

〈論説〉

城市困局、政治变革与现实因素

——1903年天津河北新区的设立

许

昊*

摘要：1903年初，直隶总督袁世凯正式批准在天津河北开拓新区，是为“河北新区”。清末天津河北新区的设立与1903年前后天津的城市困局、政治变革和现实因素关系密切。进入二十世纪的天津城面临着城市发展空间不足、人口激增和管理混乱的局面，糟糕的城市状态提出了开拓城市空间的诉求。都统衙门的统治和袁世凯新政为天津的城市改革提供了政治和技术上的支持，同时新政中产生的新设施也迫切需要更多的城市空间，建设新市区迫在眉睫。而袁世凯主政天津后，河北地区政治地位和经济价值的提升，最终促成了“河北新区”的诞生。

关键词：清末；天津；河北新区；城市新区

都市苦局、政治変革と現実要素

——1903年天津河北新区の設立——

要旨：1903年初め、直隶総督の袁世凱は天津河北開拓新区を正式に許可し、「河北新区」とした。清末天津河北新区の設立は1903年前後の天津の都市の難局、政治変革と現実要素と密接に関係している。20世紀に入っ

た天津は都市発展の空間不足、人口の急増と管理混乱の局面に直面し、ひどい都市状態は都市空間を開拓する要求を提示した。都統衙門の統治と袁世凱新政は天津の都市改革に政治と技術上の支持を提供し、同時に新政で発生した新施設も切実に多くの都市空間を必要として、新市街地の建設が目前に迫っていた。袁世凱が天津で政務して後、河北地区の政治地位と経済価値の向上は、最終的には「河北新区」の誕生につながった。

キーワード：清朝末期、天津、河北新区、都市新区

1903年初，直隶总督袁世凱批准照发由天津工程局拟定的《河北新开拓市场章程十三条》，以此为标志正式开始在天津城东北方的河北地区开拓新区，是为“河北新区”¹。天津的河北新区在袁世凱主政期间得以快速营建，其街区规划整齐，房屋林立，近代化的市政设施一应俱全，一时间被誉为“天津新世界”²。

河北新区的出现，一方面是中国城市早期近代化的缩影，如同其它开埠城市，西式的市政体系在这一时期被引入，着力于城市的近代化改造。而与此同时，兴建河北新区又展现出非常的一面，它既是中国最早形成的一个完全意义上的近代化华人城区，又不同于其它城市近代化集中于老城区的改造，是以新建城区的形态出现，而新城区又“意外”地选址于与老城隔河相望、交通不甚便利的河北地区。由此，仅论及1903年天津河北新区的设立，便足以引发我们的以下思考：1903年的天津为什么需要新建城区？新城区又为何位于天津的河北地区？既往的研究涉及此问题时多语焉不详，³本文试从1903年前后天津的城市状态、政治环境和现实条件三个方面入手对设立河北新区的动因进行梳理。

一、城市困局：二十世纪前的天津城

通常来说，城市对空间扩展的需求常归因于既有城市空间不足，或旧空

间改造困难，促成天津城市决定开拓河北新区的首要因素也基于此。反观二十世纪前天津城市的空间布局，抛开孑然独立的租界不谈，华界的城市空间已处于发展用地短缺的困局之中，加之人口激增、管理失序，此时的天津老城显然已困难重重。

（一）发展用地不足

天津城始筑于明永乐二年（1404），最初“城垣九里十三步，高三丈五尺，开设四门”⁴，清雍正朝城墙大修后，“东西长五百零四丈，计二里八分；南北长三百二十四丈，计一里八分五厘”⁵，即天津老城厢面积仅约1.76平方公里。封闭式的传统城厢结构随着时间的发展必然会产生城内空间不足的情况，而天津城地势北高南低，在卫城设立之初，在城内的南部便一直存在两个天然的水坑，难以利用，这些无疑加重了其城内空间上的不足。到了道光年间，在这片并不充裕的空间中共有“一大街、四小街、四街巷、一百有六铺”，“共九千九百一十四户”⁶，城内已显拥挤。

而传统城市对城内空间的利用依然是以官署府衙为中心，天津老城区的城内空间也遵循这个规则，官署成为城内空间的核心。“镇、道、府、县及长芦运使皆驻城内，余文武大小公所十有四，庙三十。”⁷在明清之际，以府城规格建筑的天津城，城内空间尚能满足各类府署驻所使用。而随着天津市地位在清中后期的上升，城市等级得以提高，不同类型的专职府署开始陆续迁入天津。1860年天津开埠之后，三口通商大臣进驻天津。后李鸿章督直，天津成为实际上的省会，相关的各类府衙也在不断增加，多数建于天津城内。不断增加的各类衙门在持续挤占并不充裕的城内空间的同时，也使得城内空间的利用接近饱和。根据光绪朝《重修天津府志》中的统计，⁸主要的22所府衙中，有18所府衙的驻所位于城内，可见城厢内部府衙之密集，而诸如总督行署这样最高级别的府衙在此时已经被迫迁至城外，也可证城内的确已难以有更充裕的空间可供利用。

城厢内的空间本身有限，加上天津以漕运为重，因此天津的城市空间事实上很早便突破了城墙的束缚，尝试向城北与城东的河流两岸进行扩展。凭

借着更加接近水路运输的优势，北门外与东门外的商业规模日渐兴盛，尤其是北门外，已成为天津的商业中心，“商旅辐辏，屋瓦鳞次，津门外第一繁华区也”⁹。道光年间的《津门保甲图说》中对天津城各部分街巷庙宇做过详细的统计，参见表1。从该表格的统计中，我们不难发现，东门外、北门外以及东北城角的街巷与庙宇的集中程度已经远远超过城内，足见对天津城北与城东的开发，让这一地区的繁华程度比之城内有过之而无不及。而比起城北和城东，天津的城南和城西的开发则具有天然的劣势。天津城北高南低，南部多是水洼之地，连城厢的南门内都存在天然的水坑，开发利用的成本过高。城西则“地稍荒僻，围城多积水”¹⁰，积水的问题也在困扰着西门外区域。不仅如此，城南和城西，在地理位置上离作为转运中心的三岔河口距离上实在遥远，因而开发价值一直不大。

表1 道光年间天津城街巷庙宇分布统计

	城内	东门外	北门外	西门外	南门外	东北城角	西北城角
街巷	114	49	162	19	—	98	58
庙宇	31	37	33	20	6	18	13

表中数据来自《津门保甲图说》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第435-441页。

由以上分析，我们可以看到，在二十世纪前的天津城，其城内的狭小空间已接近饱和，交通方便、地势平坦的城东和城北又开发殆尽，而未被开发的城南和城西地势条件和地理位置上则劣势明显，因而随着二十世纪初天津城市近代化的起步，谋求新的可资利用的城市空间便成为必须。

（二）城市人口激增

与城厢发展空间不足同步，天津人口在这一时期也在激增，人地矛盾在这种背景下继续恶化。作为漕运枢纽，天津在开埠之前就已经是一个重要的商品转运中心，繁盛的商贸环境从明代开始就不断吸引着外来移民。同时天津充足的粮食供应也常在灾荒年份促使了附近地区的灾民持续涌入，如1877至1878年晋直诸省的饥荒，“天津挤满了来自直省西南各县之难民，本

地当轴声称，1月份难民中约有80000人咸赖公众之赈救而得食”¹¹。灾民避难的情形可能带来更多的的是短时间内人口的涌入，但是，“内地岁多饥馑，违匱安丰，乃民性之常，于是人无愚智，路无远弥，离乡越国，扶老携幼，遂不期而俱萃，而户口则林林极望矣”¹²。由于这种饥荒的情况在晚清时有发生，因此常有临时避难的灾民，转化成了常住的人口。另外，还需要指出的是，清中期还伴随着人口生育率的提高，¹³这些因素都促成了天津在开埠前便达到了相当程度的人口规模。《津门保甲图说》的调查显示，1840年前后的天津总户数已经达到81223户，人口442343人，其中城区人口32761户，198715人。

表2 晚清天津人口统计

年份	城区户数(户)	城区人口数(人)	全境户数(户)	全境人口数(人)
1846	32761	198715	81223	442343
1895	—	—	127506	587666
1903	64693	326552	140171	710815

表中数据来自：《津门保甲图说》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年。《重修天津府志》卷二十八《经政（二）屯田户口》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（上），天津：南开大学出版社，1999年，第1064页。（日）中国驻屯军司令部编，侯振彤译：《二十世纪初的天津概况》，天津：天津市地方史志编辑委员会总编辑室出版，1986年，第16-17页。

天津开埠以后，天津对外贸易的增长进一步刺激了城市经济，天津开始成为整个华北地域的商品集散中心。“咸、同初，泰西诸国逾越洋海，通商互市，工作运输，异乡来者渐夥”¹⁴。外贸经济的出现引起了与其相关的货栈、搬运、批发、钱庄等行业的激增，至1895年，“本埠当铺约有四十余处”，“新开小钱铺及换钱局何止数十家”¹⁵。经济发展创造不同类型的就业岗位，新移民仍然在持续迁入，天津的人口在开埠之后形成了井喷的态势。天津全境人口从1840年的442343人到1895年587666人，人口增加接近33%，诚然全境人口的增加与彼时天津行政区划的调整有关，而对比来说，城区人口从1840年198715人增加至1903年的326552人，增长近64%，则更

说明了天津开埠之后城区人口增加之快。具体参见表 2。

（三）混乱的城市状态

城厢发展空间已显不足，开埠天津的人口仍然在极速膨胀，在空间困局的矛盾中，天津传统的城市管理模式显然并没有有效的策略来应对潜在的城市问题，这种管理上的失序更加剧了二十世纪前天津城市的困局，使得整个华人城区处于混乱的城市状态之中。

良好的城市道路与交通是一所城市近代化的重要标杆，对于二十世纪前的天津城来说，因为城市道路缺乏有效的规划与管理，整个老城区的道路都显得十分狭窄拥挤，尤其是城外的商业聚集区，“竹竿巷、针市街、估衣街、锅店街、官南、官北等街最为热闹，为各货荟萃之区，乃宽者五六尺至三四尺不等。街道已极狭窄，更兼东洋车、地排车、小推车每日在各街走者络绎不绝，尚遇拥挤，无立足之地”¹⁶。甚至连通往北京的主干道，都需要挂上“路隘人多不许驰马的”¹⁷的警示牌。狭窄拥挤的道路加上经常无法得到妥善的维护，道路失修的状况时常发生，而且，“由于很多道路没有泄水的沟渠设施，以至于每年六、七月霖雨连绵季节到来之时，雨水涨到路上，泥泞没过小腿，几乎使行人断绝，全市就像死一样的沉寂”¹⁸。虽然早于1883年，天津的华界便设立工程局希望改善路政，但实际上仍然这一努力仍然收效甚微，“大街上终日一片泥泞，下了几小时的雨之后简直无法通行”¹⁹。老城区密集的人口还使得城市的卫生问题同样严重。“所有污秽之物无不倾弃沟内，以致各处沟渠尽行堵塞。适本月大雨连宵，将各处郁积之水冲溢街衢，行人无不病涉”²⁰。恶劣的城市道路与卫生状况显然难以给已经见识过现代城市的外国人留下良好的印象，我们也总能从其时旅华的外国人记录的文本中看到有关天津老城的如下评价：“城内的道路狭窄且肮脏”²¹，“这个连郊区在内号称有五十万居民的天津给我们总的印象是一个我们从来没有到过的最肮脏、看上去最贫穷的地方”²²，“天津城是中国最肮脏、最令人厌恶也是最繁忙的商业城市之一”²³。

回顾二十世纪前天津城市的整体状态，城市的历史基础和地理条件形成

了发展空间不足的现状，伴随着不断增加的人口压力，城市空间便陷入困局，加之传统城市治理上的失序，这一时期城市状态十分糟糕。而综合这些历史因素，其中产生的问题则成为了城市近代化起步之时便需要开拓河北新区的内在诱因。

二、政治变革：近代市政体系的建立

尽管进入二十世纪的天津老城已经面临诸多难题，但显然在传统的城市治理模式下，既有的困局仍不足以令天津城市立即做出改变。1900年的庚子事变，及其后天津政治环境的巨大转向才最终促成了河北新区的设立。

（一）庚子事变与都统衙门的统治

1900年前后义和团席卷京津，随后八国联军对天津的围攻，对天津包括租界在内的城区都造成了极大的损害，城区内大量的房屋被损毁，“所有的建筑物都有大炮小枪的弹痕蜂巢，附近的街区也全部遭遇兵燹，只有墙壁还矗立在空中”²⁴。战后的一名俄罗斯士兵曾骑车游历战后的天津城区，他颇有感触的写道：

“我沿着狭窄、肮脏的街道，穿过中国人的住宅区，往车站骑去。我已四个礼拜没见到它了。到处，中国人都恭敬地弯腰行礼，举着白旗。越近车站，破坏越严重。这是义和团搞的，许多街坊区已完全变成一堆瓦砾木炭，只有成群的狗在这里游荡。从灰烬和垃圾里露出了被烧焦的骸骨、尸体、衣服和打碎的破烂。成千上万的有罪和无罪的家庭被毁、被杀，被烧，流离失所。”²⁵

以车站为中心的地区是八国联军进攻天津时作战的中心，这个地区破坏尤为严重，在对城厢的围城作战中，天津旧有的城墙也有大面积的损毁。天津城被攻破以后，八国联军的士兵曾被允许公开抢劫，甚至连中国人都成群结队的参与战后的抢劫。²⁶战后城内无序的管理状态无疑是加重了城市的损失，但由战后各国军队指挥官联合成立的新的城市管理机构——都统衙门也

迅速扮演起城市管理者的角色。

代管天津的都统衙门迅速将原本被传统的城市管理者们所抵制的西方城市管理模式、西式的城市法规、先进的技术被统统强力地实行于天津的华人城区。都统衙门为天津建立了一整套完整的管理系统，还颁布了自上而下的法律体系，他们的管理涉及城市的治安、经济、市政、交通、卫生和建设等方面，这些颇有建设性的改革措施既有效地帮助了战后天津城市的迅速恢复，还将城市近代性的因子带入了天津华界。其年津海关税务司德瑾琳呈报的年报对于都统衙门就曾给予了很正面的评价：

“城失后，各国为天津暂设一都统衙门，以禁洋兵放肆及使地面平静，民人皆赖以放心。至衙门所收之捐税，用甚得法，洁净街道、开筑新路，津郡局面焕然一新；设发审司，判断公平；设卫生局，疾病消除；设巡捕厅，保卫闾阎；贫人给以工作，俾得糊口；买卖价值甚廉，不致寒冷。待年底天津民人情形超越直隶别城。”²⁷

为了对天津老城区进行必要的改造，在城市建设层面，都统衙门改组了成立于1882年的公共工程局，由“都统衙门书记官雷那德任工程局主任，专门着手于道路的改良”，“同时设立了工巡捐局，对天津城内外居民课以房屋税，营业税等十三种新税，以此收入充做路政及巡警费用”²⁸。在其后两年的时间里，工程局极具效率地拆毁了天津城的四面城墙，在城墙的旧址上建设了四条环城马路，他们还填平了壕沟，扩建了城内的道路，设置了多条碎石马路，同时还参与了市区的下水道的改造。这其中的许多举措在当时的中国人看来几乎是蛮横无情的，但却真实地改造着旧城区。

庚子事变的发生一方面对天津的老城区造成了不可估量的损失，这对于本身就处于混乱中的老城无疑是雪上加霜，可是另一方面却也为华界的城市改变提供了新的契机，新的筑造技术和建设思想开始被带入，城市近代化由此开启了新的一页。

（二）袁世凯的天津改革

1902年8月15日，在都统衙门结束了长达两年的统治之后，袁世凯以

直隶总督兼北洋大臣銜奉命代表清政府接管天津。接管后，袁世凯励精图治，致力改革，其在上奏朝廷的奏折中就表达了这样的决心：

“拟趁此变乱之后，将从前各项积习，痛于刷除，务期弊去利兴，庶以仰副圣朝整顿地方至意。”²⁹

袁世凯在天津最初的改革围绕着稳定城市展开，为此，他在继承了都统衙门主要的管理机构之上，建立了一整套新的城市管理体系。其首先在天津设立了中国最早的警察队伍，这支警察队伍既是维持社会治安的主要力量，同时也成为城区的日常行政管理机构，从道路交通到消防巡逻，再到人口统计等等都成为警察的职责。与此同时，他还继承都统衙门时期的卫生局，继续监督城市卫生。设立了新的捐务局，为城市建设筹备经费。他还改革了原有的司法体系，建立了府县两级的司法机构，设立了新型的监狱，保证了司法体系的完整。在极力引进西方的城市管理模式的同时，袁世凯依然在努力推动旧的社会组织继续参与社会管理，保甲制就因此得以保存，还有其对天津商会组织的大力推动，也展现了他希望绅商参与控制社会，化解纠纷的目的。在袁世凯所有的改革政策中，城市建设也是其中的重要一环。他于1902年9月设立了新的工程局，主要参与整修道路，疏浚河道，新建桥梁，并管辖田亩的注册，道路路灯，街道绿化等等。新工程局装备精良，职责明确，成为了城市建设的主要力量。袁世凯对西方城市管理模式的继承和发扬，又对旧传统的尊重，使得天津在短时间内建立了一套完整的、近代化的，同时也是符合中国城市实际情况的发展模式。

在袁世凯极力改革城市管理模式的同时，他还在尝试将更多新式的器物带入天津。为了勉励工商，发展实业，他主导建立了新式的工厂和展览会，为了启蒙民智，传播西学，他组织设立了新式的大中小学堂，此外还有慈善性质的教养院、收容所，这些都在袁世凯在改革中快速的建立了起来。袁世凯的努力收到了很好的效果，改革让天津迅速成为了“新政权兴之地”，“四方之观新政者，冠盖咸集于津”³⁰。

当然，新政中迅速设立的新机构、新工厂、新学校显然都要求着天津城市提供更充足的空间，而面对空间不足、缺乏规划的老城区，如工艺总局这

样“限于地势，无可开拓”³¹的情形随处可见，因而开发新的城市空间便变得迫在眉睫。

三、现实因素：河北地区政治地位和空间价值的提升

二十世纪前天津城糟糕的城市状态产生了城市变革的内在需求，都统衙门和袁世凯在天津的改革又提供了城市更新的必备条件，同时也直接提出了开拓城市空间的诉求。但为什么新市区会选址于与老城区隔河相望的河北地区？这还与1903年前后天津城的现实条件息息相关。

新市区所在的河北地区位于金钟河以北、北运河以东。在天津漫长而缓慢的发展过程中，与三岔河口对面市声嘈杂、人烟稠密的情形截然不同，河北地区直到被“发现”之前，也只会有一些零星的散居，而且“向系贫民居住，地临旷野荒冢累累，纵有田园值价无多”³²。事实上，在历史时期，天津城市空间的外围一直是围绕着河流散漫地布局，而河北地区在地理位置上与城市核心区有河道阻隔，这种需要跨越自然屏障的不便利，决定了河北地区在天津城市空间中的边缘化。但进入二十世纪，天津城的空间状态又形成了特殊的紧张局面，老城区的四周在此时已无合适的空间可资利用。这个时候，1903年直隶总督行署衙门的迁移，以及河北新车站的设立，却突然提升了河北地区的空间重要性，最终促成了河北新区的产生。

庚子事变中，天津主要的府署衙门大都损毁严重，此前位于城外三岔河口的总督行署也已经被焚毁，为了满足接管天津后的需要及时需要，袁世凯就将位于河北的原海防公所用作总督行署，其在接管天津后的奏文中详细的汇报了此事：

“天津文武各衙署自遭兵燹，大都扫地无存，从前北洋大臣驻扎行辕亦大半焚毁。查新浮桥北旧有海防公所一区，于戊戌岁曾拟改建行宫，预备巡幸之用，前年联军入津，为俄兵占据，上年春间俄兵始行退出，其中屋宇亦多残破，但较之各处公廨修葺尚易为力。臣此次接受天津，预先派员前往修理，即于十二日驻扎该处，作为办公之所。”³³

直隶总督行辕作为直隶省长官的办公之所，其从老铁桥北迁往河北窑洼，也就意味着行政中心向城东北方的移动。总督行辕的迁移看似不动声色，但实际上却立刻提升了河北地区的空间地位，与之配套的市政机构也随之迁移，而且围绕着总督衙门的市政建设也立刻着手。

在袁世凯将总督行署搬至河北窑洼的同时，其还决定在河北新开河以南、原老龙车车站以北修建了新的火车站。庚子事件之后，九国租界分别划立，已有的老龙车车站毗邻俄租界，这样无论是官员往来，还是对车站的经营发展，都必须经过租界，其中存在着很多不便利的地方。“天津铁路旧设车站货厂，地方逼近租界，开拓经营，诸多窒碍”³⁴。于是袁世凯则飭令在河北添设新车站，新车站于光绪二十九年（1903）正月初二日正式建成通车，“北来官员多在该站下车”³⁵，“车行数月，商民称便”³⁶。河北新车站的修建是为了打破租界对老车站封锁，同时也让官方对这个车站给予厚望，希望其能成为新的转运中心，以替代旧车站。这样一来，新车站与老城区之间的河北地区就变得十分重要起来。

新的行政中心与新的交通枢纽迅速地提高了天津河北的空间价值。督署行辕带动了其附属地区的政治地位，新车站则为河北地区带来充满希望的经济价值，在双重因素的引导下，河北地区自然成为了新市区的不二之选。

四、结语

回顾影响1903年天津设立河北新区的以上因素，首先是天津城在传统时期积累的城市问题，形成了改革城市的客观需求。在这些城市问题中，天津城在空间发展上的用地不足，再加上人口激增、管理混乱，这些都提出了扩展城市空间的要求。但是显然在天津传统的城市管理模式下很难因应这一诉求。二十世纪初天津城的政治变革则恰好为打破城市困局提供了契机，都统衙门的统治和袁世凯的新政为天津带来了新的市政模式，新的管理方式和技术形式都在此阶段被应用于天津的城市改造。与此同时，袁世凯在新政中新设的大量机构也提出了更高的空间需求，开发新市区迫在眉睫。而河北地

区在袁世凯主政后政治地位和经济价值的迅速提升，则为其创造了优越的现实条件，最终使得新市区在河北地区落地，由此促成了“河北新区”。

探究1903年天津河北新区的设立，城市的既有困局、政治体制的变革、以及现实条件的创造都不同程度地影响了河北新区的诞生。这些触发因素看起来互相独立，但其背后显然都与二十世纪初的政治环境关系密切。由此，显然讨论河北新区的设立一题，还足以使我们借之管窥政治力对二十世纪中国城市近代化的巨大影响。事实上，审视近代以来中国城市的近代化，传统中国城市在经济近代化的过程中，正是城市行政管理模式的失效，导致了十九世纪到二十世纪间中国城市的肮脏混乱。而中国城市的困境，也是直到政治体制完全变革后才逐渐改观。政治干预对城市发展显然至关重要，河北新区的出现，乃至它的发展历程就是一个很好的例证。时至今日，纵览中国城市的发展之路，依然处处可见政治力的巨大影响，如何使政治持续地对城市发展提供正方向的推动，则仍是一个我们需要不断思考的问题。

注释：

* 作者系南开大学历史学院中国史专业2016级博士生，日本爱知大学中国研究科中国研究专攻2017级博士生。

- 1 在河北新区设立之初并无“河北新区”这一概念，官方文件中以“河北新开市场”具体指代，其他场合，如晚清民国的报刊等指代也常简略为“河北”。“河北新区”概念作为一种特定指代，最常出现于近年学者们的研究论述中。本文则沿用这一提法，指代1903年《河北新开市场章程十三条》中确定的“河北新开市场”这一区域。
- 2 《津门精华实录》，城乡区别之精华，中国人民大学图书馆编《中国人民大学图书馆藏稀见方志丛刊》第一册，北京：国家图书馆出版社，2011年，第87页。
- 3 已有关于“河北新区”的研究中以地方志为主，侧重于记述城区史话，比如天津市河北区地方志办公室编：《天津河北简史》，1995年；天津市河北区地方志编纂委员会编：《河北区志》，天津：天津社会科学院出版社，2003年。其它关于天津的城市研究中对河北新区也有涉及，但多为概述，如罗澍伟主编：《近代天津城市史》，北京：中国社会科学出版社，1993年；李森：《天津开埠前城市规划初探》，《城市史研究》，1996年Z1期；刘海岩：《空间与社会：近代天津城市的演变》，天津：天津社会科学院出版社，2003年。此外建筑学领域对于河北新区也有相应关注，其研究视角则集中于城区规划和城市形态的演变，如傅东雁：《中国城市近代化的缩影——20世纪初的天津河北新区》，

- 天津大学硕士学位论文，2009年；靳润成、刘露：《明代以来天津城市空间结构演化的主要特点》，《天津师范大学学报》（社会科学版），2010年，第1期；张秀芹、洪再生、宫媛：《1903年天津河北新区规划研究》，《多元与包容——2012中国城市规划年会论文集（15.城市规划历史与理论）》，2012年。
- 4 《天津卫志》卷一《建置·城池》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（上），天津：南开大学出版社，1999年，第20页。
 - 5 （清）王守恂：《天津政俗沿革记》卷一《舆地·城垣一》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第9页。
 - 6 《津门保甲图说》，县城内图说第一，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第435页。
 - 7 《津门保甲图说》，县城内图说第一，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第435页。
 - 8 表中数据来自（光绪）《重修天津府志》卷二十四《舆地（六）公廨》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（上），天津：南开大学出版社，1999年，第989-996页。
 - 9 《津门保甲图说》，北门外图说第五，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第439页。
 - 10 《津门保甲图说》，西门外图说第三，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第437页。
 - 11 《1877至1879年津海关贸易报告》，吴弘明编译：《津海关贸易年报（1865-1946）》，天津：天津社会科学院出版社，2006年，第107-108页。
 - 12 （清）王守恂：《天津政俗沿革记》卷五《户籍》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第25页。
 - 13 参见高艳林关于天津开埠前人口生产扩大的分析，高艳林：《天津人口研究（1404-1949）》，天津：天津人民出版社，2002年，第68-77页。
 - 14 （清）王守恂：《天津政俗沿革记》卷五《户籍》，天津市地方志编修委员会编：《天津通志·旧志点校卷》（下），天津：南开大学出版社，2001年，第25页。
 - 15 《直报》，1895年6月6日，转引自陈克：《十九世纪末天津的民间组织与城市控制管理系统》，《中国社会科学》，1989年第6期。
 - 16 《直报》，1895年3月6日，转引自陈克：《十九世纪末天津的民间组织与城市控制管理系统》，《中国社会科学》，1989年第6期。
 - 17 （日）坪谷善四郎：《北清观战记》，万鲁建编译：《津沽漫记》，天津：天津古籍出版社，2015年，第26页。该篇章译自坪谷善四郎著《北清观战记》，博文馆，1901年版。
 - 18 （日）中国驻屯军司令部编，侯振彤译：《二十世纪初的天津概况》，天津：天津市地方史志编辑委员会总编辑室出版，1986年，第20页。
 - 19 （英）雷穆森著，许逸凡、赵地译：《天津租界史（插图本）》，天津人民出版社，2009年，第35页。

- 20 《通沟除秽》，《直报》，1895年5月15日。
- 21 (日)坪谷善四郎：《北清战地地志》，万鲁建编译：《津沽漫记》，天津：天津古籍出版社，2015年，第41页。
- 22 奥利芬特：《额尔金伯爵出使中国和日本纪实》，转引自(英)雷穆森著，许逸凡、赵地译：《天津租界史(插图本)》，天津人民出版社，2009年，第32页。
- 23 《中国时报》1888年，转引自(英)雷穆森著，许逸凡、赵地译：《天津租界史(插图本)》，天津人民出版社，2009年，第34页。
- 24 (日)坪谷善四郎：《北清战地地志》，万鲁建编译：《津沽漫记》，天津：天津古籍出版社，2015年，第12页。
- 25 (俄)德米特里·扬契维茨基著，许崇信等译：《八国联军目击记》，福州：福建人民出版社，1983年，第244页。
- 26 (英)阿诺德·亨利·萨维奇·兰道尔著，李国庆等译：《中国和八国联军》，北京：国家图书馆出版社，2014年，第195-199页。
- 27 《1900年津海关贸易报告》，吴弘明编译：《津海关贸易年报(1865-1946)》，天津：天津社会科学院出版社，2006年，第204页。
- 28 (日)中国驻屯军司令部编，侯振彤译：《二十世纪初的天津概况》，天津：天津市地方史志编辑委员会总编辑室出版，1986年，第20页。
- 29 《恭报抵津日期接收地方情形折》，廖一忠、罗真容整理：《袁世凯奏议》，天津：天津古籍出版社，1987年，第621页。
- 30 (清)李映庚：《北洋公牍类纂序》，(清)甘厚慈辑，罗澍伟点校：《北洋公牍类纂正续编》，天津：天津古籍出版社，2013年，第3页。
- 31 《工艺总局稟酌拟创设考工厂办法四条》，(清)甘厚慈辑，罗澍伟点校：《北洋公牍类纂正续编》(二)，天津：天津古籍出版社，2013年，第684页。
- 32 《新开马路》，天津《大公报》，1906年6月27号。
- 33 《驻扎天津海防公所办事片》，廖一忠、罗真容整理：《袁世凯奏议》，天津：天津古籍出版社，1987年，第622页。
- 34 《天津车站接修西沽岔道拨关内外铁路借款折》，廖一忠、罗真容整理：《袁世凯奏议》，天津：天津古籍出版社，1987年，第839页。
- 35 《马路告成》，天津《大公报》，1903年2月3日。
- 36 《天津车站接修西沽岔道拨关内外铁路借款折》，廖一忠、罗真容整理：《袁世凯奏议》，天津：天津古籍出版社，1987年，第839页。