

<<人文上海>>

图书基本信息

书名：<<人文上海>>

13位ISBN编号：9787532089116

10位ISBN编号：7532089118

出版时间：2004-06

出版时间：上海教育出版社

作者：李天纲

页数：236

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;人文上海&gt;&gt;

## 前言

李天纲博士的《人文上海——市民的空间》是一本弥足珍贵的书。

其实这是两本书的合集：一部分是画册《老上海》的图片和说明文字，另加李天纲的几篇文章。

全书以老上海的社区生活作主轴，总结1949年以前的上海风貌。

全书的一个主要论点是上海曾经有过一个不错的市民社会和公共空间。

现在关于“老上海”的研究似乎已成显学，这是否和目前正在发展的“新上海”有某种历史的辩证关系，尚未见有充分的研究。

一般有关老上海的出版物多以“怀旧”为主旨，然而怀旧背后的文化意义为何？

似乎也只有少数学者开始留意。

这本书则另辟捷径，以“市民社会”和“公共空间”为理论基础，并举出不少实例——譬如愚园、张园和徐园——证明上海的园林其实就是一种“公共空间”，并“进而成为建立市民社会的议政场所的最为典型的例子”。

这两个理论名词源出于哈贝玛斯，当然原意和中国的历史实况相差甚远，是否可以跨过文化疆界而“拿来”用之，也一直是学界争论不休的问题。

我个人的观点一向是把这个理论的一部分——即“公共空间”，而不全是“公共领域”（Publicsphere 是一个抽象的名称）——将之具体化后再与原理论作个“调整”（Mediation）。

所以，“空间”（spaces）可以作多数，也较具体，所指的也可以是让市民在作种种公共文化活动的地方。

从这个折衷的观点看来，上海的几个园林，不论原来是共是私，都有这个“公共空间”的作用。

然而这个折衷的定义仍嫌空泛，因为哈贝玛斯的原意与“理性论政”有关，所以如果在张园可以有各类人士聚在一起讨论时政，则仍可勉强视为“公共空间”的一种，但一般市民消费娱乐的地方（如电影院）等，是否仍可算作“公共空间”？

## <<人文上海>>

### 内容概要

上海市民在近代历史上曾经承受过最深刻、最痛苦的冲击。在激烈的社会竞争和频繁的成败得失中，他们的心态曾经充满了恐惧、忧患和绝望，但也在这种环境中养成了一些追求进取、克勤克俭、尊重知识、长于谋略、精晓商品的现代市民素质。

## 作者简介

李天纲，1957年生，上海市人。

毕业于复旦大学历史系，获博士学位。

长期从事上海史、中西文化交流史和中国基督教研究。

现为复旦大学哲学系宗教研究所教授、博士生导师，兼任美国旧金山大学利玛窦中西文化历史研究所、香港中文大学中国宗教与社会研究中心、香港城市大学跨文化研究中心、汉语基督教文化研究所研究员。

著作有《文化上海》《老上海》《中国礼仪之争》《心同东西》《大清帝国的城市：十九世纪英国铜版画》（《马相伯与近代中国的思想》（英文，与朱维铮、陆永龄等合著））。

<<人文上海>>

书籍目录

序“海派”近代市民文化之滥觞近代上海文化与“市民意识”古城厢 七百年的文化蕴涵十六铺 开埠前的大埠外滩 西方在华势力的重镇洋泾浜 租界内外文化中西江西路 东方华尔街福州路 租界里的华界 南京路 近代民族商业的起源静安寺 西区的“乐土” 浦东城市化的压力虹口“五方杂处”的平民社会 杨树浦 现代工业的摇篮闸北“自治” 华界的成功与失败江湾“大上海”的梦想八仙桥 华洋交错的法租界卢家湾 东方巴黎徐家汇 上海的“拉丁区” 苏州河 上海的母亲河文化中心地位的衰退与重建回归传统的新上海后记

## 章节摘录

浦东公司、码头、工厂沿江一字排开，然而人员、物资、市场都在浦西，流通必借用轮渡。早期轮渡处于自发状态，至清末，方才作为市政公用事业加以发展。

1910年，川沙县浦东塘工善后局开辟了从南京路外滩到东沟港的远程轮渡，这是第一条正式的渡江线。

后来，商界和各市政机构合作，成立了市轮渡公司，统一经营市轮渡。

至1949年，黄浦江上共有13条客渡线，1条车渡线。

在浦东，原来就以渡口留名的地名有烂泥渡、陆家渡、杨家渡、老白渡。

近代以来，出名的轮渡站名则有陆家嘴、提篮桥、定海桥、南码头等。

至于浦东陆间自身的横向联系，上海市政府则在1930年，与黄浦江平行，开造了从陆家嘴到东沟的17公里长的马路。

1944年，又延伸到高桥，即浦东大道。

浦东的现代化开始最早，但由于黄浦江的阻隔，加上浦东缺乏广阔的腹地，又不处于交通要道，所以除沿江之外，发展很慢。

一百多年来，浦东大道似乎就是一条现代化的疆界，一边是现代工厂企业，一边是传统农田村舍。

不仅如此，城市化、现代化、工业化还对传统生活造成压力。

开始，浦东人的沙船兴高采烈地加入中外贸易。

随后，进来的外国海轮越来越大，木壳换成铁甲，火轮代替了帆樯。

又后来，中国人也开了轮船招商局，用火轮船，浦东的沙船败下阵来。

外国轮船运来了英国曼彻斯特的棉布，中国人、日本人也在杨浦、普陀开设纺织厂。

浦东家家户户转了几百年的纺机、织机停了下来。

家里的男人、女人干什么，这是个生存问题。

浦东能不能跟上上海，这是个社会问题。

生存其实没有问题。

近代以来，浦东的男人到上海打工，都干得很成功。

上海建筑业的长期兴旺，浦东的建筑工人来上海为外国公司做工，渐渐有自开建筑公司的。

蔡路人杨斯盛（1851～1908）的“杨瑞泰营造厂”建造了第二代的江海北关，是中国人第一次独立承揽西式建筑。

以后，有小营房人陶桂松（1879—1956）的陶桂记营造厂建造了南京路永安新厦、中国银行大楼，以及远东第一高楼国际饭店。

## 后记

1983年开始涉足上海史研究，那是大学本科的论文《简论上海开埠后的社会与文化变迁》（《史林》，1987年第二期）。

后来师从朱维铮先生学习中国思想文化史，从1986年完成的硕士论文《基督教传教与“西学东渐”》，到1997年完成的博士论文《中国礼仪之争》，主要兴趣已经转移到中西跨文化交流领域，上海史研究就成为副业。

1986年到上海社会科学院历史研究所，直到2002年离开，其间一段时间在“上海史研究室”，自愿或不自愿地写了不少有关上海历史的论文、文章和专著。

“副业”不副，检查下来，自己写的最多的文字，居然还是“上海史”。

这就造成了一个尴尬：因为没有花全部的精力来从事，常常还有些应景之作，结果在学术理想和现有成果之间就有很大的差距。

80年代“思想解放”的激励，让我们那一代人都感到了有建立“新史学”的可能。

受当时“文化热”的影响，觉得历史研究一定要突破“阶级斗争”的模式（现在多用“范式”一词，其实二十年间，两词的中文涵义变化不大）。

当时唐振常先生，接受黎澍先生的建议，主持上海史研究。

他的学生卢汉超和叶晓青，提出用“社会流动”和“中外交流”的模式来看近代上海历史，“文化模式”允为群体间的共识。

但是，“文化模式”如果只在理论框架内谈概念关系，就容易流入空泛，不合历史学的志趣，也不能建立一个生动而有说服力的上海史。

于是我们后来又提出用社会学和人类学的方法，从事社区生活和市民文化的研究，补充“文化理论”的不足。

唐先生最是鼓励年轻人的创见，当我提出“上海近代市民生活的起源”的设想时，他甚至打破了全书的体例，把此内容放进了他所主编的《上海史》（上海人民出版社，1988年），并嘱为将来扩展成他还将主编的《上海通史》（多卷本）的专著。

后来这部分内容扩写成“帮会与上海社会”、“在吴越文化圈”、“海派：近代市民文化之滥觞”等章节，收入《近代上海城市研究》（张仲礼主编，上海人民出版社，1990年）。

<<人文上海>>

编辑推荐

《人文上海:市民的空间》由上海教育出版社出版。



版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>