

民国时期三次国都论争的比较研究

□ 陈 鹏 高红兵

摘 要: 民国时期的三次国都之争,反映出不同时代背景下国人首都选择和认知的流变。论争中列强干涉及影响程度的逐渐降低,从一个侧面显示了中国国际地位和外交环境的不断改善。现代交通事业的兴起和发展,引发国人对首都防御职能及其自身安全的认知变化,国都选址标准和要素随之调适,成为“多都论”流行的重要基础。知识精英对于历代定都历史经验的征引,还经历了从片面化、工具化的选取和诠释,到自觉反思历史经验运用之原则和效度的转变。

关键词: 民国; 首都; 国都认知; 选址要素; 比较研究

中图分类号: K258

文献标识码: A

文章编号: 1671-8402(2018)04-0144-07

民国初年、北伐完成后以及抗战胜利前后,政界、学界和舆论界围绕国都选址问题,先后掀起三次规模较大的论战。学术界对每一次论争的历史背景、各方主张、意义影响已有细致探讨,^①但尚缺乏长时段的综合对比研究。本文不拟赘述论战的具体过程和主要观点,而是结合各自的时代背景,从列强因素、现代交通以及历史经验三个角度考察三次论争所体现的国人首都选择和认知之流变,以期丰富和深化对相关问题的认识。

一、列强因素与国都选址

在内忧外患的民国时期,本属内政的国都选址问题却无法避免西方列强直接或间接的干预和影响,列强态度遂成为中国各政治势力及知识精英思考国都问题时不得不面对的一大难题。在这三次论争中,列强的影响方式和程度又不尽相同,从中可以窥见民国以来中国国际地位和外交环境的迁延演变。

众所周知,民初以孙中山为代表的革命党人为限制袁世凯的权力,力主定都南京。但随之而来的一个问题便是,需迁移北京的使馆区以及如何履行《辛丑条约》的相关条款,这引发了列强的广

基金项目:北京市优秀青年骨干人才项目(2015000020124G128)的阶段性成果。

作者简介:陈鹏,中央民族大学历史文化学院副教授,主要研究方向为中国近现代史;高红兵,北京大学马克思主义学院研究生,主要研究方向为中国近现代史。

^① 相关成果参见陈鹏《民国时期国都论争问题研究综述》,《船山学刊》2013年第2期。最近发表的新作有彭南生、邵彦涛《陆地中国还是海洋中国——民国时期第四次建都论战中的东西之争及其内涵》,《人文杂志》2014年第2期;贾琦伟、李文苓《抗战后期建都论战的重新审视》,《广东社会科学》2015年第3期;高翔宇《民元孙中山北上晤袁与迁都论争》,《史学月刊》2017年第5期,等等。

泛关注。1912年2月19日,英国驻华使馆参事麻木勒较早指出,庚子条款中关于使馆区地位和地界、使馆和营房建设、拆除大沽炮台、确保北京与沿海交通顺畅的规定,均以北京的首都身份为前提;尽管条约“没有专款规定北京是国际公认的中国首都,但整个议定书的精神却包含此意”,迁都将“与条约所承诺的国际义务相背离”。^①26日,英国外交大臣格雷还致电驻华公使朱尔典,指出迁移使馆会使列强“承担巨大的开支,把使馆人员置于不愉快的境地,至少不符合最终的外交议定书的精神”,他甚至透露正在考虑是否“应该以某种方式表明他们反对这种变动”。^②9月,由于孙中山多次公开表态应迁都南京,在京外交团召开会议进行了磋商。据媒体报道,他们表面宣称“中国自有主权,且各国尚未承认中华,我外交界无干涉之必要”,但又提出“使署之建筑费,按约须归中国政府赔偿”。^③前半句所谓“不干涉”看似是尊重中国主权,但难脱以拒绝承认新政权相挟,以谋求利益最大化之嫌;后半句所言“经费问题”看似是合理诉求,但对财政本已拮据的民初政府而言无异于雪上加霜。

在政局混乱的民初,急于寻求国际社会承认的中国政治家们不得不顾忌西人在国都问题上的态度和主张。袁世凯就表示若南下就职,“外人无可承认,险象环集,大局益危”。^④支持他的顺直咨议局还推测若迁都南京,列强恐以庚子条款“使馆通道之约”,要求撤毁江阴、吴淞等处炮台。^⑤显然,避免外事纠纷、尽快获得列强承认成为袁世凯主张定都北京的重要理由。当然,他藉此维护自身权力的意图也非常明显。即便是主都南京的孙中山也无法完全回避西人的影响,1912年8月,他在北京参议院的演说中表示,若担保迁都对列强无意外危害,“谅外人必以我之迁都为然”。^⑥言下之意即是迁都应当考虑列强的利益,这也与他此前以临时大总统身份公开承认清廷与列强所缔结条约继续有效,态度是一致的。由此可见,民初参与国都论争的各方对涉外问题都相当审慎,这是当时中国国力衰弱、国际地位低下所决定的。

至1920年代末第二次国都论争时,中外关系发生了明显变化。随着“五卅”运动、国民革命的先后进行,中国社会的民族主义情绪日趋高涨。完成形式上统一的南京国民政府继承北洋政府“修约外交”成果,推行更为强硬的“革命外交”,要求取消列强在华特权,在国家主权平等的基础上另订新约。具体到国都问题上,地理学家白眉初仍沿袭民初的观点,以列强将在南京“辟租地,设保卫界”为由,反对建都南京。^⑦显然,白氏没有抓住当时对中国颇为有利的外交形势,存在视野上的局限。他在否定南京的同时,实际上也未真正消解北京东交民巷同样存在的弱点。另一位北方学人叶叔衡则敏锐察觉到,国民革命后“全国人都有取消不平等条约的要求,各国也都知道非修改条约不能平我的民气”,国民政府应正面、公开地与各国谈判来逐步废除不平等条约,“现在如因为有东交民巷而迁都回避,不是外交上的好策略”。^⑧这就从根本上规避了主南者一再以条约和使馆问题对北京的诘责。叶氏的言论还表明,中国结束分裂实现统一,综合国力和国际地位亦相应提升,使得知识精英在探讨国都问题时,不再过多为列强利益和不平等条约束缚,而是期盼能够自主抉择。当时外人在华所办报刊的反应亦可佐证上述判断。早在1927年,日本人所办《顺天时报》上的一篇文章便预测经历国民革命后,中国国都可能由北京迁至南京,各国为减少在华利益损失,应自动取消

① 《麻木勒先生关于以北京为中国首都的备忘录》,章开沅等主编《辛亥革命史资料新编》第8册,湖北人民出版社2006年版,第211-212页。

② 《格雷爵士致朱尔典爵士电》,章开沅等主编《辛亥革命史资料新编》第8册,湖北人民出版社2006年版,第217页。

③ 《外交团并未反对迁都》,《顺天时报》1912年9月13日(第7版)。

④ 《袁世凯致孙大总统电》,《民立报》1912年2月17日(第1版)。

⑤ 《顺直咨议局之要电》,《大公报》1912年2月23日(第2版)。

⑥ 孙中山《在北京参议院欢迎会的演说》,《孙中山全集》第2卷,中华书局1982年版,第426页。

⑦ 白眉初《国都问题》,《国闻周报》1928年第5卷第25期。

⑧ 叶叔衡《国都问题》(续),《国闻周报》1928年第5卷第30期。

不平等条约，以促成中国统一，实现“自理国事”。^①日人的言论自然难以征信，但也在一定程度上说明列强在中国国都问题上的影响力较民初而言确有减弱。1928年，《北华捷报》的一篇报道认为中国迁都南京与20年代初土耳其迁都安卡拉相似，均是革命政权摆脱帝国主义与旧势力的有力举措，东交民巷使馆区可能不得不与首都分离。^②足见当时中国社会激昂的反帝情绪相当程度上引起了西人的顾忌，他们不再如民初一样反复以庚子条款等相要挟，而是对某些在华特权可能丧失的情况表示无奈和接受。

至二战胜利前后，中国人民在世界反法西斯战争中的巨大牺牲和突出贡献，扭转了国际社会对中国的某些偏见，也使得中国的世界影响力迅速提高。知识界在讨论国都问题时，也充分意识到中外关系正朝着有利于中国的方向发展。抗战胜利不久的1945年10月，知识分子程企晖就撰文指出中国已跻身世界四大强国之列，国防实力大为强化，“一切的不平等条约已经完全取消，恢复我国的国际上的平等自由了，东交民巷的使馆特权及驻兵权也成了历史名词，外人在北京再无所用其作威作福的凭借”。他由此得出结论“所有以前北京不宜作中国首都的消极阻碍既然不复存在，那么，以南京代替北京作首都的积极理由也随之消失。”^③其关于中国军事实力以及不平等条约完全废除的判断，不免言过其实，但其反映出战后中国国际地位逐渐上升、列强在华特权渐次取消的演变之势，却大体是准确的。就笔者掌握的资料而言，这一时期英美等国家也少有直接干涉中国首都选择的言论。民初以来，在国都问题上屡屡困扰国人的不平等条约、东交民巷等问题，终于不再成为自主择都的一大障碍。

也正因如此，第三次论争中知识精英较少顾虑可能产生的涉外纠纷，而是从世界大国的定位出发，以亚洲乃至国际舞台为背景，考虑自身的国都选址。如果说1920年代末张其昀以“太平洋为我活动之舞台”而选择南京，还只不过是“求国际地位之平等”，^④代表了现代国际体系中弱国谋求改变不平等地位的诉求；至1944年地理学家陈正祥主都南京，则是考虑到中国已是跻于四强之列的“东亚盟主”，应“立足于太平洋上而和世界各国周旋，共同担当世界永久和平的重任”。^⑤1947年，国大河南代表张善与还将目光投射到西部腹地，提议以新疆疏勒为西都，“便于亚洲各弱小国家提携往来，促进世界大同以尽我中华民族济弱扶贫之天职”。^⑥此种民族自信心的强烈抒发，在前两次论争中均未出现。从这个意义上看，三次国都之争中列强影响因素的强弱演变，实际上也是民国时期中华民族从沉沦走向复兴，中外关系从不平等迈向平等的一个缩影。

二、现代交通影响下的国家安全与首都选址

随着近代交通事业的兴起和发展，民国学人在思考国都问题时十分看重备选城市的交通建设基础，以评估其是否能够承载首都的对内对外职能。在动荡不安、内忧外患的恶劣环境下，人们越来越倾向于将首都交通网络对于城市自身安全及国家对外防御功能的影响，置于更为基础的地位予以优先考虑。

民初国人对现代交通在国家和经济发展中的作用已有一定的体验和认识。1912年1月滦州新军起义一度造成京榆铁路中断，美、德、英、法等国迅即援引庚子条款，出兵占领北京至山海关的铁路线。^⑦这在当时强化了国人对于铁路交通线之重要性的认知。卸任临时大总统后的孙中山也一

① 《中国之将来——国都问题与宪法问题》，《顺天时报》1927年4月4日（第3版）。

② Nanking or Peking as Capital, *The North - China Herald*, Jun. 23, 1928, p. 493.

③ 程企晖 《战后建都问题》，《新时代》1945年第1卷第3期。

④ 张其昀 《中国之国都问题》，《东方杂志》1927年第24卷第9号。

⑤ 陈正祥 《战后国都的选择》，《文化先锋》1944年第3卷第5期。

⑥ 俞振基 《国大代表激辩白热化的焦点：建都南北之争》，《新闻天地》1947年第19期。

⑦ 《高拉尔德致陆军部长先生》，章开沅等主编 《辛亥革命史资料新编》第7册，湖北人民出版社2006年版，第400-401页。

度热心于铁路事业，多次鼓吹铁路在农工商各业以及运兵方面的突出优势。^①具体到国都选址问题上，当时有报刊以北京“东有京榆铁路，西有正太铁路，南有京汉、津浦铁路，内可以达腹地，外可以接欧洲”，来驳斥南京建都说。^②孙中山则不以为然，尽管他承认北京铁道系统相对便利，但却不利于国都安全，俄国可“由东三省铁道运兵占领，坚不退兵”。孙中山更愿意着眼于海洋时代的来临，选择处长江要地的南京，认为其交通便利、系“海军之根本”，^③反映了他对于首都交通与国防安全的高度重视。

但总体而言，第一次迁都论争多限于政治层面的角逐，彼时中国交通网络尚不发达，列强亦未施以大规模的直接军事侵略，因此时人对于首都交通条件与其对内、对外防御功能关联性的清晰阐述，似乎还不够充分。即便是强调北京具有地近满蒙、便于控驭之优势的论者，也未深入探讨北京的交通系统在其中的作用和影响。^④

在第二次论争中，首都交通与其对外防御职能被更为明晰地勾连起来。在东北和蒙古经营多年的日本人，通过移民杂居、租田建屋、推行农工商业、开设公司等途径，已将满洲视为己土。这引起了白眉初的担忧，他从北疆安全考虑反对建都南京，认为水陆交通还算便利的南京只是“利于商业，而非利于军事”，缺乏北京具有的“满洲大路”“蒙古沙漠路”“潼关玉门路”等连接边地的交通要道，无法起到巩固边防的作用。^⑤面对南京的这一短板，张其昀从未来交通发展趋势角度分析指出“其在海上，则曰兵舰与商输齐驱，其在大陆，则曰汽车与飞艇合作，此种物货上之建设，既可足食，亦可足兵。”他颇为自信地认为远离边地的南京可以借助现代交通来弥补国防弱势，今后北方边防只需设置北平、兰州两个军事重镇，由南京遥相控制即可。^⑥尽管白、张二人的择都观点截然相反，但他们对于交通要素的强调和重视却是一致的。

遗憾的是，张氏对南京交通建设的期待并未在短时间内实现，随即而来的日本武力侵华使东北领土迅速沦陷，恰恰暴露了移都南京后北方国防的严重弱化，也说明他的交通和国防设想超越了当时中国的现实条件。1932年淞沪抗战后，对国都问题素有研究的杨克学开始担忧战时南京恐“有立毁于炮火之危”，^⑦更遑论其在对外防御方面有何积极作为。国民党军官朱世明在检讨对日作战失利的教训时，也深刻体会到“中国国防的根本问题，不是大炮飞机，不是军队”，而是“全国没有一个根据国防原则的交通系统”，已有铁路多靠海滨，“一有战事，都是敌人的输送线”。他建议在内陆广修铁路，并以铁路交汇较多的长沙为陪都和国防根据地，以弥补首都南京的不足。^⑧后来全面抗战中长沙会战多次阻滞日军的进攻，的确发挥了交通重镇的突出作用。不过，朱世明以长沙为陪都的设想更多基于战时状态的需要，其择都方法和观点并不具有普遍适用性。

至20世纪40年代中后期，经历长期艰苦卓绝的抗战后，中国知识精英更为真切地体会到现代科技进步，海陆空立体协作成为可能，有效缩短了区域间的时空距离，这改变了人们的国都选择和认知。民初以来围绕地势角度的首都安全之争，在一些学者看来似乎已成无谓的争执。1946年，地理学家张印堂就意识到“经此大战，科学的进步，武器的发明，时间空间，均已改。任何一地一

① 孙中山《在北京全国铁路协会欢迎会的演说》，《孙中山全集》第2卷，中华书局1981年版，第420-421页。

② 天随《迁都驳议》，《新纪元报》1912年9月6日（第1版）。

③ 孙中山《在南昌国民党赣支部谈话会上的演说》，《孙中山集外集》，上海人民出版社1990年版，第71-72页。

④ 《顺直谘议局之要电》，《大公报》1912年2月23日（第2版）。

⑤ 白眉初《国都问题》，《国闻周报》1928年第5卷第25期。

⑥ 张其昀《首都之国防上价值》，《地理杂志》1928年第1卷第2期。

⑦ 杨克学《中国历代国都之鸟瞰》，《黄埔》1935年第3卷第4期。

⑧ 朱世明《国都与国防》，《时代公报》1932年第9期。

点,于未来的大战中,绝无往昔之安全。”^①同年,胡适亦认为“飞机与原子弹应使吾人修正原有之空间观念,以言中国国都,北平南京均无不可”。^②至少从国都安全上说,二者似乎没有明显的高下之分。1947年,《国防杂志》上一篇讨论首都与国防的专文还指出“铁道与远行车辆,使首都的指挥之臂,可以无限伸长”,因此国防安全与首都在北在南的问题,并无多大关系。^③随着战后中国交通运输能力的增强,20世纪20年代张其昀以现代交通增强首都对全国的辐射力和控制力的设想逐渐成为可能。

如上所述,交通和科技进步使得首都地点有了更多灵活的选择,甚至有人据此改变先前的国都选址。20世纪20年代力主建都南京的著名报人龚柏德就在抗战期间转而强调“西安土厚,任何地方可掘地洞,虽屡受空袭,而损失甚少”,具有建都的明显优势。^④可见飞机普遍运用于战争后,冲击和改变着知识精英的择都观。同时期,张君俊总结了抗战时期中国公路建设滞后的惨痛教训“因无周密之设计,故与车辆有关之工业,皆付缺如,所以在抗战期中,我们的公路不是资敌,便是因我方无车辆及汽油之供给,使亿万人血汗所筑成的公路,而不能发挥其最大的效力。”他主张建都接近工业原料产地的西安,以推进交通制造业的发展。^⑤此种看法凸显了抗战特殊背景下国人对于首都交通与国防安全的高度关切,尽管未必完全合理,但却反映了知识分子的苦心孤诣。

40年代知识界基于区域平衡发展、分散首都职能的考虑,还曾提出“多都论”的主张。值得注意的是,交通技术进步带来首都安全观的变化,正为“多都论”的流行提供了现实条件和基础。比如,为应对今后任何一城市“绝无往昔之安全”的新情势,张印堂认为应划分数个国防区,“各设陪都,加重建设,使首都仅为一平时象征的政治中心”,以此减少首都战时损失。^⑥1946年刘戟和大胆提出,应依据行政、司法、立法、考试、监察五权分立而在全中国范围内设立南京、北京、广州、洛阳、兰州五都,这显然也有赖于现代交通的改善,便利了各都之间的行政联系。他特别强调“我们的国都,既是东南内陆与海洋水陆运输的中心,同时亦是西北欧亚两洲空陆联运的总枢纽。”^⑦可以说,现代交通事业的逐渐发达有助于引导国人开拓眼界,摆脱从单体城市地形思考国都安全的视野局限,改而将其置于现代交通网络体系中给予重新定位和思考,其背后反映的是国人对于首都选址、设置以及功能的认知转变。

三、建都历史经验的运用与反思

民国时期,知识精英探讨国都选址问题时还往往习惯于将目光转向过去,从历史经验中找寻参照和启示,以增强自身观点的合理性和说服力。对历史史事的重视,虽然体现了历史对于现实的殷鉴作用,但也常常因工具性的选取和诠释而失之偏颇,难以说服对方。至20世纪40年代,少数学者已对历史经验运用中的种种缺失进行了揭示和反思,凸显了时人对“历史与现实”关系的理性认知。

在前两次论争中,各方在反驳对方首都选址时,时常刻意回避该城市的历史优势而放大其缺点,从而得出此地不宜建都的结论。如主张建都北京者就喜欢强调历史上定都南京的多为偏安、短命王朝:民初已有人指出“南京有偏安之势,自东南晋划江而守,卒不能恢复一步”;^⑧至1928年,白眉初仍以元明清大一统王朝均建都北京,来反衬东吴、东晋、南朝、南唐、太平天国等建都南京的政

① 张印堂《定都问题》,《观察》1946年第1卷第17期。

② 《胡适论建都问题》,《大公报》1946年11月20日,第2版。

③ 《国防与国都》,《改造杂志》1947年第2期。

④ 龚柏德《武汉与西安孰适于建都》,《中原》1943年第8卷第6期。

⑤ 张君俊《西安建都与国防建设》,《西北研究》1941年第3卷第8期。

⑥ 张印堂《定都问题》,《观察》1946年第1卷第17期。

⑦ 刘戟和《原子时代的建都新论》,大众印刷所1946年版,第36页。

⑧ 天随《迁都驳议》,《新纪元报》1912年9月6日(第1版)。

权皆立国短暂，进而强调“某都经久而固，某都短促偏而危，前仆后继，千古一辙”。^①显然，他们都忽视了南京作为六朝古都的深厚历史文化底蕴，以及其在近代革命史上的突出地位。

与之类似，支持建都南京者自民初以来，就着力强调北京是封建帝都 and 列强侵略的中心点，避而不谈其历史文化深厚、宫殿设施完备等优势，如孙中山就多次强调作为数百年帝王都会所在地的北京受列强压制和封建流毒影响至深。北伐完成后，来北京视察的蒋介石亦以此为据，公开表示中国“所有坏的旧的恶习惯，统是由北平做中心点”，断然回绝了北方商民的复都请求。^②1929年，国民党中央党部还拟制了北平为“近世中华民族衰落的场所，亦可谓反革命势力的巢穴”，南京为“为近世中华民族复兴的纪念地，亦可谓革命的国都”的宣传口号，^③建构和固化了北京的负面形象。更为极端的是，国民党元老吴稚晖甚至批评“北京的建筑是封建式的，不适合现代的需要”，^④这便完全抹杀了北京宫殿蕴含的艺术和历史价值。

此外，在解读古代南北民族冲突时，双方的立论点也不尽相同。如白眉初一口气列举了匈奴之于汉、鲜卑之于晋、柔然之于周齐、突厥之于唐、契丹之于五代等近10个北强南弱的例证，试图证明建都北方才可收武力强大之效，为国祚长久提供保障。他由此推导出北京较之南京更“占天演之胜算”。^⑤相反，张其昀则将南京渲染成汉人克服汉土、培植民族独立精神的基地。他认为南京建都应追溯至西晋末年，有志之士以中原衣冠礼乐草创江左，后明太祖建都南京“以恢复中华为己任”，民初孙中山又以临时大总统身份祭拜明孝陵，说明南京始终象征“民族独立之精神”。^⑥

由此可见，尽管南北双方的国都选址分歧很大，但实际上他们展开论证的逻辑思路却是相近的，即往往保留契合其建都观点的部分史实，舍弃那些与之相抵触的部分。此种过于片面化截取和绝对化解读历史经验的做法，其薄弱点也相当明显，容易受到对方的有力反驳。当北京被冠以“贪污”“荒淫”的污名时，叶叔衡反击道：前者应归于腐朽的行政制度、与北京自身无关，后者更非北京的专属，其源自上海，“江南金粉”之地的南京受其影响恐怕更甚。^⑦持南京建都说的龚柏德更是直接揭示和批评了白眉初片面选择和解读历史素材的根本缺失，认为“白君所引用者，完全为利于北京而不利于南京之历史地理，其利于南京而不利于北京者，白君皆避而不言”，辽、金、元、朱明、满清，“岂因北京适于建都而强盛耶？抑本来强盛，而北京偶因其建都，遂得历史上‘经久安而固’之国都之美名耶”。^⑧遗憾的是，龚氏并未指出主都南方者其实也存在同样的逻辑缺陷。因此，双方的论战只能是自说自话，谁也没有真正从学理上说服对手，最终还是政治力量决定了定都结果。

至第三次国都论争，尽管上述互相抵牾的论调依然出现在国人笔下，但已有部分有识之士基于以往国都论争中历史叙事的明显缺陷，对历史经验运用的边界、原则及适用度进行了认真思考。

一些学者批评了那种单纯比附历史史事，寻找当下建都依据的简单做法。1943年，地理学家沙学浚概括了迷信历史经验者的两种误区：要么以历史或史力来决定首都位置，要么以建都年代的统计为今后建都的根据。他认为“历史是变的，演进的”，需要结合当时具体情势加以把握，例如“宋室南渡”与国民革命军北伐后由“‘粤京’移都南京”，同都江南，但“一退一进，意义完全相反”。^⑨他在考虑国都选址时就不太愿意求助于历史，而是更为看重现实因素，如移都北平的根本理

① 白眉初 《国都问题》，《国闻周报》1928年第5卷第25期。

② 《旧北平变为新北平》，《京报》1928年7月7日（第2版）。

③ 国民党中央执行委员会宣传部 《国都南京的认识》，国民党中央执行委员会宣传部1929年版，第5页。

④ 叶叔衡 《国都问题》（续），《国闻周报》1928年第5卷第30期。

⑤ 白眉初 《国都问题之研究》，《地学杂志》1913年第4期。

⑥ 张其昀 《中国之国都问题》，《东方杂志》1927年第24卷第9号。

⑦ 叶叔衡 《国都问题》（未完），《国闻周报》1928年第5卷第29期。

⑧ 龚柏德 《驳白眉初君〈国都问题〉》，《国闻周报》1928年第5卷第31期。

⑨ 沙学浚 《建都论战之批判》，《新中华》1943年第1卷第12期。

由在于均衡南北发展。^①同年，主都北京的农业学家董时进甚至将民初以来盛行的“历代建都南方者国运短，建都北方者国运长”之说，等同于“堪舆家的风水说一样的迷信”。作为一位留美归国的科学家，他更愿意将朝代的兴亡看成是国内外多重因素综合作用的产物，而“建都在何处，即使有几许的关系，也必定关系很小”。譬如，他认为“三国五代，根本是历史上的混乱时期”，其国运短促与建都地点并无任何关系。^②

应当说，摒弃盲目参照历史经验的肤浅做法，重视研判各种现实情形的态度，具有相当的合理性。但如若像沙学浚、董时进那样，过于轻视建都历史经验甚至完全将其排除在外，恐怕也未见妥当。历史与现实虽然有差异，但又具有普遍联系。对建都历史的习惯性认同不一定都具有科学性，但其中未必就不蕴含着某种合理性。1946年，刘戟和在提醒时人“完全迷信‘史力’，以为‘史力’可以决定一切”的做法并不可靠时，又较为辩证地指出“完全否认‘史力’的理论，并不正确”，尤其不可忽视物质和精神两个方面史力的传承和影响。^③

实际上，当时的确有反思者既未机械套用历史典故，也不一概排斥征引史事，而是强调对历史经验应该认真检视，有选择的加以利用。1944年，著名学者周宪文从“迁都”“奠都”“建都”三个关键词入手，指出人们多将当下的择都与“盛唐都长安，南宋都临安与太平天国之都金陵”的史事相比拟，犯了混淆概念的错误。他解释道，“迁都”是在“原来的国都已经站不住脚”的情况下做出的，如周公东迁、晋朝偏安、宋代南渡。“奠都”指在“国土还没有统一”的情况下暂择一地作为国都，如太平天国都金宁、民元都南京；只有“建都”才是“在全国国土之内，任意选择一个最适当的地方，而建设为一国的首都”。战后国都选址正属此种情形。^④尽管周氏并未给出心目中的理想城市，但他却为后人征引历史经验时确立了基本的比照原则。差不多同时，张印堂也指出战后讨论国都问题应以“统一时代之情形为准”，而不能征引历史上割据建都或战乱迁都之例，他认为元、明、清等大一统王朝的国都设置最富参考价值。更值得注意的是，张印堂的目光又未完全局限于过去，而是强调国都选择应综合历史与现实、内政与外交的多维要素，所谓一国建都之位置并非有一共同绝对之标准，但又有不变之原则，即应“视该国当时建国之地理环境与其发展之情形及对内外之关系而定”。^⑤尽管国都选择人言言殊，并无统一答案，但此种原则性的提炼和反思却是国人首都观逐渐成熟的重要表现，也是第三次论争超越前两次的意义所在。

结语

民国时期的三次国都论争不仅是单纯的国都选址之争，更蕴含着知识精英对于国内外形势和国家未来发展的深度思考。通过长时段的对比考察，既可以看到不同时代环境和条件在国都选择问题上的影响和映射，也能展现国人对于首都职能和国家定位的迁延演变。限于篇幅，三次国都论争仍有不少话题未能充分比较，比如国人对于首都多种职能彼此关系、首都位置与区域均衡发展，以及边疆、民族、气候、人体素质、现代科技手段等更多影响选址的要素，均值得我们进一步探究。

(作者单位：中央民族大学 历史文化学院，北京 100081；
北京大学 马克思主义学院，北京 100871)
(责任编辑：张燕清)

① 沙学浚 《中国之中枢区域与首都》，《中原》1943年第8卷第6期。

② 董时进 《本刊的建都意见》，《现代农民》，1943年第6卷第11期。

③ 刘戟和 《原子时代的建都新论》，大众印刷所1946年版，第50页。

④ 周宪文 《迁都奠都与建都》，《时代中国》1944年第9卷第2-3期。

⑤ 张印堂 《战后中国国都位置之商榷》，《当代评论》1943年第3卷第21期。