

铁路交通对 20 世纪贵阳城市发展的影响

鲍成志¹

(四川大学, 四川 成都 610065)

【摘要】: 在 20 世纪中叶中国城市现代化进程中, 铁路交通发挥的作用十分引人注目。尤其是在一些内陆腹地城市, 这一现象更为突出。以西南地区的贵阳为例, 如果从铁路交通的视角来审视这座内陆区域中心城市, 会发现其现代化呈现出一种渐进式状态: 即没有铁路、铁路开通和铁路成网三个阶段, 能大体对应出现代化曲折缓慢、促进发展和加速推进的运转轨迹。

【关键词】: 新中国 城市 铁路 贵阳 贵州 现代化

【中图分类号】: K27 **【文献标识码】:** A **【文章编号】:** 1002-6924(2022)06-0065-07

刘易斯·芒福德在其《城市发展史》中曾断言, 近代以来产生新城市的力量是矿山、工厂和铁路。¹ 当工业革命在西方城市蔓延的时候, 铁路的加入使得人口、货物、技术等流通更加迅速, 给沿线城市发展带来新动力。中国的铁路交通于清末肇始, 至 20 世纪 40 年代末, 在大约半个多世纪时间里, 铁路的开通促成了中东部诸多城市, 如哈尔滨、石家庄、郑州、汉口乃至上海、天津、广州、大连、青岛等的快速崛起。而广大西部内陆区域, 尤其是群山环绕的西南地区, 则受地理环境条件限制几乎无缘于铁路交通, 城市发展自然也深受影响。西部地区城市发展的不利状况, 直到新中国成立后国家加大对西部内陆铁路建设后才开始有显著变化。20 世纪 50 年代, 伴随着新中国第一个“五年计划”的顺利实施, 正如费正清所观察的那样, 中国“总计铁路线长度翻了一番以上, 几乎所有的新线都建于内地。……除宝成铁路外, 这些铁路还包括连接内蒙古包头与新疆的铁路, 四川省内的成渝铁路, 以及甘肃、内蒙古和贵州境内的主要铁路”。² 正是在此历史背景下, 西部内陆区域的城市现代化才终于翻开了新篇章。

一、铁路开通前贵阳城市发展之困境

贵阳的形成与发展历史, 总体而言与其独特的交通地理条件紧密相连。在漫长的古代社会, 尽管历代王朝统治者基于疆域控制而对贵阳所处之地一如既往地重视。战国时秦昭襄王三十年(前 277 年)即以“楚巴、黔中地”置黔中郡, 汉代武帝在平定“南夷”后于此设牂牁郡, 唐代推行“羁縻州”制而于此分建矩、清等羁縻州, 宋太祖时这里被敕书为“贵州城”, 元代改贵州城为“顺元城”升至八番顺元都元帅府驻地, 明清两代继明洪武四年(1371 年)贵州卫设立、永乐十一年(1413 年)升格为贵州承宣布政使司治所、隆庆三年(1569 年)改新迁程番府为贵阳府之后一直作为省城建制而存在。³ 但究其城市发展的要旨而言, 在元代之前, 这里因显著受制于区位偏远、山高水险、交通艰难, 长期只能算是维持在一种较低的发展姿态。据《宋史·蛮夷传》记载, 唐宋时期所设羁縻州“每三二百户为一州, 州有长”, “无固定治所, 寄治于山谷间”, “无城郭, 散处村落”, “无壁垒, 官府惟短垣”,⁴ 严格说这种状态并不能算作城市。

古代贵阳城市发展较为典型的局面出现在元明清时期。起因即在于元朝统一中国后, 统治者基于管控辽阔疆土的需要而广通驿道、大兴“站赤”, 始建“顺元城”且修筑了通往湖广、云南、广西、重庆等地的多条驿道。这些国家级干道的开通, 大大

¹作者简介: 鲍成志, 四川大学历史文化学院教授, 博士生导师, 主要研究方向: 中国城市史。

基金项目: 国家社科基金一般项目“新中国西南地区的铁路交通与城市发展研究”(18BZS166)

便利了贵阳城市的交通运输，将其纳入到全国驿道交通网络，改变了这里之前的闭塞状况，为之后贵阳城市迎来较大发展奠定了初步基础。³ 明清之际，贵阳正是凭借着作为“万马归槽”“东进西出、南来北往”要害地方的便利驿道交通的强力支撑，才最终实现了贵州建省和作为省城城市的全面发展。到鸦片战争前后，贵阳已经成为一座可以代表贵州省经济社会发展水平、从多元层面影响和制约贵州全省的中心城市。

然而，依托四条主要驿道汇集的有利交通条件而兴起的贵阳，城市发展到了近代却又遭遇新的问题。“1840年之后，进入近代的中国在西方列强的武力胁迫下被强行纳入到世界资本主义市场体系和交通运输网络中，原有的交通与城市发展基本格局被打破，整个国家逐渐由封闭走向开放。西方先进的交通运输文明和新型交通工具大举传入中国，使中国传统交通运输的运力、运道受到前所未有的巨大冲击，从沿海到沿江，再到内陆腹地，全国范围的交通状况发生显著变化，从而对城市的发展造成深刻影响。一方面，新型交通的广泛兴起使沿海、沿江、沿路等许多城市因其具有便捷的轮船、火车、汽车等新型交通运输条件而迅速发展壮大起来；另一方面，新型交通逐渐取代传统交通，也使一些传统交通枢纽城市因不具备新型交通的有利条件而陷于停顿甚至走向衰落。”⁵ 显然，这样的残酷现实对于深处内陆腹地的贵阳而言，无疑是相当不利的。

贵阳地处内陆腹地，既不临海也不沿江，内河航运条件又极差，因而新型交通中的轮船运输不可能发展起来。陆路交通中的公路与铁路的发展，又因周边高山险阻、流水湍急而举步维艰。尤其是对近代城市发展至关重要的铁路交通，发展更是一波三折。从清末贵州省内部分绅商发起组织“贵州铁路矿务总公司”、贵州巡抚奏请兴筑贵渝铁路无果，⁶ 到北洋政府时期与外国合作动议的沙兴铁路方案、钦渝铁路方案和柳渝铁路方案等的流产，⁶ 再到孙中山先生《实业计划》拟定黔桂铁路规划的无疾而终，⁷ 清末民初贵阳修筑铁路始终处于水中月镜中花的境况。直至1939年，国民政府出于抗战需要方决定动工修建黔桂铁路，但进展极为缓慢，1943年6月才通车贵州独山，1944年3月勉强通车到都匀，⁸ 直到近代结束时也未修通到贵阳。近代贵阳城市发展，由于始终未能修通铁路而深受影响。时至贵阳解放时，其城区面积仅比清代略有扩大，市内街道多是碎石路和沙土路，路面凹凸不平，没有完好的排水设备，晴天尘土飞扬，雨天泥泞难行；街道两旁的房屋破旧不堪，新式建筑寥寥无几，最高的楼房不过三层；街上路灯稀少，没有公共汽车。⁹ 通往外地的公路仅有四条主路及两条支线，全长约273公里，全是砂石路面，坡大弯急，路面狭窄，对外经济联系和城乡经济交流十分困难。¹⁰ 很显然，近代结束时的贵阳“整个城市仍与现代城市有很大距离”。¹¹

事实上，近代不通铁路的贵阳其城市发展困境一直持续到新中国成立后。1949年11月贵阳解放，揭开了其城市发展的历史新篇章。经过三年国民经济恢复，贵阳的城市系统尽管在公路交通的配合下得以正常运转，但无可回避的是，此时的公路交通已明显无法满足城市发展的需要，尤其是在社会主义改造和“一五计划”实施中给贵阳城市发展注入强大工业化动力的情况下。在此期间，工业发展所需的“大批物资仍然不能及时运走，特别是一些大型机器、设备，汽车根本‘吃不动’”，⁽¹¹⁾ 这成了贵阳城市发展的重要阻碍。如何解决这一遗留问题，成为摆在新中国贵阳建设者面前的当务之急。针对贵阳实际而言，“恢复铁路”极其重要，实质上就是应尽快开通铁路，依托强大的铁路交通来破解当时贵阳城市发展的瓶颈。

回顾贵阳城市发展交通变迁之间紧密联系的历史，可以清楚发现，明清时期贵阳城市的兴旺发展正是得益于四通八达的驿道交通的助力，而近代以来城市现代化之所以陷入尴尬困境，本质上则与缺乏铁路开通密切相关。不通铁路的贵阳，由于得不到强有力的现代交通作支撑，难以与外界进行大规模有效的互联互通，不能将引进的技术与本地的经济社会有效衔接，无法创设安稳的空间与环境，为现代工业技术和企业人才提供扎根的土壤，自然城市现代化进程就比较艰难。

二、黔桂铁路开通与贵阳城市现代化

新中国之下的贵阳城，要想尽快开通铁路，破解城市发展瓶颈，一个最优的方案就是复筑国民政府时期曾部分开通、后又破坏殆尽的黔桂铁路。事实上，新中国的建设者们也正是这样选择的。

1958年底，在现实的殷切期盼中，历经许多艰难险阻，黔桂铁路终于全线贯通，贵阳自此结束了不通火车的历史。这座矿产资源丰富的省域中心城市，开始拥有了强大的发展动力，“黔桂铁路铺轨到贵阳是件大喜事，在政治经济上都有很大的意义。

没有铁路，工业化是不可能的，大机器运不进来，建筑器材也运不进来，大批农产品也不能很快运出。现在铁路通了，将大大推动贵州的建设”。¹²事实也正是如此。在 1965 年贵阳其他几条铁路干线修通以前，黔桂铁路是贵州省通向华中、华南、华东的唯一铁路通道，对贵阳城市现代化的影响是极为深刻的。

首先是推动了城市规划项目的确定和逐步完善。新中国成立之初，贵阳的城市规划因经济薄弱和城市管理系统的缺失而有所搁置。1954 年，随着黔桂铁路复筑计划的起步和“一五”前期贵阳城市建设速度的加快，贵阳市城市规划项目得以重新提上议事日程。重点以贵阳市绿化系统工业布置及铁路改线示意图为参考资料，形成了规划草案。1955 年，贵阳铁路建设提前施工，为使规划能与铁路线和车站的布置相配合，贵阳市建设局对规划草案进行完善，并于 1956 年完成贵阳市城市初步规划。¹³该规划方案确定了贵阳的城市性质及城市规模，在具体规划措施上，依据黔桂铁路线的布局走向，建议将铁路线向南迁移，将飞机坝北部区域划为生活区，以避免铁路将城市生活区分成两截，限制城市的未来发展。¹⁴在进行城市规划的同时，考虑到铁路的运输效能最大化和工业发展，政府还对新建工业项目进行了选址规划，完成了贵阳火力发电厂等地方工业项目的初步确立和土地划拨等工作。黔桂铁路开通后，贵阳城市规划方案续有修改完善，原则上确定了工业布局、城市规模以及交通等城市基础设施建设等问题，反映出这一时期在铁路带动下，贵阳建设项目增加，工业迅速发展和城市规模扩大的趋势。¹⁵经过修改完善城市规划方案，从理论层面为贵阳后来的城市现代化建设提供了指导的可能。

第二是黔桂铁路自身的大运能，在通车后极大改善了贵阳城市的交通通达性，带动了大规模资源调配和人口迁移。城市发展需要保证市民群众的基本生活需求。由于运输的急迫需要，黔桂铁路通车贵阳的第二天就开始投入使用，“刚刚开始办理货运业务的火车，昨(30)日赶运了大批年节副食品和其他生活用品到贵阳，其中有三十多吨人们喜爱的糖果，三十吨婴儿需要的奶粉，还有一批蜜甜酒和其他日用品等。有关物资部门正在积极搬运，以便及时供应群众需要”。¹⁵据统计，1959—1960 年，贵阳累计完成货物发送 331 万吨，是 1941—1944 年四年间柳州都匀段货物运输量的 306.48%。1961—1964 年柳州铁路局贵阳分局管理时期，恰逢国家困难和调整的特殊时期，但经过努力，黔桂铁路累计仍然完成货物发送量 310.9 万吨。¹⁶对于贵州这样一个少数民族重要的聚居地来说，黔桂铁路便利运输条件对区域经济发展具有重要的意义。“许多民族地区今后工业的建设，将会突飞猛进。同时通车后，由于土特产能够大量外运，少数民族人民的收入也就必然大大增加，这也有助于少数民族物质生活水平的显著提高。”¹⁷不仅如此，黔桂铁路开办货运后，当地交通资源分配也更加趋于合理化，原来行驶在贵阳到都匀之间的汽车，已可以腾出空间来担负其他公路的运输任务。在节约运费方面，数量也颇为可观，“据有关部门计算，我省每年运进运出的物资，在都筑段由汽车改为火车运输后，仅运费一项，一年即可节约四千七百八十八万元，如果买成大米，足够八十万人吃一年零八个月又二十五天”。⁽²²⁾同时，由于火车货运量的增加，城市外缘地带得到带动发展。贵阳周边的倒岩路、舒家寨、二戈寨等地形成了新的市街，与市区油榨街等地连成了一片。⁹在客运方面，1959 年贵阳站与全国的铁路站点办理直通客运业务，开行贵阳到柳州旅客列车一对，年旅客发送量 140.6 万人次。¹⁶大量的人员流动不仅给贵阳的城市建设带来了人才资源，同时促进了城市公共交通事业的发展。1958 年，贵阳市公共交通的营运车辆数为 47 辆，黔桂铁路通车后的 1959 年，车辆数猛增至 71 辆，增幅达到 50%，并在 1965 年前始终保持在 80 辆左右的数目。¹⁸

第三是黔桂铁路通车贵阳的时间点恰逢社会主义探索阶段的重要时期，它作为工业化带动城市化的重要工具在这段时间内发挥了巨大作用。黔桂铁路通车后，贵阳兴起了一股大办工厂的热潮，涉及煤炭、电力、轻工业等多领域。按照当时贵州省政府的要求，工业生产要做到全面铺开，遍地开花，力争在“二五”期间建成电力网、交通运输网、化肥网等工业网络。虽然由于目标的冒进，最终导致国民经济发展受阻，工业建设也遭到破坏，但是这也在客观上给贵阳城市的交通状况带来了一定程度的改善，工业发展也有进步。在这一时期，贵阳相继完成了城市几条干线道路的建设与修复。如铁路通车贵阳，于是辟建了邮电大楼至火车站的遵义路，将火车站与市区的中华南路相连接，成为火车站入城大孔道；1960 年修建的解放桥至五眼桥的解五路，也改善了市区的道路交通。这些城市道路的修建，改变了贵阳的城市面貌，对城市现代化发展产生积极的推动。同一时期，在黔桂铁路对货物资源流通的支持下，贵阳的工业建设进入“大兴土木”的时代，不论在市区或郊区兴建的厂房随处可见。这时的厂房建设已从过去的砖木结构转为钢筋混凝土结构，厂房车间都建得高大并向高标准发展。¹⁹比较有代表性的有：贵阳棉纺织厂加速建成投产，贵州省内第一座炼钢转炉、第一台轧钢机等相继问世，贵州铝厂、贵阳钢厂等项目上马，贵阳电机厂、贵阳针织厂等工厂也开始动工兴建。这些事实足以证明贵阳城市工业的大幅进步情况。

黔桂铁路不仅推动了贵阳的工业发展和城市变化，贵阳四郊的集镇也因火车站点的设立和运输条件的补充而受益。较为典型的是孟关镇与烂泥沟，它们成为工业化的覆盖区域。孟关位于贵阳东南部，原名孟官堡，明代时即为百户所，清代属贵筑县南下里。民国时，孟关设镇，纯属乡场，以农业为主，兼营商业。黔桂铁路通车后，在孟关设立谷立火车站，孟关逐渐发展成为贵阳的新兴工业区，卫生院、中小学等基础单位因人口增多而相继设立，成为发展状态较好的小城镇。烂泥沟位于贵阳西南部，民国前属于民间贸易交换地点。铁路开通后，将烂泥沟与贵阳火车西站联系起来，因该区域本身煤矿储量丰富，铁路交通带来的强大运能，使得烂泥沟成为很有发展前途的工矿区。⁹

初步来看，黔桂铁路通车贵阳后，不仅大大缓解了贵阳交通运输紧张、落后的状况，强化了贵阳作为省域政治经济文化中心的地位，而且更为重要的是有效促进了区域工农业生产的发展，改观了当地“人无三分银”的刻板印象，明显加快了贵阳市现代化进程。

三、铁路网络形成对贵阳城市的多维影响

黔桂铁路修通贵阳后，对贵阳市现代化产生初步的推动作用。然而，若从发展全局来看这其实还远远不够。正如当时的《贵州日报》所言：“是不是我省货运问题从此就没有问题了呢？不是的。黔桂线货运通车到贵阳，只是我省货物运输情况改善的开始。这里我们不去说其他方面的线路，例如川黔、滇黔等方面的线路和我省内地的运输，就是黔桂线本身也还有问题。”²⁰山穷水复、曲折蜿蜒的交通状况，始终是制约贵州省域经济社会发展、导致城市陷入落后、欠开发困境的重要原因。所以，构建铁路的快速通道网，令山地高原变得便捷，能够沟通内外，从而实现脱贫致富和跨越式发展，一直都是贵州的夙愿，也是一种治本的举措。从这个角度来说，黔桂铁路通车只算是第一步，以贵阳为中心向东、向西、向北与省外的联结，都还需要改变只能依靠公路交通的现实。

其实，贵州的这一宏愿正好与当时国家层面的发展战略相契合。早在新中国成立伊始之际，中央政府即把西部的铁路交通建设纳入国家工作的重要议程，用周恩来总理的话说：“要发展西北，要帮助西北民族文化的发展，首先的问题是修铁路，最大的目标就是跟新疆通起来，并和内蒙古贯穿起来。西南也是这样，不但成渝铁路要修起来，汉东的两条铁路还要连起来，铁路要通过去，通到贵州、云南，另外还要通到湖南、广西，这样把西北、西南贯穿起来，西北、西南才能发展”。²¹正是在国家这样的大布局背景之下，贵阳的铁路建设于黔桂铁路通车后继续加快推进。循着“先取川黔，次取贵昆，攻坚湘黔，开工支线”的基本思路，1965年，在“三线建设”如火如荼之际，北向的川黔铁路建成通车，次年贵昆铁路通车，1975年，湘黔铁路也正式投入使用。至此，贵阳成为四条铁路干线的交会点，夺得了西南地区铁路网的重要枢纽位置，并在同一时期公路与航空事业发展的紧密配合下，迅速构建起铁路、公路、航空等立体交叉较为充分的对外联络网络，使其现代工业城市的基本特征开始凸显出来。

四条铁路干线交汇于贵阳，意味着贵阳开始完全融入到全国的现代交通网络系统中，其城市的区位优势大大增强，运输能力得到进一步提高，辐射范围更加广泛，经济社会效益显著增长。最直观的参照就是客货运输量，这对展现贵阳工农业生产和城市发展状况都具有十分重要的意义。

铁路枢纽网络构建完成后，贵阳发送旅客人数增长了3—5倍，省内大宗物资和矿产资源的运输数量总体上升，受当时的形势所影响虽然出现一些波动，但调整恢复后，1980年的发送量已经是1965年的3倍左右，到达量业已翻了一番。畅通的铁路网络使贵州与外省的交流变得更为频繁，巨大的运输量也是资源互通调剂的重要显现，成为区域经济发展的动力支撑。例如，贵阳市郊的倒岩路-二戈寨片区在黔桂铁路通车后即得到一定程度的带动发展，贵阳枢纽形成后，该片区围绕铁路运输，开办了铁二局砖瓦厂等许多企业，加上因储运货物而设立的若干仓库和转运机构，最终发展成为贵阳重要的交通运输转换基地，铁路与城市发展双向互动的效果极为明显。⁹

贵阳铁路枢纽投入使用的时间，正赶上国家“三线建设”的重要时期，便捷的铁路交通为大批三线企业迁入贵阳地区提供重要保障，进而又对城市建设发展产生深刻影响。贵阳的三线企业有代表性的如贵阳仪器仪表工业公司、铁道部贵阳车辆厂、贵

阳电线厂等，其中贵阳电厂因为运输条件的改善得以扩建，有效满足了贵阳城乡生活与工业对能源的需求。同时，因城市周边工业建设铺开，一些相对独立的卫星工业城镇渐次形成，马王庙、甘荫塘、小河等工矿区都是在这时期建立的。在如此情形下，为了能够便利沟通城区与郊县的联系，市政建设也加紧推进。由城中心区通往花溪、乌当、白云、小河的道路得以拓宽改造。其中，贵阳通往花溪孟关的战备公路也开始修建。¹⁹另外，在“三线建设”中，大量企业的入驻还带动贵阳地区大规模的“科技移民”，为数众多的科研机构、技术人才和企业职工来到贵阳工作，他们的到来不仅使城市的教育科研水平得到明显提高，医疗、市场等城市基础事业也得到大幅度发展，成为贵阳城市现代化的一个重要组成部分。

贵阳铁路枢纽形成后，四通八达的铁路交通使贵阳从地理空间上一跃成为区域开放型中心城市，便捷的交通运输带来人流物流的大量涌入，工矿企业纷纷建立，这就给贵阳城市规划、建设以及管理等提出新的更高要求。在“三线建设”时期，囿于国家当时倡导不建集中城市的总体思路，贵阳城市建设亦受到一定冲击，许多方面都陷入没有规划和管理混乱的状况。相关统计显示，1978年前后，仅贵阳市的违章建筑便多达十万平方米。²²城市管理的混乱，引发市民行路难、治安状况差等突出问题。改革开放后，随着国家重新对城市各项建设事业进行综合部署，贵阳根据自身作为铁路枢纽的特点，开始按照更高要求编制城市发展规划。1986年，《贵阳市城市总体规划》正式通过，确定贵阳的城市性质为贵州省各民族的政治、经济、文化中心，国家西南地区重要的交通枢纽之一。总体规划将发展工业生产作为城市工作的重点，协调好“骨头”与“肉”之间的关系，明确了贵阳城市规模、发展路径及组团式结构的城市总体布局，统筹安排城市基础设施建设。规划提出了严格控制中心区，积极发展郊区小城镇的城市发展战略。¹³在次级区域层面，编制了区县和小城镇的详细规划，编制集镇规划引导集镇发展，编制村庄规划引导农民建房，呈现出城乡共融发展的趋势。

在城市规划方案的指导下，贵阳城市土地开发利用趋于合理，作为城市现代化的重要组成部分，城市基础设施建设也得到较为全面的推进。这一时期，贵阳著名的贵州体育馆、贵州饭店等大型公共建筑，火车站、博物馆、文化宫等一批现代建筑，宅东小区等一批居住小区渐次在市区建设起来。到1985年底，贵阳全市城镇各类房屋共计达到2276万平方米，比1949年时增加了16.5倍，人均居住面积从2.4平方米上升到6.3平方米。¹⁸在城市道路桥梁建设方面，其间整修了观水路、青云路等42条主干道，铺筑市区小街小巷沥青路面达400余条，拓宽改造花果园、客车站等5处平交路口工程，新建延安东路和瑞金北路，改建太慈桥、市府桥及狮子桥等十余座桥梁，兴建贵州省第一座新型天桥——大西门人行天桥。¹⁸与城市道路桥梁建设相配套，各街道路灯不断增设，继1970年代至1980年代先后安装高压灯取代白炽灯，1981—1985年，进一步对缺少路灯的街巷新立电杆千余根，增置路灯1400余盏。到1986年，贵阳市区路灯线路总长455公里，路灯近8000盏。¹⁸上述道路桥梁工程的实施，不仅一定程度上缓解了城市交通的压力，一些“卡口”堵塞的情况得到改善，同时也为振兴城市经济、发展旅游事业等增添了新的活力，切实提高了贵阳城市现代化水平。

随着城市人口的大幅增加，为提升城市的宜居品位，贵阳的广场建设大面积铺开。1960年代后期，在火车站附近的遵义路朝阳桥西头南辟地建成广场，取名“春雷广场”，这是贵阳的第一个广场。1983年，对“春雷广场”进行扩建，平整其南侧场地9800平方米，绿化5400平方米，北侧铺青石板面84000平方米，绿化2500平方米，南北园地均置有石凳石桌等设施，游人甚多。1986年后，在城区狭小的空地上又陆续新建一些小憩园，或栽种本地植物，或铺草坪花坛，或安置石凳石桌，供人观赏或小憩。¹⁹贵阳的广场建设有利于市容的美化，使得贵阳更加符合“林城”的现代化城市形象。

改革开放初期，贵阳市积极搞好城市给水工程，先后投资6000多万元新建南郊和东郊水厂，改建和扩建中曹、河滨、延安水厂，建设深水泵水站4个，使全市自来水生产规模达到45万吨，日供水量达43万吨，人均供水量达每日73升，大大缓解了“吃水难”问题。¹⁹城市排水系统也基本形成，城区下水道总长170公里，南明河等主河道已作初步整治，河岸线42公里，其中有25公里已筑成浆砌毛石河堤。⁹城市供水排水体系的构建与完善，无疑也是城市现代化的一项重要标志。

还需要一提的是，贵阳铁路枢纽的形成带来人流量的大增，从而拉动城市公共交通的大幅度发展。到1988年，贵阳公共汽车营运数量已达412辆，相比1960年代初黔桂铁路通车期间，增幅高达五倍以上。随着城市经济的发展和经济体制改革的运行，公共交通还出现了计程车、大客车等出租车业务。¹⁸

总体而言，贵阳铁路枢纽形成后，其城市发展随即跨入快车道。这一点还可以从贵阳历年工农业总产值的变化上得到清晰印证。

纵观 20 世纪中后期不同阶段贵阳工农业总产值情况，产值在每一阶段几乎都处于增幅状态，而幅度还越来越大。分析个中原委，不难发现，这些产值的变动与铁路交通的影响具有深度相关性：当铁路交通还处于单一线路和网络建设状态时，产值增速较慢，而当铁路并网完成，贵阳成为西南地区重要的铁路枢纽时，工农业总产值开始呈级数型增长，速率远高于之前的时期。同时，随着铁路建设的推进，工业和农业的产值比也发生明显变化，先是农业总产值高于工业总产值，到黔桂铁路开通时工业总产值开始超越农业总产值，到四线并网成为枢纽后，工业产值的比重很快上升至占据绝对优势的位置，这是工业化与城市化推进的一个重要标志。当然，这里也不能将贵阳市发展过分归功于铁路交通的作用，否则就有夸大之嫌。但就其发展变化的具体情形而言，则完全有理由认为铁路交通是贵阳市发展的核心动力之一。

四、思考与余论

罗斯托早在 1960 年代就曾总结说：“就历史的观点而言，铁路的引入是促成经济起飞最有力的关键性因素，它在美国、法国、德国、加拿大和俄罗斯的经济发展中占有决定性的地位，在瑞典、日本及其他国家也占有极重要的地位。”²³ 这一论断无疑是相当准确的。

通观 20 世纪中叶贵阳城市现代化进程，不难发现，相比于单一的黔桂铁路通车贵阳所形成的结果，在东西南北多方向的铁路成网、贵阳成为铁路交通枢纽以后，贵阳城市的闭塞状况得到了极大改善。贵州城市间的工业联系相互强化，贵阳与省外城市的资源互补性交流，贵阳城市规划与基础建设得到了全方位推进。“两条腿走路”的现代化发展模式得以构建起来，即依靠自身丰富的资源内力和外向的动力拉动迈向现代化。贵阳铁路枢纽的构建提升了贵阳城市的通道地位，便利了工农业产品的集散和商业贸易的集聚，从而完善了城市市场体系的构建，加速了城市现代化的进程。即使在特殊的国家背景下现代化遭受到了一些挫折，但有铁路网络作为城市发展的核心动力源，在国家的政策调整巩固后，城市现代化又能很快回归正轨，继续加速发展，展现出极强的韧性。1949 年，贵阳城市人口约 21 万人，城区面积 6.8 平方公里。到 1988 年，城市人口已经达到约 146 万人，全市建成区面积 85 平方公里。¹⁸ 城区面积和人口数量的持续大幅度提升，是贵阳紧抓铁路交通推动城市现代化发展的最好明证。

进一步而言，构筑铁路网络与贵阳城市现代化发展之间的深度意义在于，从理论和实践上回答了经济社会落后的地区如何修铁路以及铁路如何发挥作用，进而完善整个区域铁路网络的问题。贵阳引入铁路交通这一外来因素后，打断了其城市原先的发展进程，产生了如人们所期望的结果。因此，对于贵阳来说，解决好“空间—距离—可达性”问题本质上是城市实现跨越式发展的先决条件，贵阳城市的现代化某种意义上就是交通运输的现代化。（研究生高乾参与了本文写作资料的搜集整理）

注释：

1 刘易斯·芒福德著，宋俊岭等译：《城市发展史》，中国建筑工业出版社，2005 年，第 447 页。

2(美)麦克法夸尔、费正清编，谢亮生等译：《剑桥中华人民共和国史·上卷，革命的中国的兴起：1949—1965》，中国社会科学出版社，1990 年，第 160 页。

3(5) 参见贵阳市地方志编纂委员会编著：《贵阳通史》（上卷），贵州人民出版社，2011 年，“绪论”第 2—5、47—48 页。

4(元)脱脱等：《宋史》，中华书局，1977 年，第 14223—14225 页。

5(6) 鲍成志：《近代中国交通变迁与城市兴衰研究》，四川大学出版社，2017 年，第 348 页。

-
- 6(7) (8) 贵州省地方志编纂委员会:《贵州省志·铁道志》,方志出版社,1997年,第451、1页。
- 7(9)王守文:《贵州铁路建设史话》,载《南明文史资料选辑》第3辑,1985年。
- 8(10)铁道部第五工程局新线铁路运输处史志编纂委员会:《新线铁路运输处志》,贵州人民出版社,2002年,第70页。
- 9(11) (23) (27) (30) (39) 贵阳志编纂委员会:《贵阳志·建置志》,贵州人民出版社,1983年,第87、93、158—159、133、94页。
- 10(12)熊大宽:《贵州抗战时期经济史》,贵州人民出版社,1996年,第69页。
- 11(13)贵阳市地方志编纂委员会编著:《贵阳通史》(中卷),贵州人民出版社,2011年,第113页。4)1((22)《黔桂铁路全线开办货运》,载《贵州日报》1958年12月29日,第1版。
- 12(15)《黔桂铁路正线铺轨完成》,载《贵州日报》1959年1月1日,第1版。
- 13(16) (18) (33) 贵阳市城乡规划局:《贵阳市城乡规划志》,贵州人民出版社,2010年,第34、35、59页。
- 14(17)范松:《黔中城市史——近代化的艰辛历程》,贵州人民出版社,2014年,第216页。
- 15(19)《火车运到大批副食品》,载《贵州日报》1958年12月31日,第1版。
- 16(20) (24) 贵阳市志编纂委员会:《贵阳市志·交通志》,贵州人民出版社,1994年,第284、285、278页。
- 17(21)杨汉先:《为迎接火车通到贵阳而欢呼》,载《贵州日报》,1958年12月28日,第3版。
- 18(25) (34) (35) (36) (40) (42) 贵阳市志编纂委员会:《贵阳市志·城市建设志》,贵州人民出版社,1990年,第125、126、8、5、7、126、16页。
- 19(26) (31) (37) (38) 贵阳市建设局:《贵阳市建设志(1949—2009)》,贵州人民出版社,2010年,第67、27、52、56页。
- 20(28)《祝黔桂铁路货运通车到贵阳》,载《贵州日报》1958年12月29日,第1版。
- 21(29)转引自张学亮编:《大道通天》,吉林出版集团有限责任公司,2010年,第11页。
- 22(32)范松:《黔中城市史——建设循环经济生态城市群的征程》,贵州人民出版社,2015年,第20页。
- 23(41)W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, Cambridge:Cambridge Univ. Press, 1960, p. 55。