

中国侨都江门人口迁移与城市发展研究

余文星

江门职业技术学院 广东江门 529000

摘要: 中国侨都江门坐落于珠江三角洲西部, 自古以来其发展与海洋有着千丝万缕的关系。从海洋史的角度纵观1949年以前的江门史可知, 从“江门口”设立到1904年江门开埠, 江门的人口数量、水陆交通、市政建设、教育发展、行政区划等各种事项变迁的背后都与该地在商贸活动、物资中转中占据的地位有关。

关键词: 江门; 华侨; 商贸; 人口; 城市

江门作为著名的“中国侨都”, 位于珠江三角洲西部, 交通便捷, 是粤西人员和商品的集散地, 也是古代“海上丝绸之路”的重要节点。自古以来, 江门的人口迁移和城市发展都与其自身具有的优越的地理条件分不开; 尤其是1904年江门开埠后, 海洋贸易的繁荣更是对江门乃至广东地区的社会经济发展产生了深远影响。近年来, 随着海洋史学研究的兴起, 已有不少学者在对通商口岸城市的研究中关注了海洋的作用, 将其发展与海洋联系起来考察。本文便从海洋史的视角出发, 考察江门这一商贸城镇的形成与发展, 其中牵涉的水陆交通、行政区划、市政建设、人口数量等问题。

一、古代江门商贸城镇的形成

历史上, 江门隶属于新会县。据《新会县志》的记载及贝丘遗址文物的考证, 早在新石器时代, 百越先民就已经在今江门境域活动。东汉以来, 由于商贸、仕官、战争等原因, 汉人逐渐从北方迁往南方, 其中一部分迁到了新会, 有个别人定居在今江门境内。宋代以后, 定居在江门的汉人越来越多, 特别是南宋时期, 许多大族迁移至此定居。元末明初, 江门成墟后, 邻近四邑的人有不少到江门经商、务工, 并日益增加, 其中以新会县籍者为多。明成化年间, 江门墟已“十步一茅

椽”, 岭南大儒陈献章的《江门墟》就是明证。至明末, 江门河畔编有商船“千艘如蚁”停泊, 人口进一步增多(无详细数字记载)^[1]。发展至此, 江门依然属于一个农业社会的定期集市贸易地, 而非由不少非农人口组成的城镇社会^[2]。

明亡以后, 受清廷禁海令的影响, 江门乃至整个广东的海洋贸易活动都遭到了巨大打击。清康熙二十三年(1684年), 海禁开放, 广东海关设立后, “江门口”成为其下辖的127处贸易小口之一。次年, 广东海关在“江门口”设立“正税口”, 俗称“江门常关”, 作为征收工商业税的常驻机关。开海贸易使得江门进入了一个新的发展期。康熙二十九年(1690年), 江门港已开通至广州、佛山、肇庆、香山等地的航线23条。乾隆十九年(1754年), 新会县衙在江门猪仔墟(今余庆里)设置县丞署, 在常安坊设千总衙, 以实施对江门的管治。至道光二十年(1840年), 江门东起浮石街, 西到南兴街, 北至接龙里, 南至江门河, 俨然已初具规模^[3]。可以说, 正是海洋贸易促使江门从一个墟市发展成为一座真正的港口商贸城镇。

二、开埠前后的近代江门

近代中国史是一段屈辱史。第一次鸦片战争、第二次鸦片战争、中日甲午战争、八国联军侵华战争等一系列战争使得中国门户洞开, 半殖民地化日益加深, 民族危机空前严重。但是, 海洋贸易、通商口岸的开辟的确也推动了口岸城市的发展。开埠前的清道光二十年(1840年), 江门已是商贾云集, 各种栏口、钱庄、批发企业等数以百计, 成为西江、南路及珠江三角洲各县的经济枢纽。道光《新会县志》载: “又东为江门狗山, 一名蓬莱山。有石庙, 祀北帝。下瞰江门, 海帆如

项目基金: 国家社科基金重大项目《中国东南海海洋史研究(江门卷负责人: 余文星)》(项目编号: 19ZDA189)。

作者简介: 余文星(1975年1—), 男, 汉族, 广东江门, 博士研究生, 江门职业技术学院专任教师、国家社科基金重大项目《中国东南海海洋史研究》江门卷负责人, 主要从事非物质文化遗产、海洋文化等方向的研究工作。

织, 历历可数^[4]。”足见此时江门海上贸易之繁盛。19世纪六七十年代洋务运动开始后, 中西贸易迅速扩大, 洋货大量进入中国市场。江门距澳门仅45千米, 高州、廉州、雷州、琼州等“下四府”的货物在运抵澳门之前, 也可进泊江门。由于商务发达, 银号资本雄厚, 江门逐渐成为“下四府货物总汇之区”^[5]。至1897年, 英国政府在谈判“续议缅甸条约附款”时, 要求开放西江, 并与清政府签订《续议缅甸条约附款》。自此, 江门便作为西江上“停泊上下客商货物之口”, 归属于三水关。

另一方面, 随着列强势力的深入, 大量失业或被骗的五邑乡民以契约华工的身份乘坐“猪仔船”跨越重洋, 远赴美洲、澳洲谋生。当时, 被卖到外国口岸的华工有两种, 一种是“猪仔华工”, 一种是“赎单华工”。“猪仔华工”一入“猪仔馆”便失去人身自由, 被迫签订5至8年合同, 到达外国后被迫卖给雇主, 以劳动抵偿债务, 美洲(北美、南美)、澳洲等地为主。“赎单华工”是华工与雇主就船票、伙食垫付和偿还签订合同, 华工得到船票后前往某个港口住进专门客栈, 多赴北美洲从事采金矿和修建铁路工作。这两种华工虽然都被称为“猪仔”, 但“赎单华工”拥有较大的人身自由^[6]。至19世纪90年代, 五邑地区被卖出洋的华侨数量已十分可观。海关官员观察到, “新会、新宁两县者, 向来出洋营生。前往新、旧金山, 亦是该两县之人”, “人民大半能操英语, 通英文”^[7]。

江门1897年开为“停泊上下客商货物之口”也是其开埠的前奏。1904年3月7日, 根据中英1902年签订的《续议通商行船条约》, 江门北街设立海关, 为广东八大关之一, 江门正式开埠。江门关开设后, 江门成为粤西地区的对外口岸, 商贸活动更为活跃, 物资经江门远销国内及世界各地。开埠当年, 经江门关进出的商船有1.33万艘次, 其中英、法、葡萄牙、美等国籍船只达3495艘次, 载货量达40.51万吨^[8]。为了连接水路交通, 构成完备的交通线路, 江门陆路交通也发展起来。光绪三十二年(1906年), 台山旅美归侨陈宜禧倡办新宁铁路, 1913年新宁铁路江门—北街段建成通车。新宁铁路是我国近代史上最长的私营铁路, 也是广东首条私营铁路, 干路全长103.6公里。它以台城为中心, 起于斗山, 从牛湾过江入新会至江门北街。新宁铁路的开通对台山、新会、开平等地的发展产生了深远影响, 大大促进了五邑侨乡商业经济的繁荣^[9]。

商贸的繁荣、交通的便利, 自然带动江门人口数量

的增长。据1904年江门海关贸易报告统计, 江门有常住人口3.5万, 常年流动人口约2万。清光绪三十四年(1908年)出版的《新会乡土志》记载, 当年江门邻近各乡的人丁(成年男子)数量: 北街约三百丁; 外陈族丁口约一万, 另外仆丁约三千; 濠头林足丁约一千余, 赵族丁口约五六千人; 麻园林族丁约五六百人, 白石乡谭族男丁一千余; 唐族丁口约一千余; 篁庄欧阳族男丁三千余; 范罗冈丁男三千余^[10]。

三、民国时期的江门

民国时期, 江门商贸延续了清末的繁荣, 商贸的繁盛也推动着江门工业、交通、教育及市政的发展。英、美、德、日等国的德士谷、美孚亚细亚、卜内门等企业在江门设立商号, 经营石油、洋杂货等。一些关心家乡的华侨、港澳同胞, 以及怀有“实业救国”之心的有识之士, 纷纷引进西方先进的技术和设备, 在江门兴办工厂、企业, 涉及造纸、电力、电讯、印刷、建筑、交通运输、医疗、粮食加工、机械加工等行业^[11]。

江门的工业发展起于民国初年, 并在二十世纪二十年代达到一定规模。1913年, 台山籍旅日华侨余觉之等人集资12万元, 创办了江门制纸有限公司, 这是江门第一家现代化工厂。1914年, 旅美华侨赵冠山与夫人露斯25万港元在江门创办了新光电灯局。1921年, 旅日华侨黄壮辉、黄惠伯兄弟订购了日本制造的火柴机器, 在江门三角塘开设火柴厂^[12]。1922—1931年间, 江门的50家碾米厂中, 有34家使用本地机器, 16家使用进口机器, 功率范围从30至80马力不等^[13]。

至二十世纪二三十年代, 江门的金融业、社会文化事业、城市建设等开始迈向现代模式。仅二十年代开业的金融机构就有江门邮政储金汇业局、中央银行江门分行、上海私营金城银行江门办事处、私营广东工商银行江门办事处等。至1935年, 江门共有银号32家、钱庄6家^[14]。在社会文化事业上, 江门1912年即建有玛丽安·巴克莱夫人纪念医院(后称仁济医院)、文明印书局, 1913年开办《冈州日报》, 创办私立觉觉小学校并附设幼儿班; 至二十年代, 教堂、修道院、教会办医院和学校更在江门比比皆是。1930年, 江门有市立中学1所, 市立小学6所, 市立民众学校6所, 私立小学43所, 共计公私立中小学55所, 学生5321人^[15]。

江门商贸、工业、教育等事业的发展为报刊提供了一定的读者群体, 奠定了江门本地报刊诞生的基础。1912—1922年间, 江门创办的主要报刊为《四邑平报》

《四邑公报》《四邑民国日报》《冈州日报》等。这些报刊的“读者不仅有当地居民，而且还有非常愿意订阅这些记载有国内事件报纸的海外华侨。值得记述的是，除了广州，本省没有任何一个城镇或城市能像江门一样拥有如此多的报纸”^[16]。

由上可知，二十世纪二三十年代是江门社会发展的特殊历史时期，也是江门近代城市建设、建筑历史上的一个重大变革时代。虽然江门民国初年的市政建设已有改进，安装了电灯，维修了桥梁、道路，组织了清道夫、消防队，但是江门市政建设的强化却是在建市之后。1925年，广东省国民政府批准江门为省辖市，至1931年撤销江门的省辖市建制。在设市的短短几年，江门的城市建设发生了翻天覆地的变化。1927年，江门开始进行大规模的市政改造，规划修建蓬江河长堤，并选择骑楼作为江门标志性的城市建筑。至1929年，长堤骑楼商业街区已颇具规模，路段两侧店铺林立，客商云集，是西方建筑技术与艺术在江门的集中体现。1929—1933年间，江门大规模开辟、拓宽马路，修筑了常安路、堤西路、紫泥路等，拓宽了太平、塘埗、新市、宝善、莲平、更兴等13条马路，马路两旁建有大批2至4层（少数5至6层）的骑楼式的商品铺住宅楼。1936年2月，为协调外事，国民政府决定在江门设立侨务局江门办事处。

值得注意的是，在二十至三十年代的江门市政建设中，华侨投资起到极为重要的作用，交通业及商店、酒店、戏院等房地产业开发多有华侨参与，这也是现存的江门民国时期建筑呈现中西合璧样式的重要原因。据林金枝的调查结果进一步统计可知，在1919—1937年间，华侨投资江门各行业的比重分别为：工业7.26%，商业8.94%，服务业6.33%，交通业20.99%，金融业12.79%，房地产业42.57%^[17]。可见，这一时期房地产业占据华侨投资江门的半壁江山。

在交通方面，除铁路外，多条公路建设是连接水路交通网络、推动江门发展的重要因素。早在1918年，华侨黄伟如就集资15万银毫修建了江门的第二条公路——（杜）阮江（门）公路，后来，该公路持续修筑，延伸至鹤城；新会县外海乡人陈少白倡议修建江海公路，从外海墟起到江门河南回栏庙，全长6公里。1928年，江门—鹤山县鹤城公路、江门北街公路先后建成通车。翌年，江佛公路江门—鹤山雅瑶路段建成通车，全程18公里^[18]。公路、铁路与水路组成了江门沟通周边地区的主要交通线，为江门商业贸易的发展和成为五邑中心城市

奠定了基础。

不过，江门自开埠以来的良好发展节奏终被日军的侵略打断。1938年，日军侵犯广州。与广州一衣带水的江门一片慌乱，人心惶惶，市面呈紊乱状态。人们星夜逃往港澳，也有人逃往四乡。南北之间的货运也被中断，惟有走“江港线”，悬挂外国旗帜，轮船方可继续航行。“江港线”也是当时中国沟通海外的补给线之一。但是，经过一个时期，又来一个沉船塞海，封锁横门关。至此，江港航行亦为之终止。江港线停航后，一些商贾在经济利益的推动下组织船艇由澳门开出绕经敏鱼沙迂回曲折，继续航行贸易。此时，远在粤北、广西、湖南等地的客商都在江门采购或转运，江门商贸在短短半年内又有畸形繁荣^[19]。

1939年，江门沦陷，各行各业遭受摧残。沦陷初期，江门市面上的商户惨被抢劫，各处关门闭户，四散逃难，差不多十室九空。沦陷一年多，市内有伪警探驻巡查，治安稍稍平静，商户为了生存开门营业，但生意大多惨淡。去广州或各地采购的商船要受到拦江抢劫和江里水雷的威胁。“例如江运的刚丸（船名）泊在广州码头，因日军附载运军火过重，致使全船翻沉，就有几百人为了采购货物而丧生。又例如南海丸和利群渡，曾在磨碟头的海面几次被拦江截劫，船上人员在枪击时常遭生命危险，其他实例很多^[20]。”之后，日本为了掠夺更多的农矿原料，设置了“物资统制审议委员会”和“物资调查委员会”，颁布了一系列条例，对江门等沦陷区实施了严格的对外贸易统制，沉重打击了江门经济。

从1911年至1949年，随着时代的变迁、行政区划的改变，江门人口数量也有着较大的起伏。1921年警方调查显示：当时江门常住人口和流动人口有约7万人。升格为省辖市后，江门的境域面积增加，自然带来人口数量的急剧增长。据1930年《广东省政府公报》第144期公布，当年江门有住户15077户，人口81874人，人口密度为每平方公里20468人。次年2月26日，江门撤市为区，后为新会县的一个镇。原本划入的4个乡划归新会，江门境域缩小，人口数量锐减。1932年7月15日，《民国日报》载：是年6月全镇常住人口26357人，人口密度为每平方公里13178人。之后，新会县政府迁署江门，1938年江门人口为32476人。抗战时期，江门沦陷后，经济萧条，居民外逃。至抗战胜利时，江门全镇仅有住户2942户，16290人，每平方公里8145人。之后几年，江门经济一度复苏，人口逐渐增加。1949年3月，江门

镇有户籍人口5380户,28324人,每平方公里14647人^[21]。

结束语

江门拥有良好的天然港湾,早在唐宋时期就是中国外销瓷器的生产基地,又是广州通海夷道上的“放洋”之地。借助这条海上贸易线,江门与港澳、粤西地区乃至世界贸易保持着密切联系,城市不断发展。纵观1949年以前的江门史,从“江门口”设立到1904年开埠,无论商贸城镇的形成,还是本地工业、交通、市政、教育等各项事业的发展都与海洋有着千丝万缕的关系。而且,江门作为“中国侨都”,其社会经济发展的背后有着一大批华侨、华人的支持。从海洋史的视角回顾江门的人口迁移与城市发展史,要求我们既要关注沿海城市发展中海洋的作用,又要注意华侨在江门沟通世界、建设本土中发挥的价值。

参考文献

[1] 龚元超:《江门人口初探》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第34辑,1998,第7~8页。

[2] 刘进:《江门:从滨江商贸小镇到连通海洋的城市——以近代海关文献为主的历史考察》,《五邑大学学报(社会科学版)》2013年第1期。

[3] 龚元超:《江门,沧海桑田六百年》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第38辑,第63页。

[4] [清]林星章修、黄培芳等纂:《新会县志》卷二《舆地》,《广东历代方志集成·广州府部(三九)》,广州:岭南美术出版社,2007,第34页。

[5] 《光绪十七年拱北口华洋贸易情形论略》,载莫世祥、虞和平、陈奕平编译《近代拱北海关报告汇编1887—1946》,澳门基金会,1998,第145页。

[6] 欧济霖:《新会华侨华人史话》,北京:中国县镇年鉴社,2004,第27页。

[7] 《光绪十六年拱北口华洋贸易情形论略》,载莫世祥、虞和平、陈奕平编译《近代拱北海关报告汇编

1887—1946》.澳门基金会,1998,第143页。

[8] 龚元超:《解放前江门的对外贸易》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第38辑,第71页。

[9] 董小荣:《二十年代的江门》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第34辑,1998,第2页。

[10] 龚元超:《江门人口初探》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第34辑,1998,第8页。

[11] 龚元超:《解放前江门的对外贸易》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第38辑,第71~72页。

[12] 金中:《江门火柴厂在解放前的情况》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第13辑,1983,第40页。

[13] 《江门海关十年报告(1922—1931)》,江门海关藏。

[14] 江门市地方志编纂委员会办公室.江门百年大事记1854—1993[M].广州:广东人民出版社,1995年,第22~49页。

[15] 《江门市十九年市政概况》,《广东省政府公报》1931年第144期。

[16] 《江门海关十年报告(1922~1931)》,江门海关藏。

[17] 吴宏岐、胡乐伟:《近代江门的侨资房地产业及其对城市建筑景观的影响(1862—1949年)》,《华侨华人历史研究》2010年第2期。

[18] 江门市地方志编纂委员会办公室.江门百年大事记1854—1993[M].广州:广东人民出版社,1995年,第41~43页。

[19] 区寿康:《江门沦陷见闻录》,载政协江门市委员会编《江门文史资料选辑》第1辑,1982,第103~104页。

[20] 何典俊:《建国前江门百货业概况》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第17辑,1989,第3页。

[21] 龚元超:《江门人口初探》,载江门市政协文史资料研究委员会编《江门文史》第34辑,1998,第8~9页。