

北京内外城城墙拆除过程及原因的历史考察(下)

李浩^{1,2}, 高凯悦¹, 王飞³

(1.北京建筑大学建筑与城市规划学院,北京100044;2.杭州国际城市学研究中心[浙江省城市治理研究中心],浙江杭州311121;3.新华通讯社,北京100803)

摘要:城墙拆除是北京近现代城市发展进程中的一个重大历史事件。从城市规划的视角出发,基于对大量原始档案的系统查阅及相关专家访谈,重点对北京内外城城墙的拆除过程与原因进行历史考察。研究发现,新中国成立后对北京内外城城墙曾有过各种“保”的努力,后因交通、市政等现实矛盾激化而转向“拆”的决策。在此过程中,政策执行因多方意见分歧而出现犹豫与反复,管理措施也有回撤和摇摆。究其根源,城墙拆除以交通和市政建设问题为主导,但国防需要、社会变迁和政治动员等因素也交织其中。而1965—1970年因备战需要修建地铁,导致内城城墙绝大部分被彻底拆除,成为整个拆除过程中最具决定性的转折。这一结局既体现了特定历史条件下多重因素叠加的历史必然性,亦不无具体决策环节中的偶然性与无奈。

关键词:城市规划史;城墙;城门;交通;历史文化保护;北京市

A Historical Examination of the Demolition Process and Causes of Beijing's Inner and Outer City Walls (Part two)

Li Hao^{1,2}, Gao Kaiyue¹, Wang Fei³

(1. School of Architecture and Urban Planning, Beijing University of Civil Engineering and Architecture, Beijing 100044, China; 2. Hangzhou International Urbanology Research Center [Zhejiang Urban Governance Studies Center], Hangzhou Zhejiang 311121, China; 3. Xinhua News Agency, Beijing 100803, China)

Abstract: The demolition of city walls was a major historical event in the course of Beijing's modern urban development. From the perspective of urban planning, this study conducts a historical investigation of the demolition process and causes of the inner and outer city walls of Beijing. The analysis is based on systematical review of a large number of original archives and interviews with relevant experts. The findings show that, after the founding of the People's Republic of China, there were various attempts to preserve the inner and outer walls. However, as practical conflicts in transportation and municipal development intensified, policy shifted from preservation to demolition. During this process, disagreements among different parties led to hesitation and repeated policy changes in implementation. Management measures also showed retreat and fluctuation. In essence, transportation and municipal construction needs played the leading role in the demolition. At the same time, national defense demands, social change, and political mobilization were also intertwined. Between 1965 and 1970, the construction of the subway for war-preparedness purposes caused the near-complete demolition of the inner-city walls. This became the most decisive turning point in the whole process. The final outcome reflected both historical necessity under specific historical conditions with multiple factors combined, and contingency and constraints at specific decision-making stages.

Keywords: history of urban planning; city walls; city gates; transportation; historical and cultural protection; Beijing

收稿日期: 2025-05-09

基金项目: 国家自然科学基金面上项目“规划遗产理论及其保护利用方法研究——以北京为实证对象”(52178028)、国家社科基金重大项目“新中国成立以来中国共产党城市建设思想文献挖掘、整理与研究”(19ZDA014)、北京建筑大学研究生创新项目“城市规划视角下北京红色文化遗产价值评估与保护利用研究”(PG2025020)

作者简介：李浩(1979—)，男，河南方城人，博士，教授，博士生导师，杭州国际城市学研究中心(浙江省城市治理研究中心)客座研究员，研究方向为城市规划历史与理论，电子邮箱jianzu50@163.com。

引用格式：李浩，高凯悦，王飞. 北京内外城城墙拆除过程及原因的历史考察(下)[J]. 城市交通，2026，24(2)：115-122.

Li Hao, Gao Kaiyue, Wang Fei. A historical examination of the demolition process and causes of Beijing's inner and outer city walls (part two)[J]. Urban Transport of China, 2026, 24(2): 115-122.

(续上篇)

3.4 第四阶段(1965—1970年)：基于备战要求修建地铁，北京内城城墙绝大部分被彻底拆除

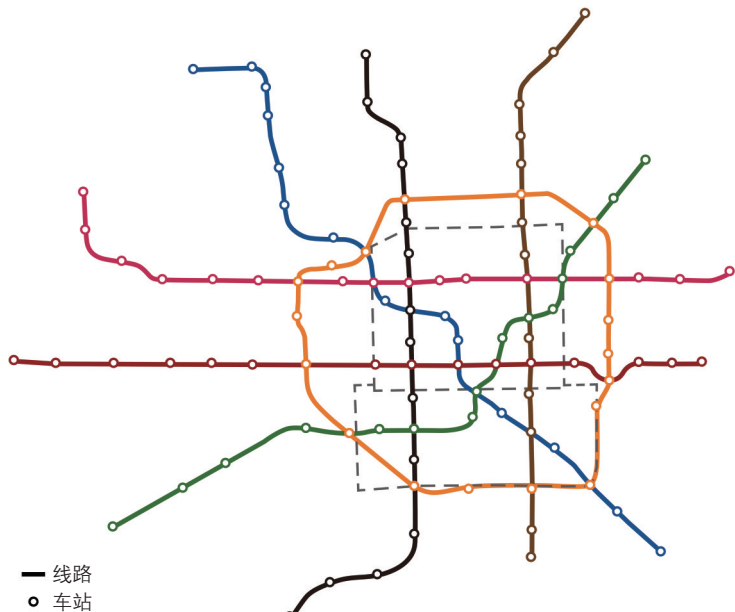
20世纪60年代前期，国际形势出现新的动荡。随着美国对越南北方的侵略战争逐步升级，中国边境地区形势日趋紧张，备战问题被提上国家重要议程。1964年4月，有关部门提交了一份报告，集中分析了中国经济建设在防备敌人突然袭击方面存在的严重问题。该报告所揭示的情况引起了中央的高度重视，国家随即开始进行以备战和国防建设为中心的战略部署，大规模的“三线建设”由此拉开帷幕^[44]。作为重要备战措施之一，首都北京开始修建地下铁道，这成为北京城墙最终被拆除的关键诱因。

北京地铁的规划与筹建工作起步于1956

年。当年10月，来自莫斯科地下铁道设计局的5位苏联专家来华，协助北京进行地铁建设的可行性研究^[45]。在苏联专家组援助下，北京市于1957年3月向中央呈报地铁工程请示报告。1958年12月，北京市与铁道部联名向中央呈报第一期工程计划，其中指出：“北京地下铁道工程，初步规划共有六条直线、一条环线，总长约一百七十公里。第一期工程，先建第一、第二两条直线：第一线，自崇文门内南小街新建北京火车站起，经东西长安街出复兴门至石景山止，长约二十一公里；第二线，由北京体育馆起，经前门、中山公园、北海至颐和园止，长约二十一公里，两线共长四十二公里”^[46](见图8)。直到1960年9月，地铁规划方案仍沿用这一格局^[47]。由此可见，直到此时，地铁的规划线路与北京城墙并无直接关联。后因国民经济进入困难时期，北京地铁工程被暂时搁置。

1964年备战工作启动后，北京地铁规划组于8月18日向市领导呈报《关于筹建地下铁道问题的请示》，提出新的近期建设方案。方案建议近期建设3条具体线路：一条沿内城城墙建成环线；一条从东郊经北京站与环线联结，出复兴门经公主坟、石景山通西郊山区；一条从西直门经颐和园通西北部山区。该方案简称“一环、两线”，总长约53.54 km，计划分三期实施：第一期，建设从北京站经前三门、公主坟、石景山到西郊山区一线，共长20.8 km；第二期，建设完成环路，并建设从东郊热电厂到北京站一段，长20.32 km；第三期，建设从西直门经颐和园到西北山区一线，长12.4 km(该期工程后续未实施)^[48]。

与1958年和1960年的方案相比，1964年的北京地铁建设方案有两个显著变化：一是将原本规划沿长安街布置的东西向地铁线，在老城内的区段调整为“经前三门”，即沿内城南城墙布置；二是将原本属于远期



注：环线地铁主要在北京老城外布局，但东南角部分线路占用已拆除外城城墙位置，给日后全面占用城墙留下隐患。

图8 北京市地下铁道远景规划第一方案(1958年，重绘版)

Fig.8 The first scheme of Beijing's long-term subway network planning (1958)

资料来源：文献[45]。

规划的地铁环线纳入近期建设，且环线走向从原先规划的老城外部，调整为沿内城城墙布置(见图9)。

据铁路规划专家王绪安回忆，北京地铁一期工程线路走向的变化主要受政治因素影响。当时地铁修建技术还比较落后，工期较长，若沿长安街修建，将严重影响每年“五一劳动节”和国庆游行活动。他指出：“当时落后的施工方法制约了地铁的走向，地铁就不得不从复兴门往南拐，走城墙和护城河之间，走崇文门、前门、和平门、宣武门这一线，我们叫它‘前三门’。”关于具体选址，他解释：“如果不动护城河，不动城墙，完全靠拆房来修地铁，资金和时间等都不行，只得把城墙和护城河给占用了。”^[49]

至于北京地铁环线的线路走向，虽无游行活动的影响，但施工和拆迁因素同样关键。当时地铁施工普遍采用敞口明挖法，工程占地面积巨大。若不沿城墙布置，将造成大量房屋拆迁、居民安置和补偿问题。在战备形势严峻、时间紧迫的背景下，选择利用城墙空间成为一种现实且务实的选择。据早年参与规划的柯焕章回忆：“当时为什么考虑‘一环’呢？一是位置适中，二是考虑经济和施工条件，采用明挖施工占地很大”，“当时我们做过一些方案，看能不能不拆城墙，但如果不拆城墙的话，用地确实比较紧张，护城河盖了以后也得给它留个位置，而且盖板河离地铁太近了也不行”^[49]。

1965年1月，北京地铁领导小组杨勇、万里、武竞天向中央报告：修建地下铁道既是军事需要，也能兼顾解决城市交通问题。鉴于现有城墙大部分已经拆除或塌毁，可选择合适城墙位置修建地铁，这样既可满足军事需求，又能避免大量拆房，施工过程中也不妨碍城市正常交通，可便于施工、降低造价。该报告获得中央批准。1965年2月4日，中央领导做出批示：“希望你精心设计、精心施工。在建设过程中，一定会有不少错误、失败，随时注意改正。”^[5]

1965年7月1日，北京地下铁道一期工程开工建设。由于工期紧张，拆除城墙和城门的任务由铁道兵承担^[5]。北京内城的南城墙和宣武门城楼随即被快速拆除。由于地铁项目是因备战紧急上马，当时已无人再公开反对拆城墙^[49]。1969年9月20日，北京地铁一期工程建成，并于10月1日通车。

在一期工程施工后期，铁道部北京地下铁道工程局已开始着手二期工程的拆迁准备工作^[50]。1969年3月，中苏边境发生武装冲突。4月，中央领导发出“要准备打仗”的号召，随即在群众中掀起大规模修建防空工事运动。从当年10月中旬至11月中旬，全市平均每天有30万人参加义务战备建设。其中，拆城墙、取城砖以修建防空工事的活动更持续了数年^[5]。

1969—1970年，为给地铁二期工程做准备，沿线内城城墙及相关城门绝大部分被拆除，其线路走向为：由北京站经建国门、朝阳门、东直门、安定门、德胜门、西直门、阜成门至复兴门。在此过程中，正阳门城楼和箭楼、德胜门箭楼、内城东南角楼及其附近的一段残垣(含崇文门以东至东南角楼约1200m，以及东南角楼以北约200m)、内城西南角楼北侧的一段西城墙残垣(近200m)，因特殊机缘得以幸免。

在北京地铁二期工程施工的同时，与之同步在其线路上方修建了马蹄形的环形干路，即北京二环路的北半部，该路段于1982年11月建成通车。1984年9月，北京地铁二期工程建成并投入试运营。1987年，北京地铁复兴门折返线工程竣工后，一期和二期线路被拆分重组为北京地铁一线(苹果园站至复兴门站)和地铁环线。原一期工程沿内城南城墙的区段成为地铁环线的一部分。后来，沿长安街修建的北京地铁“复八线”(复兴门至八王坟[今大望路站]，见图9)建成后，与一线实现贯通。2002年，北京地铁一线更名为北京地铁1号线，地铁环线更名为北京地铁2号线。

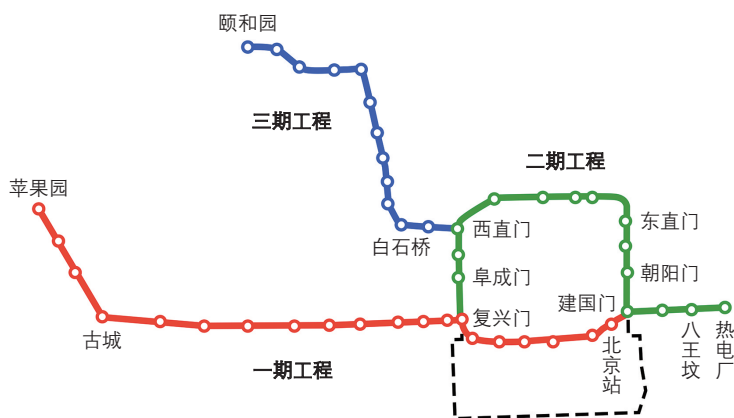


图9 北京地铁近期建设工程线路示意图(1964年)

Fig.9 Illustration of planned lines for near-term Beijing subway construction (1964)

4 关于北京内外城城墙拆除过程及原因的再认识

4.1 北京内外城城墙被拆除是一个长期逐步推进的历史过程

综上所述,北京四重城墙及城门体系是自元大都兴建始,历经两三百年逐步演化而成。后来皇城、内城和外城三重城墙及城门的主体,在约70年的时间里(1900—1970年)被逐步拆除,迄今只有最里层的宫城(紫禁

城)得以完整保存。从拆除时序来看:皇城墙的拆除主要集中于民国时期;外城墙的拆除主要发生在新中国成立后的“一五”计划时期;而内城墙则是先在1958—1959年遭受重创,后在“备战”时期被彻底摧毁。就城门而言,1949年前已有不少城楼、箭楼和瓮城被毁坏或拆除,新中国成立后其余城门也被陆续拆除,呈现出皇城城门在先、外城城门次之、内城城门最后的演进特点(见表1)。换言之,北京的城墙与城门并非在某一个时

表1 北京皇城和内外城的各城门被拆除时间一览

Tab.1 Timeline of the demolition of gates of the imperial city and the inner and outer cities of Beijing

城门名称	1949年以前	1949—1952年	1953—1957年	1958—1964年	1965—1970年	城门名称	1949年以前	1949—1952年	1953—1957年	1958—1964年	1965—1970年	
皇城	中华门			1959		内城	城楼				1969	
	长安左门		1952				阜成门 箭楼	1935				
	长安右门		1952				瓮城			1953		
	东安门	1912					城楼					1966
	地安门			1954			宣武门 箭楼	1920				
	西安门		1950				瓮城	1930				
内城	城楼	1900 (1903年重建)				外城	城楼			1958		
	正阳门 箭楼	1900 (1903年重建)					永定门 箭楼				1958	
	瓮城	1915					瓮城		1951			
	城楼				1966		城楼			1956		
	崇文门 箭楼	1900					左安门 箭楼			1953		
	瓮城		1950				瓮城			1953		
	城楼			1956			城楼	1929				
	朝阳门 箭楼	1900 (1903年重建)			1958		广渠门 箭楼	1929				
	瓮城	1915					瓮城					1964
	城楼						城楼				1958	
	东直门 箭楼	1900 (1903年重建, 1927年又拆)					东便门 箭楼			1953		
	瓮城	1915					瓮城		1951			
	城楼						城楼		1952			
	安定门 箭楼						西便门 箭楼		1952			
	瓮城	1915					瓮城		1952			
	城楼	1921					城楼			1956		
	德胜门 箭楼						广安门 箭楼			1955		
	瓮城	1915					瓮城			1955		
城楼					城楼			1958				
西直门 箭楼					右安门 箭楼			1953				
瓮城					瓮城			1953				

注:部分拆除工程跨年度,本表按其基本拆除完毕的年份进行统计。

北京内外城城墙拆除过程及原因的历史考察(下)

李浩 高凯悦 王飞

期被统一拆除，而是一个长期、渐进的历史过程。

就新中国成立后中央政府及有关部门、领导对城墙的态度而言，早期曾进行过诸多“保”的努力，后因城市建设、战备需求等现实矛盾激化而转向“拆”的决策。执行过程中又因各方反对而出现犹豫和迟疑，管理政策上也有回撤和摇摆，最高领导层也曾发出“不能再扒了”的反思。这表明其决策过程并非单一指向，而是呈现相当复杂和多元的状态。对此，不应简单地以“政府决策错误与否”的单一思维武断评价，而应从社会发展历史进程的多维视角和复杂性思维出发，作出更为客观和理性的判断。

4.2 北京内外城城墙被拆除的原因以交通和市政问题为主导，同时涉及国防、社会和政治因素

分析北京城墙和城门在不同历史时期被拆除的原因，首要影响因素无疑是交通和市政建设问题。民国时期，皇城禁地开放后，内外人员流动产生的庞大交通需求，是促使皇城墙先辟豁口、后遭拆除的根本动力。新中国成立后，作为首都，北京人口急剧增长（1949年约200万人，1960年已达730万人^[51]），首都功能不断强化，毗邻老城的文教区、工业区、行政机关和住宅区建设规模空前，由此产生的客货运输需求远超以往。在此背景下，内外城城墙在客观上造成了诸多不便与障碍。

城墙对交通的阻碍，集中体现于数量有限的各个城门。人们进出城，需依次穿越箭楼、瓮城、城楼，跨越护城河，有时还需经过环城铁路，形成多重障碍。城市交通状况的持续恶化首先冲击各个城门，拆除城门和城楼成为应急之策。随着城市建设规模扩大，交通矛盾从局部的“点”（城门）延伸至更长跨度的“线”（城墙），城墙的存续便难以为继。这是北京内外城城墙和城门被拆除的主要原因。

然而，城墙拆除原因不能仅仅归咎于交通。民国时期皇城交通量的剧增，其深层原因在于封建帝制的废除，这一政治巨变使得皇家禁地瞬时变为公共空间，这背后是社会结构的根本性变革。解放战争时期，许多解放军战士为夺取战斗胜利在城墙上流血牺牲，使部分指战员对城墙持有一种沉痛的历

史记忆。

新中国成立之初，城墙在某些人眼中被视为封建遗存，拆除行为一度被赋予“革命进步”色彩。1950年朝鲜战争爆发后，为了防范战争、快速疏散人口，基于国防考量在北京内外城开辟多处城墙豁口。此举让公众体验到进出城的便利，形成了不容忽视的“示范效应”，继而引发更多开辟豁口的提议，最终导致城墙四面遍布数十处豁口，已是满目疮痍。

1958—1959年和“战备”时期，拆城墙、取砖土演变为一哄而上的群众运动，为城墙拆除注入了强大的政治动力。上述各方面原因共同汇集成“拆”城墙的强大社会合力。与之相比，以少数专家学者为主导的“保”城墙呼吁，则显得势单力薄。作为无法言说的客体，北京的城墙只能任人宰割不断蚕食。城市规划部门作为当时城墙的重要管理部门之一，固然难辞其咎，某些时期的规划文件也确曾表现出“拆”的倾向，但通过本文梳理可见，在城墙存废问题上，城市规划部门之上尚有北京市乃至更高层级的决策者，其职责和权限相当有限，本质上是一个政策执行部门。因此，不能将责任简单归咎于城市规划部门。在这个意义上，北京的拆城墙活动是一种社会“共谋”的结果。

4.3 北京内外城城墙被拆除存在历史必然性，但内城城墙绝大部分被彻底拆除亦包含相当偶然性，是特殊时代条件下的无奈选择

北京的城墙最初是作为古代城市防御工事被建造的，其军事功能是根本属性。外城为内城之郭，内城为皇城之郭，皇城为宫城之郭，形成层层拱卫的体系。与此同时，作为长期历史发展的载体，城墙逐渐被赋予文物、文化、艺术和科学技术等多重价值。作为防御工程，各个城门之所以配有城楼、箭楼、瓮城、闸楼和护城河等复杂设施，一方面是军事战斗需要，另一方面旨在增加通行难度以实现“一夫当关，万夫莫开”之效（见图10）。

然而，这种以阻碍交通为核心的防御设计思想，与现代城市追求高效流通的规划理念背道而驰。进入和平年代，其军事功能丧失，而交通阻碍功能凸显。这种因时代与社会变革所导致的城墙功能与价值关系的根本

性逆转,以及由此引发的各方矛盾,构成了北京和平解放后其内外城城墙逐步被拆除背后深层次且不可调和的矛盾。在这个意义上,其拆除具有历史必然性。纵观全国,众多历史古城在大致同一时期也拆除了城墙,北京的情况符合这一客观趋势。

也需注意到,北京内城城墙在上述背景下绝大部分被彻底拆除,亦包含相当程度的偶然性。首先,20世纪60年代严峻国际环境的出现并非必然。若非如此,北京未必会出于极端备战目的而紧急建设地铁,内城城墙或许不致遭受致命一击。其次,1964年前的北京地铁规划方案与城墙并无直接关联,倘若按原方案实施,本不会对城墙造成太大影响。再次,1965年开工的地铁一期工程线路走向并非只有占压内城南城墙一种选择,若选择其他走向,南城墙及相关城门未必会迅速拆除。最后,相较于以战备疏散为目的的一期工程,作为环线的二期工程的必要性和紧迫性并不十分突出。考虑到当时国内薄弱的经济条件,倘若二期工程并未在一期工程建成后即快速启动,而是推迟至改革开放初期再行建设,随着人们思想观念转变与技术进步(如采用地下施工法),完全有可能避免拆除城墙。事实上,二期工程直到

1984年9月才建成,这已部分印证了延期建设的可能性。

倘若上述假设之一可获成立,北京便有可能像南京、西安那样,对20世纪50年代已遭部分破坏的城墙和城门进行科学修缮与保护。那么,今人时常遐想的、拥有“城墙项链”的古都风貌,或许就不仅是一个梦想。这其中的偶然性,令人唏嘘,也折射出特定历史条件下的无奈。

5 结束语

1978年实行改革开放后,中国城市建设和发展进入新的历史时期。为了保护宝贵的城市历史文化遗产,国务院于1982年建立了历史文化名城制度,北京位列第一批24座历史文化名城之首。然而,彼时的北京,其皇城、内城和外城的城墙和城门已基本拆除殆尽,特别是内外城的城墙,被其下建设有地铁的二环路所取代。随着城市历史文化遗产保护观念的不断强化,社会公众对北京城墙的拆除也日益感到惋惜。

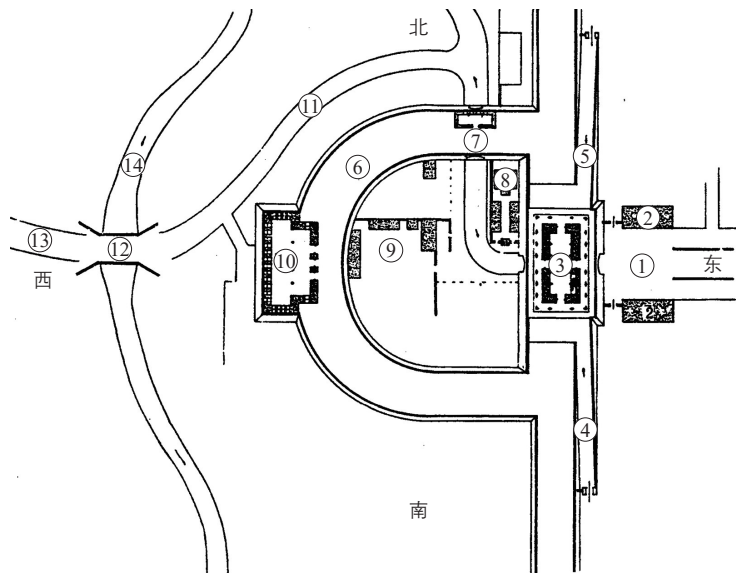
这一特定的历史起点,注定了此后北京的历史文化保护工作,无论付出何等巨大努力、取得何等显著成就,都无法完全弥合历史的缺憾,也难以全然满足公众的深切期待。这构成了北京独特的历史之痛,也是个时代的缩影。正如规划亲历者王绪安所言:“有很多的无奈,很多的事情碰到一块儿了,不得不做的。不完全是谁愿意扒,谁不愿意扒,不完全是这么简单的问题”;“在那个情况下,城墙就只能成了牺牲品”^[50]。这番感慨,其中蕴含着诸多历史的偶然与必然。

通过客观、理性地回顾北京内外城城墙被拆除的这段复杂历史,还原事实,我们或许能对这段令人扼腕的往事多一份基于历史现场的理解,对其中所承载的集体记忆与社会选择多一份包容性的审视。

参考文献:

References:

- [1] 李浩. 规划北京:“梁陈方案”新考[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2023: 48-51.
Li Hao. Planning Beijing: a new study on the event of "Liang-Chen Plan"[M]. Beijing: Social Sciences Academic Press (China), 2023: 48-51.
- [2] 侯仁之. 元大都城与明清北京城[J]. 故宫博



- ① 阜成门内大街 ② 警卫值班房 ③ 阜成门城楼 ④ 城墙南马道 ⑤ 城墙北马道
⑥ 瓮城墙 ⑦ 瓮城闸楼 ⑧ 瓮城内关帝庙 ⑨ 瓮城内商家及货站
⑩ 阜成门箭楼 ⑪ 通阜成门外大街的道路 ⑫ 护城河吊楼
⑬ 阜成门外大街 ⑭ 护城河

图10 北京阜成门总平面

Fig.10 General layout of Fuchengmen, Beijing

资料来源:文献[52]。

- 物院院刊, 1979(3): 3-21.
- [3] 申予荣. 北京城垣的保护与拆除[J]. 北京规划建设, 1999(2): 51-53.
- [4] 瞿宛林. 论争与结局: 对建国后北京城墙的历史考察[J]. 北京社会科学, 2005(4): 62-70.
- Qu Wanlin. Controversy and results history review on Beijing's wall after the foundation of the People's Republic of China[J]. Social Science of Beijing, 2005(4): 62-70.
- [5] 王国华. 北京城墙存废记: 一个老地方志工作者的资料辑存[M]. 北京: 北京出版社, 2007: 11-12, 112, 141, 164-165, 168.
- [6] 蔡青. 百年城迹: 1900—2010北京城貌及古建筑的百年嬗变[M]. 北京: 金城出版社, 2013: 2-164, 166, 170, 173-183, 203-205, 217, 249-250, 258.
- [7] 孔庆普. 北京的城楼与牌楼结构考察[M]. 北京: 东方出版社, 2014: 154-156.
- [8] 潘谷西. 中国建筑史[M]. 7版. 北京: 中国建筑工业出版社, 2014: 74.
- [9] 蔡青, 蔡亦非. 砖石之上: 北京古城垣寻考[M]. 北京: 中央编译出版社, 2019: 18-19, 143-145.
- Cai Qing, Cai Yifei. Beyond the brick: research on the Beijing ancient city[M]. Beijing: Central Compilation & Translation Press, 2019: 18-19, 143-145.
- [10] 喜仁龙. 北京的城墙和城门[M]. 许永全, 译. 北京: 燕山出版社, 1985: 28.
- [11] 程捷力. 战场勇士建设英雄: 某师全体动员修复古城濠洞[N]. 人民日报, 1949-08-21(4).
- [12] 北京市城市建设委员会. 市人委关于城区推行垃圾分类收集工作情况和规划等报告和通知(047-001-00034)[A]. 北京: 北京市档案馆, 1958: 12-14.
- [13] 吴锡浚. 前门旁门洞坏裂, 建设局请速查修[N]. 人民日报, 1949-09-16(4).
- [14] 北平市建设局. 北平市都市计划座谈会记录(150-001-00003)[A]. 北京: 北京市档案馆, 1949: 13-28.
- [15] 佚名. 两千工人学生义务劳动, 参加重建国门工程[N]. 人民日报, 1949-09-19(4).
- [16] 佚名. 首都交通设施工程本月底即修建竣工, 各项建设正按计划积极进行[N]. 人民日报, 1949-11-13(4).
- [17] 北京城市规划学会. 马甸同志谈新中国成立初期一些规划事(2012年9月7日座谈会记录)[A]. 北京: 赵知敬提供, 2013: 21.
- [18] 佚名. 西直门开辟两豁口: 便利城内城外交通、由某部队承包两个月内完成[N]. 光明日报, 1950-04-04(4).
- [19] 佚名. 解决崇文门拥塞现象明日开始拆瓮城: 市府发布交通秩序临时办法[N]. 光明日报, 1950-05-25(4).
- [20] 梁思成. 梁思成全集(第五卷)[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2001: 85-89, 101-113.
- [21] 北京市都市计划委员会. 费伦齐、陆伯清、武梦佐等人关于对首都规划、建设的建议和意见的人民来信(150-001-00065)[A]. 北京: 北京市档案馆, 1952: 64-71.
- [22] 市委政策研究室. 彭真同志在市委会上有关城市建设与建筑形式问题的发言摘要(001-009-00345)[A]. 北京: 北京市档案馆, 1955: 52-61.
- [23] 李浩. 新中国成立初期首都规划建设实录: 郑天翔日志选编(1952—1958年)[M]. 北京: 人民出版社, 2024: 53, 60, 164.
- [24] 中共北京市委政策研究室. 中国共产党北京市委员会重要文件汇编(一九五三年)[R]. 北京: 中共北京市委政策研究室, 1954: 43-45, 49.
- [25] 中共中央党校. 马列著作毛泽东著作选读(党的学说部分)[M]. 北京: 人民出版社, 1978: 402.
- [26] 北京市都市计划委员会. 关于古文物、城墙保存问题及建筑形式问题[R]. 北京: 北京市都市计划委员会档案, 1952.
- [27] 中共北京市委. 彭真同志主持的各大城市市委负责同志座谈城市工作问题的简报及参考材料(001-009-00258)[A]. 北京: 北京市档案馆, 1953: 39.
- [28] 北京市档案馆. 中共北京市委党史研究室. 北京市重要文献选编(1953年)[M]. 北京: 中国档案出版社, 2002: 349.
- [29] 中共北京市委政策研究室. 中国共产党北京市委员会重要文件汇编(一九五四年下半年)[R]. 北京: 中共北京市委政策研究室, 1955: 100.
- [30] 北京市城市规划管理局. 北京市城市规划管理局关于北京城墙管理问题的请示、报告、批示及有关文件(131-001-00271)[A]. 北京: 北京市档案馆, 1959: 11-12, 14-15, 36-39.
- [31] 北京市城市建设委员会. 市人委、市设计

- 院、城建委关于拆除西便门角楼和拆除城墙豁口的批复(47-001-00013)[A]. 北京:北京市档案馆, 1958: 16-19, 22, 26-27.
- [32] 北京市都市规划委员会. 关于北京市总体规划初步方案的说明(四稿)[R]. 北京:北京市都市规划委员会, 1957.
- [33] 北京市财政局. 关于拟定拆用城墙砖收费的几项规定请责成有关部门进行管理收费的报告[G]//王国华. 北京城墙存废记: 一个老地方志工作者的资料辑存. 北京:北京出版社, 2007: 143-144.
- [34] 寿儒. 天安门广场大小, 北京市城墙存废[N]. 北京日报, 1957-05-22(1).
- [35] 佚名. 华南圭认为北京城墙应该拆除[N]. 北京日报, 1957-06-03(2).
- [36] 北京市都市规划委员会. 宣振庸、费弘扬、王洪铸等人关于对北京城墙废留问题的人民来信(151-001-00060)[A]. 北京:北京市档案馆, 1957: 5-6.
- [37] 北京市人民政府. 北京市人民委员会关于暂缓拆除城墙和收集有关城墙资料的通知及收集北京市城墙资料的具体要点(002-009-00156-00004)[A]. 北京:北京市档案馆, 1957: 5-6.
- [38] 中共北京市委. 建筑工程部档案: 中共北京市委关于北京城市规划初步方案的报告(0323)[A]. 北京:中国城市规划设计研究院档案室, 1958.
- [39] 北京建设史书编辑委员会编辑部. 建国以来的北京城市建设资料(第一卷: 城市规划)[R]. 北京:北京朝阳区大北印刷厂, 1987: 205-213.
- [40] 程可行. 程世抚年谱[M]. 上海:上海文化出版社, 2024: 194.
- [41] 北京市城市规划管理局. 冯基平关于交通及拆除城墙问题向市委的报告(131-001-00073)[A]. 北京:北京市档案馆, 1959: 7-16.
- [42] 中共中央党史和文献研究院. 毛泽东年谱(第八卷)[M]. 北京:中央文献出版社, 2023: 268-269, 279.
- [43] 北京市人民委员会. 关于封闭城墙的上下道口禁止攀登以免发生人身伤亡和破坏事件的通知[G]//王国华. 北京城墙存废记: 一个老地方志工作者的资料辑存. 北京:北京出版社, 2007: 169-170.
- [44] 中共中央党史研究室. 中国共产党的九十年(第二册: 社会主义革命和建设时期)[M]. 北京:中共党史出版社, 党建读物出版社, 2016: 533-535.
- [45] 李浩. 北京城市规划(1949—1960年)[M]. 北京:中国建筑工业出版社, 2022: 340-353.
- Li Hao. Urban planning of Beijing (1949-1960) [M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2022: 340-353.
- [46] 北京市档案馆. 北京档案史料(2003.1)[M]. 北京:新华出版社, 2003: 81-82.
- [47] 铁道兵十二师指挥部. 北京市地下铁道远景规划第一方案[A]. 北京:北京市城市规划管理局, 1960.
- [48] 宋汝芬, 李泮民, 佟铮. 关于筹建地下铁道问题的请示(131-001-00141)[A]. 北京:北京市档案馆, 1964: 1-6.
- [49] 李浩. 城·事·人: 城市规划前辈访谈录(第九辑)[M]. 北京:中国建筑工业出版社, 2022: 214-215, 407-408.
- Li Hao. Cities, planning activities and witnesses: interviews with senior experts of urban planning (volume 9)[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2022: 214-215, 407-408.
- [50] 谭伯仁. 地铁二期(二环路北半环)工程建设的市政工程综合规划管理[G]//北京市城市建设档案馆, 北京城市建设规划篇征集编辑办公室. 北京城市建设规划篇“第三卷: 城市规划管理”(1949—1995). 1998: 288-306.
- [51] 李浩. 首都北京城市总体规划中人口规模问题之论争(1949—1959)[J]. 城市与区域规划研究, 2024, 16(1): 201-214.
- Li Hao. The debate on population size in the urban master plan of Beijing, 1949-1959[J]. Journal of Urban and Regional Planning, 2024, 16(1): 201-214.
- [52] 张先得. 明清北京城垣和城门[M]. 石家庄:河北教育出版社, 2003: 114.

更正

2025年第6期第3页左列第31行的“出租服务”应为“出行服务”, 17页左列倒数第10行的“国空”应为“国土”。2026年第1期第123页引用格式一行, “基于多模态短视频的城市意象感知研究动态”改为“短视频驱动的多模态城市意象感知方法研究动态”。