



从“区隔”到“交通”： 李安宅边疆建设思想的文化地理学新解

孙红林 汤庆园

摘要:李安宅的边疆建设思想近年来受到民族学、人类学和社会学等学科的普遍阐发,但其文化地理学价值却没有得到专门研究。尽管李安宅强调“文化”而轻“地形”,但“地形”与“文化”在他的学术思想中始终是统一的“人地关系”整体。在此整体中,边疆是以地貌为主的自然条件与以文化为主的人为条件的结合,“边疆性”相应地表现为“地形”和“文化”的双重区隔,边疆建设因此指向从“区隔”到“交通”的双线并进实践。其新启示在于:国家在推动“边疆性”消失的过程中,“地理交通”和“文化沟通”二者不应偏废,学界理应在边疆教育等方面增进“文化沟通”,助力于新时代川藏铁路等边疆交通建设。

关键词:李安宅;边疆建设思想;文化地理学;边疆交通

DOI: 10.13734/j.cnki.1000-5315.2021.02.021

收稿日期:2020-11-11

基金项目:本文系教育部人文社会科学研究青年基金项目“新时代跨境铁路建设与经济走廊空间生产的民族志研究”(19YJC850014)、四川省高校人文社会科学重点研究基地项目“川藏铁路建设对沿线区域社会稳定影响研究”(SCZA19B02)、四川省哲学社会科学重点研究基地项目“交通现代化建设与川西北特色小城镇发展研究”(Xy2019046)的阶段性成果。

作者简介:孙红林,男,贵州织金人,西南交通大学公共管理与政法学院助理研究员,研究方向为交通社会科学,

E-mail: sunhonglin@swjtu.edu.cn;

汤庆园,男,宁夏银川人,西南交通大学公共管理与政法学院讲师。

李安宅是我国著名的人类学家、社会学家、藏学家和边疆学者。在新中国的干部履历档案中,他填写的“技术特长”是“民族学”(亦称“人类学”)①,但实际上他的学术研究兴趣非常广泛,其著作有《〈仪礼〉与〈礼记〉社会学的研究》(1931)、《语言底魔力》(1931)、《美学》(1934)、《意义学》(1934)、《社会学论集》(1938)、《拉卜楞寺调查报告》(1941)②和《边疆社会工作》(1944)等。其中,基于李安宅《拉卜楞寺调查报告》等系列论文而整理出版的遗著《藏族宗教史之实地研究》,得到众多学者的赞誉,而《边疆社会工作》亦备受推崇。李安宅以边疆社会工作为中心的边疆建设思想,近年来受到民族学、人类学和社会学等学科领域专家较多的阐发,但其文化地理学价值却有待学界研究发掘。

一 对李安宅边疆建设思想研究之缘起

20世纪80年代以来,学界对李安宅的学术著述研究越来越多。先是邓锐龄对李安宅的《拉卜楞寺》进行了介

①李安宅1952年9月1日填写的《评级报告表》。转引自:汪洪亮《知人论世:李安宅人生与学术史研究的意义与路径》,《原生态民族学刊》2020年第3期,第141页。

②该调查报告写成于1941年,1982年由日本东洋文化研究所中根千枝教授改名为《拉卜楞寺——李安宅氏调查报告》(Labrang: A Study in the Field by Li An-Che)在东京出版,现为中国藏学出版社于1989年9月正式出版的《藏族宗教史之实地研究》一书的第四篇。

绍^①,再有张庆有尊李安宅及其夫人于式玉为中国藏学先辈^②,紧接着有李绍明对《藏族宗教史之实地研究》的最先评述^③,此后有张亚辉、郭广辉、王川等学人先后对李安宅的文本著述进行的细读和阐释^④。除文本研究之外,王川、黄茂、汪洪亮还整理研究了李安宅档案中的自传^⑤。汪洪亮更是长期专注于李安宅的人生轨迹与学术历程研究^⑥,率先发掘了李安宅的边疆思想^⑦,指出其“实地研究”的特点,揭示了李安宅的边疆建设思想与他的学科背景、边疆研究经历及抗战建国的时代背景的内在相关性,可谓是研究李安宅学术思想着力最深的学者。此外,对李安宅教育思想的研究亦出现可喜的成果,如凌兴珍所提炼的“人本·创化·适应”论^⑧,对李安宅经由边疆教育开展边疆建设进行了探究。

不过,正如陈波通过对李安宅《边疆社会工作》及康藏研究中相关论述的考察,揭示了李安宅在“华西坝”期间主要的人类学思想^⑨一样,学界大多具有极强的学科意识。其好处在于,学科知识在既有的学术规范下能够在学科共同体中快速流通;但局限也是存在的,过于强调学科性,不仅难以理解综合性较强的李安宅边疆思想,而且极易排斥其他学科视角并跌入内卷的桎梏,对社会事实解释乏力,而应用研究的信度也相应弱化。纵观李安宅的著述以及对其著述的研究可知,一方面,李安宅的思想尤其是其边疆思想已经在多个学科领域产生影响;另一方面,目前学界对李安宅边疆思想的研究尚有拓展的空间,尚需其他学科学者的加入。如马大正、杨明洪等学者所倡导的“边疆学”^⑩就为我们提供了一种超越于传统单一学科框架的综合视野;孙勇更指出,学术界对李安宅提出的“边疆性”与消解“边疆性”的命题讨论不足,“所谓‘边疆性’的命题,绝不是仅用社会学或人类学抑或是宗教学等单一学科知识就能提出来的”^⑪,边疆研究应有一种诸如“边疆学”为统摄的跨学科视野。这说明学界已意识到采取一种新的综合的视角来重新思考李安宅边疆观念的必要性。

当前,我国安边固边工作持续加强,但边疆交通受阻和经济滞后等问题仍客观存在。在风起云涌的地缘政治争端不断发生、快速交通和通信网络日新月异发展的新形势下,边疆建设面临着重重挑战。这种情况使李安宅学术思想中“边疆性”与“消除边疆性”命题研究的重要性愈加凸显,要求我们不仅要置身于他所处的特定历史语境,从其主位的视角把握他的“边疆”观念,而且要“置身事外”,以客位的视角考察他的边疆研究和边疆建设行动。同时,我们应当坚持以问题意识为导引,尽量避免单一学科意识带来的局限。人类学、社会学界多探讨李安宅边疆思想的“人”的一面,即从民族、语言、宗教、社会结构等层面研究边疆,而对“地”的一面则有所忽视,极有可能造成某种“脱域式”的讨论;与之相对,交通工程师和地质勘探者等科技界人士则会走向另一个极端,即只看见“地”而看不见“人”,因而两条路径均有失偏颇。因此,本文尝试回归李安宅的文本、实践与关怀,并借助“人地关系”的概念,对李安宅的边疆学术和边疆建设实践进行综合性的探究,以期为新时期的边疆建设带来些许启示。

① 邓锐龄《介绍李安宅著〈拉卜楞寺〉》,《民族研究》1983年第3期,第62—63页。

② 张庆有《记中国藏学先辈——李安宅、于式玉教授在拉卜楞的岁月》,《西藏研究》1989年第1期,第140—143页。

③ 李绍明《评李安宅遗著——〈藏族宗教史之实地研究〉》,《中国藏学》1990年第1期,第82—87页。

④ 张亚辉《安多社会的知识性格——读李安宅〈藏族宗教史之实地研究〉》,《西北民族研究》2013年第3期,第123—128页;郭广辉《“实地研究”与“历史”的协奏——对李安宅〈藏族宗教史之实地研究〉的再认识》,《民族学刊》2015年第2期,第50—64页;王川《李安宅先生翻译本〈五智喇嘛弥伴传奇〉解析》,《西藏大学学报(社会科学版)》2015年第1期,第136—140页。

⑤ 王川《一个人类学家对于自己研究史的讲述——以李安宅先生1961年5月15日〈自传〉为中心(上)》,《中国藏学》2015年第2期,第5—15页;黄茂《一个人类学家对于自己研究史的讲述——以李安宅先生1961年5月15日〈自传〉为中心(下)》,《中国藏学》2016年第1期,第81—88页;汪洪亮《李安宅的学术成长与政治纠结——两个版本自传比较阅读札记》,《民族学刊》2016年第1期,第8—19页。

⑥ 汪洪亮《建设科学理论与寻求“活的人生”——李安宅的人生轨迹与学术历程》,《民族学刊》2010年第1期,第154—160页。

⑦ 汪洪亮《李安宅边疆思想要略》,《西藏大学学报(汉文版)》2006年第4期,第102—107页。

⑧ 凌兴珍《“人本·创化·适应”:李安宅教育思想及其在边疆教育中的应用——一个社会学/人类学家对中国汉藏教育文化问题的探寻与应对》,《四川师范大学学报(社会科学版)》2020年第3期,第119—141页。另外,学人苏杰亦指出,李安宅对教育原理的认识主要体现在“以‘适应’为核心的教育本质观,以‘创化’为取向的教育价值观形式及兼善个体与社会的教育功能观”,并且他关于教育的思想主张都是在广泛性、开拓性和实践性的边疆教育活动基础上形成的。参见:苏杰《试论李安宅的教育思想》,《民族教育研究》2014年第5期,第87—89页。

⑨ 陈波《“坝上”的人类学:李安宅的区域与边疆文化思想》,《西南民族大学学报(人文社会科学版)》2008年第2期,第36—40页。

⑩ 马大正《关于构筑中国边疆学的断想》,《中国边疆史地研究》2003年第3期,第10—13页;杨明洪《关于“边疆学”学科构建的几个基本问题》,《北方民族大学学报(哲学社会科学版)》2018年第6期,第68—74页。

⑪ 孙勇、王春焕《中国边疆研究中的“边疆性”问题探讨——以李安宅的边疆性概念解析为例》,《中央民族大学学报(哲学社会科学版)》2019年第2期,第54页。

二 何以“边疆”:“地形”与“文化”的双重区隔

20世纪三四十年代,中华民族处于深重的民族危机之中,如何稳固“边疆”成为救亡图存的一大焦点,政学两界相应地涌现出开发边疆的强劲思潮。在此背景下,李安宅与吴文藻、杨成志、顾颉刚等有识之士将学术思考的重心由内地转向边疆地区。其中,吴文藻的“边政学”在人类学、社会学界影响深远,而李安宅的“边疆性”理念亦始终显示出强劲的现实解释力。这与李安宅对“边疆”中动态的“人地关系”的重视密不可分。

“人地关系”是文化地理学的核心内容,它包含在“人地关系地域系统”^①之内,并在文化地理学的视域中被赋予更多的人文色彩与主体能动性。文化地理学主要以“地方和区域”为研究对象,其基本问题则是从文化的角度分析各个地方或区域,厘清“地方”的形成机制^②。段义孚对“空间如何成为地方”进行了精辟的分析,认为“空间被赋予文化意义的过程就是空间变为地方的过程”^③,因此探究一个“地方”的形成机制,也就可以理解为探究这个“地方”被相关主体赋予文化意义的过程。“地方”及其“文化”也就成为文化地理学与人类学或民族学共同关注的对象,而“边疆”正是带有“地方”、“文化”和“空间”属性的一个范畴,“经常被认为是文化和文明的边缘,在人地关系上更多体现的是文化方面的意义”,因而“边疆只能是人文地理学(Human Geography)意义上的概念”,“理解边疆也得从人地关系入手”^④,所以“边疆”研究中“人地关系”的研究也就不可或缺。藉此“人地关系”,我们可以“寻找到一种指涉‘物’与‘人’的关系的边疆学叙事,这种叙事将超越既有的对于区域的线性化与版块性描述,而实现对于区域间关系的人文—地理关怀,以及对新疆域与群体‘统一环’的全新理解”^⑤。如此,我们获得了一种理解李安宅边疆思想的新视角,即以“人地关系”为基线,将人类学和文化地理学联系起来,在一个长时段的语境中重新把握李安宅的“边疆”观念与实践行动。

20世纪30年代,不少文人学者将少数民族地区等同于“边疆”,将居住有少数民族的地方称之为“边地”。针对这种“空谈”,李安宅在《边民社区社地研究》一文中提出了批评:“吾国新文化运动只解放了学术工具……至于学术本身,则要另一种新的运动,将自然、人、文化三者加以实地的研究。”^⑥这意味着“人地关系”在李安宅边疆思想中占有重要位置。他与吴文藻一致反对将边疆与少数民族划等号的做法,在他们的观念中,“地理”和“文化”是统一在“边疆”之内的一对属性。但若因此而认为李安宅的边疆观念与吴文藻的如出一辙,那么其“边疆性之逐渐消失而归于乌有”^⑦的逻辑理路便难以得到辨析。

从李安宅的著述和实践中,可知他十分重视自然地理。尽管李安宅未曾专门论述过地理地形,但“地形”在他的边疆观念中与“文化”一样同等重要,二者同时作为辨识“边疆”的一对相互关联的特性,“不能不用地形与文化来作边疆的界范”^⑧。在他的心目中,“边疆乃对内地而言。边疆所以不与内地相同的缘故,就自然条件而论,不在方位,而在地形;就人为条件而论,不在部族,而在文化”^⑨。因此,李安宅的“边疆”概念,不仅涵盖了地形、文化因素,还必须具有相对性。他虽然较多关注宗教、生计等文化现象,但他的文化研究通常也是立于“实地”“史地”的基石之上的,他所定义的“边疆”乃是以地形为主的自然条件和以文化为主的人为条件的结合。

此外,应当看到,李安宅是基于国家尺度来看待“人地关系”的宏观实践的,是将国家的“边疆”与国家的其他地方视为一个有机整体来加以理解和把握的。而且,这种“人地关系”是一种长时段的国家层面的互动关系,可以从地形的区隔与文化的区隔两个方面来加以把握。李安宅的话语中有着“分别”和“界范”这样的表述,显示他对“地形”以及“地形”上的“文化”的区分,但是这种“区分”绝不是本质主义的一成不变,而是出于一种学理操作的必

① 吴传钧《论地理学的研究核心——人地关系地域系统》,《经济地理》1991年第3期,第1—6页。

② 周尚意、戴俊骋《文化地理学概念、理论的逻辑关系之分析——以“学科树”分析近年中国大陆文化地理学进展》,《地理学报》2014年第10期,第1521—1532页。

③ Yi-Fu Tuan, *Space and Place: The Perspective of Experience* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977), 45. 又见:段义孚《空间与地方:经验的视角》,王志标译,中国人民大学出版社2017年版,第24页。

④ 范可《人类学与“人地关系”视野里的“边疆”》,《云南社会科学》2020年第5期,第112、111页。

⑤ 袁剑《从一般思想史到边疆思想史——一种人文—地理的关系学论纲》,《学术月刊》2020年第11期,第166页。

⑥ 李安宅《〈仪礼〉与〈礼仪〉之社会学的研究》,上海人民出版社2005年版,第155页。

⑦ 李安宅《边疆社会工作》,河北教育出版社2012年版,第79—80页。

⑧ 李安宅《边疆社会工作》,第7页。

⑨ 李安宅《边疆社会工作》,第6页。

要以及对于“边疆”的阶段性和建构性的揭示。在李安宅的表述中,文化的边疆,其本身的含义,不仅包含了自然条件的限制,而且也有着人为因素对自然条件的能动的操控。正因这样,地理及其所承载的文化上的区隔,作为边疆概念的双重隐喻,共同塑造了特定区域范围内的“人地关系”。

当然,如果只看到一时一地的“人地关系”,那么这个特定时空是不足以成为“边疆”的;这个被“地形”和“文化”隔离起来的区域,只有与“内地”产生交往、交流和交融时,它才能相对地成为“边疆”。而这两种“区隔”,只能在国家一体化的框架内才能得到理解,也才能获得消解的合法性。可见,李安宅是将“边疆”提升到民族国家的空间尺度来加以理解的,其中“国家”是“边疆”的大前提,而“地形”和“文化”则是“边疆”的“小前提”。“边疆”不是依托于特定族群及其活动场所、与国家无关的一片区域,而是在国家视野下的多重“人地关系”进行历史实践的地方。换言之,一个“地方”之所以成为“边疆”,不仅是因为当地地形在该地内部与外部族群之间造成了区隔,而且是因为依附于当地“人地关系”长期实践而形成的“文化”与域外文化的区分,更为关键的因素在于它必须是国家尺度下的一个与内地相对的地方。因此,“边疆性”就可以理解成“国家”之下,相对内地而言,在“地形”和“文化”上存在双重区隔的属性和状态。

这样,李安宅基于现代民族国家的尺度,在“边疆”与“内地”之间看到了“地形”和“文化”处于双重“区隔”的“边疆性”,进而发现了“边疆性”的建构性及其动态特征,从而也就找到了“消除边疆性”的逻辑起点。国家之内的相关主体,因而能够进入“边疆”,实施“边政”,携手民族地区的“边民”固边稳边、保家卫国;反之,民族地区的人民,也可以遵循公民原则,参与国家建设。这一互动的动态实践,正是中华民族消除“区隔”的历史过程。因而“边疆性之逐渐消失而归于乌有”,就不仅是一种理论观点,还是一种实践方案,其要点就在于消除“地形”和“文化”上的双重区隔,促使区域之间从竞争走向互惠。

三 消除边疆性:从“区隔”到“交通”的双线并进实践

对李安宅的“边疆性”概念有所明晰后,我们也就找到了“消除边疆性”的关键。由于国家框架内“地形”和“文化”的双重区隔是构成“边疆性”的必备条件,因而消除边疆性也就意味着要消除这一对区隔。换言之,就是要将“地形”和“文化”带来的阻隔和隔阂破除,畅通人、物、信息和情感的流动,促进“人地关系”在国家空间内和谐发展,增强“在一起”的国家认同。由此,“消除边疆性”的问题就转换为如何促进地理上的交通与文化上的沟通的问题。

(一)两种交通:“地理交通”和“文化沟通”

李安宅十分看重边疆地形与文化之间的辩证关系及其影响,他曾引述拉铁摩尔的边疆论述,肯定其边疆论断在“分别内地与边疆”上“是再精确不过的”,但是他又批判地指出:“然在说明内地与边疆的关系上便不应到此为止。盖赖氏(赖氏即拉铁摩尔——引者著)的说明着重于过去的史地条件。今后的史地条件则在我们如何创造了。加过进步人工的史地条件将与过去大不相同,所以内地与边疆的关系也就要与过去大不相同。过去不能真正统一的,今后不见得不能真正统一,乃是非得真正统一不可了。”^①显然,在李安宅的边疆观念中,一种以国家认同为目标的对史地条件的改造势在必行,其核心任务便是破除边疆与内地之间存在的空间分异。

不过,鉴于文化上的隔阂与地形上的阻隔相辅相成,所以,李安宅认为公民原则和工业技术必须协调发展。一方面,工业技术可以提高边区生产价值,平衡经济悬殊,促进区域分工以及区域间的沟通,从而增加边疆和内地之间的相互依存度;另一方面,要以公民原则打破家族主义、消解宗教歧视,共享国民义务、国民权利,要“在统一中求得各别的适应,又在各别适应中达成真正统一的原则”^②。据此,李安宅构建出边疆工作的指导原则:“不管是经济的区域分工,还是精神的区域分工,都能利用原有地形而超乎原有的限制,利用更进一步的文化而不同于原有的范畴。进一步,变一着,才是边疆工作的指导原则。”^③这里面显露了一条清晰的边疆建设思路,即以理解“地形”和“文化”的客观性和建构性为基础,以破除地形上的交通阻隔与血缘、宗教等文化上的隔阂为实践,以国家统一和造就伟大民族为目标。不过,李安宅虽然立足边疆地理而论边疆治理,但他却格外重视地理和文化的互动。这是因为他的问题意识超越了一时一地的边疆开发,他考虑的是在以国家为尺度的“人地关系地域系统”中,

^①李安宅《边疆社会工作》,第8页。

^②李安宅《边疆社会工作》,第11页。

^③李安宅《边疆社会工作》,第11页。

如何消除人地关系之间的区隔,如何借助工业技术和文化理解促进国家之下各区域之前的交往、交流与交融。

要实现两种“交通”,不仅需要以经济发展与交通科技成就为基础,而且需要同时借助边疆社会工作以消除“错综复异的文化”之间的区隔,即需要从“区隔”到“交通”的双线并进实践。但消除“两种区隔”的行动,即“两种交通”在实践上则呈现为“文化沟通”先行于“地理交通”、“文化沟通”重于“地理交通”、“文化沟通”助力“地理交通”的面貌,三者交织于以“研究、服务、训练”为主线的边疆工作中。

那么,李安宅的边疆建设为何更多偏向文化实践呢?显然,他很清楚地形“阻碍交通,造成复异文化的条件”^①,所以改变交通基础设施状况无疑是消除文化区隔的一个重要抓手。但在当时条件下,试图通过改善地理交通而促进区域之间的流动绝非易事。我国幅员辽阔,地形复杂多样,艰险地区的交通基础设施建设在任何时代都不容易,更何况是处于抗战建国的艰难年代。在20世纪前半叶,寄希望于大型交通建设来破除自然地形带来的青藏高原与内地的区隔,只能是乌托邦。李安宅虽强调创造新的史地条件的可能性,但在当时,无论是国家动员能力、资金储备、技术能力,还是外部力量,均无力在边疆地区兴建大型交通基础设施。在这种情况下,“文化沟通”较之“地理沟通”更具可行性和奠基性,“地理交通”则更多地以“人地关系”的意识出现于“文化沟通”之中。

(二)文化沟通:基于“实地研究”开展“边疆教育”

“文化沟通”如何实现?李安宅的实践显示了“实地研究”而后“边疆教育”的主线。“实地研究”体现为李安宅深入边疆地区所开展的学术实践。通过对李安宅“学术人生”的考察可见,尽管李安宅早期致力于科学理论建构,后又经历多次学术转型,但其中一个不变的主线则是他对社会系统的忧思。这种忧思最终转化为到边疆开展实地研究的行动,转化为理解文化藩篱和破除心理隔阂的实践。

1939—1941年间,李安宅和于式玉远赴拉卜楞寺和夏河县开展田野工作,其间交通运输困难重重,“在没有公路和火车前,由拉卜楞到北京,约五十四日马程”^②。这些地理阻隔,在李安宅的边疆思考中占据了重要分量,但“心理沟通”则是这个阶段的首要任务。他们夫妇二人意识到身份认同的重要性,各自取了藏语名字(李安宅藏语名为“索南木多尔吉”,于式玉藏语名为“央金拉姆”^③),且长期生活在当地藏民家中,学习藏文藏语,并首次将“实地研究”与“边疆教育”结合起来同步推进。

“实地研究”使李安宅极大地增进了对边疆地区的理解。1944年,李安宅回顾这一田野经历时写道:“于式玉女士的牺牲精神,抛卸了子女,放弃了任何报酬,在当地学习了藏文藏语,创设了女子小学,便利了著者的心理交通以及接触范围。就这样,使著者得以深入,实证了‘研究、服务、训练’三者合一的理论。”^④这种“在场”的思考,实证了李安宅“在活的人生里面找出理论的指导线索,且使理论的知识变成活的人生”的理念,使他看到了藏地文化与内地文化之间的区隔,进而提出了“沟通物质文化的人”与“沟通精神文化的人”的经验。他指出:“沟通物质文化的人,对于衣食住行等不同的方式,要有设身处地的同情,才能推求其所以然的道理,而不被外表的歧异所隔阂;沟通精神文化的人,对于宗教制度等不同的方式,也要设身处地的同情。”^⑤这表明,李安宅注意到了物质文化与精神文化的两种区隔,他要做的便是促进文化的沟通与认同。

基于实地调查,李安宅撰写了关于拉卜楞寺学制、西藏系佛教僧教育制度等边疆教育文化状况的报告。这些对“文化沟通”而言有三个用途:一是以学习和教育的互动方式促进了研究者与边疆人民的沟通;二是以学术著述的形式,促进了包括研究者在内的内地国民对边疆的了解;三是以参政报告的形式促进政府对边疆的理解。但李安宅并不止于一般知识分子的“实地研究”,为了更有效地发挥“文化沟通”的作用,进而破除边疆/内地与少数民族/汉族之间的心理文化区隔,他提出了一系列边疆教育主张。

“边疆教育”可谓李安宅推动“文化沟通”的毕生事业。除了在燕京和华西的教学研究之外,边疆教育机构和边疆地区的教育场所都活跃着李安宅的身影。凌兴珍认为,李安宅“不仅提出了‘人本·创化·适应’为内核的教育思想,而且针对西北藏民区提出了以‘服务团’或‘边疆文化团’为基础的‘研究、服务、训练三者合一’的创化教育

①李安宅《边疆社会工作》,第12页。

②李安宅《藏族宗教史之实地研究》,中国藏学出版社1989年版,第125页。

③“索南木多尔吉”大意为有福气且意志坚定,“央金拉姆”大意为仙女。

④李安宅《边疆社会工作》,第4页。

⑤李安宅《边疆社会工作》,第48页。

育理论实施方案,针对全国边疆学校提出了‘教政统一’与‘分区施教’的革新边教方案”^①。这展示了李安宅对中国汉藏教育文化问题的探寻与应对,也指出了“文化沟通”的关键路径——边疆教育。当然,就“边疆教育”之于“文化沟通”而言,我们还应对边疆教育的主体进行适当的区分。前述“实地研究”对“文化沟通”而言的三个功能,对应的三个教育主体分别是研究者、内地国民、政府官员,三者同属于边疆社会工作者范畴。但这只是“文化沟通”的一端,另一端则是边疆人民,他们也是“边疆教育”的重要主体。

对于边疆社会工作者的边疆教育,李安宅主要从观念革新、方法训练和实地工作等方面着手,致力于培养“能使研究,服务,训练打成一片”和“能在边疆立足”之通才^②。他号召知识分子秉持文化多元主义和平等观念开展工作,改掉“虚浮文弱的积习”,对“接近大自然的边疆下一番涤肠刮骨的工夫”^③;指出边疆工作者需要克服“内”和“外”两种困难,其中内在的困难是由“边地孤陋寡闻,不与内地文化相同,社会距离又远”而造成的,而外在的困难则由“历史的背景者”、“工作的机构者”和“工作的方法者”等“边疆本身条件以外者”引起^④。边疆社会工作者必须摒弃文化偏见或陈见,尊重边疆少数民族的文化习俗,在学习、理解和借鉴的基础上推进边疆教育事业。

对于藏民等边疆同胞,李安宅主要从语言、教材、师资和场所等方面提出主张和开展创化教育,着力培养当地人才。20世纪40年代,李安宅主要针对西北和西康藏民区佛教寺院与学校教育的优势和不足作了深入讨论,他反对因循守旧,追求研究、服务和训练三者合一。在“文化沟通”的介质方面,李安宅十分看重双语教学,认为边疆地区开展国语教育对边疆建设至关重要。他和于式玉基于对喇嘛学校的观察,认为学习国语的小喇嘛在“将来沟通汉、藏的文化,发扬藏民的智慧,建设大西北”中堪当大任^⑤。而在藏文教材方面,李安宅重视吸收地方文化实践者的建议,认同编制课本的人先要对藏文化“深入有得”。在现代化的历程中,现代学校承接了藏传佛教寺院的教育功能。在此背景下,李安宅夫妇创办了拉卜楞女子小学、昌都小学、拉萨小学等边疆教育机构,拉开了边疆地区现代教育的序幕,为培养当地人才、增进文化沟通做出了不可磨灭的贡献。

总的来说,“文化沟通”既是“边疆教育”的实施过程,也是“边疆教育”的总体目标。开展边疆教育,一方面需要秉持学习的态度,采用应用人类学的综合方法进入边疆地区进行实地调查,深入理解边疆少数民族的历史、传统、宗教、生计和社会结构,在边疆和内地之间搭建文化沟通的桥梁;另一方面,要在“理解”的基础上实施“二因”工作,即因地制宜地针对不同区域开展文化服务工作,因材施教地针对边疆工作者和边疆社群实施教育训练。通过“边疆研究”和“边疆教育”的相继开展,“文化沟通”便会得以实现。

(三)地理交通:以“边疆教育”助力边疆交通建设

在李安宅的边疆建设实践中,“地理交通”工作几乎从未获得关注。这恐怕是因为李安宅的“文化沟通”工作实在过于耀眼,而“地理交通”工作又被认为纯粹属于自然地理和交通运输工程的范畴。事实上,“地理交通”涉及国家、社会、地方文化行动者等多元主体,涉及到权力、人力、资金、技术、土地、信息、设备等多种要素,还涉及到地形、区位、地缘政治等复杂结构,因而是一项包含交通运输工程在内的社会系统工程。如前所述,在李安宅的边疆构想中,“消除边疆性”需从“地形”和“文化”两方面开展,虽然“文化沟通”先行于“地理交通”,且重于“地理交通”,但“地理交通”依然能够从他的学术人生中找到“泛在”的证据。

基于实地调查,李安宅意识到,因甘、青、川等地理地形与内地存在较大差异而产生的重要影响是,物质和精神的双重区隔相互交织。就精神而言,被交通阻隔在外的内地,并没有抱以平等的眼光看待边疆;就物质而言,高山峻岭阻碍交通,限制了边疆的经济发展,造成边疆地区经济、社会、文化发展滞后,“藏民所以迟滞于现在水平线者,非藏民之过,乃是高原崇山有以障其交通,而负指导之较高文化未以平等权利义务相对待的缘故”^⑥。但是,以当时落后的物质技术消除地理地形的区隔无比艰难,以文化研究和文化沟通突破心理区隔相对好开展。故此,以

①凌兴珍《“人本·创化·适应”:李安宅教育思想及其在边疆教育中的应用——一个社会学/人类学家对中国汉藏教育文化问题的探寻与应对》,《四川师范大学学报(社会科学版)》2020年第3期,第119页。

②李安宅《宗教与边疆建设》,《边政公论》1943年第2卷第9/10期合刊,第20页。

③李安宅《边疆社会工作》,第13页。

④李安宅《边疆社会工作》,第36页。

⑤《黑错、临潭、卓尼一带旅行日记》,于式玉《于式玉藏区考察文集》,中国藏学出版社1990年版,第150页。

⑥李安宅《论西北藏民区应用创化教育》,《甘肃科学教育馆学报》1940年第2卷第2期,第10页。

边疆社会工作为形式的文化沟通工作,便成为一个将陌生的“空间”转化为熟悉的“地方”的实践,它促进了边疆与内地在时空观念上的接驳,客观上也为“地理交通”在做准备。

消除“边疆性”,是边疆社会工作的终极任务。文化沟通辅助地理沟通,也体现为对边疆地理和本地材料的重视。“边疆社会工作之成功,即在边疆性之逐渐消失而归于乌有”,李安宅指出,“到了那个时候,便不是边疆工作,而是各种的专业工作,如医药、工程师、畜牧家、工业化学家之类的工作,这些工作,只有其各行的技术问题,再不必兼为边疆而有的适应技术”^①。在工程条件不具备的情况下,“地理交通”主要体现为地理教育。李安宅指出,“地理要多讲西北地理,尤其是藏民区域的地理……自然一科要顾到当地的鸟兽草木,气候风土”^②,这不仅利于边疆社会工作者开展“因地制宜”的工作,而且利于边疆人民学以致用。其次是公民教育,“要用区域分工的物质基础以及语言,宗教等人文基础,使整个教育对物变为生产教育,对人变为公民教育”^③。

地理教育不仅针对边民,而且针对边疆服务人员。1941年,李安宅离开拉卜楞寺到华西协合大学任职,他专门开设“藏人历史地理”课程,次年新增“中国地理”“边疆地理”和“边疆社区研究”等课程,足见他对历史的重视和长期以来所形成的对历史地理与社会学、人类学研究之间密切关系的综合认知。1945年,李安宅出任边疆服务部研究调查指导工作委员会委员,被聘请为主要的训练导师,指导学生暑期服务团,向参加服务团的学生讲授地理、历史、经济及保民社会组织、边疆社会工作等课程。李安宅开展相关边疆地理教育,其目的在于训练适应和改造边疆环境的边疆工作人才。如此造就的边疆工作人才,能够尽快融入边疆生活,理解地方性知识,而后开展助人自助的工作。这样的“介入”,将有助于边疆与内地的心理距离大大缩短。事实证明,边疆服务团在受训后开展的边疆服务活动,受到安树德土司的特别欢迎,“沿途深蒙各界及夷人领袖协助,均极顺利”^④。可见,在了解边疆地理的基础上,开展文化交流服务工作卓有成效。其作用在于消除区域或民族之间的文化区隔,使得现代化成果在边疆和内地被普遍共享,进而启发边疆各民族自觉认识他们的生存状况,激发地方文化实践者参与改造自身史地条件的主观能动性。

以上实地工作的成功展开,意味着“文化”已做好了参与改变“地形”的准备。如此一来,“地理交通”就具备了文化基础,建筑工程便得以专注于解决人力、物力和技术的问题。在李安宅的边疆建设实践中,虽然“文化沟通”先行于“地理交通”,但在他的边疆建设思想中却无所不在地弥散着“地理”意识,两种“交通”可以并行不悖。只不过,“地理交通”工作,已超出了包括人类学家、地理学家在内的社会工作者和边疆地方主体的能力范围,它还必须由国家政府组织技术、物资、资金、工程师、筑路工人等多个要素汇聚于交通工程,内在地与边疆工作一样“惟公家举办始有力量”^⑤。

事实上,以“文化沟通”辅助“地理交通”的最佳例证,是李安宅参加十八军的重要实践。1950年,李安宅夫妇在贺龙的邀请和推荐下参加了中国人民解放军第十八军,编入十八军政策研究室,之后随军进藏。该政策研究室相继聚拢了40多位熟悉康藏地理、人文、经济、宗教、政治、军事等情况的人才,为进军西藏、解放西藏和经营西藏做出了较大贡献。其中,李安宅等学者以“文化沟通”助力“地理交通”的实践行动,便是沿途开展研究和教育工作,助力十八军修筑川藏公路。

十八军进驻拉萨之际,毛泽东判断:“西藏问题也并不难解决,只是不能太快,不能过于鲁莽,因为:(1)交通困难,大军不便行动,给养供应麻烦也比较多。(2)民族问题,尤其是受宗教控制的地区,解决它更需要时间,须要稳步前进,不应操之过急。”^⑥根据这一判断,十八军的政策研究者需要同时考虑交通工程和社会文化的问题。从地理地形上来说,十八军肩负着破除边疆地形区隔的重任,实施跨越横断山脉阻隔的交通工程;从民族问题上来说,十八军需要做好民心工程,为经营西藏做准备。二者都有赖于李安宅等研究者与建设者共同推进。

在此背景下,重新理解李安宅等政策研究者所撰写的《对西藏各种政策的初步意见》、《进军康藏应注意的事

①李安宅《边疆社会工作》,第79—80页。

②李安宅《论西北藏民区应用创化教育》,《甘肃科学教育馆学报》1940年第2期,第13页。

③李安宅《谈边疆教育》,《边疆通讯》1947年第4卷第2期,第2页。

④《组织凉山服务团》,《边疆服务通讯》1945年第1期,第3页。

⑤李安宅《边疆社会工作》,第21页。

⑥师哲口述、李海文整理《在历史巨人身边——师哲回忆录》,中央文献出版社1991年版,第380页。

项》、《藏人的风俗和禁忌》等史料,具有重要的现实意义。这些资料正是李安宅等研究人员以“文化沟通”助力“地理交通”的最佳注释,其中“文化沟通”还体现在对进藏部队的特殊训练,即毛泽东指示进藏部队“惟需加以特殊政治训练”^①。这与十八军老战士的记忆相吻合:“充分发挥他们的专长和对西藏情况熟悉的条件,查资料,作调研,对拟定进军西藏有关政策方面,以主人翁的态度,认真负责的对西藏的政治、经济、宗教、文化、风俗人情、生活习惯、历史沿革作了尽己所知的介绍,并提出建议。”^②因而促成了十八军在一面进军、一面修路的过程中“与藏族人民见好面”^③,为经营西藏做足了“文化沟通”的工作。

由于“文化沟通”具有主体间性,因此还必须针对川藏线沿线族群乃至西藏地区开展教育文化工作。沿着川藏线开展边疆教育,是李安宅以“文化沟通”助力“地理交通”最为突出的贡献。遗憾的是,今天文化学术界和交通工程界却很少意识到文化研究及其教育事业对交通工程的支撑作用。1950年底,李安宅、于式玉抵达昌都协商办学事宜。昌都教育文化事业的开展,对川藏公路的修建起到较好的辅助作用。随着川藏公路的延伸,李安宅随军抵拉萨,创办拉萨小学,参与藏汉双语教材编写,并担任拉萨小学副校长等职。1955年,毛主席在和班禅额尔德尼谈话时称,十八军进藏给西藏人民办的事情不多,就修通了两条公路、办了两个小学。这也说明了“地理交通”与“文化沟通”对于十八军的特殊价值,对于边疆建设的独特贡献,足见道路交通与文化教育的内在关联。十八军老兵阿次拉姆、旺珍等人均在晚年深情回忆了与李安宅、于式玉夫妇一道在一面进军、一面筑路的征程中开展教育文化事业的经历,讲述李安宅开创性的贡献^④。笔者的祖父作为十八军的工程兵,忆及部队与藏族同胞的鱼水深情时,也感言修路时部队里头的“文化人”所讲的“入乡随俗”等文化因素的重要。

李安宅夫妇的系列研究报告和教育实践,为十八军备足了沿线地方性知识,传播了解放军的良好形象,进而获得藏民的支持,最后得以顺利修筑川藏线、解放全西藏。川藏线交通工程对边疆史地条件的改造,成为李安宅回应拉铁摩尔的最佳实证。今天看来,李安宅结合“文化沟通”与“地理交通”所开展的双线并进实践,对“消除边疆性”的贡献不可谓不大。

四 结论

边疆建设是学术界十分关心的一个重要命题。在有关边疆的学术话语中,传统边疆史地研究积淀了厚实的基础,人类学、民族学和社会学等学科也渐次贡献出专业洞见,发展中的“边疆学”则力图超越学科门类的局限而整合入相关思想资源。李安宅的学术研究和边疆实践恰是一门早熟的超越具体学科限制的“边疆学”,其文化地理学价值在今天得到彰显,“地理交通”也与“文化沟通”并肩登场。在新的历史起点上,我们借助文化地理学的视角重新解读李安宅的边疆建设思想,并非是想将李安宅推入文化地理学的阵营,而是力图跳出以往的学科局限,尝试从新的综合的角度发掘李安宅的学术资源,从中获得有益的启示。

透过文化地理学的视角,我们看到了李安宅边疆建设思想中的“人地关系”色彩,看到了“边疆性”以及“消除边疆性”的因果逻辑与实践面相。尽管“文化”较之“地形”分量更重,但“地形”与“文化”在他的观念里始终是统一的整体。其中,“边疆”呈现为由“空间”转向“地方”的一个区域,“边疆性”则是地理和文化的多重区隔。因而,国家视野下的边疆建设,也就指向了从“区隔”到“交通”的双线并进实践,此间的“地理交通”和“文化沟通”同等重要,不可偏废。这就要求边疆研究者力求“在异文化中寻求他者,根据区域分工而实现文化的互惠,在历史过程中寻求对区域文化的结构性理解,并由区域文化上升到国家表述”^⑤;而边疆建设则须以两种交通的建设为主线,以“边疆教育”为进路,最终促使“边疆性之逐渐消失而归于乌有”。

随着我国综合国力的增强和科学技术的进步,破除地形区隔的交通工程得到实施,边疆交通条件大为改善。延伸到边疆的铁路网,“通过时间消灭空间”^⑥的方式,极大地促进了边疆与内地在时空观念上的统一、国家认同

①毛泽东《进军与经营西藏的任务应由西南局担负(一九五〇年一月二日)》,《毛泽东军事文集》第6卷,军事科学出版社、中央文献出版社1993年版,第69页。

②王先梅《五十书行出边关,何惧征鞍路三千——忆李安宅、于式玉教授》,《中国藏学》2001年第4期,第131页。

③顾草萍《一项光荣而艰苦的任务——进军西藏经营西藏》,《中国藏学》1991年第2期,第76页。

④阿次拉姆《藏汉女兵亲历记》,《中国藏学》2001年第2期,第81—99页。

⑤陈波《“坝上”的人类学:李安宅的区域与边疆文化思想》,《西南民族大学学报(人文社会科学版)》2008年第2期,第36页。

⑥《马克思恩格斯全集》第30卷,中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译,人民出版社1995年版,第538页。

感与自豪感的较大提升以及中华民族凝聚力的不断增强。与此同时,地形区隔仍然存在,边疆交通诸如进藏通道等还存在着诸多短板,边疆地区与其他区域的地表以及各区域之间的真实而有意义的空间互动仍明显滞后,因此边疆交通建设尚待加强。

当前,“史诗级”工程——川藏铁路已然动工,这再次印证了李安宅“创造史地条件”以“消除边疆性”的前瞻性判断。在此背景下,思考和推进“两种交通”建设,便成为我们对李安宅先生最好的纪念。一方面,我们应以国家为尺度把握川藏两地协同发展的关系,深入川藏铁路沿线开展实地研究,在掌握沿线生态环境、宗教信仰、社会结构等地方性知识的基础上,同步加强科技教育与国民教育,团结各族人民共同推进川藏铁路又好又快地建设。另一方面,我们应以人民的福祉为宗旨,前瞻性地思考川藏铁路“正外部性”如何有效发挥的问题,并借此构建一种“大交通”综合研究框架,将边疆人民生活水平提升和民族团结进步嵌入到边疆交通建设之中,以此进一步铸牢中华民族共同体意识。

总之,川藏铁路等边疆交通建设,不只是交通运输工程学的科技事业,更是人文社会科学的文化事业。因此,李安宅先生的边疆建设精神尚需发扬,人文社会科学界理应朝向交通建设的前线再迈进一步。

From “Distinction” to “Transportation/Communication”: A New Cultural Geographical Interpretation of Li Anzhai’s Thought on Frontier Construction

SUN Hong-lin, TANG Qing-yuan

(School of Public Affairs & Law, Southwest Jiaotong University, Chengdu, Sichuan, China)

Abstract: Li Anzhai’s thought on frontier construction has been recently widely interpreted by scholars in ethnology, anthropology and sociology, but little research has been done about its specific cultural-geographical significance. Although Li’s emphasis lies more on “culture” than “topography”, these two key notions have always been used in his academic writing in a way that suggests a unity of “human-geography relations”. In this unity, frontier is a combination of natural conditions and man-made conditions, in which the former referring particularly to topography and the latter to culture. Correspondingly, the “frontier” is presented as the double distinction in terms of both “topography” and “culture”, and frontier construction points to the “two-line practice” that underlines both distinction and transportation/communication. The new implications are: in the process of the state-promoted dissolution of the frontier, geographical transportation and cultural communication should be equally emphasized. Furthermore, the academia should endeavor to promote cultural communication in the frontier education, so as to facilitate the construction of Sichuan-Tibet Railway and other transportation construction projects in the frontier regions.

Key words: Li Anzhai; frontier construction thought; cultural geography; frontier transportation

[责任编辑:凌兴珍]