



铁路与郑州城市化进程研究 (1905~1954)

Research on the Railway and the Urbanization Process of
Zhengzhou:1905-1954

刘晖 著



商务印书馆
The Commercial Press

国家社科基金后期资助项目

铁路与郑州城市化进程研究

(1905 ~ 1954)

Research on the Railway and the Urbanization Process of
Zhengzhou: 1905-1954

刘晖 著

 商务印书馆
创于1897 The Commercial Press

2018年·北京

图书在版编目(CIP)数据

铁路与郑州城市化进程研究:1905—1954/刘晖
著. —北京:商务印书馆,2018

ISBN 978-7-100-16721-5

I. ①铁… II. ①刘… III. ①铁路运输—关系—城
市化进程—研究—郑州—1905—1954 IV. ①F532.9
②F299.276.11

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 235251 号

权利保留,侵权必究。

铁路与郑州城市化进程研究(1905~1954)

刘晖 著

商务印书馆出版

(北京王府井大街36号 邮政编码 100710)

商务印书馆发行

北京顶佳世纪印刷有限公司印刷

ISBN 978-7-100-16721-5

2018年12月第1版 开本710×1000 1/16

2018年12月北京第1次印刷 印张21¼

定价:62.00元

国家社科基金后期资助项目 出版说明

后期资助项目是国家社科基金设立的一类重要项目，旨在鼓励广大社科研究者潜心治学，支持基础研究多出优秀成果。它是经过严格评审，从接近完成的科研成果中遴选立项的。为扩大后期资助项目的影响，更好地推动学术发展，促进成果转化，全国哲学社会科学工作办公室按照“统一设计、统一标识、统一版式、形成系列”的总体要求，组织出版国家社科基金后期资助项目成果。

全国哲学社会科学工作办公室

序

江 沛

时值《铁路与郑州城市化进程研究（1905～1954）》由商务印书馆出版之际，刘晖把书稿清样提交给我，希望能为之作序。我当然十分高兴做这件事，既为刘晖主持的国家社科基金后期资助项目顺利结项而感到欣慰，亦为自己指导的博士生能有如此成绩而自豪，同时也为近年来自己一直倡导开展的中国近代交通社会史研究领域一部创新性著作问世而感到振奋。

从本质上讲，中国近代交通社会史的研究，是一项以现代化理论为指向、以现代化具体进程为关照、以近代交通体系的特征规律及其功能影响为对象的理论探索，所强调的是现代性对于传统社会转型的根本意义和价值。简而言之，现代化的具体表征就是经济生产方式从自然经济转向工业化再进入信息化，生活方式从村落聚集转向城市化，政治由神权经帝王集权再转向政党政治，文化从神灵崇拜经宗教趋向、精英文化再向大众文化转型，思维方式从神学思维向玄学思维过渡进而奠定科学思维，等等。其中，经济生产方式与生活方式的变迁，则是现代化进程的最初缘起及动力所在，是现代性展开的基础所在，也是近代交通社会史研究的重心所在。

近代中国铁路网络对于城市化进程及格局的影响是巨大的，甚至是结构性的。自晚清至民国时期，中国中东部地区的铁路建设，自北向南主要有三纵三横：三纵即南满铁路、津浦铁路（连接沪宁铁路）、平汉铁路（连接粤汉铁路）；三横即中东铁路、京奉铁路、陇海铁路，直到中华人民共和国成立乃至20世纪50年代，中国中东部地区最为重要的城市，基本上都位列上述铁路线上。铁路不仅联通各区域的重要出海港，形成港口与腹地的经贸往来路线，使得元明以来因政经分离而渐次形成的南北贸易格局一变而为东西走向，更为重要的是，各条铁路线串连起了原来条块分割的区域经济。与此同时，区域城市化进程以及城市格局的重构，极大地改

变了区域经济和社会的发展形态，这一基本态势的形成，直至今日仍然没有发生根本性改变。因此，研究中国近代铁路与城市化进程的关系，对于理解中国近代社会转型具有十分重要的意义。

中国近代交通社会史的研究由来已久，民国时期即有金士宣、凌鸿勋、曾锬化等前辈的筌路蓝缕、开拓在前，1949年后特别是1980年后有宓汝成、聂宝璋、朱荫贵以及台湾地区的张瑞德等先生发扬光大，90年代后再有江沛、朱从兵、丁贤勇、马陵合、谭刚等中青年学者的推动，终于形成今天研究队伍较为稳定、研究成果推陈出新、史料整理蔚成规模、发展势头令人可喜的学术生态。

在研究的方向上，基于铁路史为中心的研究成就较多，分别形成以南开大学为主的华北群体，以苏州大学、杭州师范大学、安徽师范大学为中心的华东群体，以西南交通大学、西南大学为中心的西南群体，以东北师范大学为中心的东北群体，四个群体分别以各自区域铁路的发展为研究重点，兼涉其他交通领域，逐步形成自身的研究特色。就华北群体的铁路史研究而言，倾向于依据铁路特性与经贸、工业及社会变迁的相关度，率先形成以铁路与城市化进程为重点的研究方向。刘晖围绕铁路与郑州城市化进程的历史考察形成了诸多成果，是交通社会史及城市史研究的佼佼者。

郑州被称为“铁路拉来的城市”，作为这一城市类型的典型代表，其城市化进程的深入研究，对于解析铁路交通枢纽型城市的形成及区域经济中心的带动作用，具有十分重要的普遍性意义。刘晖从郑州城市的前近代形态切入，描述了以驿路、黄河及运河为中心的传统交通体系，受制于黄河频繁决堤、元代京杭运河凿通致使中国南北交通线路整体东移的影响，致使郑州从繁盛渐趋衰落的历史进程，给读者投射出一个传统社会形态下交通能力较弱的内陆城市的典型印象。20世纪初京汉铁路、汴洛铁路的兴建，使郑州一跃成为铁路交通枢纽，此书展现了以新式交通构造郑州地域形态、交通运输业兴起、城市工商业勃兴等，带动以郑州为中心的商圈的形成，在激发出城市新的生命活力的同时，郑州日渐成为与上海、汉口、天津遥相呼应的中原地区经济的龙头。这一经济发展形态的形成，也深刻影响郑州城市内在空间结构的演变，进而因人口拥入、新式职业分布、文化教育发展，带动了现代城市要素的快速增长。此外，郑州区域经济中心地的构建，不仅形成了与之密切相关的交通经济带，而且对农业的产业化转型具有重要影响，从而推动城乡关系呈现良性互动的发展态势。

作为对铁路与近代城市化进程研究的一个典型，刘晖对铁路与郑州城市间关系的解析，不仅在于厘清铁路枢纽对于一个城市经济发展所具有的

革命性价值，是城市经济结构、空间结构、人口及职业结构形成及变化的决定性因素，更重要的是这一考察对象的变迁在各区域中具有共性价值，其在现代性所带来的社会结构变迁中具有普遍性意义。放开眼界，自东北向南考察，就可以看到诸如哈尔滨、长春、安东、天津、青岛、济南、徐州、张家口、集宁、石家庄、郑州、蚌埠、株洲、镇江等城市，与郑州城市发展之命运转折形态具有共性特征。因此，这一研究的学术意义及现实意义就十分凸显了。

从理论启示的价值层面来讲，英国工业革命爆发后，围绕工业技术、近代交通体系而展开的世界近代历史进程，深刻影响并改变了人类生存的形态，物质财富急剧增加，人类生活质量大大提高，现代化由此起步。尽管现代化进程亦带来了战争、环境等诸多问题，但从整体上而言，认同的看法远远多于反对的声音。

但是，当眼光转向中国近代历史进程时，在关于工业技术与近代中国社会变革之关系的认识上，与世界历史的有关评价相比较，却存在极大的差异。在强烈的民族主义支配下，关于中国近代历史进程动力的考量，缺乏从世界现代化进程和国际经济一体化背景的思考，或因作为侵略者的西方同时又是现代性的代表，致使在认识上陷入两难境地。当铁路、轮船进入近代中国时，我们正确地认识西方国家在开拓中国市场时对政治经济利益的贪婪追求，但基本上停留于此，对于清末民初现代交通体系初步构建的艰难、交通的经济功能对于中国经济转型、城市化进程甚至人们思想观念的开放转型所具有的重要价值和深层次影响，对于近代中国对外开放规律性的把握，缺乏深度探讨。在近代港口及航运、铁路运输如何改变近代中国经济结构、贸易走向、经济中心位移，交通对城市格局、城市人口集聚乃至人口跨区域流动所带来的影响，交通运输（包括电政）推动信息传播、转变地方主义认识及家族意识的关系，以及交通、信息传播与近代中国国族认同之间的重要关联性等，均缺少基于世界经济体系视野来展开认真而富有逻辑性的思考与研究。显然，对中国近代交通社会史的讨论，是对70年来近代史研究侧重于展示近代中国反帝反封建运动的革命正当性及道德正义性的一个重要补充，亦有助于理解被纳入世界经济体系的近代中国社会所呈现出的新旧杂陈、“变”与“不变”的历史复杂性，更有助于思考这种历史复杂性背后实际生发的从传统向现代转型的社会发展主旋律及其所带来的社会影响。

与此相关的另一个话题是，刘晖在南开大学攻读历史学博士学位期间，赴日本爱知大学国际中国学研究中心（ICCS）攻读中国学博士学位，

分别于2010年6月、2014年3月获得南开大学和爱知大学的双博士学位，他对学业的执着、对学术研究所付出的努力超出常人。据悉，刘晖还有意就南开大学博士学位论文所进行的研究加以拓展，把铁路与郑州城市化进程研究的视域向当代延伸，进一步深化对中国内陆交通功能型城市经济社会发展内在机理的剖析与理解，并在此基础上思考多元交通时代综合交通系统在郑州城市结构体系内外的现实意义，从而科学把握现代中国城市化进程和区域社会变迁的历史复杂性。如果未来若干年这部著述也能出版的话，可以让读者以更加宽广的视域观察跨越20～21世纪的郑州，审视其作为中原城市群核心城市、国家中心城市的历史演变过程，思考现代立体交通与城市经济、文化、政治功能综合性发挥之间的互动关系等诸多问题，这是一件十分令人期待的事情。

是为序。

2018年11月22日于南开大学

目 录

第一章 序 章	1
第一节 概念界定	6
第二节 研究方法	11
第三节 学术史	14
第四节 资料概况	21
第五节 研究的创新及难点	24
第六节 研究框架	25
第二章 传统交通体系与郑州城市发展的历史脉络	29
第一节 交通：地域间关系的标尺	29
一、交通方式的演进与地域间关系的建构	29
二、交通线作用与城市的互动和成长	31
第二节 区域传统交通体系的沿革：驿路、黄河及运河	35
一、驿路系统	35
二、水运系统	39
三、区域传统交通格局的变迁	43
第三节 从繁盛到衰敝：传统交通体系下郑州城市的发展态势	45
一、古都的繁盛：从行政中心到商业都会	45
二、交通要津：再现繁荣	47
三、交通衰微：中部“塌陷”之城	48
第四节 小 结	49
第三章 新式交通与郑州地域构造的演化	50
第一节 全球性话语：铁道技术的应用与城市发展	51
一、近代铁路的诞生	51
二、铁路与全球城市的成长	52
第二节 平汉、陇海（汴洛）：近代铁路的兴筑	54
一、平汉铁路	55
二、陇海（汴洛）铁路	57

第三节 综合交通：新式交通体系的初步构建	60
一、公路系统的初成	61
二、邮政、电信：从无到有	65
三、航空业的起步	67
第四节 郑州地域构造的变容：基于新式交通格局	68
一、地域经济中心的位移	70
二、地域经济空间的拓展	71
三、铁路沿线市镇勃兴	72
第五节 小 结	75
第四章 铁路与近代郑州交通运输业的发展	77
第一节 货运与客运：郑州铁路交通业的兴起	78
一、商货运输	78
二、客运	87
三、战乱的影响	88
第二节 商货运输：以铁路转运为中心	95
一、原棉转运	96
二、转运公司	102
第三节 打包、货栈、搬运诸业：铁路交通关联产业的发展	105
一、打包业	106
二、货栈业	109
三、搬运业	111
第四节 利、弊之间：铁路联运制度的实施	112
一、铁路联运制度与运输效率的提升	113
二、铁路联运制度对郑州市场的负面影响	115
第五节 小 结	117
第五章 铁路与近代郑州城市工商业的初兴	118
第一节 城市工业：因铁路而兴	118
一、从铁路附属工厂到新式城市工业的兴办	118
二、铁路关联性企业及城市手工业的快速发展	121
第二节 棉纺织业的发展：以豫丰纱厂为例	126
一、豫丰纱厂的创立	126
二、经营史略	131
三、历史评价	134
第三节 商品贸易：市场的繁盛	136

一、市场初步繁荣	136
二、棉花市场独具特色	138
三、药材业	145
四、商会及商号	147
第四节 小 结	160
第六章 外部商圈的影响及郑州区域中心地的形成	162
第一节 三大商圈的延及：天津、汉口、上海	164
一、天津商圈	164
二、汉口商圈	166
三、上海商圈	170
第二节 区域中心地的形成：郑州、开封的兴衰比较	173
一、铁路与郑州区域中心地	174
二、铁路和开封经济地位的更迭	178
第三节 资金的集聚与流动：区域中心地功能的一种体现	180
一、钱业	180
二、银行业	183
三、郑汴洛金融业之比较	187
第四节 小 结	189
第七章 铁路与郑州城市空间结构演化及功能转变	192
第一节 火车站、新市街：城市中心位移	193
一、火车站	194
二、商埠开辟与新市街的形成	197
第二节 都市规划：交通功能型城市的建构	202
一、《郑埠设计图》：第一次都市规划	205
二、《郑州市新市区建设计划草案》：第二次都市规划	207
三、《郑州市复兴规划指导委员会初步建设计划纲要》：第三次都市 规划	212
四、《郑州市将来发展计划》：第四次都市规划	212
五、功能分区：四次都市规划的分析比较	214
第三节 铁路线：城市空间的界限与突破	218
一、新市街：城市空间的外延性成长	218
二、地价变化与城市空间、职能的关联性	221
三、市政建设与城市空间的改善	223

第四节 “火车拉来的城市”：城市景观变化与功能转换	224
一、城市景观变化	224
二、城市功能转换	227
第五节 小 结	234
第八章 铁路与郑州城市社会结构变迁及观念更新	236
第一节 城市人口：增长与结构	236
一、城市人口数量的快速增长	236
二、城市人口结构的多元构成	238
第二节 文化教育、同业公会、社团：新媒体与新组织	242
一、文化教育	242
二、同业公会与社团	249
第三节 “出城”与进城：社会生活观念更新	252
一、现代社会观念的生成	252
二、城市现代生活的丰富与多元	254
第四节 工人运动：郑州社会政治力量的演化	257
一、工会组织的普遍设立	257
二、经济权利的维护	262
三、政治权益谋求与社会政治力量消长	264
第五节 小 结	267
第九章 铁路与近代郑州城乡经济关系的重构	268
第一节 交通经济带：基于郑州交通功能型城市的再认识	268
一、交通经济带与区域经济空间演化	269
二、交通枢纽城市的影响力	270
第二节 区域经济的近代转型：以植棉业为视点	272
一、铁路与棉花生产的区域化、专业化	274
二、铁路与区域棉花生产的商品化	277
三、铁路与区域棉花种植结构的嬗变：由传统中棉到现代美棉	279
四、影响郑州区域棉业转型的多重因素	282
第三节 市场结构与运销结构：郑州城乡经济变迁	285
一、市场结构	285
二、运销结构	289
第四节 小 结	291
第十章 终 章	293

参考文献	298
一、中文文献	298
二、外文文献	310
索 引	315
图表目录	320
后 记	323

第一章 序 章

从近代中国城市的成长轨迹来看，它必须通过与外界环境的不断交流以寻求发展所需要的物质能量。一个偶然进行商业活动的聚集点发展形成之后，城市主要沿着对外进行物质能量交流的生长轴（一般是指城市对外交通干线）而展开，这在生产力比较低下的社会中表现得特别突出，展现出一种自我生长的状态。城市成长的这种态势合乎生态学意义上的边缘效应，也就是在两个种群之间的边缘区是物质能量最丰富和交换最频繁的地带，在经济学上又因交通沿线具有潜在的经济发展优势而决定城市的沿线发展。^①在城市孕育成长的过程中，城市中的各种生产要素聚集在一起，便产生一种经济效应——城市聚集效应^②，从而促动城市的快速发展。

近代以来，伴随中国工业化进程的演化，传统的交通工具及运输方式已无法适应扩大流通、开拓市场的需要，铁路这种更高效的运输工具被引入中国。铁路作为历史上最具革命性的交通工具之一，它的导入大大加速了中国经济的发展进程，并进而成为社会嬗变的推动器。近代中国已由农业社会逐步向工业社会转型，而工业化生产的规模展开及效率提升是以技术发展和交通近代化为前提，以贸易市场化为归宿的。正是工业化的增长及贸易需求，推动了以铁路为中心的近代交通体系的建立。^③近代交通体系初步形成以后，中心城市往往也是一个地区的交通枢纽。城市的发展与交

① 王立、邓梦，《道路交通对城市空间形态的影响》，《城市问题》2003年第1期。

② 管楚度把城市聚集效应划分为极化与扩散两种样态。在城市发展的早期，聚集效应以极化效应为主，其特点是集中化，即构成城市的各种占有空间的经济区或单位受到同一聚集“引力”（运输快捷、方便、成本低）的作用，均期望聚集到市中心，这时聚集力对城市产生的是极化效应。本书所探讨的近代郑州的城市化主要体现为一种极化效应，而且这种极化效应通过铁路的作用得以强化。在城市化的后期，聚集效应则主要表现为扩散效应，即城市市区所受聚集力过大时，聚集力所产生的正效益将小于负效益，那么这种聚集压力必然会使市中心的人口向城市四周扩散，城市所受的极化效应转为扩散效应，其先期为城市的扩张，中期是周围形成卫星城，而后形成城市圈。

③ 江沛，『華北における近代交通システムの初步的形成と都市化の進展』，青柳伸子訳，[日]『現代中国研究』第18号（2006年3月）。

通的发展互为因果关系，便利的交通条件促进了城市的成长，与此同时，城市物流、人流及信息流又刺激了交通的进一步发展。现代化的交通工具和联络工具，使物资和人口的移动、信息的转换和传播更加频繁，城市之间、城乡之间的联系日益加强。^①在铁路交通的殷惠下，许多城市得以快速发展。

近代中国城市在地理空间分布上处于一种非均衡状态，主要集中在三纵两横构成的“井”字形交通线上，南北方向的交通线为东南海岸线、京哈铁路线和京广铁路线；东西方向的两条交通线为长江水运线和陇海铁路线。这五条贯穿中国东西南北的运输线构成一个“井”字形，近代以来形成的主要城市群和主要大中城市多集中于这五条线上。^②从近代中国城市史的发展脉络来看，交通枢纽型城市的崛起，构成了城市发展的一种新类型。就铁路对近代城市发展的影响而言，大致可分为四种类型^③：（1）城市发展的起点很低，因铁路而迅速成长为交通功能型城市，如郑州、石家庄、驻马店、蚌埠等，是近代中国城市体系的一个新的类型；（2）城市原本具有相当的规模，是区域（地区）的行政中心或商业中心，而铁路的通

① 隗瀛涛主编，《中国近代不同类型城市综合研究》，成都：四川大学出版社，1998年版，第695页。

② 何一民，《近代中国城市发展与社会变迁（1840～1949）》，北京：科学出版社，2004年版，第178页。

③ 顾朝林认为，铁路对中国近代城市的发展产生了深刻影响，可分为三种情形：其一，由于铁路修建而形成铁路枢纽城市，如郑州、石家庄、蚌埠等，为数虽不多，但对此后中国城市体系的发展却具有重要的地位和作用；其二，由于铁路通过而促进了原有城市的进一步发展，如北京、济南、徐州等；其三，由于铁路建设，改变了区域原有交通线路货物的流量和流向，使原有交通型城市停滞乃至衰落，如大运河沿岸的扬州、淮阴、临清，上海附近的浏河、嘉定等。而在李文耀看来，中国近现代城镇的布局和兴衰深受铁路的影响，大致有三种类型：一是崛起型。这类城市起步于铁路的修筑和开通，城市从无到有、快速发展起来。如黑龙江的哈尔滨，安徽的蚌埠，江苏的浦口、连云港，河北的石家庄等，都是因修筑铁路而发展起来的新兴城市；二是衰落型。这类城市是因为铁路兴起、原有交通条件改变而趋于衰落。如大运河沿岸的山东临清，江苏淮阴、淮安，上海附近的嘉定等。三是强化型。这类城市是因为铁路枢纽从根本上改变了其城市功能，从而促进城市经济迅速发展。如河南的郑州、江苏的徐州和南京等城市，均属于这一类型。参见顾朝林等，《中国城市地理》，北京：商务印书馆，1999年版，第67页；李文耀，《铁路与中国城市的发展》，《人民铁道》2001年4月28日。李文耀与顾朝林的观点略有不同，特别是在郑州城市发展类型的判定方面存在分歧，主要分歧点在于对铁路开通前郑州发展起点的判断。两者均有一定的道理，笔者倾向于顾朝林的观点，认为近代郑州属于崛起型城市。郑州曾为商都180年，加上郑韩之都175年，计为古都355年，可谓是拥有辉煌的历史。但数经沉浮，随着历史的画卷延展，近代郑州城已严重蜕变，尽管为一县治地，可城域颇小，仅仅是一座小县城而已。铁路通车后，郑州迅速崛起，城市规模大为拓展，两相比较，郑州在铁路开通前的历史起点是非常低的，与徐州、南京、济南不可相提并论。郑州是在清末民初依靠便利的铁路交通发展起来的，据此将郑州列为崛起型城市而非强化型城市更为妥当。

行强化了城市的原有优势，其与交通的复合作用推动了城市的加速度发展，如北京、天津、徐州、济南等城市；（3）铁路建设使得区域交通线路发生位移，改变了区域人员、商货流动的路径与态势，一些传统交通线上的城市因之失去了原有的交通区位，致使城市趋于衰落，如淮阴、临清、周家口、嘉定等；（4）铁路引发区域交通格局的转换，一些城市因为区域交通中心地位的旁落而陷于低度发展或相对衰落，如开封、保定等。近代中国铁路虽然线路稀少，配置偏低，技术经营水平亦不高，但在社会生产尚不发达的情况下，其在交通运输业中的重要作用日益彰显，铁路线的交叉点往往成为城市诞生、成长的最佳位置。以铁路为中心的近代交通体系的初步形成，为大规模长途贩运、中外商品交流以及市场的进一步扩大提供了可能，它改变了中国过去陆路交通极不方便的状况，铁路沿线区域成为近代中国继沿海沿江地区之外重要的经济成长区，以铁路枢纽型城市为经济及贸易节点而展开的新的经济贸易网络，成为改变近代中国经济和贸易格局的重要推动力量。在铁路交通网络的节点上，一大批交通功能型城市随之兴起，郑州即是其中之一。

郑州位于河南省中部偏北，北临黄河，东部、南部接黄淮平原，地理位置非常优越。郑州在商代曾经有过辉煌的历史，后几经盛衰，19世纪末期沦落为一座在经济上自给自足的小县城，城区面积仅2.23平方千米。^①1905年与1909年，平汉铁路及其支线汴洛铁路（陇海铁路的前身）相继筑成通车，郑州处于十字交叉点，即通过平汉铁路北可达北京，转接天津，向南可抵汉口，连接长江水路；通过陇海铁路向西至观音堂（后至陕州、潼关、西安、宝鸡、天水、兰州等地），向东经徐州北上通济南、青岛，南下达浦口、上海，由徐州继续东行即达海州大浦港^②出海，由海路南下到上海，北上至青岛，能够与诸多通商口岸直接联系，可谓是四通八达。平汉、陇海铁路以及现代公路，构成了近代河南交通运输网络的基本框架，郑州则居于这个交通网络的中心。^③在各种近代交通运输方式的联动作用下，郑州逐步发展成为中原地区粮食、棉花等农副产品及工业制成品的转运中心，河南省内及周边诸省的很多商品均以郑州为集散地。1920年

① 郑州市地方史志编纂委员会编，《郑州市志》（第3分册），郑州：中州古籍出版社，1997年版，第3页。

② 今属连云港市。1926年7月，陇海铁路徐（州）海（州）段通车大浦，陇海铁路管理局遂建大浦港，港口位于临洪河河口，后因临洪河淤积严重，终废弃不用，并于20世纪30年代初另辟连云港，作为陇海铁路的终端海港。

③ 这一点主要体现在铁路交通方面。20世纪上半叶郑州地域的公路交通体系尚处于建构的初级阶段，中原地区的公路交通网络呈现以开封为中心向四周辐射的特征。

前后的调查结果显示，“郑州的发展，是最近十几年的事情，即铁路开通以来，河南、陕西、甘肃、山西西南部的物资以此为自然的集散中心地，客商频繁往来，遂形成今日的隆盛局面”^①。优越的交通区位条件，给封闭、衰落的郑州带来了发展的契机和驱动力，郑州由此开始向近代城市转型。

铁路在郑州交会，这一特殊的交通地理位置奠定了郑州在中原交通体系的中心地位，同时铁路亦成为近代郑州城市化的引擎和助力器，促使城市商品贸易日益繁荣，工业化进程加速，诸多因素交互作用，有力推动了郑州的城市化进程。以铁路为中心的近代交通体系与城市的互动关系，成为审视近代中国区域社会变迁的一个重要视角，这是笔者选择铁路与近代郑州城市化进程的互动关系作为研究对象的原因所在。

研究以中国区域社会转型中的重要因素之一——铁路为切入点，探讨近代新式交通体系与城市化进程之间的互动关系，把空间视域定位于一个典型的铁路交通功能型商贸城市——郑州。郑州作为中国内陆地区的新兴交通功能型城市，其枢纽地位早在20世纪20～30年代就已奠定，郑州的交通区位影响力已远非省界之内。人们普遍对“郑州是火车拉来的城市”这一说法深信不疑，但具体到郑州是怎样被火车拉来的？近代郑州的城市转型与铁路交通之间的内在关联性如何？两者在微观层面的互动关系如何？怎样对此做出评价？却难以回答，实际上处于一种历史认知的模糊状态。由于研究视角的不同，对郑州凭借铁路交通的助力实现其城市发展的整体性研究尚待进一步完善。^②在前人研究的基础上，把近代中国区域社会转型中的重要因素之一——铁路作为切入点，将研究的主体限定在城市经济社会变迁层面，揭示城市和城市经济社会的发展、演变及其规律，^③从微

① [日] 青島守備軍民政部鉄道部，『河南省鄭州事情』，青島：青島守備軍民政部鉄道部，1922年版，第7頁。

② 前期相关成果主要包括：张瑞德，《平汉铁路与华北的经济发展（1905～1937）》，台北：台湾“中研院”近代史研究所，1987年版；何一民，《近代中国城市发展与社会变迁（1840～1949年）》，北京：科学出版社，2004年版；[美] 吴应铨，《发展、经济落后与衰退的现象——河南铁路运输业的引进》，郭孟良译，《殷都学刊》1992年第2期；吴俊范，《近代中原外向型经济的发展及其影响》，《中国历史地理论丛》2006年第1辑；江沛，『華北における近代交通システムの初步的形成と都市化の進展』，青柳伸子訳，[日]『現代中国研究』第18号（2006年3月）；熊亚平，《铁路与沿线地区城乡经济关系的重构——以1888～1937年间的石家庄、郑州、天津为例》，《安徽史学》2009年第3期；朱军献，《近代郑州棉花市场与城市发展》，《史学月刊》2009年第3期；朱军献，《由边缘而中心——近代以来郑州崛起之动因分析》，《历史教学》2009年第22期，以及笔者关于铁路与郑州城市化研究的系列成果，等等。

③ 朱士光，《城市历史文化研究中几个理论性问题的刍荛之见》，《史学集刊》2011年第6期。