

口岸开放与社会变革 ——近代中国自开商埠研究

杨天宏 著



中華書局

口岸开放与社会变革

——近代中国自开商埠研究

杨天宏著

中华书局

图书在版编目(CIP)数据

口岸开放与社会变革:近代中国自开商埠研究/杨天宏著.—北京:中华书局,2002

ISBN 7-101-03148-X

I.口... II.杨... III.通商口岸—研究—中国—近代 IV.F752.95

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 081454 号

责任编辑: 张文强

口岸开放与社会变革

——近代中国自开商埠研究

杨天宏著

*

中华书局出版发行

(北京市丰台区太平桥西里 38 号 100073)

北京冠中印刷厂印刷

*

850 × 1168 毫米 1/32 · 13 7/8 印张 · 314 千字

2002 年 7 月第 1 版 2002 年 7 月北京第 1 次印刷

印数 1 - 3000 册 定价:25.00 元

ISBN 7-101-03148-X/K·1365

序 言

五 立

我和天宏已认识多年，相知甚深。一个月前，他送来书稿，请我写序，并特别声明这是他所看重的一本书，将它视作自己生命的一部分，“作序人非君莫属”。这使我异常感动。天宏从1985年开始从事学术研究以来，出版著作多部，从来没有请人作序。我知道，凭借他的社会关系和业已形成的学术影响，他完全可以请出现今多数学者在出版著作时企盼借重但往往又可望而不可及的“重量级”人物为他捧场。可他没有这样做。事实上，他相当鄙夷这种做法。他希望得到的是坦诚的学术批评，他欣赏并用以自律的是人生和事业上的自强和自重，因为他是树而不是藤。

思想的沉毅和语言表达技巧的娴熟，是天宏著作的特点。无须将他的著作全部过目，只要翻一翻《基督教与近代中国》一书的“自序”，任何人都会作出这样的判断。我没有听到过他在这方面的自我表白，但我相信他有充分的自信：即便是真正名家的序言也未必能增加其著作的份量，因为它本身已经够沉重了。如果我没有说错的话，这应该是不愿请“名人”为之作序的一个原因。其实在我看来，当今多数“名人”在为他人捧场时留下的文字，如果附着在天宏志在传世的学术著作之中，恐怕都会相形见绌，黯然失色。

也许,这本书有“他序”而没有“自序”,在天宏业已出版的学术著作中属唯一的例外。据他解释,造成这次例外的原因,系本来可以兼作序言的“绪论”篇幅太大,放在目录之前会造成结构失衡,中华书局编辑部建议将它划入正文,另外请人写一篇序言。决定采纳编辑部意见之后,他立即告诉我他的想法。我名不见经传,没有打造“名人”的能力,天宏著译甚丰,早已名声在外,也无须他人“打造”。但当我承诺作序、并意识到自己的名字将可能与天宏的大名联袂进入史学家向往追求的名山事业之中时,我却产生了一种反过来被“打造”了一番的感觉。我非常感谢天宏,他把自己多年呕心沥血完成的著作的序言写作托付给我,足见他对我们之间友谊的珍视。

天宏比我年长,我一直视他为兄长和老师。有五年的时间,我们接触很多。他很爱喝茶,也很会喝茶,一旦杯中茶香飘逸,话匣子也随之打开,天南地北,中外古今,人生社会,情感思想,几乎无话不谈。渐渐地,我在知道了许多我从前不知道的知识的时,也知道了不少有关他的故事。用他自己的话来说,我是除了他的父母亲人之外唯一知道他的乳名的人,是最有资格为他“树碑立传”的朋友。

现在天宏嘱我写序,我在感受到弥足珍贵的信任的同时,更感受到了困难和压力。因为除了知道他为完成这部书付出了多少心血和汗水之外,我对他所讨论的历史事实接近一无所知。不过转念一想,倒也不妨,不是有“文若其人”的说法吗?观其文可以知其人,反过来说,知其人也应当可以悉其文。既然天宏认为我有资格为他写传记,我就借此机会写一篇他的小传,以收人文互判之效。

杨天宏,1951年3月22日生,四川成都人。父讳南騫,大学毕业,曾担任西南电业局总工程师,是中国著名的电机工程专家。天

宏自幼聪颖，逻辑能力极强，本想继承父志，学习理工，却因文化大革命中断了学业，当时仅有初中二年级的文化程度。1969年春，下到贵州罗甸农场，当了五年知青。1973年回到成都后，又到一家被服厂当了四年裁缝。九年的知青及工人生活异常艰难，却锻炼了体魄，磨砺了意志。这期间，他读了他所能找到的为数不多的哲学社会科学著作及中外文学作品。写作是从这时开始的，体裁大抵为诗歌、散文与札记。从文学角度审视，他那时的作品只能算是学生习作，无甚价值，但文字的功夫，已依稀可见。

1978年春，考入西南师范学院，从此开始了历史专业的学习。1982年，考入四川大学，攻读中国近现代史专业，业师为王介平教授。三年后完成学业，获硕士学位。随后分配到四川师范大学历史系任教，1994年破格晋升为教授。天宏兴趣广泛，研究领域涵括中国近代政治史、基督教在华传教史、经济史、思想史。先后出版著作5部，在《历史研究》、《近代史研究》等杂志上发表论文近60篇，成就斐然。“学然后知不足”，1998年，他再度考入四川大学，师从他所佩服的同辈学者罗志田教授，谋求超越自我。今年5月，他顺利通过论文答辩，被授予博士学位。现在摆在读者面前的就是他的博士论文。姑不对论文本身进行评价，单是他47岁重新开始学业所体现的自强不息精神，已足以风范时人，遗教来者。

天宏个头不高，形容中正，目光深邃，具有透视力。也许正是靠着那不同寻常的智慧双眼，他窥透了近代历史的底蕴。令我由衷感佩的是，为学极为严格的他，为人却十分宽厚。作为人子，他孝敬父母；作为教师，他礼让同辈，关怀学生。对于贫穷而有天赋的年轻人，他尤为关心爱护。我至少知道三次他资助学生读书深造的事例，其中一次付出了他当时月工资收入的一半。如果他的朋友遭遇困难，他会毫不犹豫，挺身而出，想尽办法为之排解，

丝毫不顾自己可能会付出多大代价。他最喜欢引用的一句话是：“A friend in need is a friend indeed.”这就是我所知道的天宏，一个聪明、正直、勤勉、富有爱心、舍得为他人付出的人。

我自认为对天宏了解很多，但他身上也还有一些谜，让我读不懂，解不开。其一，他工作努力，成就突出，具有社会影响，成为共产党和众多民主党派争取的对象，但无论哪个党派的负责人去动员他入党或加盟，他都以“贵党如此先进，鄙人条件不够”为辞，加以婉拒。到底是他加入“贵党”条件不够还是其它什么原因，我问他多次，他均笑而不答，留下悬念。其二，研究生毕业16年，他一直谨记师训，作育人才，潜心学问，决不做官，为何年届五十却“晚节不保”，接受了四川师范大学历史系主任和旅游学院院长的高级任命？像他那样异常执着的人会轻易改变自己吗？有人猜测，他不过是想借用世俗看重的官阶地位，更加实实在地为朋友做事。我也认为这种猜测有道理，但他本人却不愿意加以证实。我几次问他缘由，他都顾左右而言它：“去看屈原的代表作。”让我坠入五里雾中，至今弄不明白。

甚至他有意让我也成为一个历史之谜。我是谁？“玉立”不是我的真名，而是天宏对我的赞誉和期望，他希望我在现今浑浊的社会里，洁身自好，亭亭玉立。我非常喜欢天宏用如此美好的名字称呼我。序言草就之后，我呈上请他过目，他只提了一个建议，叫我隐去真名，就用“玉立”题署。我问缘何，他的回答很巧妙：现在的历史学者缺乏考证训练，留此一个上好题目，连同我心中的两个未解之谜，让感兴趣的年轻学人也获得一次学术训练和挣稿费的机会。

书不尽言。谨序。

2001年9月29日

绪 论

鸦片战争之后半个多世纪,中国对外通商贸易基本上是在西方列强所制定的条约体系(treaty system)的框架内进行。截止到1895年,中国的外贸口岸已多达40余处。这些口岸大多是在中国与西方国家进行政治、经济、军事、外交抗争失败,强弱势易的特殊背境下,清政府慑于坚船利炮的威力,履行条约义务,被迫开放的。依据开放的背景和方式,一般称这类口岸为“条约口岸”(treaty ports)。但是,为了淡化“条约”二字所包含的中西方尚须调整的关系,通常又以包容性更广的“通商口岸”来加以指谓。在中国还没有其他类型的对外贸易埠头的情况下,所谓“通商口岸”也就是“条约口岸”,基本不会产生歧义,引起误解。

甲午战争之后,列强对华侵略加深,中国面临较战前更加严峻的国家及民族的生存危机。在意识到“兵战”尚力有未逮、难奏肤功的情况下,受方兴未艾的民族主义驱使,由郑观应等思想家于19世纪70年代提出的“商战”主张在1898年开始诉诸实践,由是导致了“自开商埠”的出现。作为一种新型的口岸,自开商埠虽系后起,但发展迅速,截止到清末,已有36个自开商埠分布于中国南北东西;到1924年,更增至52处,其数量几与鸦片战争以后所开全部条约口岸相埒。从清末民初两类口岸开辟的数量上看,自开商埠明显多于条约口岸。事实上,自从实施自开商埠政策之后,条约口岸数量的增长速度已大大减缓,民国初年除补开了清季“约

定”开放的几个口岸外,所有口岸均系中国政府主动开放。这表明,自开商埠已经取代条约口岸,成为中国对外开放、实施通商贸易的主要形式。

与条约口岸一样,自开商埠也是一种通商口岸,其经济功能在于提供一种国际间贸易互市的场所。但清政府既要将其作为一种国家政策来推行,实施开放,便不能不赋予其与条约口岸不同的内涵。从语义学角度分析,两类口岸似乎只存在开放者主观意愿的差异。西方学者论“自开商埠”,一般用的是词组“the ports opened voluntarily by China”^①,意即中国主动开放的通商口岸,这与条约口岸系被迫开放,自然不同。但体现在语义学上的区别只是表面的。两者的实质性区别在于,究竟是中国政府还是西方列强控制了口岸开放的政治决策权及所开口岸的行政管理权。对此,总理衙门1899年4月提出的“自开商埠办法”咨文作了明确解释:“自开商埠,与约开通商口岸不同,其自主之权仍存未分。该处商民将来所立之工程局,征收房捐,管理街道一切事宜,只应统设一局,不应分国立局。内应有该省委派管理商埠之官员,并该口之税务司,督同局中董事,办理一切。……以示区别而伸主权。”^② 总理衙门的咨文,凸显了自开商埠的本质特征。

近代国人是在西方工业革命已经完成的背景下开始对外交往的。西方的工业革命极大地解放了社会生产力,创造了比此前人类社会所创造的全部物质财富还要多的财富。但如同任何一个社会都不免有自身机理上的缺陷一样,尚处于“自由资本主义”时代

^① H. B. Morse, *The Trade and Administration of China* (中朝制度), Revised Edition, Kelly and Walsh, Limited, 1913, PP. 231—253.

^② 《申报》光绪二十四年六月二十三日。

的西方国家在生产方式的建构上也并不完善,频频发生的经济危机即其内在缺陷的外在症状。于是,到尚处于前资本主义发展阶段的国家去寻求市场和资源,也就成为解决早期工业化国家所面临问题的不二法门。在西方人眼里,中国是一个有着巨大潜力的市场。在“重商主义”时代,列强到中国来的目的主要是通商,而口岸开放则是通商贸易的基本前提,其重要性不言而喻。

重要的历史客体通常会成为历史学家关注的焦点。正像美国独立战争之后 100 余年的历史发展主要是寻求开拓阿巴拉契亚山脉以西被称为“边疆”的广袤生存空间,导致了美国历史研究中在很长一段时间内居于主流地位的边疆学派(Frontier School)及有关研究成果的出现一样,口岸开放以其构成了近代中外关系史产生、发展的基本前提和重要内容,也吸引了众多中外学者将学术目光投放到这一研究领域。口岸是国家的门户,西方国家工业产品和其它一切近代事物正是经由口岸进入中国广大城乡的。在中国的近代转型过程中,口岸城市的变化产生了示范效应。因而许多寻找中国近代性变化原因的学者都试图透过通商口岸这一社会单元,来认识近代中国。大量的学术成果由是产生。

马士(H. B. Morse)是最早站在西方立场对近代中国通商口岸进行学术性研究的学者之一。他的《中朝制度》一书旨在研究中国的对外贸易制度,其中大量篇幅涉及到了鸦片战争之后开放的口岸。他的研究提供了认知从传统的“十三行”操纵控制的广州口岸到近代“条约口岸”运作制度的粗略框架,只是因为他兼有历史

当事人身份,难以免却价值判断,使这部书的学术性受到削弱^①。现代西方研究中国近代通商口岸最具“典范”(paradigm)效应的著作大概非费正清的《中国沿海的贸易与外交》莫属。这部于20世纪30年代开始着手研究、于50年代初出版的著作,以近代中国最早开放的沿海通商口岸为考察对象,从商贸与近代外交的角度,揭示了“中华帝国”在与西方从事商业往来以及与此相关的诸多交往过程中所发生的近代性变化^②。该书不仅从近乎一片混沌中将近代中国早期口岸开放与社会变革的历史清理出一个大致清晰的轮廓,而且以隐含在表述中的“西方冲击——中国回应”的观念,为后来学者提供了一种中国“近代化”变革的认知模式。费正清在西方中国历史研究中的地位由此奠定,美国的中国近现代历史研究中的“哈佛学派”(Harvard School)由此诞生。

在马士、费正清等人开拓性研究的基础上,西方学术界研究近代中国通商口岸的著作接踵问世。其中较富影响的有墨菲(Rhoads Murphey)的《上海:开启近代中国之门的钥匙》、罗威廉(William T. Rowe)的《汉口:中国城市的商业与社会(1796—1889)》、鲍德威(David D. Buck)的《中国城市的变化:山东济南的政治和发展(1890—1949)》等等^③。这些著作直接促成了西方学术

^① H. B. Morse, *The Trade and Administration of China*, Revised Edition, Kelly and Walsh, Limited, 1913. 马士在1910年至1918年间,还陆续出版了三卷本的《中华帝国对外关系史》(生活·读书·新知三联书店1957年出有中译本),与马士这一著作差不多同时出版、讨论同一问题的著作还有En-sai Tai著*Treaty Ports in China*, New York, Columbia University Press, 1918.

^② J. K. Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports*, Harvard University Press, Cambridge, 1953.

^③ Rhoads Murphey, *Shanghai: Key to Modern China*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1953; William T. Rowe, *Hankow: Commerce and Society in a Chinese City*,

界对近代中国城市史的研究。施坚雅(G. William Skinner)等人编著的《晚期中华帝国的城市》、《两个世界中间的中国城市》汇集了这方面的众多理论探讨和城市个案研究的成果,足以显示西方学者的研究实力。

20世纪80年代以后,随着研究取径和选题的趋新变化,中国史学界也开始了城市史尤其是通商口岸城市史的研究。虽然从全球视野上看,中国的城市史研究未必具有草莱初辟的拓荒性质,但由于立足中国,凭借自身所拥有的汉语文献方面的学术资源优势,一些以个案展开的研究仍然有其特色。张仲礼、隗瀛涛、罗澍伟、皮明麻诸先生分别主持的对上海、重庆、天津、武汉等近代城市的研究及其终端成果,一度在国内学术界引起轰动效应,即其明证。鄙人在城市史研究方面素无积累,赞誉的言词出自拙笔,固然无以益其美,但至少可以认为,诸位先生及其助手所作学术努力,对于突破中国近代史研究领域既有的以政治、经济、思想文化为基本板块的框架结构,不无裨益^①。

虽然中外学者对近代中国通商口岸的历史作了积极探讨,但截止到20世纪90年代初期,既有研究的重心一般都偏向“条约口岸”及所在城市。上列学者的研究对象,除了济南之外,几乎都是近代初期依约开放的口岸。济南口岸虽属“自开”,但鲍德威在研究时并未将其作为一种有别于条约口岸的商埠,而是将它作为一

1796—1889, Stanford University Press, 1984; David D. Buck, *Urban Change in China: Politics and Development in Tsinan, Shantung, 1890—1949*, The University of Wisconsin Press, 1978.

^① 参阅张仲礼主编《近代上海城市研究》,上海人民出版社1990年版;隗瀛涛主编《近代重庆城市史》,四川大学出版社1990年版;罗澍伟主编《近代天津城市史》,中国社会科学出版社1990年版;皮明麻主编《近代武汉城市史》,中国社会科学出版社1993年版。

个具有深厚历史文化沉淀的典型内陆城市,去探讨其政治及社会的近代变革。张仲礼先生近年主编的一部颇有份量的学术著作——《东南沿海城市与中国近代化》,也是选取鸦片战争之后中国最早开放的广州、厦门、福州、宁波、上海等5个条约口岸,作为研究对象^①。由此可见中外学者研究近代中国通商口岸史或城市史的重心所在。

造成这种研究倾向的原因或与历史的重心本来就已向“条约口岸”一方严重倾斜有关。以海关关税份额论,20世纪20年代,在对全部进出口货物所征关税中,条约口岸占了90%以上,其中上海、天津、大连、汉口、胶州、广州6个口岸占了65.82%,而上海一个城市就占40.88%^②。如果从近代工业产值的角度考察,条约口岸城市则更是囊括了中国所拥有产值的绝大多数。1949年以前,仅上海一个城市的工业产值就差不多占中国近代工业产值的90%,无须加上其它商埠的产值,已可掂出条约口岸的份量。在这种情况下,研究者将目光更多的投向条约口岸,应该不是一种学术取舍上的偏差。

从“理论”的角度分析,一些内在的规定性也可能导致上述现象出现。

中外学术自来异趣,在理论上的差别更加明显,但在中国近代史研究方面,两者却呈现出若干层面的相合。有关西方对近代中国的影响,在西方世界大抵可以分为马克思(Karl Marx)和韦伯(Max Weber)两个解释系统。马克思的哲学里虽然含有复杂的因

^① 参阅张仲礼主编《东南沿海城市与中国近代化》,上海人民出版社1997年版。

^② 杨端六等编《六十年来中国国际贸易统计(1864—1928)》,台湾国立中央研究院社会科学研究所专刊,第四号,1931年版,“1928年主要各关税收百分比比较图”(第17图)。

果关系辩证法则,但落实到对中国历史近代变迁的说明时,则很明显倾向于认为西方起着主导作用。虽然未必持有西方本位的单线历史发展观,但马克思主要基于西方世界的观察而将“资本主义社会”列入人类社会循序渐进发展的“五种社会形态”之中的理论明显指示了传统中国社会的未来发展必然要以现世西方为楷模^①。反过来,站在批判西方资产阶级的立场,马克思的理论同样可以引导出西方在中国近代变革中起主导作用的结论。因为马克思主义经典作家曾经表达过中国本来可以在自身社会经济发展的基础上,缓慢地进入资本主义发展阶段,但西方的侵略和剥削又阻碍了这一社会历史发展进程的思想。韦伯的解释与马克思不同,他较为注重强调中国自身,认为中国文化传统缺乏基督新教伦理中所具有的有利于资本主义发展的因素,中国的近代发展受到了传统文化的明显制约。不过他寻求解释中国何以未能像西方那样发生出“资本主义”这一努力本身,已包含中国应该朝着这一历史方向发展的潜在判断。他并不否认,中国所发生的在他看来微不足道的近代性变化,是受西方刺激和向西方学习的结果^②。

^① 1850年马克思写到:“世界上最古老最巩固的帝国八年来在英国资产阶级的大批印花布的影响之下已经处于社会变革的前夕,而这次变革必将给人类文明带来极其重要的结果。如果我们欧洲的反动分子不久的将来会逃奔亚洲,最后到达万里长城,到达最反动最保守的堡垒的大门,那么他们说不定就会看见这样的字样:中华共和国,自由、平等、博爱。”马克思、恩格斯《国际述评(一)》,见《马克思恩格斯全集》第9卷,人民出版社1959年版,第265页。

^② 韦伯在比较研究儒教与新教伦理特性的异同时,就断言儒家伦理存在适应现实的世俗理性化的人文精神局限。他将这一局限表述为:儒家伦理之人文理想缺乏超越目的性,不能培养出现代职业者或专门化人才,而只是以非职业化或非专业化的雅儒为最高人格价值理想。由此他得出了这样的结论:“对儒教来说,专门化的人才并不能提高其真正的正面的尊严,无论其社会有用性如何。决定性的因素是‘文化人’(雅儒)‘不是工具’;也就是说,在对世界的适应和自我完善中,他趋向于自己的目的,而非

马克思和韦伯对中国近代性变化的解释对西方学术界影响甚大。以其理论为源头活水(当然也有其它的支持与凭借),仅仅在美国便流衍出费正清等人的“冲击——回应”模式、李文森的“传统与近代”模式、佩克的“帝国主义”模式以及柯文(Paul Cohen)的“在中国发现历史”的研究模式。前三种研究模式的视角各异,但都不同程度地表现了在认知近代中国历史变化时的“西方中心”观念。作为一种理论挑战,柯文针锋相对提出了“中国中心”的理念。在表达自己的研究构想时,柯文使用了文化人类学“移情”(empathy)的概念,视之为“中国中心观”的核心概念之一。移情不等于认同,而是要尊重研究对象,“力图对任何特定的非西方社会的历史,从自身的情况出发,通过自身的观点,加以认识”。在研究中国时,则应当“进入中国内部,开始了解中国人自己是怎样理解、感受他们最近的一段历史的”^①。

柯文提出的学术取向前些年异军突起,呈现出取代其它研究取向而成为美国的中国近代史研究主流的趋势。人们有理由将柯文的研究视为韦伯理论对美国的中国近代历史研究发生影响的一个例证。在寻找中国本身历史动因的潮流下,条约口岸的研究对学者产生不了吸引力。但柯文的理论毕竟晚出。在70年代末柯文完成其研究之前,既有的三种研究模式已经具有相当的学术影响。特别是费正清和李文森提出的模式,几乎各领一代风骚,在很

任何专家官僚和专业训练,而首先,他否定了追求利润的经济学上的训练。”Max Weber, *The Religion of China: Confucianism and Taoism*, Macmillian Publishing Co., 1964, pp. 246—248. 另参见韦伯著《新教伦理与资本主义精神》(三联书店1987年12月第一版)有关章节。

^① [美]柯文著、林同奇译《在中国发现历史:中国中心观在美国的兴起》,中华书局1989年中译本,序言,第2—6页。

长一段时间都左右着美国的中国近代史研究。体现了“西方中心”观的这三种研究模式不同程度都受到了马克思派的“世界体系理论”的影响。在这一理论影响下从事中国近代史研究,条约口岸自然成为关注焦点^①。

当代中国大陆历史学者既要批判传统,又要批判西方,可以说处于两难境地。在没有自身的理论资源可以凭借的情况下,“批判的武器”只能到西方的理论武库中去撷拾,于是马克思主义成为唯一可以派上用场的经典理论。不过,尽管因为人所共知的原因而与西方学术界在很长时间内中断了接触,在马克思主义“理论指导”下大陆学者中国近代史研究的认知模式却与其在政治上批判的西方世界殊途同归。由于过分强调西方资本主义列强应当对中国近代的贫穷落后承担责任,中国学者虽未明言,实际已将西方摆在中国近代历史发展变化主导者的位置。出于批判西方的需要,条约口岸的研究被摆在重要位置,而难以揭示列强侵略中国内涵的自开商埠也就逸出了史家的视野。

不过,这并不足以证明自开商埠不具备学术研究的价值和意义。以往学者研究中国历史,自觉或不自觉偏向条约口岸,以为其更加“重要”,更能揭示中国的近代性变化。其实,就认识整个近代中国而言,自开商埠的研究价值并不亚于条约口岸。这种价值,至少可以从两方面去加以发掘:

其一,自开商埠是近代中国历史上仅有的两类通商口岸中的一类,它与条约口岸共同构成了中国近代通商口岸的有机整体。

^① 参阅林满红著《口岸贸易与近代中国——台湾最近有关研究之回顾》,见中央研究院近代史研究所编《近代中国区域史研究会论文集》下册,第869—875页,1986年,台北南港。

清末民初,两者存在明显的消长变化关系,学者不研究通商口岸则已,苟欲研究,则必须同时问津两者,否则就犯了但知其一、未知其二的认识论错误。虽然就商业价值而言,自开商埠尚难与条约口岸较量高下,但这并不能成为忽略其历史存在的理由。历史的价值和历史研究的价值是两个不同的概念。从研究的立场看,一些看似细枝末节的存在有时恰恰最能展示历史的本来面貌,揭示其本质。上个世纪初,梁启超倡导“史学革命”,力图打破传统史学仅仅研究大事变、大人物的格局,主张史家应同时关注历史现象中某些“细微而难见者”,包括“匹夫匹妇日用饮食之活动”所反映的“一社会一时代之共同心理共同习惯”,以期认识人类社会历史的“共相”和“共业”^①。如果仅仅考察条约口岸这一特定面相而忽略自开商埠,又如何能够认识近代通商口岸的“共相”与“共业”呢?

其二,自开商埠比条约口岸更能展示国人的认同危机以及在对外观念方面发生的近代变化。人所共知,条约口岸的开放是西力威胁下订立“城下之盟”的结果,虽然大量口岸被开辟出来,但并非出于国人的意愿。开埠后很长一段时间内多数国人依然我行我素,其对传统中国既有一切(包括文化与制度)的“认同”(identification)尚未发生危机,真正意义上的对外开放也就难以提上社会议程。尽管条约口岸的开辟使近代中国在物质层面发生了显著变化,但透过这道“窗口”,却很难看到国人已接受了中国应当“开放”的新观念。自开商埠则不然。所谓“自开”即主动对外开放,虽然仍有客观因素掺杂其间,但基本上可以视为观念转变的产物。在这一转变过程中,国人以尊重传统为重要特征的“认同”发

^① 梁启超《中国历史研究法》,见《饮冰室合集·专集》之七十三,第2页,中华书局1989年版。