



# “火巷马路工程”连接上下半城 80多年前中兴路凯旋路应运而生

海归建筑博士吴华甫是主要推动者

□胡雁冰



吴华甫

## 1 放弃优渥生活奔赴国难

1905年出生的吴华甫，1925年从上海复旦大学土木科毕业并获优等生第一名。当年6月到次年10月，在上海的丹麦贝德生建筑公司担任副工程师。1926年10月至1927年12月在北平燕京大学建筑部担任副工程师。

1928年6月，吴华甫前往美国，在罗来钢铁厂任绘图设计员，同时也在世界顶尖学府威斯康星大学攻读土木硕士，1929年获土木硕士学位。1929年2月至1930年6月，他在威斯康星州道路局担任高等桥梁设计工程师。此后，他完成专著《钢架结构的流点法分析》，并获威斯康星大学土木博士学位。

随着日本发动侵华战争步伐的加快，满目疮痍、前途未卜的祖国强烈牵动着吴华甫的心，他毅然放弃了在美国的优越生活，于1932年回到北平燕京大学建筑部担任总工程师。1934年，调到全国经济委员会公路处担任督察工程师。

1935年6月，吴华甫在天津国立北洋工学院土木系担任教授兼总务长。之后，他又前往福建省公路总工程师处担任总工程师。

## 2 两度担当城市“大管家”重任

1938年8月，国民政府决议重庆市工务科升格为工务局，吴华甫被任命为首任局长。

当时，工务局的业务范围包括：公共房屋、体育场、公墓之设计、监修及公园之建筑专理事项；市民建筑之指导取缔事项；道路、桥梁、沟渠、堤岸及其土木工程设计建筑事项；河道、港务、航政及飞机场之管理事项；水电及其它民营公用事业监督事项。由此可以看出，工务局履行城市建设和管理职能，任务繁杂，责任重大，堪称城市“大管家”。

吴华甫设立了城区工务管理处、新市区工务管理处、江北公园事务所、中央公园事务所等机构。1940年市区扩大后，又设立了南岸、江北、沙磁和复兴四个区级工务管理处。这些完善而系统的组织设计，对于战时工务局高效开展城市建设具有重要意义。

抗战胜利后，吴华甫转任大连市政府委员。1946年1月，他应邀再次担任重庆市工务局局长。1946年5月1日，随着重庆公用事业的发展，重庆又设立管理城市公用事务的市公用局，半年后并入工务局，仍由吴华甫兼任局长。

## 3 全力开辟“火巷马路”

至1940年，重庆城内往城外可通行车辆的马路，依旧只有两条。一条是始于过街楼，然后经临江门，到通远门再往西走的路；另一条位于城的南边，横穿过去的一牌坊、二牌坊、三牌坊，然后过南纪门往西走的路。上半城和下半城则只能依靠滑竿、轿子等工具通行，虽多有不便，但这种格局一直未能打破。

1937年后，重庆城区人口急剧膨胀，由战前的47万迅速激增到百万，全都集中在9.3平方公里的半岛上。道路狭窄且多是坡道，人均道路宽度不过2平方米，棚户捆绑房密布其间，上下半城除了打铜街和十八梯再无连接通道。公路尚未形成系统，交通设施严重不足。除了一处中央公园，市区几乎没有较大的休闲场所，空袭时人口疏散困难。此外，市容卫生环境恶劣，全市无成系统的下水道，污水横流、垃圾遍布。日军对重庆采取无差别轰炸后，情况更是雪上加霜。

针对这些情况，吴华甫迅速开展了一系列市政规划建设，包括规划城区系统道路网，开凿防空洞，建设自来水厂，开辟过江轮渡线，安装城市道路路灯，制定自行车牌照发放办法，开行各大内迁高校校车等。

1939年4月4日，国民政府行政院第四十八次会议通过了《重庆市开辟火巷办法》。办法规定：火巷应先从房屋稠密之区拆起，并尽可能利用原有街道，务期与马路衔接。火巷始于南宋，既可防火，又方便用兵。吴华甫亲自兼任火巷疏散工程组组长，管理疏散工程和疏散地区的一切建设事项。自1939年4月15日开始，工程组首先选择旧市区神仙口至三牌坊和长安寺至县庙街两条线路，将其拓展为6米宽的火巷马路。

1939年5月24日，重庆市疏建委员会再次提出“要求扩大火巷马路工程计划”。接连而来的轰炸，更让开辟火巷马路成为战时重庆市区建设的主要内容。经过几个月艰苦努力，到1939年底，旧市区开辟太平巷总长2万余米。其中，15米宽的马路共14条，10米宽的马路共69条。其间，工程组考虑到上下半城连接问题，开通了南纪门到较场口的马路，这条快速通道取名中兴路。并在储奇门往上



旧时的老重庆夜间有更夫打更，他们一边打更，一边会高声吆喝“天干物燥，小心火烛”，提醒人们预防火灾。那时，人火之忧难免，“天火”之灾则更难防，尤其是重庆大轰炸期间，更为重庆人民带来深重灾难。

为减少城区街巷因火灾而引发的损失，一项创举——“火巷马路”诞生了。这项创举的主要推动者是上海人吴华甫，他不仅是重庆街巷道路、城区主干公路建设的有功者，也是《重庆市建筑规则》和《陪都十年建设计划草案》起草、修订的主持者和参与者，后来还曾担任重庆一所高校早期的管理者。

的玉带街一带，修建盘山公路，连接南区干道和大梁子，取名凯旋路。

伴随火巷马路的开辟，重庆的城市街道得到疏通和拓宽。大轰炸后修筑的15米火巷成为旧市区的主要交通干道，至今还发挥着重要作用。

## 4 助力北区干道阶段性成功

在统筹重庆出城干道时，主要规划了三条线路：第一条是从通远门到上清寺、曾家岩的中干道；第二条是从南纪门往菜园坝、两路口的南区干道；第三条是临江门往上清寺方向的北区干道。

1929年8月中干道竣工，后命名为中山路。1932年至1937年，中区干道逐渐由七星岗下行延伸到朝天门，成为城区交通主干道，延长部分称为中城经路。1929年7月南区干道动工，线路从南纪门外宝善寺起，经石板坡、燕喜洞、菜园坝，绕王家坡而达兜子背。1930年7月完成由南纪门到菜园坝路段，长2.87公里。1933年4月至1935年6月建成陕西街至南纪门段，被称为南城经路，长约4公里。南区干道横贯市区下半城，直到1949年后长江滨江路建成以前，仍是半岛南侧沿江贯通东西的唯一主干道。

1946年1月，重庆邀请吴华甫回渝再次担任市工务局局长，决心以修建北区干道、下水道、开凿和平隧道这三大工程，奠定未来重庆十年建设计划的基础。此时的吴华甫仍面临资金不足，经一番详细审核测算，他决定先修中段靠西边富城路到大溪沟一段。1946年8月10日动工，1947年6月下旬竣工，全长1000米。虽是阶段性成功，还是让吴华甫很高兴。

而余下的临江门至富城路，到1949年底，二号桥（今一号桥）还有一个桥墩未能完工。直到1952年建成一号桥，才上行与临江门连接，整个北区干道修建历时24年。

## 5 为川藏公路倾尽毕生所学

1950年，川藏公路开始修建。川藏公路原名康藏公路，从西康省雅安到西藏拉萨，全长2255公里，始建于1950年1月，建成于1954年12月。

为修建川藏公路提供工程技术人才支撑，报邓小平同志批准，1951年11月7日创建西南交通专科学校，西南军政委员会交通部副部长、川藏公路筑路指挥部政委穰明德任首任校长，吴华甫担任教导主任，协助工作。

西南交通专科学校临危受命，要为这项艰巨的工程提供急需的技术人才支持，具有丰富建设实践和科学研究经验、屡次执教于工科大学的吴华甫被选中担任学校教导主任，可谓肩负重任。为此，吴华甫倾尽毕生所学，很快制定出培养计划和课程安排。这些设计即便与今天科学系统的教学规划相比也毫不逊色，专业与基础兼有，理论与实践并进。

吴华甫带领西南交通专科学校为川藏公路建设提供了教育和人才保障，这个强大的后盾让原本无比艰难的任务奇迹般势如破竹，艰巨的3大工程——木头架设的8大桥工程，“千山鸟飞绝，万径人踪灭”的二郎山，翻浆的橡皮路一一攻克；雅安到甘孜段只用了4个月就修建完成，1950年8月25日通车，比规定时间提前6天……1954年12月25日，川藏公路、青藏公路全线通车。

这条建于世界屋脊的道路，在中国乃至世界公路建设史上都是一个传奇。这项工程派驻了11万人民解放军、数量众多的工程技术人员和工人，他们用镐头、铁锤、钢钎在悬崖峭壁、险川大河上开辟出一条道路，3000多名解放军官兵、1000多名藏汉工人英勇捐躯，长眠于此，永垂不朽！

吴华甫为之倾尽心血的西南交通专科学校，从此成为西南乃至全国培养工程技术人才的摇篮。之后学校几经更名，1952年成为西南交通学校，1953年是重庆公路学校，1954年为交通部西南公路学校，1960年为重庆交通学院，2006年正式更名为重庆交通大学。

（作者系重庆市作协会员 图片由作者提供）



东水门

行街口

行街口

千厮门行街