单位，其旧址的碑文将其历史简要概括为：“旧址蕴含着深厚的历史与文化底蕴：朱自清《背影》故事的发生地；1929年5月28日，孙中山灵榇抵此，举行隆重的迎灵仪式；1937年12月两度遭日军轰炸；1949年4月南京解放。”这又进一步加深了浦口火车站的“民国”符号，并将其视作中国近代史的一个缩影。

由于近三十年来的建设基本停滞，浦口火车站保存相对完整，建筑外立面没有经过翻修；整个风貌区内除少数4-7层的现代住宅楼外，空间形态变化较少，整个建筑群均保留了较好的历史风貌。[67]部分国家级和省级文物保护单位近年来已经进行一定的修缮保护。而原浦口邮局、兵营旧址、原津浦铁路局高级职工住宅楼、民居(慰安所)旧址虽然不属于文保单位，但4处历史建筑保存完好，也得到了保护修缮和统一开发。尤其是浦口火车站拥有良好的沿江自然景观，遗产建筑群与长江、码头等构成了错落有致的城市空间，并与周边的老山森林公园一同成为了长江滨江风光带的重要组成部分。因此，以浦口火车站为中心的整个老浦口区域，都将作为城市近代遗产，与码头、商铺、民居、长江、老山共同构成被凝视的场域。

从目前的规划设计方案来看，以旅游、休闲、游憩为核心的商业开发仍然是主要的方向。在后工业化时代，即鲍德里亚所言的“消费社会”——商业和休闲将日常生活和消费结合在一起，城市又重新从生产为核心转型到以消费为核心。地方不仅是“个人与集体认同的重要来源”，也是事关“人类存有”

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

(Human Existence)的中心。[68]地方感不仅反映了人们对本地环境认同和地方依恋,还在很大程度上规定了本地景观未来的发展方向,因此各地普遍努力寻找能够增强地方感和加强与本地相互联系的景观。[69]其中,旅游业是围绕着文化遗产的政治经济中的一股主要力量,是有意识地重新安排文化实践的一项核心动机,组织者、表演者和旅游者经由设定的互动而合作形成了所谓的"游客现实主义"(Tourist Realism)。[70]不可否认的是,在这一大规模展开的城市景观重塑中,也存在着居民日常生活记忆逐渐消解的危机。遗产的商品化往往在满足了消费者对过去的审美欲望的同时,也抹去了历史的复杂性——一方面是创意再生的实践可能导致原有的工业色彩被消弭殆尽,[71]另一方面则是新的消费空间与曾经在此生产和生活的城市普通居民和劳动者的日常生活相去甚远。因此如何在过程中保持历史遗存原真性,并在地方文化特质与商品化之间取得平衡是必须关注的课题。[72]

结论

自浦口火车站建成以来,在一个多世纪的历史进程中,它一直作为浦口乃至南京重要的建筑场所,并伴随着外部环境的变迁,承载了多重城市集体记忆。这个多重维度的集体记忆,其中既包括了中华民族从殖民主义和帝国主义的阴影走向独立自强的民族精神;同时也有国人对包括火车在内的西方文明的认识的流变;更有近代以来文学作品对于"铁路"这一文化符号的意象和表征。往日景观的形成与意义,反映了建构人们工作与生活于其中并加以创造、经历与表现的社会。但就其留存至今而言,往日景观作为文化记忆与特性的组成部分之一,具有延续的意义。[73]

具体而言,浦口火车站蕴含的城市记忆主要体现在以下几个方面:首先,铁路是近代工业文明的产物,而启用于民国初年的浦口火车站,本身就凝聚了人们对现代文明的美好想象,当时的南京国民政府又通过仪式感的大型活动和具象化的标志,将这一意象凝固下来。第二,在社会主义建设时期,浦口火车站是凝聚了铁路普通劳动者和南京市民青春岁月的集体记忆。集体记忆往往具有结构性特征,其再现更多受制于社会中的各种关系。[74]这种记忆在今天的怀旧的氛围中被唤醒,并投射到浦口火车站这一具象化的文化景观中。第三,在改革开放以来数十年的"春运"大潮下,铁路更多地与人们的日常生活相连接,在普通中国人的心里已经成为"乡愁"的一种意象和象征。从朱自清的《背影》,到大量以"送别"为主题的影视剧场景,文艺作品通过精神性空间的构建,也使之成为城市记忆的重要组成部分。最后,随着城市从工业社会向后工业社会的转型,"文化热""旅游热"形成了"游客的凝视",浦口火车站今天已经不再承担交通运输职能的中转,而是作为工业遗产和文化地标,成为游客凝视的对象。游客来到这里,通过对浦口火车站周边多重景观的凝视,构建起他们脑海中的南京图景,形塑南京的城市意象。这些不同时代不同种类的记忆彼此交叠,共同助推着浦口火车站从原有的功能性交通的场所转型为承载着南京城市记忆的文化景观。

城市遗产的保护与开发,本质上也是地方感的营造过程,即通过全面传递出昔日生产、运输乃至消费等各个方面的场景和信息,再通过阐释让大众了解其历史价值与文化意义,以建立起公众的地方想象。从近年来国际遗产保护的理论来看,也开始从早期单纯的"古迹保护"转变为"以人为中心的保护",强调遗产在当下社会各方面所扮演的角色,尤其认识到遗产所具有的持续性和变化性。[75]"景观记忆"在保护文化遗产中发挥着重要作用,不仅让城市记忆得以流传,而且让国家历史不断延续。[76]通过对民众集体记忆的真实记录和再现,能够让各种声音、意见整合并发挥作用,并最终与城市的历史、遗产的保护相联系。

注释:

①参阅徐青、韩锋:《西方文化景观理论谱系研究》,《中国园林》2016年第12期;向岚麟、吕斌:《新文化地理学视角下的文化景观研究进展》,《人文地理》2010年第6期。

②安介生:《他山之石:英美学界景观史范式之解读》,《复旦学报》(社会科学版)2020年第6期。

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

③查尔斯·瓦尔德海姆:《景观都市主义:从起源到演变》,陈崇贤、夏宇译,江苏凤凰科学技术出版社2018年版,第11页。

④周尚意、孔翔、朱竑:《文化地理学》,高等教育出版社2004年版,第301页。

⑤Chris Gibson and Gordon Waitt, "Cultural Geography," in Rob Kitchin and Nigel Thrift eds. , International Encyclopedia of Human Geography, Oxford: Elsevier, 2009, pp. 411-424.

⑥Carl O. Sauer, The Morphology of Landscape, Berkeley: University of California Publications in Geography, 1925, pp. 19-54.

⑦参阅Fred B. Kniffen, "Folk Housing: Key To Diffusion," Annals of the Association of American Geographers, Vol. 55, no. 4 (1965), pp. 549-577; Marvin W. Mikesell, The Cultural Geography of the United States, Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1973; Dell Upton and John M. Vlach, Common Places: Readings in American Vernacular Architecture, Athens: University of Georgia Press, 1986。

⑧参阅段义孚:《恋地情结》,志丞、刘苏译,商务印书馆2018年版;Edward C. Relph, Place and Placelessness, London: Pion Limited. 1976.

⑨参阅诺伯格·舒尔兹:《场所精神:迈向建筑现象学》,汪坦译,华中科技大学出版社2010年版;Daniel Williams and Joseph Roggenbuck, "Measuring Place Attachment: Some Preliminary Results," in J. Gramann ed., Proceedings of the Third Symposium on Social Science in Resource Management, College Station: Texas A & M University, 1989, pp. 70-72.

⑩参阅David Lowenthal, "Past Time, Present Place, Landscape and Memory," Geographical Review, Vo1. 65, no. 1(1975), pp. 1-36。

⑪参阅Peter Jackson, Maps of Meaning: An Introduction to Cultural Geography, London: Routledge, 1989。

⑫参阅John Wylie, Landscape, Abingdon: Routledge, 2007, pp. 68-69; Denis E. Cosgrove, Social Formation and Symbolic Landscape, Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1984, pp. 19-22。

⑬参阅德瓦尔特·本雅明:《巴黎,19世纪的首都》,刘北成译,上海人民出版社2006年版,第59-175页。

⑭参阅莫里斯·哈布瓦赫:《论集体记忆》,毕然、郭金华译,上海人民出版社2002年版,第303-313页。

⑮皮埃尔·诺拉:《记忆之场——法国国民意识的文化社会史》(第二版),黄艳红等译,南京大学出版社2017年版,第XV页。

⑯扬·阿斯曼:《文化记忆——早期高级文化中的文字、回忆和政治身份》,金寿福、黄晓晨译,北京大学出版社2015年版,第11-12页。

⑰Dolores Hayden, The Power of Place: Urban Landscapes as Public History, Cambridge, Mass.: MIT Press, 1995, p. 296.

⑱皮埃尔·诺拉:《记忆之场——法国国民意识的文化社会史(第二版)》,第257页。

⑲李娜:《城市公众史学》,《复旦学报》(社会科学版)2015年第6期。

⑳John Strauser et al., "Heritage Narratives for Landscapes on the Rural- Urban Fringe in the Midwestern United States," Journal of Environmental Planning and Management, Vol. 62, no. 7(2009), pp. 1269-1286.

㉑南京国民政府交通部、铁道部交通史编纂委员会编《交通史·路政编》(十),1935年,第2610页。

㉒《南京市浦口区土地管理志》,方志出版社1999年版,第86-87页。

㉓参阅宓汝成编《中国近代铁路史资料(1863-1911)》第1册,中华书局1963年版,第40-41页。

㉔徐延平、徐龙梅:《南京工业遗产》,南京出版社2012年版,第149-152页。

㉕吕华清:《清末民国初浦口自行开放始末》,《浦口文艺》1991年第2辑。

㉖南京国民政府交通部、铁道部交通史编纂委员会编《交通史·路政编》(十),第2429-2430页。

㉗孙中山:《建国方略》,中华书局2011年版,第134-135页。

㉘《接收浦口商埠案》,《首都市政公报》1929年第27期。

㉙《南京交通志》,海天出版社1994年版,第409页。

㉚民国设计技术专员办事处编《首都计划》,南京出版社2006年版,第221-223页。

㉛《浦口将有新建筑》,《中央日报》1929年7月2日,第8版。

㉜《浦口站发售来回游览票》,《时报》1935年1月19日,第3版。

㉝《南京交通志》,第418页。

㉞齐格蒙特·鲍曼:《流动的现代性》,欧阳景根译,中国人民大学出版社2018年版,第194页。

㉟剑声:《浦口印象记》(下),《津浦铁路日刊》第1508-1533期,1936年4月24日。

㊱沃尔夫冈·希弗尔布施:《铁道之旅:19世纪空间与时间的工业化》,金毅译,上海人民出版社2018年版,第56-57页。

㊲哈尔特穆特·罗萨:《加速:现代社会中时间结构的改

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/

变》,董璐译,北京大学出版社2015年版,第86-96页。

㊳漠野:《首都之门户的浦口》,《华北日报》1937年4月17日,第12版。

㊴卢淑玉:《浦口种种》,《民众周报》(北平)第1卷第4期,1936年10月23日。

㊵齐格蒙特·鲍曼:《流动的现代性》,第205页。

㊶津浦铁路管理局总务处编查课:《津浦铁路旅行指南》第7期,1933年,第60页。

㊷《欢迎冯李戴李到京的盛况》,《中央日报》1928年8月2日,第3版。

㊸《奉安大典:(三)迎榇沿途至浦口:国府要人在浦口车站恭迎总理灵榇》,《良友》1929年第37期。

㊹《浦口车站内外布置》,《民国日报》1929年5月29日,第4版。

㊺《敌机三次袭京八卦洲上空被截,浦口投弹车站及小学被炸》,《时报》1937年9月28日,第2版。

㊻《交通部抢修浦口码头、制备火车篷布、增设各路车站军运设备等事项的文书》,1946年2月-1948年2月,南京国民政府交通部档案202-1813,中国第二历史档案馆藏。《工务组向管理处报告大厦营造厂承办浦口站7座厕所经过情形》,1948年1月12日,南京国民政府交通部津浦铁路管理局档案10500010013,南京市档案馆藏。

㊼张友济:《从浦口到蚌埠》,《大刚报》1946年1月4日,第3版。

㊽《浦口战时景色》,《革命日报》1949年3月7日。

㊾《两浦工人树立新的劳动制度,抢修铁路支援前线》,《新华日报》1949年5月5日,第1版。

㊿《浦口区志》,方志出版社2005年版,第200页。

(51)《南京市行政区划史(1927-2013)》,南京出版社2016年版,第80页。

(52)《中共南京市浦口地方史第二卷(1949-1978)》,中共党史出版社2007年版,第132-133页。

(53)《南京交通志》,第385页。

(54)李敬宇:《老浦口》,江苏凤凰文艺出版社2016年版,第13-19页。

(55)胡大平:《南京长江大桥》,《学术研究》2012年第10期。

(56)薛恒:《南京百年城市史(1912-2012)·市政建设卷》,南京出版社2014年版,第154页。

(57)《南京交通志》,第385页。

(58)《浦口区志》,第58-59页。

(59)《浦口区志》,第201页。

(60)袁爱国:《穿越百年:一段百感交集的旅程——我在浦口车站教〈背影〉》,《语文学习》2017年第2期。

(61)《浦口区志》,第127-128页。

(62)《浦口区志》,第194页。

(63)参阅彭兆荣:《以民族—国家的名义:国家遗产的属性与限度》,《贵州社会科学》2008年第2期;赵红梅:《论遗产的生产与再生产》,《徐州工程学院学报》(社会科学版)2012年第3期;李春霞、彭兆荣:《从滇越铁路看遗产的"遗产化"》,《云南大学学报》(社会科学版)2009年第1期。

(64)《老火车站将变身历史文化街区》,《南京日报》2010年8月19日,第A3版。

(65)龚菲:《百年南京浦口火车站遭废弃,系朱自清〈背影〉发生地》,2014年7月15日,https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1256036,访问时间:2021年7月21日。

(66)迈克·克朗:《文化地理学(修订版)》,杨淑华、宋慧敏译,南京大学出版社2005年版,第89页。

(67)宣婷:《历史风貌区保护规划:以南京浦口火车站为例》,东南大学出版社2013年版,第46-51页。

(68)Edward C. Relph, Place and Placelessness, London: Pion Limited, 1976, p. 141.

(69)John Strauser et al., "Heritage Narratives for Landscapes on the Rural- urban Fringe in the Midwestern United States," Journal of Environmental Planning and Management, Vol. 62, no. 7(2019), pp. 1269-1286.

(70)参阅克里斯托弗·布鲁曼文:《文化遗产与"遗产化"的批判性观照》,吴秀杰译,《民族艺术》2017年第1期。

(71)R. Summerby-Murray, "Interpreting Deindustrialised Landscapes of Atlantic Canada: Memory and Industrial Heritage in Sackville, New Brunswick," The Canadian Geographer, Vol. 46, no. 1(2002), pp. 48-62.

(72)Calvin Jones and Max Munday, "Blaenavon and United Nations World Heritage Site status: Is Conservation of Industrial Heritage a Road to Local Economic Development?," Regional Studies, Vol. 35, no. 6(2001), pp. 585-590.

(73)参阅阿兰·R. H.贝克:《地理学与历史学——跨越楚河汉界》,阙维民译,商务印书馆2008年版,第150-151页。

(74)参阅莫里斯·哈布瓦赫:《论集体记忆》,第67-72页。

(75)Gill Chitty, Heritage, Conservation and Communities: Engagement, Participation and Capacity Building, London: Routledge, 2017, pp. 34-50.

(76)参阅刘珂秀、刘滨谊:《"景观记忆"在城市文化景观设计中的应用》,《中国园林》2020年第10期。

China Social Science Excellence .All rights reserved. https://www.rdfybk.com/