

空间意识形态与城市边缘地带的生产

——以西安“道北”为例

兰凯伦

(复旦大学新闻学院,上海200433)

摘要:道北,即陇海铁路西安站段北侧区域,一个长期被视为混乱无序的城市边缘地区。这一从空间向度出发进行的命名,不仅指明方位,而且经过几十年的发展,同时成为一个文化标签,以指涉一种人们避之若浼的生活状态与社会阶层,也因为“道北”这一命名是基于陇海铁路这条中国交通大动脉而作出的地理方位说明,因此不仅在陕西西安,在河南省等铁路沿途亦有此地名,在今天看来,它们还有一大相近之处即均处在一种边缘的社区环境中。文章拒绝从具有霸权性质的公序良俗立场出发去批判一个黑色空间的形成,而是另辟蹊径从道北的空间变迁中寻找其所指涉的涤荡在历史中的主体,指出西安道北的变迁同这一地区的主体——工人阶级命运密切相关或说互为因果。

关键词:西安道北;工人阶级;仕绅化;社会主义城市空间

中图分类号:TU982.29 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-7192(2019)05-0026-07

一、引言

“道北,在西安人的语境里,不仅是地理上的一个泛指,还是精神上的一种拒绝和情感上的一种排斥”^[1]。

福柯认为,空间曾长期被人们视为盲区一般“僵化、静止、安静的国度”^{[2]206}。然而现实是,不论是在由建筑和街道构筑的物质空间,还是在人们关于空间的抽象观念中,均充斥着各种权力的较量、利益的争夺以及意识形态的竞争。这些隐蔽而动态的过程稳固地肢解了人们面对空间及其变迁时持有的价值中立态度,即瓦解了人们认知空间时采取的保守主义范式,迫使转向一种激进的空间政治经济学。正是在此情况下,聚焦城市“边缘地带”的发展,选以西安“道北”的历史变迁过程为研究对象,发掘转型中国社会中同质化城市空间复制的仕绅化生产逻辑,洞察当代政治性空间隐退与消费性空间崛起背后的意识形态转变。而所谓“道北”,即陇海铁路西安站段北侧区域,一个长期被视为混乱无序的城市边缘地区。

伴随90年代以来市场经济的发展,影视出版行业也蓬勃发展,诸如《西安大追捕》和《121枪杀大案》等取材于此的一些犯罪类影视作品流行一时,人们对道北黑色化、传奇化以及商业化的传播达到一个高潮,道北一度成为当地人民心目中的索多玛。在探究道北的黑色书写之前,本文首先从历史的语境切入,钩沉昔日道北变迁,以粗疏推演出今天这种文化意义上的“道北”的形成。

二、道北的诞生

1934年12月,在中国交通发展史上具有里程碑意义的陇海铁路西安段通车。关于当时火车站的选址,《北京周报》一篇旧文曾颇具调侃意味地说:“西安人把火车看成是文明的象征,为了文明,城墙给火车站腾了地方,西安的老火车站就嵌在尚德门西边一点的城墙里。”^[3]陇海线西安段建成后,极大刺激了西安尤其是城北的工商业发展,形成了一个依靠铁路带动起来的新市区。到1940年左右,以大华纱厂(西北最早最大现代机器纺织厂)、西京电厂(西北首家官办电厂)、华峰面粉厂(陕西首家

机制面粉厂)等为代表的47家重要工商企业中,“位于新市区和火车站北部区域的就有16家,占总数的52%”^[4]。自此,古都西安的城市空间中出现了一个交通指向型的城北工商业地带。“城北火车站之自强一路、二路均以日渐繁荣成市”^[5]¹³⁰,在此时期,“新市区以及铁道以北地区兴建了大量的城市建筑,成为西安城区中最具近代城市色彩的部分”。由此,“荒凉之地一变而成繁荣商阜”,西安市的地方性工业也有了初步的发展^[6]。这就是道北在西安城市发展史中的首次亮相。新中国成立后,这里又曾出现一时繁华,比如西安市的第一条柏油路即在道北的自强东路,西安市第一度工业用电亦产生于大华纱厂,在广义的道北区域中还有西安最早的大型商贸街区尚仁路(即今天的解放路)。通过上述历史事实,本文首先明确提出的观点即道北并非是一以贯之的失落之地。

值得注意的是,在城北新市区开始勃兴的同时,大量以河南省为主的躲避饥荒和战乱的难民沿着陇海线这条中国交通大动脉西进求生。无论是乘坐“难民车”的人,抑或是扒在火车顶上的人,陇海铁路,“在灾民的心目中,好像是释迦牟尼的救生船。他们梦想着只要一登上火车,便会被这条神龙驮出灾荒的大口,到安乐的地带”^[7]⁶⁹。截至1943年2月1日,“豫籍入陕求食者先后已达八十八万人”^[8],他们中的相当一部分人选择风调雨顺的西北首善之地西安为目的,在火车站周围、铁路线以北的城市外围流荡和求生。这一发生于上世纪30年代的人口迁徙成为西安乃至陕西等省市人口变动的大事记,也同时为日后人们对道北的标签化认识铺垫了基础。

“举凡我国社会的转变,思想的觉醒,经济的发展,以及政治的演进,国运的隆替,皆在与铁路有关”^[9]¹。道北就是在近代这种对铁路的这种发展主义认识之下诞生的,而之后,又一度是在这种迷思幻灭后的境遇下延续了数十年,沦为一个在市民想象中关于衰败、暴力和叛逆的城市边缘空间。以至于在坊间流传着这样的段子:“东西南北四个地区,进来的人见面问候语必然是——问西郊的人:‘你娃下岗了么’;问东郊的人:‘你娃娃打架了么’;问南郊的人则是:‘你娃考上了学么’;问北郊的人:

‘你娃放出来了么’”,其中的北郊即泛指处于道北阴翳中的城北地区。这四句话片面但却形象的描摹出市民对西安这一四方城的空间感受。本文的目的不在于描述,而是在于试图去理解、去解释这种围绕特定空间而形成的事实、观点以及刻板印象是何以可能的,换言之,我们将之认识视为一种意识形态。马克思认为“思想、观念、意识的生产最初是直接和人们的物质活动,与人们的物质交往,与现实生活的语言交织在一起的”^[10]³⁰²。因此,在讨论特定空间历时变迁时,应回归彼时人们的社会生产过程本身,从物质生产、社会关系生产的角度切入讨论意识形态过程的讨论之中。而作为西安近现代工商业滥觞之地的道北最具代表性的生产主体就是产业工人。

三、道北的规划意识形态 (Ideology of the Plan) 变迁

1. 作为工人阶级的生产—生活空间的道北

1949年2月,新中国成立前夕,毛泽东在中国共产党七届二中全会上曾明确提出:“从现在起,开始了城市到乡村并由城市领导乡村的时期,党的工作重心由乡村转移到城市”,在指出工作重心转移的同时,毛泽东还强调“必须全心全意地依靠工人阶级”来领导城市,展开生产建设^[11]¹³¹⁷。1951年2月,中共中央在《政治局扩大会议决议要点》中指出:“在城市建设中,应贯彻为生产、为工人服务的观点。”^[12]⁶⁴

因此,要理解建国以来西安道北乃至全中国城市的发展,必须时刻与这样的意识形态相勾连:工人作为掌握先进生产力和自觉革命意识的阶级是社会主义新中国的领导阶级。其次,还必须意识到在彼时,工人阶级归属的工厂企业不仅是作为生产机构,更是作为社会机构、政治机构出现在大众的日常生活中,贯穿于职工生老病死的全过程。所以,正是众多基层生产单位承担着国家微观权力具体施行者的角色,建国后的工人政治成为生命政治。因此,由工厂、医院、附属学校、文化宫以及家属院等生产、生活及娱乐空间要素组合而成的道北是一个政治性空间。

只有基于上述两点认识,我们才能取得关于道

北等转型时期城市空间兴衰交替的历史阐释。回顾1936年8月1日的《西京民报》,其中写道:“陇海铁路的车头,已将陕西的生产方式,突然冲破。以前的生产方式只是农作,今后却要加入些工业的成分,必将随着时间的进展而愈趋浓厚,农村里面的人,自然会渐渐走近都市来。”^[13]在古典社会学的表述中,“工业化伴随着城市化人们从共同体中脱域出来”。期间,部分农民、难民走进工厂车间成为产业工人,而作为西安近代工业发展的滥觞之地道北地区相继成立众多诸如华峰面粉厂(1934)、西京电厂(1935)、大华纱厂(1935)等具有近现代工业性质的工厂企业,这使得部分逃难者得以分流到工厂做工,其中劳动密集型的纱厂及周边地区成为当地人生活空间中的重要区域,以至于在难民群体中流传有“要想发,干大华”的俗语^[14]。

作为西安早期工业区的道北容纳着大批工人。如果回溯道北最早的现代建筑,恰恰是最易被人遗忘的铁路工房——这里曾经的重要标志之一。铁路工房,即铁路工人公寓,早在1935年就已经陆续伫立于道北的中心:自强路一带,根据入住者的级别还由高到低分有:特字工房、天地工房、地字工房、元字工房和丁字工房等。新中国成立后,这种在工作地点就近且集中安置工人及其家属是一种非常普遍和典型的做法,“生产设施和生活设施配套,进行统一的建设,是‘一五’时期社会主义新工业城市建设的一个显著特点”^{[15]57}。以铁路系统为例,与铁路工房配套的职工生活供应分站(1950)、学校、西安铁路俱乐部(1950,工人文化宫前身)、道北火车头体育场(1950)等基础服务设施相继建成。1956年,西安铁路分局为安置不断扩增的铁路职工队伍,除旧有的铁路工房外,还在道北铁路东村、西村先后修建了118栋、870户住宅;1957年,又在大明宫西村修建前后院、东村平房215栋,40338平方米,1320户职工迁入新居^{[16]277}。如此大规模的持续建设并不局限于铁路单位,同处地区的大华纱厂、面粉厂与机械厂等工厂均划有相当规模的生活区。由此,本文提出的第二个观点即:道北是工人阶级的工作区与生活区。

著名中国问题研究专家 Andrew G Walder 指出,“工人的社会政治身份最终要落实到企业

上”^{[17]36},从政治身份的确认、住房福利以及日常生活消费品的分配,工人与工厂/单位间形成了彻底的人身依附关系,社会化的分配体系使得工厂成为工人的活动中心,而这种中心地位不仅体现在他们活动的空间范围上,更体现在工人的“日常的生活改善、获得重要的物质和服务、争取关键的生活转机等方面”^{[17]64}。因此,可以说道北地区工人生活与生产空间的集合既是苏联“社会浓缩器”这一规划乌托邦的实践,更是社会主义中国给予劳动者的福利或说对政权基础的抚慰,诚如柯布西耶式的激进观念:要么住房、要么革命。

“在20世纪50年代的社会主义建设过程中,中国城市中最主要的空间形态就是单位大院”^{[18]128},空间的规划和建造均服膺于社会主义政治的意识形态需求。换言之,现代城市是按照社会主义社会的制度化空间设想来组织,一个依据工人阶级(自此成为领导阶级)的空间由此铺陈开来。

总的来看,工人较之其他阶级更早步入先进生产力的代表者这一范畴,因此也较早享受着相应的空间环境:从建国前第一批铁路职工入住当时道北的“现代化建筑”铁路工房,到新中国成立后道北的工人文化俱乐部、工厂附属医院、附属学校(职工业余学校、子弟学校)等基础设施的相继建立,道北成为一个典型的工人阶级生产-生活空间。曹锦清指出,“住房问题在计划经济时代以单位为核心的身份认同的发展中至关重要”^{[18]172}。作为道北核心群体的工人阶级从一系列建筑空间中能够获得前所未有的认同感。这种工生产-生活区的规划布局在促进社会主义生产建设效率提升的同时也毫不保留的彰显出其意识形态诉求。正如符号学家艾柯认为建筑应具有两层基本功能:一是承担各种人类行为活动的实用性功能;二是建筑本身作为某种象征客体的功能。第二种功能在本文的语境中也就是满足一种“意识形态的预期”,即建筑和空间格局的体制化与政治化。由此,既彰显出工人阶级的政治主体性,同时又构成对工人群众主体性的另一种整合:工人阶级与社会主义中国同心同德、荣辱与共。

工人阶级主体性伴随一系列以建筑为表征的相应的空间改造已经成为关键的道北元素,而我们

觉察到道北地区早期的建设过程通常为今天的大众忽视。正是在这一时期,计划经济体制下的工人和工厂只负责生产,“国家作为生产资料所有者,按照行政方式直接经营企业”,这样的发展惯性注定在新自由主义主导的改革来临之后发生停滞和衰败。计划经济时代形成的“生产资料配置优势及市场优势在市场经济下已转变为劣势”^{[19]46-69},“先生产,后生活”的基本原则开始解体。皮之不存,毛将焉附,曾与之配套的主人翁式生产者——工人的主体性也在市场经济语境中发生不可逆转的衰落。正是伴随这种工人主体性身份的消解,道北的社会环境进入了动荡的发展时期。

2. 仕绅化的空间演进

仕绅化(Gentrification)是美国社会学家 Ruth Glass 在上世纪 60 年代针对伦敦空间规划现状而明确提出的一个重要概念,它指涉这样一种城市发展的情况:“资产阶级搬进劳动阶级的住宅区或工业区,尤其是市中心”^{[20]168}。其实,我们同样可以从十九世纪巴黎城市改造奥斯曼计划中找到这种仕绅化的身影。恩格斯在《论住房问题》中指出,他所讨论的奥斯曼计划,“并不单单是指巴黎的欧斯曼所采取的那套特殊的波拿巴主义办法,即穿过房屋密集的工人区开辟一些又长、又直、又宽的街道,在街道两旁修建豪华的大厦。……我所说的‘欧斯曼计划’,是指把工人区……从中豁开的那种已经普遍实行起来的办法”^{[10]302}。

仕绅化形成的重要历史背景即传统城市中心的衰败导致地价降低,由此刺激资本再度回流,以相对较低的价格回收土地,并在重新改造装潢之后,将这些空间以文化艺术消费场所再示大众,其早期的典型案例即美国苏荷街区(South of Houston Street)。在今天中国的各大城市中,此类翻版已并不少见,如北京 798 艺术园区,上海 M50 创意园、广州红砖厂艺术工厂以及本文论及的道北地区标志——西安大华·1935 工业文化艺术区等。

在很多西安人印象中,道北即“河南人和大华纱厂”^[21]。始建于 1934 年的大华纱厂可谓是道北地区的地标建筑,它是西北地区最早最大的机器纺织企业,并一度融合工厂、住宅、医院、附属学校、运动场、图书馆和电影院等众多空间元素,构成了一

个我们所分析的典型社会空间。在今天,尽管大华纱厂家属区仍旧以一幅颓废之貌存在,但伴随城北的改造,厂区旧址已成为文化产业园区。本节将围绕道北重要的象征空间(representations of space)——大华纱厂来继续讨论社会空间变迁背后的政治主体性问题。

2011 年,为配合位于道北地区的大明宫遗址大区的进一步发展,西安市公交总公司将运行了十余年的“含元路”站改名为“大华 1935”站,大华纱厂项目负责人在回应时展望道:“改造后,这一带成为融合时尚、美食、文化等城市综合消费的跨界文化商业社区。”^[22]关于道北的发展定位如上述报道中所言,要以大明宫、大华艺术区等为地标建立“综合性的大型文化商业服务区”,因此可以说是通过建设一个供市民进行消费的商场、影院、戏剧院等来在改造道北。建筑空间成为资本逻辑的承担者,也就是说以对空间的改造,将一种对称于建筑功能的消费文化理念内化于市民的日常生活之中。《西安晚报》在 2013 年回顾道北发展的时说:“今天,居住在大明宫国家遗址公园附近的北郊市民,已习惯了在一个个清晨散步于太液池畔、习惯了在御道广场欣赏一场精彩的演出、习惯了 IMAX 影院里口味纯正的咖啡或最新上映的国际大片”^{[23]2}。对道北的改造结果表现为道北居民生活娱乐方式的扭转,从驱动道北最早开始生产的需求(needs)转向欲求(desires)。在此变动的背后是一种生活的规范的重塑,一种同质性生活方式成为空间改造的目标,成为一种大众传媒认为的现代化、典范的都市元素。

3. 从建筑空间到意识形态

马克思主义建筑史学家曼弗雷多·塔夫里(Manfredo Tafuri, 1935—1994)在批评城市消费主义时认为其始终“将自己作为一种正确的城市生活的意识形态”^{[23]2}。事实上,我们发现城市空间改造或说发展的总趋势就是从异质性的生活空间向同质性的构想空间的转型,换言之,就一个加深日常生活的符号化、抽象化的过程,将稳定、熟悉的空间实践改造为对新奇的、流变的表征空间的消费,全面建立起现代城市中市民的消费主体性,以及这种主体性与消费空间进行连接的无限可能性。

自此,一种具有抗争性、革命性的工人阶级主

体被裹挟进消费狂澜。在商品楼盘的开发过程中,在主题公园的建设过程中,在消费场所跨区域、跨阶级的不断复制中,生活的原则取代了曾经的生产原则。传统工人阶级曾向往的双职工身份、生产-生活区环境成为明日黄花,在进步主义者眼中,它既是形式上的破蔽,又是一种意识形态的凋零,因而它所代表的是一个处于新自由主义乐园中失落阶级的庞大遗骸。

不论是文创产业园,还是综合性购物街区,亦或艺术剧院,都是作为现代都市的特征而被构想并建造,尽管这些改造后空间同那曾充满钢铁、汗水和机器气氛的车间文化所隐喻的社会主义建设豪情方枘圆凿,但是,它们在跨越时空后的并置构成了一种如巫鸿所言的“综合再现”(composite representation):生产和消费、艺术与工厂、劳工和资本家、新工人与新中国,以及工人退场之后的生产空间实体与其功能上的彻底扭转。对这种魔幻的感觉,商业消费文化称之为历史感。因此,我们说基于大华·1935这一怀旧空间的设置成为道北改造进程的重要一笔:对时代的回忆,对“中国社会主义集体记忆的承载者”的追忆。如今天“大华·1935”注册商标中的英文口号(Old Mill New Word)一样,它们构成了一套旧意识形态的象征性终止,以及对新时代中更具适应性的意识形态的开启。

汤普森(E P Thompson)在研究英国工人阶级时,极为强调“阶级经历”(class experience)之于阶级意识和阶级形成的重要性。他认为“阶级的自我意识是在许多历史事件中取得的,因此阶级只有在历史活动中才能体现出来”^[24]。顺着汤普森的这一观念而行,抚忆往昔,我们发现大华纱厂不仅有悠久的建厂史,同时还有“光荣的工人运动史”,并且是“西安工人运动的发源地”^{[23]9}。西安解放后,大华纱厂历经军事接管、社会主义改造、公私合营以及国营等阶段,“工厂和工人的面貌焕然一新”。1951年9月,时值朝鲜战争时期,“全厂职工捐款15万元,购买米格战斗机一架,命名‘大华职工号’,表现了高度的爱国主义和国际主义精神”^{[23]15}。如果我们将为朝鲜战场捐献“大华职工号”战斗机视为工人主体性的高潮表现,那么今日工厂艺术商业区的建设则是对这种主体性的另一种放逐而非消灭,

以艺术、文化与商业资本力量的联合将工厂这一空间背后隐喻的工人群体的物化,曾经的主体不再作为主体存在,而是被标识为可供人们依此怀旧的抽象的历史主体,或说成为给艺术家们带来灵感的神奇空间的旧主。因此,作为工人生活区、工作区的道北之兴衰变迁背后是一个阶级命运的起落沉浮。

“没有铁路,就没有道北。作为现代工业文明的铁路,是20世纪50年代令人羡慕的时尚”^[25],它既承载着人们关于现代化工业社会发展的幻想,但也为道北日后的衰败埋下伏笔,酝酿着一种结构性、宿命般的沉沦。正是这种“当代中国工人主体性的黄昏与农民主体性的丧失”^{[26]3-15},构成了诸如西安道北、沈阳铁西等之类城市中特殊地点的存在,构成了今日都市化改造的先决条件之一,而这也再次强调了列斐伏尔的核心观点:“(社会)空间是一种(社会)生产。”^{[26]30}因此,借由道北地区的变迁,这一事实得以进一步显现:一定的空间中凝结着一定的社会关系和权力,空间的变迁也成为这种社会关系变迁和权力转移的征兆以及结果。

“对空间的征服和整合,已经成为消费主义赖以维持的主要手段。因为空间带有消费主义的特征,所以空间把消费主义关系的形成投射到全部的日常生活中。社会空间被消费主义占据、被分段、被降为同质。”^{[26]77}对空间的征服也逐渐变为空间的屈服,即空间中的不稳定因素、对抗性因素的被“收购”,政治性的空间开始向一个消费性的空间屈服与合并。

四、结 语

刘岩在研究东北“被黑社会”现象时敏锐地洞察到:“工人阶级的解体和黑社会化的底层空间的出现构成了底层社会同一过程的两个方面。”^[27]国家权力的撤出,政治身份的抽象化,市场逻辑的深化,足以使一个传统工人阶级社区的日常生活失范,大大小小的暴力事实构成了转型中国社会中的“波兰尼式革命”。然而,在关于黑色道北的形成中,大众形成的是如下的叙事逻辑:其发轫于1935陇海线西安段的贯通,由此打破原先封闭、稳定的地理空间;肇始于豫籍难民顺陇海线的西进,形成了动荡离散的社区环境,而工人阶级被从道北的发

展史中剔除。在此叙事模式下,一个城市中的文化偏差空间逐步建构完成,最终人们从符号上对道北进行隔离与驱逐。于是,在当代仕绅化的商业空间中,我们看到的是传统工人阶级群像复归幽灵般的存在。

今天,在新自由主义理念主导下的城市空间改造,也就是一个以现代城市中的市民及其消费主体性置换公民的政治主体性、阶级主体性,并全力创造这种消费主体性与空间、场所以及地点进行连接的过程。本文之所以选择对大多数人而言籍籍无名的道北为研究对象,是因为在很大程度上,人们已然忽视了这样一个事实:污名化的社会空间不过是中国曾经主体阶级起落沉浮的喻体。当人们沉湎于各种城市新地标的耸起、执迷于天际线的细微变动之时,不能遗忘城市发展的角落地带,因为正是在这些角落中还残留着历史的车辙。只有通过对这些印迹的铭记与追寻,才有可能在汹涌的城市化浪潮中拥有将历史和未来辩证关联起来的能力,才能不失去在现代性与现代化发展中辨识迷思的能力。从这一意义上看,对道北历史的每一次追忆,对黑色道北的每一次反问,对道北“江湖”的每一次讲述,都成为在突飞猛进的现代化建设中的一次次救赎。

参 考 文 献

- [1] 王刚. 道北的江湖[J]. 时代教育, 2007(23): 27.
- [2] 福柯. 权力的眼睛——福柯访谈录[M]. 上海: 上海人民出版社, 1997.
- [3] 中国网. 在发展中寻求保护古迹的方法 [DB/OL]. [2019-09-17]. <http://www.china.com.cn/chinese/zhuanti/qkjc/1080364.htm>.
- [4] 胡勇, 琚婕. 论陇海铁路对西安城市发展的影响 (1934—1949)[J]. 史学月刊, 2013(5): 73-82.
- [5] 西安市档案局. 筹建西京陪都档案资料选辑[M]. 西安: 西北大学出版社, 1994.
- [6] 任云英. 近代西安城市空间结构演变研究 (1840—1949)[D]. 西安: 陕西师范大学, 2005.
- [7] 李蕤. 无尽长的死亡线——记陇海线上的灾胞[M] // 宋致新. 1942 河南大饥荒[M]. 武汉: 湖北人民出版社, 2005.
- [8] 周楠. 民国时期河南灾荒的社会危害[J]. 青年与社会, 2015(4): 196-200.
- [9] 凌鸿勋. 中国铁路志[M]. 台湾: 文海出版社, 1982.
- [10] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯选集: 第1卷[M]. 北京: 人民出版社, 2012.
- [11] 毛泽东. 毛泽东选集[M]. 北京: 人民出版社, 1964.
- [12] 曹洪涛. 当代中国的城市建设[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 1990.
- [13] 说老陕[N]. 西京民报, 1936-08-01.
- [14] 三秦都市报. 西安大华纱厂的抗战记忆 [N/OL]. [2019-09-17]. <http://www.sanqin.com/2015/0725/129637.shtml>.
- [15] 薄大伟. 单位的前世今生[M]. 南京: 东南大学出版社, 2014.
- [16] 西安铁路分局志编撰委员会. 西安铁路分局志 (1960-1999)[M]. 1997.
- [17] 华尔德. 共产党社会的新传统主义[M]. 香港: 牛津大学出版社, 1996.
- [18] 曹锦清. 走出“理想”城堡[M]. 深圳: 海天出版社, 1997.
- [19] 林宇. 20世纪50年代以来陕西棉纺织工业兴衰研究 [D]. 西安: 西北大学, 2011.
- [20] JOE PAINTER. 空间与权力[M]. 台湾: 韦伯文化国际出版有限公司, 2012.
- [21] 大华 1935. 大华纱厂的前世今生 [DB/OL]. [2019-09-17]. https://tieba.baidu.com/p/2816405116?red_tag=2087655291.
- [22] 吴清军. 国企改革与传统产业工人转型[M]. 北京: 社科文献出版社, 2010.
- [23] 国营陕西第十一棉纺织厂志编纂委员会. 陕棉十一厂志[M]. 1989.
- [24] 樊华. 公交站改名字更有历史文化味了. [DB/OL]. [2019-09-19]. <http://roll.sohu.com/20111128/n327067686.shtml>.
- [25] 吕新雨. 铁西区[J]. 读书, 2004(1): 3-15.
- [26] HENRI, LEFEBVRE. The Production of Space[M]. Cambridge and Oxford: Wiley-Blackwell Press, 1992.
- [27] 刘岩. “东北人不是黑社会”——大众文化的城市江湖想象与社会主义锈带的情感结构[J]. 文化研究, 2015(4): 148-157.

(下转第75页)

A Study of the Path to Overcoming the “Middle-income Trap” in China under the New Normal

CHANG Qing-qing

(School of Business, Xi'an International Studies University, Xi'an 710128, China)

Abstract: The reform and opening up to the outside world has brought huge opportunities to China's economic development. According to the statistics reported by State Statistics Bureau, China's per capita income in 2010 topped \$4 035, which marks the official entry of China into the rank of middle-income countries. However, the increased income has not accelerated the economic development; instead, China's economy is faced with the “middle-income trap”. Especially the economical growth has slowed down in recent years with an economic downturn and thus China's economic development has entered a new normal. Besides, there are some adverse factors as the insufficient growth momentum, the imbalanced population ratio and the uneven industrial distribution, which makes it more difficult for China to overcome “the middle-income trap”. Using the economic analysis model, the paper makes a regression analysis on economic growth, demographic factor and industrial structure and finds that though a slowdown in economic growth has a positive effect on the increasing of per capital income, the imbalance of demographic factor and industrial distribution has a negative on that. Accordingly it puts forward a new path to overcoming “the middle-income trap”.

Key words: the middle-income trap; economic growth; population; industrial distribution

【编辑 高婉炯】

=====

(上接第31页)

The Spatial Ideology Awareness and the Production of Urban Fringes

——A case study of Xi'an “Daobei” Area

LAN Kai-lun

(School of Journalism, Fudan University, Shanghai 200433, China)

Abstract: “Daobei”, the northern area of Xi'an section of Longhai Railway, used to be regarded as a chaotic and disorderly urban fringe area. This naming from the dimension of space not only indicates its location, but also develops into a cultural label decades after, which refers to a kind of life state or a sort of social stratum that people keep away from. Due to the geological location according to Longhai Railway, one of the traffic arteries of China, “Daobei” is also used in areas along the railway of Henan province, as well as Xi'an, Shaanxi, thus forming the similar environment of fringe communities. Rather than criticizing the formation of this dark space at a hegemonic standpoint of public order and good custom, this paper tends to find in another way the main group of residents living in Daobei along with the historic changes of space. It also points out that the changes of Daobei at Xi'an are closely related to the fate of its main residents, the working class, hence interacting with each other.

Key words: Daobei of Xi'an; working class; gentrification; socialist urban space

【编辑 高婉炯】