



中国近代城市公共交通研究的回顾与展望

李沛霖

摘要: 自20世纪90年代,中国近代城市史研究趋向繁盛,其中近代城市公共交通研究取得重要进展,并形成近代城市人畜力公共交通、近代城市机械化公共交通、近代公共交通与城市社会变迁等热点专题领域。然迄今尚无专文梳理相关学术史。既如此,对该域研究的学术源流、发展现状加以爬梳总结,兼论阙失而展望未来,不仅可为学界添枝加叶,亦有裨于中国城市公共交通史和近代城市史研究的学术发展。

关键词: 中国近代城市;人畜力;机械化;公共交通;城市社会变迁

中图分类号: K928.5;F291 **文献标识码:** A **文章编号:** 1671-881X(2017)01-0036-09

城市是一个坐落在有限空间地区内的各种经济市场——住房、劳动力、土地、运输等等——相互交织在一起的网状系统^①。作为城市网状系统沟通的核心——公共交通(Public Transportation)是指城市内为方便公众出行所营运的客运交通,是城市交通的重要组成部分,包括公共汽车、有轨电车、无轨电车、地下铁道和出租汽车等城市客运系统^②。历史证明,公共交通不仅为乘客提供交通运输服务,维系着城市功能的正常运转,也是城市社会和经济赖以生存、发展的基础,在国民经济发展中占有重要地位^③。自20世纪90年代始,一批关乎我国近代城市史并具有较高水平的论著逐次展现^④,进而愈来愈多的学者对近代城市公共交通发生兴趣并从各个角度参与研究。然迄止现时,并无专文评介中国近代公共交通研究取得的成效,而一些成果陈陈相因,亦未能开拓领域。鉴于此,本文拟梳理总结该域学术现状,兼论其阙失之处进而展望未来,俾期对学术发展有所裨益。囿于篇幅和所知,笔者不能将海内外相关成果无一挂漏逐一评介,遗珠失玉之憾,尚祈方家补阙。

一、近代城市人畜力公共交通的研究

1949年共和国成立至改革开放前,中国近代城市史的研究几陷于停滞。嗣后“随我国社会主义现代化、工业化和城市化的蓬勃发展,城市研究、城市科学在国内理所当然地

① K.J.巴顿.城市经济学——理论和政策.上海社会科学院经济研究所,译.北京:商务印书馆,1984:14.

② 《中国大百科全书》总编委会.中国大百科全书第二版,第3卷.北京:中国大百科全书出版社,2009:476-477.

③ 刘波,钱镛,袁利平.城市公共管理.北京:中国发展出版社,2007:1.

④ 相关城市史研究的前驱之作,可参见:张仲礼.近代上海城市研究.上海:上海人民出版社,1990;隗瀛涛.近代重庆城市研究.成都:四川大学出版社,1991;罗澍伟.近代天津城市史.北京:中国社会科学出版社,1993;皮明麻.近代武汉城市史.北京:中国社会科学出版社,1993.另,代表性论文参见刘海岩.近代中国城市史研究的回顾与展望.历史研究,1992,(3);皮明麻.城市史研究略论.历史研究,1992,(3);何一民.中国近代城市史研究述评.中华文化论坛,2000,(1);吴良镛.中国城市史研究的几个问题.城市发展研究,2006,(2);熊月之,张生.中国城市史研究综述(1986—2006).史林,2008,(1);戴一峰.城市史研究的两种视野:内向性与外向性.学术月刊,2009,(10);毛曦.中国城市史研究:源流、现状与前景.社会科学,2011,(1);朱士光.关于中国城市史研究的几个问题之管见.江汉论坛,2012,(1).值得指出的是,亦有研究者通过美、日学界对中国近代城市史的研究做出一定程度的回顾和梳理,参见水羽信男.日本的中国近代城市史研究.历史研究,2004,(6);卢汉超.美国的中国城市史研究.清华大学学报(哲学社会科学版),2008,(1).囿于篇幅,关涉中国各城市编志机构主撰的交通史专著和公共交通类志书,则不再赘列。

兴盛起来”^①。即伴随中国近代城市史研究的方兴未艾,进一步形成对城市公共交通的初步探索。由此,近代城市公共交通的重要工具——人力车及其车夫群体,成为学界研究的起步对象。

其一,人力车业的运营和车夫群体研究。王印焕首先指出,民国时期人力车虽对城镇的交通运输发挥重大作用,但人力车夫作为农民进入城市的职业流向,其工作生活方式极为艰困。在人力车退出历史舞台的过程中,车夫又因就业机会少而成为时代变革的障碍与受害者。走向革命,可以说是他们在被逼无奈下的必然选择^②。严昌洪则认为,人力车夫作为近代人数众多的新的城市下层社会职业群体,具有素质低和流动性、分散性强等特点,并初步形成同行意识、同乡意识和穷人意识等群体意识^③。亦有论者以现代交通工具不发达、城市面积扩张和人口增加、工农业衰败提供车夫来源及城市街道狭窄等因素,探究人力车在近代中国出现的原因^④。不啻如此,关涉人力车与近代城市的联系,研究者颇为关注。如孔祥成考察民国时期上海人力车夫群体的构成及生存状况,通过社会各界的评价分析,反思该业发展的历史宿命^⑤。罗国辉则对近代上海人力车夫群体的生存实态、形象和文化展开探析^⑥。杨齐福以其时沪宁杭城市化发展为基点,以底层视角反映人力车夫的群体状况,通过折射其整体形象凸现城市苦力的边缘场景^⑦。邱国盛进一步指出人力车对近代上海城市公共交通发展做出推动,并在机械化交通工具引入后仍扮演重要角色,虽人力交通工具的废除是历史必然,但在近代上海独特的社会背景下,人力车被取代终将是一个艰难曲折的过程^⑧;并对民国时期北京人力车夫的收支状况、生存状态等深入研证^⑨。斯特兰德亦以人力车为主线,重点探讨1920年代北京的城市底层生活及社会关系,认为人力车及车夫受到的关注,主要是基于它在近代中国城市中的广泛^⑩。韩鹏则具体分析民国天津人力车业的经营特点、行业变迁及同业公会的发展态势^⑪。而郑忠等从城市边缘人视角,探索民国时期南京人力车夫群体的形成与发展过程^⑫,进而有学者探寻1930年代南京人力车生存状况^⑬。张致森从来源构成、工作生活、婚姻家庭等方面管窥其时成都的人力车夫群体及其最终归宿^⑭。另有论者对近代广州、西安、青岛和安徽、江浙等城市或地区的人力车业运营和车夫生存状态等领域展开不同程度的研讨^⑮。

其二,人力车业的救助和管理研究。譬如严昌洪认为,民国时期人力车夫群体具有生存资源匮乏、生存状态恶劣、生存地位边缘化、生存心理脆弱等弱势群体特征。由此,政府和社会采取多种方式救济人力车夫,其间,救济方式出现从传统向现代转型的趋势^⑯。马陵合则通过剖析近代上海公共租界工部局对人力车制度的“改良”和指导车夫的“自助”,从中揭示城市下层民众的边缘特性和中国近代城市化的痼疾和畸形^⑰;继而指出,其时华、租界当局及车夫群体均参与到人力车夫的救助中。但城市发展水平的制约、特定的利益格局及扭曲的城乡关系,使对车夫的救济无法找到根治问题的对策。政策的游移与歧异,一定程度上决定对其救助仅能流于形式^⑱,从而弱势群体的救助,需要政府干预和管理。然严

① R.E.帕克, E.N.伯吉斯, R.D.麦肯齐.城市社会学.宋俊岭,郑也夫,译.北京:华夏出版社,1987:序1.

② 王印焕.民国时期的人力车夫分析.近代史研究,2000,(3).

③ 严昌洪.近代人力车夫群体意识探析.华中师范大学学报(人文社会科学版),2007,(6).

④ 张致森.民国时期人力车兴起原因探究.兰台世界,2015,(7).

⑤ 孔祥成.现代化进程中的上海人力车夫群体研究——以20世纪20—30年代为中心.学术探索,2004,(10).

⑥ 罗国辉.近代上海人力车夫群体的形象.兰台世界,2012,(31);近代上海人力车夫群体生存实态.山西师大学报(社会科学版),2014,(1);近代上海人力车夫群体文化探析.兰台世界,2014,(19).

⑦ 杨齐福.民国时期城市苦力的多维研究——以沪宁杭城市人力车夫为考察中心.福建论坛(人文社会科学版),2013,(6).

⑧ 邱国盛.从人力车看近代上海城市公共交通的演变.华东师范大学学报(哲学社会科学版),2004,(2).

⑨ 邱国盛.北京人力车夫研究.历史档案,2003,(1).

⑩ STRAND D. Rickshaw Beijing: City People and Politics in 1920s. Berkeley: University of California Press, 1989.

⑪ 韩鹏.民国时期天津人力车研究.沈阳:辽宁大学,2013.

⑫ 郑忠,王洋.城市边缘人:民国南京人力车夫群体探析.南京师大学报(社会科学版),2012,(3).

⑬ 吴国富,付志刚.20世纪30年代城市下层劳工的生存状况——以南京社会调查为中心.许昌学院学报,2016,(4).

⑭ 张致森.二十世纪三十~四十年代成都市人力车夫研究.成都:四川大学,2007.

⑮ 参见苏新华,张晓辉.民国时期广州的弱势群体研究——以二三十年代人力车夫群体为中心.文教资料,2008,(12);江平平.民国二三十年代江浙两省人力车夫兴盛的原因探析.内蒙古农业大学学报(社会科学版),2011,(1);朱亚男.民国时期安徽人力车夫研究.佳木斯大学社会科学学报,2014,(2);张雨新.抗战时期西安人力车夫的收入与生活.兰台世界,2016,(1);徐佳.近代青岛人力车的兴衰.中共青岛市委党校青岛行政学院学报,2016,(2).

⑯ 严昌洪.从弱势群体特征看民国时期人力车夫救济制度.江汉论坛,2008,(10).

⑰ 马陵合.人力车:近代城市化的一个标尺——以上海公共租界为考察点.学术月刊,2003,(11).

⑱ 马陵合.人力车夫救助:以民国时期的上海为中心.经济社会史评论,2010,(1).

氏进一步指出,民国时期人力车夫骤增,带来流动人口、社会治安、交通秩序等一系列社会问题。政府和租界当局为缓解车夫带来社会问题的压力对其加以管理,并在取缔过程中施以各种救济。但因管理主体与被管理者的对立,产生负面效应进而导致对抗。当局取缔人力车的举措,终因在解决失业车夫出路和解决城市交通替代问题上缺乏可行的制度安排,遭到广大车夫及社会各界的抵制而最终失败^①。而对1945—1949年汉口人力车业的管理,汤蕾则认为当地政府、人力车业职业工会和同业公会、人力车商在管理地区的人力车夫上充当不同的管理角色,共同构筑一个多重管理的权力网络。但在此管理网络控制下,车夫却形成自己生存之道:一是在争取权益的行动中异常团结,二是在斗争中共同采用“合法”方案与野蛮手段。这一社会弱势群体屡屡改变政府的决策,则显示出不容忽视之力量^②。亦有研究者从制度、组织和精神等层面,探寻民国时期南京市政当局对人力车夫的控制和管理^③。

其三,人力车业的纠纷和斗争研究。邱国盛通过检视近代人力车与城市公共交通的演变关系,认为尽管人力车的某些优势使它在近代中国城市机械化公共交通出现后仍具存在价值,但从它与电车、公共汽车间持续的冲突和复杂关系中又可看到,近代中国交通的早期现代化同整个城市的早期现代化一样,注定要经历一个艰难、曲折的特殊历程^④。王印焕进一步以近代化过程中交通工具的矛盾视域,对城市新旧两种交通工具(电车、人力车)展开深度解析,并认为机械化取代人畜力工具成为历史必然^⑤。刘敬忠等则管窥民国时期北京电车与人力车矛盾冲突的根源,认为交通工具进步与车夫生计艰难并存的状态下,缓解二者矛盾的关键是兼顾交通与民生。但此类矛盾实质上为社会问题,在当时历史条件下,这一问题难以得到解决^⑥。庄珊曼进而具体分析1929年北平人力车夫风潮的原因及其影响,认为民初电车开行后即对人力车业产生冲击,从而使两者矛盾日益加深,这成为引发此次人力车夫风潮的重要原因^⑦。随之,何建国等以1934年上海公共租界当局规范人力车业和改善车夫生活的改革为出发点,指出在人力车纠纷危机过程中,车商和承放人组成利益联盟与工部局博弈,最终将车夫利益绑架。而人力车夫组织又是一个意见分歧的共同体,从而使车夫利益并没有人能真正替其代言^⑧。邵雍进一步对1935年上海法租界人力车罢工事件进行考察,认为法租界公董局限令人力车夫登记、限制车夫人数并拒绝与其交涉,成为车夫罢工的主要原因。虽此中人力车夫与车商的关系有利益冲突的一面,但双方更多的是合作抵制法租界当局、共同维护人力车越来越边缘化的行业利益的一面^⑨。

最明显的例证,近代城市人畜力公共交通的另一典型代表——马车业的研究则甚为寥寥,这在其与近代城市化发展不相适的特征及逐渐被淘汰等史实方面得到印证。以笔者目力所及,仅有罗岗以马车为个案分析,通过城市“游荡者”理论把“人的移动”与现代性问题结合,管窥开埠以来上海城市化进程的语境中,“性别移动”和城市流动空间形成间的复杂关系^⑩。还有论者则对近代城市马车业展开史话性的追忆和描叙^⑪。具如上述,关乎中国近代城市人畜力公共交通的研究成果,已开此域之先声。在这其中,成果多集中于人力车业和车夫群体的研究,资料详实、考订细密,具有一定的启迪意义。颇具深意的是,这在折射学界研究态势的同时,也从侧面映射出中国近代城市化进程的曲折和艰巨。

二、近代城市机械化公共交通的研究

近代以降,“现代交通运输事业发展越来越快,成本越来越低廉,这些条件都促进了大城市的发

① 严昌洪.马路上的对抗——民国时期人力车夫管理问题透视.湖北大学学报(哲学社会科学版),2010,(2).

② 汤蕾.多重权力网络下的近代中国人力车夫——以1945—1949年的汉口人力车夫为中心.武汉:华中师范大学,2006.

③ 王洋.民国南京人力车夫的控制问题研究.江苏教育学院学报(社会科学),2013,(1).

④ 邱国盛.人力车与近代城市公共交通的演变.中国社会经济史研究,2004,(4).

⑤ 王印焕.交通近代化过程中人力车与电车的矛盾分析.史学月刊,2003,(4).

⑥ 刘敬忠,李玉梅.民国初期北京电车与人力车的矛盾.兰台世界,2011,(11).

⑦ 庄珊曼.1929年北平人力车夫风潮研究.北京:首都师范大学,2007.

⑧ 何建国,谢永栋.近代城市发展中的规范与危机:1934年上海人力车纠纷探析.兰州学刊,2011,(2).

⑨ 邵雍.1935年上海法租界人力车夫罢工初探.社会科学,2009,(1).

⑩ 罗岗.性别移动与上海流动空间的建构——从《海上花列传》中的“马车”谈开去.华东师范大学学报(哲学社会科学版),2003,(1).

⑪ 参见魏励勇.在我国公共交通史上昙花一现的马车铁道.上海汽车,1997,(8);张欣悦.沈阳的马车铁道.兰台世界,1999,(3);蔡惠林.老苏州的马车业.江苏地方志,2003,(6);彭维堂.兰州过去的马车.档案,2007,(2);何大明.老苏州马车行.江苏地方志,2010,(4).

展”^①。“由此,伴随中国近代城市区域扩张、移民增加,人口流动则日益频密,从而导致人们出行距离逐步超出可使用非机动车交通方式的范围,交通需求迅速增长,(机动)公共交通成为多数人必选的交通方式。”^②即传统的人畜力工具显然难以适应近代市民长距离的交通需求,其对迅捷、运量大的机械化公共交通的“派生需求”^③应运而生。

其一,近代中国中心城市的研究。作为北洋政府时期全国政治、文化中心——北京,对其相关研究逐步展现。如艾琦认为,城市人口增长、落后的交通设施难以适应都市交通的需要,是导致北洋政府创设官商合办的北京电车公司之根本原因^④。嗣后,李玉梅以民国时期北京电车公司为个案,重点探讨公司的创办过程、经营状况、职工生活和劳动条件,分析该公司在城市公共交通近代化过程中的作用及其缓慢发展的原因,从中透视北京城市交通近代化的艰难历程^⑤,并据此刊发若干研究成果^⑥。亦有学者对此期北京电车缓慢发展和发生火灾的原因展开简述^⑦。刘鹏进一步论及近代北京电车、公共汽车的运行线路、车辆维修、运营车辆和班车时刻等发展情事^⑧。李志红则具体分析民国北京城市公共汽车业的三种经营组织形式——市营、电车公司兼营、公司制,并剖析其经营困难的原因:北京城市发展迟缓导致公共交通系统滞后,而政府经营公共事业模式的弊端又导致汽车业无法得到足够资金支持^⑨。相形之下,相关国民政府首都南京的研究也随之展现。如李建飞阐述民国时期南京的公共汽车、市内铁路和出租汽车等发展概况^⑩。王桂荣亦对当时南京人的公共交通出行方式做出简论^⑪。嗣后,李沛霖切入抗战前南京城市公共汽车业的运营模式,分析促进该业日增月长的三个动因:道路建设的推动、人口增长的需求及《首都计划》的倡扬^⑫。邢利丽则对国民政府时期南京公共汽车的兴起背景、发展态势及经营管理等做出探讨^⑬。另对被誉抗战前“中国城市中最大的商办公共汽车公司”——江南汽车股份有限公司,李沛霖则对其运营模式、发展原因和竞争博弈等情事做出考释^⑭。另有论者对近代南京市内铁路的发展沿革和运营态势展开不同程度的研讨^⑮。

作为近代中国第一大城市——上海,相关研究亦持续呈现。如陈文彬指出,为保障以纳税人为主体的公众利益,促进租界社会经济繁荣发展,近代上海租界创立公共交通专营制度。该制度对专营企业运作中的权利和义务以及专营权的期限和终止做出规定。专营权的管理,体现出租界当局一系列现代城市公共事业管理的新理念^⑯。刘椿在20世纪初民间资本式微的情况下,检讨(华界)上海市公用局积极介入区域公共交通建设及初步成效,通过其“公营为宜”主张引致商办企业对监管方式的争执,藉此管窥上海的城市客运与官商管理模式变迁的内在联系^⑰。亦有研究者对发生在近代上海的罢工展开论证。如沈海波对中国共产党领导的首次工人罢工、发生在上海英美烟厂抑或是法租界电车公司做出深入辨析^⑱。而莫庆红则指出,1930年法租界电车公司大罢工胜利的重要经验,即为排除“左”倾路线和策略的

① R.E.帕克, E.N.伯吉斯, R.D.麦肯齐.城市社会学.宋俊岭,郑也夫,译.北京:华夏出版社,1987:69.

② 闫平,宋瑞.城市公共交通概论.北京:机械工业出版社,2011:1.

③ “派生需求”是指对生产要素的需求,意味着它是由对该要素参与生产的产品的需求派生出来的。参见阿弗里德·马歇尔.经济学原理.刘生龙,译.南昌:江西教育出版社,2014:315.

④ 艾琦.北京第一家电车公司.中国档案,1998,(12).

⑤ 李玉梅.民国时期北京电车公司研究.保定:河北大学,2012.

⑥ 参见李玉梅,李玉环.老北京的电车工人.北京档案,2011,(7);民国时期北京电车工人罢工风潮.兰台世界,2013,(19);北京电车公司档案拾零.兰台世界,2013,(31);老北京电车公司章程制定始末.兰台世界,2014,(25).

⑦ 参见王红.半封建半殖民地社会畸形发展的缩影——民国时期北京电车公司的艰难历程.北京宣武红旗业余大学学报,2009,(3);王晓芳.神秘的北京电车公司火灾.北京档案,2005,(5).

⑧ 刘鹏.老北京的电车和公共汽车.北京档案,2005,(2).

⑨ 李志红.民国时期北京城市公共汽车事业研究(1935—1948).北京:首都师范大学,2008.

⑩ 李建飞.民国时期的南京公共交通.南京史志,1997,(1).

⑪ 王桂荣.60年多前南京人出行.江苏地方志,2009,(6).

⑫ 李沛霖.城市公共汽车事业考辨——以抗战前“首都”南京为中心.历史教学,2011,(18).

⑬ 邢利丽.国民政府时期南京城市公共汽车事业研究.合肥:安徽大学,2014.

⑭ 李沛霖.1930年代中国公共交通之翘楚——江南汽车公司.档案与建设,2013,(11).

⑮ 参见章丽廷.营运五十年的南京市内小火车.南京史志,1987,(24);晓寒.南京市内小火车忆旧.档案与建设,1999,(7);李沛霖.近代中国市内铁路之先行:宁省铁路——京市铁路.档案与建设,2015,(6).

⑯ 陈文彬.近代上海租界公共交通专营制度述评.社会科学,2008,(1).

⑰ 刘椿.20世纪初上海城市客运业与官商互动模式的嬗变.深圳大学学报(人文社会科学版),2005,(5).

⑱ 沈海波.中共领导的第一次工人罢工——上海法租界电车工人罢工.党史研究与教学,1998,(6).

干扰,制定符合实际的罢工策略及利用敌人间的矛盾、争取大量同盟者^①。于道远等更关注1940年法租界电车、公共汽车工人的大罢工,通过罢工爆发后汪伪政权令饬上海市社会运动指导委员会对劳资双方调解斡旋的发展态势,管窥此次罢工的起因、经过及调解始末,力图从侧面反映汪伪政权与法租界当局的微妙关系^②。

其二,近代中国省会城市和陪都的研究。譬如艾智科剖析1929至1931年汉口公共汽车业的运营与管理、运营权变化、调度与服务,并论及该业直面困惑及其与旧式交通工具的矛盾,通过公共汽车在城市中的强势地位,探析其发展过程中隐喻的困难因素^③。还有论者对1920年代末至新中国成立前武汉公共汽车业的运营车辆、运行路线和乘车票制等做出概述^④。李婧则考察民国时期杭州公共汽车业的路线开设、运营管理和票制分析等诸多面向,认为公共汽车改变大众出行方式,为杭城旅游业的发展提供全新条件,但该业发展亦有诸多障碍,如人力车与公共汽车的冲突,通常是汽车公司做出让步,由此新旧交通工具之争成为制约杭城公共交通发展的重要因子^⑤。杜乐秀着重阐述了1920年代成都市内公共汽车的客运状况、发展特点和管理规定以及以防区为主的长途汽车客运状况,兼论汽车运输职工的遭遇及他们为争取生存权利而进行的斗争^⑥。另有研究者对同期成都公共汽车运营的道路状况、交通规则和交通线路等展开简述^⑦。余晓峰则进一步阐释近代成都城市道路的建设、公共交通管理体制的变迁及其对公共汽车业的影响,同时探讨该业的经营状况及其对成都近代城市公共交通体系发展的作用等问题^⑧。

作为战时中国的陪都——重庆,相关研究亦随之展开。例如薛圣坤结合新中国成立前重庆公共汽车业的发展轨迹,认为该业壮大阶段是国民政府中央管理扶持时期,其他时期则乏善可陈。抗战爆发后,国府中央接管陪都公共汽车业,通过加大资金投入、完善管理制度、确保物资原料配送,从而使该业呈现良性运营态势。并指出,中央之所以如此,实因抗战大环境倒逼。但该业发展壮大亦满足重庆城市的现实需要,促进战时首都的繁荣和有序,为抗战顺利做出贡献^⑨。张伟则进一步管窥抗战期间重庆公共交通的特点:一是发展公共汽车、轮渡、缆车等方式,初步构建立体公共交通系统;二是修建主城与迁建区之间及迁建区彼此之间的公共汽车线路。同时认为,战时重庆公共交通为配合抗战、保证疏散、信息畅通、便利生活等做出努力,但制约公交企业发展的因素有:国内物资短缺、油料价格上涨,致企业运营成本增加;企业规章制度不完善,管理人员尸位素餐,使其运营效率低下;日本对重庆的无差别大轰炸,给企业造成巨大损失^⑩;继而认为,战时因人口内迁、城市规模扩大和山城的特殊地形,使重庆公共汽车业的发展独具特点^⑪。综观上述林林总总的研究成果,此中对近代城市机械化公共交通的运营态势、经营管理模式、发展和制约因素等各个向度均做出深入勾勒、关涉甚多,从而将近代城市公共交通整体发展体系有机地融汇在一起。虽然在一些成果中呈现出研究细碎化的特点和零星散布的分布趋势,但就相关档案和史料的耙梳和整理而言,对学界研究是贡献甚巨的。

三、近代公共交通与城市社会变迁的研究

从一定意义上说,“除掉战争以外,交通就是城市中最主要的动态因素……,那么缺少交通,便构成

①莫庆红.1930年上海法租界电车工人57天大罢工论析.党史研究与教学,2010,(6).

②于道远,黄慧英.1940年上海法租界电车公共汽车工人罢工事件处理报告.民国档案,1990,(1).

③艾智科.公共汽车:近代城市交通演变的一个标尺——以1929年到1931年的汉口为例.成都:四川大学,2007.

④李友林.建国前的武汉公共汽车.武汉文史资料,2008,(1).

⑤李婧.民国时期杭州公共交通研究:以公共汽车为中心.杭州:杭州师范大学,2012.

⑥杜乐秀.二十世纪二年代成都汽车客运业研究.成都:四川大学,2006.

⑦赵可.20年代昙花一现的成都公共汽车.民国春秋,2001,(1).

⑧余晓峰.传统与变革——从公共汽车的出现看成都近代城市公共交通的变迁.成都:四川师范大学,2007.

⑨薛圣坤.重庆城市公共汽车事业研究(1933—1949).重庆:重庆师范大学,2012.

⑩张伟.抗战时期重庆城市公共交通发展研究.重庆:西南大学,2014.

⑪张伟.近代重庆公共汽车事业研究(1933—1946).宜宾学院学报,2014,(1).

了城市发展的一种威胁,甚至根本威胁到城市的存在”^①。可见,交通网络与城市发展息息相关。“鉴于公共交通系统对解决城市交通问题的重要性和有效性,优先发展公共交通系统,已成为许多城市居主导地位的战略思想”^②。公共交通作为城市化进程的重要组成部分和衡估指标,与近代城市社会变迁相互推演、互相挽进。

其一,近代公共交通与上海城市社会变迁的研究。例如廖大伟指出,抗战前上海华界的公交如电车、公共汽车等,在近代上海城市现代化演进过程中产生不容忽视的作用^③。何益忠通过对近代马车、小车、行人的交通行为的争论,展示开埠后上海城市社会中的中外双方在民族情感、生活习惯等方面的冲突,进而探究隐藏在冲突背后的根源及城市交通对市民生活的影响^④。方华进一步以公共交通系统的路政建设、交通工具的嬗变、交通法规培养市民意识等向度,探讨1927年前公共交通在上海城市发展中的历史作用^⑤。值得强调的是,陈文彬以战前上海城市公共交通为视角,通过比较租界和华界公共交通企业的经营与管理方式,以此分析不同政体下公交行业的管理得失及对区域公交发展的制度性影响,并研究公共交通与近代上海社会经济发展的关系及其对移民社会与市民生活的重要作用^⑥,即陈氏对城市节奏演进与公共交通结构变迁的交互展开阐释。陈文彬认为,近代上海城市节奏明显加快,公共交通结构由传统人力交通工具逐渐向机动公共交通方式转变,但由于近代上海长期存在的二元社会经济结构的特征,公共交通结构的转型则经历了一个艰难而漫长的过程^⑦;并通过公共交通与市民生活空间拓展、日常流动性增强、公共意识生长、权利观念觉醒等视域,探讨该业为近代上海城市生活与社会观念带来的深刻变化^⑧。张松等则以近代上海的租界扩张和道路建设为背景,通过梳理租界公共交通线路分布、客运量增长和交通管理等演进过程,运用定量技术分析,剖析公交线网密度与地价分区之间的耦合关系,指出公共交通的发展演进对近代上海都市空间和市民生活的近代化产生较大的影响^⑨。

其二,近代公共交通与南京城市社会变迁的研究。吴本荣认为,新式工具引入及城市人口增长、经济发展,使近代南京逐步建立公共交通系统。该业不仅促进城市空间融合、改变城市经济结构、提升城市管理水平、改善人们生活,并对城市近代化产生深远影响。但亦认为,因政局动荡、官吏腐败,公共交通发展的时起时落,制约了城市近代化的步伐^⑩。嗣后,李沛霖通过对抗战前南京公共汽车、市内铁路、出租汽车、人力车及马车业运营态势的探讨,研判公共交通业与南京城市化进程的相互联系和相依发展^⑪。继而,李氏认为,公共交通不仅与城市人口需求相互影响,且与人口分布紧密关联,同时与人口流动相互促进,即通过人口需求、人口分布和人口流动三个视域,考察民国时期公共交通与南京城市人口之交互^⑫;以公共交通的税捐厘定保障城市财政、税捐计查管控城市财政、税捐占比进献城市财政等视角,辨析战前南京城市财政与公共交通之关联^⑬;通过对公共交通法规构建、登记检验与装置管理、票价订定与行停规制以及交通违法行为处罚等各向度的考论,探求当时首都公共交通管理体系的相为嬗代及对提升城市管理水平的影响^⑭;以近代公共交通与生活空间、日常流动、时间观念和市民意识等各界面的交互,观测该业与南京城市生活方式的相互挽进^⑮;运用经济学博弈论的视角,对民国南京公共交通系统的典型代表——公共汽车和人力车业的竞争博弈展开辨析,并对此中政府的外力楔入和干预角

① 刘易斯·芒福德.城市发展史——起源、演变和前景.倪文彦,宋峻岭,译.北京:中国建筑工业出版社,1989:55.

② 冯云廷.城市经济学.大连:东北财经大学出版社,2011:363.

③ 廖大伟.华界陆上公交的发展与上海城市现代化的演进(1927—1937).档案与史学,2003,(3).

④ 何益忠.近代中国早期的城市交通与社会冲突——以上海为例.史林,2005,(4).

⑤ 方华.上海城市公共交通在城市发展中的作用(1843—1927年).皖西学院学报,2008,(2).

⑥ 陈文彬.近代化进程中的上海城市公共交通研究(1908—1937).上海:学林出版社,2008.

⑦ 陈文彬.城市节奏的演进与近代上海公共交通的结构变迁.学术月刊,2005,(7).

⑧ 陈文彬.近代城市公共交通与市民生活:1908—1937年的上海.江西社会科学,2008,(3).

⑨ 张松,丁亮.上海租界公共交通发展演进的历史分析.城市规划,2014,(1).

⑩ 吴本荣.公共交通与南京城市近代化(1894—1937).南京工业大学学报(社会科学版),2009,(1).

⑪ 李沛霖.抗战前南京城市公共交通研究(1907—1937).南京:南京师范大学,2012.

⑫ 李沛霖.公共交通与城市人口关系辨析——以民国时期南京为中心的考察.史学集刊,2014,(6).

⑬ 李沛霖,叶美兰.抗战前南京城市财政与公共交通关联考议.民国档案,2014,(2).

⑭ 李沛霖,叶美兰.民国首都城市公共管理略论(1927—1937).学海,2014,(5).

⑮ 李沛霖.近代公共交通与城市生活方式:抗战前的“首都”南京.兰州学刊,2014,(9).

色做出一定程度的研判^①。

其三,近代公共交通与京津城市社会变迁的研究。邱运华等指出,民国元年出于改善交通、改良市政之目的,北京始筹有轨电车,却遭致商会与文化保守派的激烈反对。电车的开行进一步突破皇城的封闭空间并威胁传统的城市空间,同时也遇到既有城市空间的顽强阻挡。为使电车顺利开行,电车公司多次要求拆除北京街头的跨街牌楼,而市民则以保护古迹为由坚决反对。经过长久激烈的斗争,最终牌楼与电车同时并存,实现传统与现代两种文化表征在北京城市空间中的交叠^②。而刘海岩则认为,自20世纪初电车在通商口岸城市的出现,中国城市进入“电车时代”。天津电车通车路线覆盖了五国租界和老城区,成为近代公共交通网络的中心。电车的出现曾经引发激烈的社会抗议,反映演变中的城市社会接受外来事物的矛盾心态及对打破现存空间秩序的恐惧。最终电车为市民普遍接受,成为大众化的交通工具,加快了城市人口和资本的空间流动,促进近代城市空间的重构^③。针对天津电车肇事的个案,秦方从中管窥事故展现出的晚清现代性在中西方、传统与现代中的复杂面向,认为事件凸显的现代性不仅表现为地方士人对以电车为象征的西方殖民力量一种抗拒和挑战,亦展现近代女性和媒体以女学为契机进行身份建构所面临的机遇。事故呈现的现代性兼容器物 and 感知层面、兼具建设性和摧毁力,这些混杂构成晚清中国现代性的内在张力和动力^④。

值得指出的是,鲍成志以更为宏观的视角,通过新式公共交通在中国的兴起与发展,该业对城市发展的作用,其与城市生活和城市兴衰的关系等多重维度,阐释公共交通与近代城市发展的交互关联^⑤。而关涉近代新式交通与区域变迁的研究,亦有学者展开更为深入的论证^⑥。依前而述,公共交通与城市社会变迁是一个互动的动态历史过程,同时又是近代城市化进程的集中体现,彼此间是两条相互推进且制约的主线。然就上述成果观,相关研究却显得较为薄弱,尤其是对近代公共交通与城市社会变迁的结构模式和量化程度,我们尚乏明确的认识。且研究区域主要集于近代具有政治影响和经济发达的大都市,其他城市的关涉并不足见。这亦是当前中国近代城市史和公共交通史共同面临的一大课题。

四、余论:几点思考与展望

纵览城市演变进程,“我们的城镇是以放射型公共交通系统为基础而发展起来的”^⑦。历史发展使人们从教训中得到一条宝贵经验:要解决大、中型城市的交通问题,并使其具有必要的活力,应该特别重视优先发展城市公共交通,它是城市可持续发展的必由之路^⑧。由前述学术史回顾,经过长期铢积寸累、锐意拓荒,中国近代城市公共交通研究已取得长足进展,成果灿然可观,逐渐成为中国近代城市史学的热点区域。但毋庸讳言,既往研究亦存漏卮之处,这须在今后研究中加以修正、突破和深化。

其一,研究区域相对集中于近代中心城市。易于看出,“当今世界特大城市,伦敦、纽约、巴黎及莫斯科等,都建立有庞大的公共交通系统”^⑨。而“随着时间的推移,中国以国家为中心的城市主义模式最终构成一个更为广阔的城市网络,较小的行政管理中心也随之在全国兴起”^⑩。但如果对中国近代城市公共交通总体的现有成果稍加分析,便会发现主要选题仍集中在近代少数的大城市,尤其是通商口岸和经济发达的大都市。由此,以往研究大多局限于近代开埠通商后的商贸中心或政治、经济、文化中心,如

① 李沛霖.民国时期南京公共交通工具博弈及政府因应.暨南学报(哲学社会科学版),2015,(9).

② 邱运华,王谦.民初北京电车的开行与北京城市空间的变迁.北京社会科学,2014,(6).

③ 刘海岩.电车、公共交通与近代天津城市发展.史林,2006,(3).

④ 秦方.受伤的身体,复杂的现代性——以1906年吕美荪电车事故为个案的分析.学术月刊,2015,(12).

⑤ 鲍成志.试论新式公共交通兴起与近代中国城市发展.四川大学学报(哲学社会科学版),2009,(2).

⑥ 相关成果不胜枚举,仅能撷其大端,参见江沛,熊亚平.铁路与石家庄城市的崛起:1905—1937年.近代史研究,2005,(3);江沛,徐倩倩.港口、铁路与近代青岛城市变动:1898—193.安徽史学,2010,(1);丁贤勇.新式交通与生活中的时间:以近代江南为例.史林,2005,(4);浙赣铁路与浙江中西部地区的发展:以1930年代为中心.近代史研究,2009,(3);新式交通与近代江南交通格局的变动.史学月刊,2016,(8).

⑦ K.J.巴顿.城市经济学——理论和政策.上海社会科学院经济研究所,译.北京:商务印书馆,1984:133.

⑧ 杨兆升.城市智能公共交通系统理论与方法.北京:中国铁道出版社,2004:1.

⑨ 刘统畏.交通通讯与国民经济.重庆:重庆出版社,1988:114.

⑩ 乔尔·科特金.全球城市史.王旭,译.北京:社会科学出版社,2010:序1.

上海、南京、北京、天津等大城市，而对其他城市则关涉甚少。即虽有武汉、成都、重庆等中西部地区城市的相关研究，但无论在成果数量或被关注程度上都远逊于前者。就其本质而言，这一研究态势难以呈现近代中国城市发展中的整体性、综合性和中国特色，并且容易导致理论的偏颇和肤浅。诚如布洛赫指出，“历史研究不容画地为牢，若囿于一隅之见，即使在你的研究领域内，也只能得出片面的结论。唯有总体的历史，才是真历史”^①。既如此，依拙见，今后学界在关注近代中心城市相关问题的同时，更应展开对近代不同类型城市的研究，包括个案和城市群体研究，进而加强中西部城市的相关研究，特别是关注其城市公共交通的发展轨迹及取得的进步，由中管窥城市化进程的历史进度。与此同时，可开展近代国内各城市公共交通的共时类比，进而该业的演变态势和发展规律了然于胸，这将有助于近代城市史研究各领域的持力推进和深度拓展。唯其如此，才能对近代中国城市公共交通的发展脉络和历史作用做出更为宏观的把握，才能更全面、深切地解读和洞见中国近代城市向现代嬗变的恢宏场景。

其二，研究对象存在畸重畸轻的现象。由前述及，既往研究对于近代城市人畜力和机械化公共交通的运营发展、生存状态等浓笔墨重，成果满坑满谷；然对公共交通与城市社会变迁的相关研究则显得着墨较淡，缺乏应有之关切，从而使该业与城市发展的交互及对社会变迁的影响无法全息彰显。史实证明，公共交通映射中国城市由传统到近代演化的步伐，影响市民生活嬗变的过程，与城市化进程相互推演，与社会进步、民众福祉互相挽进。相对于转型中的近代中国城市而言，其对城市变化速率的影响至深至巨，重要意义毋须赘言。即研究公共交通与城市社会变迁是探索城市史和社会经济史的重要内容，但以往成果在论证两者间的交相为用、并行不悖等方面仍缺乏深度和广度，经常会出现先入为主的定性判断，进而使用相对模糊的语言界定该业对城市社会变迁的影响，最终导致彼此间关系的简单化及近代城市化进程无法全面量化。既然“发达的交通是社会福利待遇的一部分，也是城市经济发展的关键”^②，那么公共交通与城市发展的交互绝不仅囿于生活领域，但过往成果过多关注于其与城市生活领域的交互，对其与城市道路、城市人口、城市财政、城市管理等其他重要领域缺乏应有的关注，从而出现以偏概全的现象，并陷入浅尝辄止之窘境。很明显，近代城市化发展要求在更精确、更本质的层次上揭示城市兴衰流变，因此迫切需要研究影响城市化进程的各项因子。公共交通系统作为城市发展的基础设施和衡估城市物质文化进步的关键指标，与城市工商业、道路建设、人口分布和流动、行政管理、政府财政、社会生活等各项指标相依发展、相互促进。由此，对这些相关领域均要加以重视、均衡考量；进而采用各种科学手段加以测算、评估，使之分析鞭辟入里和具有科学性，如此才能使近代城市化进程和社会嬗变程度全面彰显。概言之，对研究对象不偏不倚等这一类问题亟待学界关注及延展；要对这些悬而未决且尚存较大空间的研究领域强化重视，这不仅使今后的相关研究具有一定的学术意义和理论创新性，也对推进中国近代城市史和城市公共交通史的整体研究水平当有助益。

其三，缺乏跨学科研究方法的综合运用。法国年鉴学派曾指出：历史学要建立以问题导向的分析史学和关注以人类活动整体的历史，要与其他学科如地理学、社会学、心理学、经济学、语言学、社会人类学等进行合作^③。城市作为一个实体，政治、经济、社会、文化、生态，无所不包。这一特征，决定城市史研究作为一门学科，涉及地理学、历史学、社会学、经济学、管理学、政治学、人口学、统计学、生态学、文化人类学等社会科学和自然科学等多门学科，要求研究者具有相当丰富的学识和极其广阔的视野。由见，城市史学是具有交叉性、边缘性的学科，与其他学科具有共生性，其研究方法要以协同学的原则顾及学科之间的联姻，把人文学科和某些自然科学方法熔为一炉。即“与世界历史学的发展趋势一样，城市史对传统史学的背离，首先应表现为研究方法的改变，即由叙述的、定性的方法，改变为分析的方法、定量的方法”^④。推而言之，近代城市公共交通的相关研究要将各学科相互融汇，才能全面感悟城市化进程的

① 马克·布洛赫.为历史学辩护.张和声,程郁,译.上海:上海社会科学院出版社,1992:40.

② 肯尼斯·巴顿.运输经济学.李晶,吕靖,贾晓惠,译.北京:机械工业出版社,2012:337.

③ 彼得·伯克.法国史学革命:年鉴学派(1929—1989).刘永华,译.北京:北京大学出版社,2006:2.

④ 刘海岩.近代中国城市史研究的回顾与展望.历史研究,1992,(3):16.

整体脉络和发展规律。然据既往成果观之,除一些研究采用历史文献探研法、城市社会学、社会心理学等方法外,对于其他学科的理论范式则较少涉猎。问题之实质在于,近代公共交通对城市发展的各个界面有深切影响,其与城市规划、城市建设、城市经济、城市管理、城市社会等诸多方面均有密切交互。有鉴于此,除科学地继承传统史学方法外,应在本域研究中加强相关学科的综合运用。除上述研究方法外,引进和嫁接城市规划学、城市经济学、运输经济学、交通社会学、人口地理学、文化人类学、行政管理学、生态学等学科的理论模型和研究范式,以及某些工程技术的相关知识和手段,并辅以个案分析法、定量定性结合乃至模型设制等,这样就可能实现跨学科的合作效应,将科际整合的理念浸润于近代公共交通与中国城市发展研究的各个层面,一以贯之,最终拓展、深化近代城市史和社会经济史研究的纵深面和学术内涵,这亦是近代城市公共交通研究既有艰巨性又有吸引力的根源所在。

总括而言,“公共交通在各类城市都应优先发展”^①,其系统是影响中国近代城市化进程的重要因子。在当代探索中国城市可持续发展路径及解决“城市病”^②的背景之下,研讨公共交通与城市发展,更是应时代所需、顺时势所趋。回溯往祀,中国近代公共交通研究已迈出坚实的一步,成果繁复。展望未来,该域研究必将寻求新的突破,不断拓展和深化,进而迈向更高的发展阶段。从长远言之,通过把握本域研究的基本态势和客观规律,延伸对当代公共交通与中国城市发展的适度展望与未来思考,呈现有益的决策支持价值,才是研究常青的本源和推力。

Origin and Prospect of the Research on Modern Urban Public Transportation in China

LI Peilin (Nanjing University of Posts and Telecommunications)

Abstract: Since the 1990s, studies in history of China's modern city emerged and flourish. Particular research of modern urban public transportation got important progress. At the same time, it forms certain hot spots of the thematic areas, including modern urban human and animal public transport, public transportation of mechanization, and public transportation lead to social change of the city, etc. However, so far, there has been no paper through relevant academic history and comments. Therefore, research on academic origin and current situation of the development of combing and summary, discuss shortcomings, in turn, looking to the future development trend, is indispensable. It not only enriches the current academic research, but also promotes the academic development of history of China's modern city and China's urban public transportation.

Key words: China modern city; human and animal; mechanization; public transportation; social change of the city

●收稿日期:2016-11-15

●作者地址:李沛霖,南京邮电大学马克思主义学院;江苏 南京 210000。Email:lipeilin@njupt.edu.cn。

●基金项目:中国博士后科学基金一等项目(2015M580284);教育部人文社会科学研究青年基金项目(13YJCZH085)

●责任编辑:何坤翁

①《中国大百科全书》总编委会.中国大百科全书第二版:第3卷.北京:中国大百科全书出版社,2009:483.

②参见2015年中央召开的城市工作会议,习近平总书记提出“十三五”期间决心根治“城市病”的主导性意见.