

敢问大家还记得我在讲杨浦区时提到的“大上海计划”吗？这是民国时期人们抵抗殖民振兴上海的一次大胆尝试，通过在租界的下游新建上一座新的港口型城市来截流租界的贸易，间接地将殖民者们赶走。



上海开埠后，地处上海北翼、长江与黄浦江交汇处的吴淞口，成为海内外商船进出上海及长江沿线的主要通道和锚泊转运地，宝山吴淞镇地位也日显突出。



针对航道淤浅的极大不便，1860年起，英、美、法等国公使多次向清政府提出疏浚黄浦江水道的要求，均被婉言拒绝。



“外”则妄想将吴淞也包括于租界以内，或把吴淞辟为新的租界。面对列强要求在更多地开放通商口岸的严峻局势，清政府也试图寻找摆脱困境的办法。



在新制定的《吴淞开埠租界买地亩章程》里做出了明确规定：“吴淞系自行通商开埠，与《条约》所载口岸情形不同，只准各国洋商在划定界内租地，错杂而居。其界外之地，仍不准洋商租用，以示限制。”



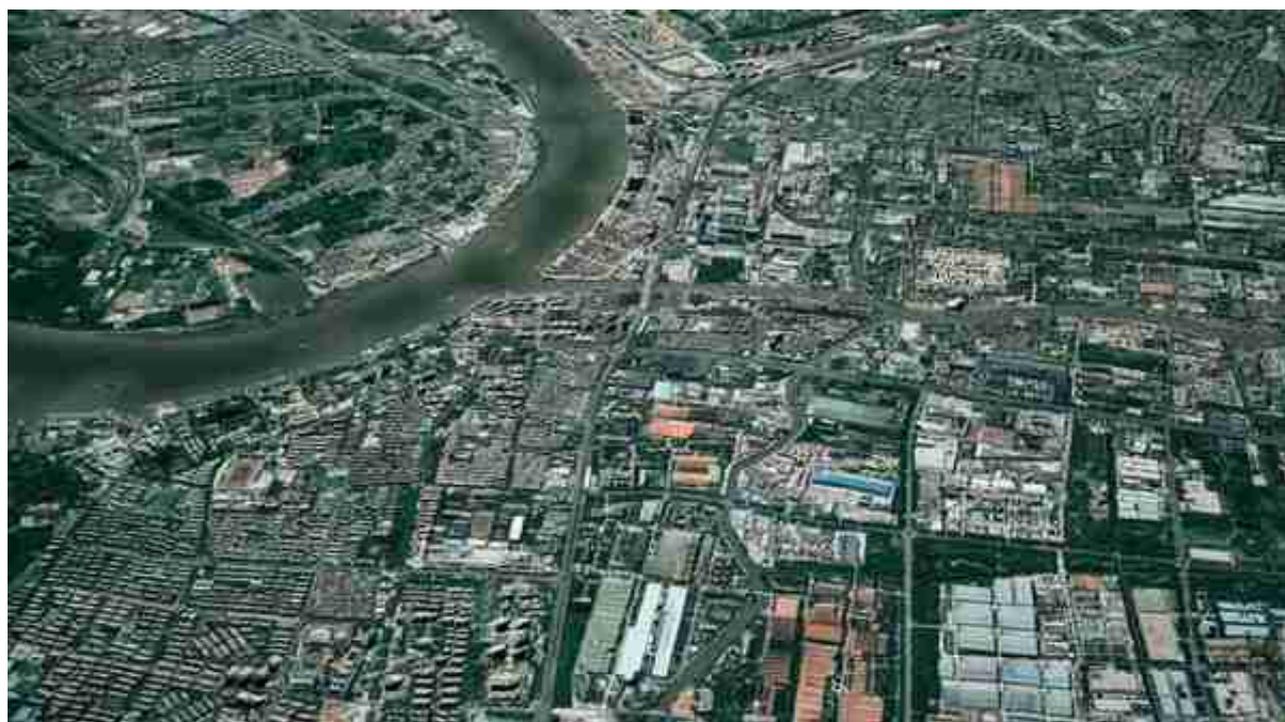
又在蕙藻浜上建起了吴淞大桥，桥长50多丈，宽6丈，贯通了南北交通，成了当时上海陆路交通运输的一条大动脉。



这一条约，使列强多年梦想开浚黄浦江河道、畅通进沪航路的欲望成为现实。原先准备向吴淞转移商贸企业的进程纷纷停止，以致吴淞埠工、升科、会丈等局先后被撤销。



吴淞开埠虽未成功，但在自开商埠方面作出的开创性尝试，当时在国内外产生了重要影响。



有些人说，宝山和吴淞应当分开看待，这是有一定的历史原因的。最早的宝山城建在如今浦东的外高桥港区，在今外环运河与杨高北一路的岔口附近还有一段老城墙的遗址。



准奏后，命海运将士修筑而成。这座山高30余丈，从平地上突兀而起，为上海地区最早的一座人造山，所以，为漕运船只导航是辟建“宝山”最直接的起因。



只可惜曾经的宝山已经坍塌入滚滚的长江之中，就连临近修筑的县城也以“情况复杂，很难兼理”为由很快被废弃了。

