

## 【传播学研究】

# 共生、分野与再融合：再思传播学视野中的传播和交通

陈长松 傅鹏

**【摘要】**在当前传播和交通“再融合”的研究中，传播和交通曾经共存的历史语义和电报对铁路交通（通讯）设施的依赖被当作两个主要的论据。然而，通过对“传播”的历史语义和“电报”媒介史意义的再分析，可以发现，电报开启了信息传播反向影响交通运输的历程，电报与报纸、广播先后确立了“信息”与“媒介”这两个现代传播语义生成中的关键词，这不仅意味着传播和交通“分野”的必然性，也预示着现代传播学科的生成。由此，传播和交通曾经的语义“共存”并不能为当下传播与交通的“再融合”提供充足的支持，传播与交通的再融合需要坚持以信息、媒介为关键词的现代传播学科的主体性，以此方能在现代学科交叉融合中作出传播学学科视角的贡献。

**【关键词】**传播；交通；信息；媒介；历史语义学

**【作者简介】**陈长松，南京林业大学人文社会科学学院教授、硕士生导师（南京 210037）；傅鹏，华东政法大学韬奋新闻传播学院硕士研究生（上海 200433）。

**【中图分类号】**G210

**【文献标识码】**A

传播是传播学的核心概念，而对传播概念尤其是现代传播概念的讨论大多会采用语义溯源的方法，追溯传播与交通曾经共存的历史语义，也因此，传播和交通的语义溯源是个老生常谈的论题，已经“了无新意”。<sup>①</sup>然而，随着近年来城市传播对轨交、桥梁、位置媒体等城市“基础性媒介”的讨论，<sup>②</sup>以及莫利有关“交通和传播再融合”议题的“引入”，“交通和传播”尤其是“交通和传播的再融合”研究俨然成为国内传播学界新近的一个研究热点。<sup>③</sup>与此前老生常谈不同，莫利是想通过重新定义“传播”，确定传播和交通研究领域进一步融合的可能性，不仅要超越“狭隘”的“以媒介研究为中心”的传播研究范式，<sup>④</sup>还要创立一种可以同时解决所有象征问题（传播）与物质问题（交通）的分析模式。<sup>⑤</sup>这奠定了此类研究的基调，相关研究在“恢复”被“遗忘”与“忽视”的“交通理论”的同时，不仅尝试“重建”作为

交通的传播；<sup>⑥</sup>还基于“交通”（交通通讯设施）的物质性，指出传播与交通的“（再）融合”，在“物的维度”与“流动性”两个方面实现了传播学议程与范式上的“突破”。<sup>⑦</sup>此种论证已经产生相当的影响，如钱佳湧对轮船作为传递新闻信息的物质基础设施与早期上海新闻业“共生”影响的考察，郭建斌以“路”为“媒”的表述，李暄以“新交通”指称早期的无线电（电报），厄里更要求在一系列不同的语境下理解传播与交通研究领域产生的重叠与联系现象。<sup>⑧</sup>

无论是从现代传播学科生成的“史前史”视角，还是在拓展传播定义、研究视野、范式等层面，上述研究无疑具有重要的理论价值和现实意义，然而，仍有一些问题需要追问。上述研究主要基于对“传播”的语义考察，在回溯传播与交通在历史语义层面曾经共存的同时，发掘电报对铁路交通曾经依赖的史实，以此论证信息传递对

交通通讯设施的“依赖”，为转向并重建涵盖交通的“完整的传播”提供理据。问题是，在历史语义学层面，无论是传播和交通曾经的“共生”，还是其后的“分野”，都是客观的史实（事实），如果其后传播与交通的“分野”具有一定的历史必然性，不仅表现为电报开启了信息传播“反向影响”交通运输的历程，还意味着传播学、交通学与地理学等现代学科的“必然生成”，那么传播和交通曾经的语义“共生”是否还能对当下传播与交通的“再融合”提供充足的支持？是仅提供语义的支持，还是据此就能“无缝对接”当下的交通与传播，实现两者的“再融合”？如果这种“再融合”还牵涉学科的交叉融合乃至学科再造，那么是坚持传播学科的主体性和学科视角，还是听任传播学消融于新学科的再造过程中？以上问题需要细加考察。

论文主要分为四部分：首先承认那段交通和传播曾经“共生”的史实；其次从历史语义学视角展开有关交通与传播“共生”现象的另一种读解；接着分析“闪电”般传递信息的电报对传播和交通分野具有的“肇始”意义；余论总结全文并从学科主体性方面回应传播和交通的“再融合”研究以及与此有关的传播“再定义”现象。

## 一、“众所周知”的史实： 交通与传播曾经的“共生”

毋庸置疑，交通和传播在语义上关系密切，存在一段众所周知的“共生”关系，现代意义上的交通和传播都出自“传播”一词，相关论据有很多。仅就前文提及的相关研究中，莫利《传播与运输》一文即引征《简明现代牛津词典》（1964版）“传播”词条，以及马克思和恩格斯、海耶（Haye）、马特拉（Mattelart）等人的相关文字论证传播和交通的“同源”。王鑫除了引征莫利所引的《牛津词典》、马特拉的文字外，还进一步引征威廉斯（Williams）《关键词：文化与社会的语汇》（以下简称《关键词》）、凯瑞（Carey）“传递观”、彼得斯（Peters）《对空言说》等相关文字论证传播和交通的同源共生。卞冬磊除了引征以上提到的威廉斯、莫利、凯瑞、马特拉等人外，还引征斯里福特（Thrift）、切特罗姆（Czitrom）、斯特恩（Stern）等人的相关文字论证传播和交通同源

共生。<sup>⑥</sup>

现代传播的“史前史”研究也提供了传播和交通同源共生的“证据”。刘海龙在考察中国传播研究的史前史后指出，20世纪初期芝加哥学派的“communication”被译成“交通”而非今天的“传播”，“传播”在彼时仅指“扩散”。<sup>[4]</sup>黄骏在“考究”库利博士论文《运输理论》的基础上，揭示了“传播是观念的交通”这一被传播学界长期忽视的“运输理论”。<sup>[5]</sup>胡翼青等在考察电报对传播观念的冲击时指出，电报虽使 communication 一词的内涵得到了极大的延伸和拓展，但在电报发明之前，“transportation”和“communication”没有差别，传播手段常被指交通手段如道路、运河和铁路。<sup>[6]</sup>袁艳则从传播地理学视角指出，早期英语 communication、法语 circulation 以及德语 Verkehr（流通）都“混合”了交通运输和信息传播的“涵义”，拉采尔、库利与英尼斯等人有关电报技术、交通理论、铁路史和皮货贸易的研究中使用的即是这种“混合涵义”，甚至一直到20世纪20年代西方学界还普遍采用这种“混合涵义”。<sup>[7]</sup>

可见，“传播”和“交通”确实存在一段“众所周知”的“共生”的史实。然而，上述研究追溯的史实虽然相同，但对传播和交通“共生”原因的讨论则颇有差异。袁艳将之归于电报产生前信息传递对交通运输的“依赖”，莫利、王鑫等则将之归于信息传递对交通物质基础设施的“依赖”。更进一步，袁艳承认电报导致了传播和交通的“分家”，并在很大程度上决定了传播学和地理学后来的走向，“传播渐渐脱离了物理交通的涵义，专指符号和信息交流”，地理学则“逐渐放弃了信息传播而专攻物理交通”。袁艳对这段史实的“回顾”是为了给当下地理学的“传播转向”（“媒介与传播地理学”）提供依据。莫利、王鑫等则是通过确定19世纪30年代电报产生后直至20世纪20年代传播和交通仍然“共生”的事实，论证信息传递对交通物质基础设施的“依赖”，为转向、重建涵盖交通（物的传递）的“完整的传播”提供理据。因此，尽管两者都试图扩展传播学的研究领域与研究范式，但是传播地理学强调的是地理学的“传播转向”，而后者则是传播的交通转向，试图重回曾经的共生状态。

传播和交通确实存在一段共生的史实，尽管电报发明后信息传递在相当长时间内仍存在对

“交通”的依赖，甚至当下的信息传递也没有完全摆脱通讯基础设施的“制约”，然而，客观地说，上述论据并不能提供当下“传播”转向“交通”的充足保证。从历史语义学视角，上述研究所引证的传播与交通的语义共存现象也可做另一种读解。

## 二、另一种“读解”：大众传媒的崛起与传播和交通的最终“分野”

作为历史语义学的经典之作，《关键词》对“关键词”语义流变的梳理源自社会历史实践的变迁，虽能反映变迁的社会历史实践，但并不意味着语词的现代语义可以“重返”其历史语义。

《关键词》在国内主要被视为工具书，相关概念可从那里“信手拈来”。<sup>[8]</sup>有意思的是，威廉斯本人并不认为《关键词》是一本辞典，而是一种探询和质疑文化与社会词汇的记录。<sup>[9]</sup>尽管如此，把《关键词》视作“辞书”仍有一定的合理性。威廉斯编写《关键词》的一个重要原因是想弥补传统辞典的不足。《牛津大辞典》与《约翰逊辞典》主要关注语料及词源，较少关注词与词之间的关联和互动，缺乏对晚近社会史中的意义发展的描述，不足以用来把握“关键词”的历史语义；<sup>[10]</sup>《关键词》则取径“历史语义学”，重视“意义与语境的探寻”，不仅强调词义的历史源头及演变，而且强调历史的“现在风貌”——现在的意义、暗示与关系，以此揭示词语背后的历史蕴含和隐含动机，《关键词》收入的词条只有131条，但对于理解现代社会与文化现象颇为重要，“在某些情境及诠释里，它们是重要且相关的词。另一方面，在某些思想领域，它们是意味深长且具指示性的词。”<sup>[11]</sup>也因此，“关键词”虽然不能等同于严格意义上的学术“概念”，<sup>⑦</sup>但却往往被认为是相关领域不可或缺的核心范畴，多半蕴含巨大的理论能量，并对认识研究对象甚至一个学科的深入发展具有根本意义。<sup>[12]</sup>就本文讨论的“Communication（传播）”来说，这个论断显然有一定的适用性，上述相关研究征引《关键词》“Communication”辞条也反映出这种适用性。

《关键词》“Communication”辞条分两个自然段。第一段描述了“Communication”的语义演变。在17世纪末以前，Communication经过了拉

丁文 communis（“普遍”）→communicate（“使普及于大众”“传授”）→Communication（最初指的就是“使普及于大众”“传授”的这种动作）→a communication（指用于“普及”“传授”的物体）的演变，而且从“15世纪末期起”“a communication”成为普遍的也一直是主要用法。“传播媒介、通讯工具”作为Communication的“一个重要的引申意涵”要迟至17世纪末起才出现，“特别是在诸如‘lines of communication’（通信线）的一些片语里可以见到”，“在道路、运河与铁路蓬勃发展的时期里，communications通常是一个普遍的抽象名词，代表这些通讯设施”。进入20世纪，随着其他传递讯息与维系社会联系的工具不断发展，communications也可用来指涉（新闻、广播）这些媒介（Media）。威廉斯还进一步区别了现在通称的“传播工业”（communications industry）与“运输工业”（transport industry），Communications是指报纸、广播里的资讯与观念，Transport则指载运人们与货物的交通工具。

第二段论及“传播系统”与“传播理论”方面的争论。威廉斯强调有必要回溯到communication最初尚未定论的名词意涵——由“transmit”（传达、传递）这个动词所代表的二极意涵：单向（one-way）的过程与相互分享的双向的过程。而最接近的意涵——“使普及于大众”与“传递”——可以指的是单向或是双向，而单向或双向的词义选择通常是重要的。也因此有人将传播区分为manipulative communication（s）（操纵式的传播）与participatory communication（s）（分享式的传播）。<sup>⑧</sup>

从上述“Communication”的语义流变中，可以发现：传播和交通的“共生”只是特定阶段的历史语义，交通并不先在地享有“Communications”的“独占权”，传播也因20世纪“其他传递讯息与维系社会联系的工具的不断发展”而指涉新闻、广播等媒介（Media），以及“报纸、广播里的资讯与观念”，现在通称的“传播”（communications）与“运输”（transport）也存在明显的区别。而现代“传播”语义生成的一个重要原因则是新闻、广播等大众媒介及其资讯和观念传递的崛起，这也导致了传播与交通的最终“分野”。关于此，库蕾也提供了一个线索，作为“一种现代概念”，交流（传播）一词在20世纪得到

公认并被广为运用的一个重要原因在于“诸如广播及电视的所谓‘大众’传播方式在质与量上的飞跃发展”。<sup>[13]</sup>

这也进一步影响到对“传播”的定义。如前所述,《关键词》不仅强调词义的历史源头及演变,而且强调历史的“现在风貌”——现在的意义、暗示与关系。言下之意,相较于源头,现在的风貌更为重要。“传播”辞条第二段对“传播系统”与“传播理论”方面争论的论述,可以看成是威廉斯对“现在风貌”的一个描述。在他对“传播”“最接近的意涵”“‘使普及于大众’与‘传递’”单向或双向词义选择重要性的论述,以及对“操纵式的传播”与“分享式的传播”的区分中,“传播”显然与信息有关,而与交通无涉。而在更早的《传播》(1962)一书中,威廉斯直接将“communication”一词界定为“观念、信息、态度被传送和接受的机构和形式”以及“传送和接受的过程”。<sup>⑨</sup>无独有偶,在另一本颇有影响的“辞典”——《关键概念》中,费斯克也将传播(communication)的两个“定义”(定义一将传播视为A送给B一个讯息,并对其产生一种效果的过程;定义二将传播看做一种意义的协商与交换过程)建立信息传递的基础上,<sup>[14]</sup>这里也看不到“交通”的印迹。

有意思的是,前述相关研究对三本辞典的引证存在三处颇堪玩味之处。一是莫利引征《牛津辞典》而忽略《关键词》。威廉斯与莫利同为英国学人,且莫利作为后辈受过威廉斯的影响。<sup>⑩</sup>按理,在涉及传播和交通的讨论中,《关键词》理应为莫利提供某些“灼见”或启发,哪怕成为批评商榷的对象,更何况《牛津大辞典》“communications”一词也采纳了威廉斯的“论述说明”。<sup>⑪</sup>然而,莫利对《关键词》采取了视而不见的态度。二是与莫利不同,国内学者更重视引征《关键词》,但这种引证却是选择性的。重视威廉斯有关传播和交通曾经共生的语义论述,忽视威氏概括的“现在风貌”,更忽略威氏《传播》一书中对“传播”的定义,而后者不仅是威氏所强调的传播的“现在风貌”,更是其文化与传播思想的“基点”。三是另一部“别开生面的传播学经典”——《关键概念》,不仅少有引征,甚至还成为被批评的对象。李彬认为,作为一部由“传播与文化领域重要概念、范畴、理论、观点、问题”等汇成的“思想交响”,

《关键概念》显然有着明确的概念意识,其有关“传播(Communication)”的两种定义,“虽不是结论性的‘定义’,但显然使人思路敞开,憬然而悟”,<sup>[15]</sup>但在王鑫看来,费斯克对“传播”的两种解释忽略了“传播”的物质维度,一方面强调“以媒体为中心”,另一方面强调意义传播和交互的过程;前者与威廉斯将20世纪的传播理解为大众媒介相一致,后者偏重于信息符号交互和象征意义的研究,又与凯瑞的理解异曲同工。<sup>[16]</sup>言下之意,费斯克的“定义”不过是威廉斯与凯瑞的综合罢了。

三本辞典中,只有《关键词》运用了历史语义学方法,其对“传播”一词的历史语义分析,不仅指出了传播和交通曾经的“共生”,还道出传播和交通的“分野”源自“新闻、广播”等大众媒介的崛起。尽管《关键词》存在种种不足(如斯金纳批评的那样),但威廉斯还是准确抓住了传播和交通最终分野的“节点”。由此视角,“现代传播”的生成自然与大众传媒的崛起有着紧密的关联。

### 三、“闪电”般的传递信息:电报与传播和交通分野的“肇始”

大众传媒的崛起导致了传播与交通的最终“分野”,然而,历史地看,传播和交通的共存与分野是一个长时段的历史过程。在此过程中,电报的发明是一个里程碑,电报让信息传递逐渐摆脱了对交通运输的“依赖”,并开始反向展现出对交通的协调与控制功能。尽管这也是一个长期的过程,但却是传播和交通分野的“肇始”。

电报产生之前,邮政、报刊等远距离信息传递只能依靠马车、铁路、轮船等交通运输系统,与物的传递同步。电报终结了这种“同步性”,使符号独立于运输工具而传输,而且比交通运输的速度更快。<sup>[17]</sup>尽管如此,早期的电报尤其是有线电报仍依赖铁路、道路等交通路线。电报的早期推广颇多曲折,但与铁路一经结合即获得了快速发展。1848年,英国近一半的铁路都有电报线与之并行;北美的电报也和铁路一并西移,当铁路一投入使用,电报立即成为关键的信息系统,既用于协调铁路交通,也用于管理物流和服务流。<sup>[18]</sup>事实上,1839年英国首条真正投入运营的电报线路

就装设在两个车站之间作“通讯之用”，<sup>[19]</sup>因为“关于火车的信息要先于火车到达，以预防撞车”。<sup>⑩</sup>上述史实在相当程度上意味着电报最早是以“交通设施”的面目出现的。吊诡的是，电报这种“交通设施”已经初步展示出对铁路交通的“协调”功能。

此后电报逐渐用于新闻行业并对新闻行业与传播观念产生了深远的影响，然而，从交通对信息传递的“制约”来看，电报仍然无法摆脱对交通的“依赖”。有线电报是两个物理地点之间的固定传输，而且往往是类如电报局或车站等城市（物理）交通的节点。电报大大提升了报刊信息采集的速度，然而，如果报刊必须以纸质形态传布，那自然要受到交通（投递速度）的限制。这与广播瞬时即达形成了鲜明的对比。可见，电报产生后，信息传递仍然会受到交通的“制约”。

然而，交通对信息传递的这种“制约”并不能简单地化约为“通讯设施”对信息传递的制约。首先，电报早期的一个面目是作为铁路的“交通设施”（保障铁路的畅通运行），这与相关研究将铁路、公路等交通设施作为信息传递的“通讯设施”存在根本的不同。其次，信息传递自然离不开通讯设施（如微波站、卫星地球站乃至信号发射塔等），但是信息传递与通讯设施的关系最好理解为皮与毛的关系，皮之不存，毛将焉附？如果信息传递失去了正当性，通讯设施也就失去了存在的必要性，如果没有通讯基础设施的完善，信息传递也只能是镜中月水中花。最后，交通在现代通讯设施的布点逻辑中已经不复像铁路、运河时期那样重要，比如“东数西算”工程，发达国家的信息外包业务，SpaceX 星链对地面基地的“抛弃”。事实上，尽管数字时代通讯基础设施仍很重要，但与交通的关联度已经大大减弱。

当然，我们仍要看到电报的发明对信息传播与交通运输的分野所具有的“肇始”意义。凯瑞认为，电报第一次让信息传输在技术上摆脱了对物理交通的依赖，并且反过来成为控制和协调物理交通的工具，仿佛“神经的传导脱离了肌肉”。<sup>[20]</sup>如果凯瑞所言不虚，那么信息传播与物理交通的“分离”，进而协调与控制物理交通已经预示着信息学科（包括传播学）兴起的必然性。事实上，在信息传递与物的运输的“分野”的意义上，电报的媒介历史意义如何强调都不过分。

马克思对电报的兴起有过“近距离的观察”。他感叹“闪电般”传递的电报不仅把“整个欧洲变成了一个巨大的证券交易所”，<sup>[21]</sup>还几乎把农产品、工业品等所有商品以及“交往工具”等生产和流通的资本全部汇聚到一起，并据此决定这些商品能否进一步流通，“电报已经成为一个巨大的掌控社会资本的权力交易所”；<sup>[22]</sup>电报还大量快速地制造信息神话，“顷刻之间就可以把自己的发明传遍全世界的报刊和电讯，在一天当中所制造的神话而资产阶级蠢驴还相信和传播它，比以前一个世纪之内所能制造的还要多”。<sup>[23]</sup>可以说，马克思以上论述不仅揭示了信息传递对其时资本主义社会的深刻影响，还预示着信息逐渐成为影响社会发展的一个显性的独立的乃至具有决定意义的一个要素。这也直接推动了相关现代学科的生成与发展，传播学、交通学与地理学等现代学科即受惠于由电报带来的传播与交通的“分野”。

袁艳梳理了传播由交通向表征的“转向”对地理学从古典地理学向现代地理学发展的影响，传播与地理虽“本是同根生”，但传播和地理的“分家”在很大程度上决定了传播学和地理学后来的走向，地理学渐渐放弃了信息传播而专攻物理交通。<sup>[24]</sup>胡翼青、张军芳则在引征凯瑞、切特罗姆、彼得斯等人论述的基础上分析了电报对传播学的影响，电报带来了传播与交通的“分离”，这对美国传播业的形塑尤为明显，“电报在美国真正开启了大众传播的时代”，“没有电报就不会发现真正的传播现象，也就不可能有传播学”。<sup>[25]</sup>可以说，尽管电报的发明没有即刻改变信息传播对交通运输的依赖，但电报确实拉开了传播学、交通学与地理学等现代学科生成、发展的序幕。

因此，尽管传播和交通的共存与分野是一个长时段的历史过程，但电报的出场昭示着信息逐渐成为影响社会发展的一个显性的、独立的乃至具有决定性意义的要素，不仅让信息传递逐渐摆脱了对交通的依赖，还进一步实现了信息对交通的协调与控制，就此而言，电报实是传播与交通分野的“肇始”。

#### 四、余论：信息、媒介、学科 主体性与传播的再定义

作为“众所周知”的史实，传播与交通存在

一段“共存”的历史。然而，不同研究虽追溯这一相同的史实，但却服务于不同的论证目的，以至于这段“历史”已经成为一种“迷思”。对这段历史的反复追溯凸显了这段史实与现代传播学科的生成存在密切的关系。事实上，这段史实为现代传播学科的生成奠定了基础，也是其后传播学拓展传播研究的学科起点，这也正是有关现代传播的史前史研究与当前传播与交通“再融合”研究无法回避这段历史的根本原因。

“传播”的历史语义分析表明，传播和交通的“共存”与“分野”是人类历史社会实践的反映，不仅是众所周知的史实，也是一个长时段的历史过程。交通和传播分野的“肇始”由电报开启，最终的分野则要归功于报纸、广播等大众媒介的强势崛起。电报“闪电般”的信息传递不仅在速度上拉开了与（交通运输）物的传递的距离，还昭示着信息作为影响社会发展的一个显性的独立的乃至具有决定性作用的要素出场。信息传递在逐渐摆脱对交通“依赖”的同时，开始反向展现出对交通的协调与控制作用；大众传媒的强势崛起在展现惊人效果的同时，最终促成了现代传播语义和传播学科的生成。由此，信息（内容）与媒介（尤指大众传媒）成为现代传播学科生成的两个关键词。毋庸赘言，信息与媒介是美国主流传播学与欧洲批判学派研究的两个聚焦点。北美媒介环境学派虽然“泛化”了媒介，但其研究的媒介仍与信息“相伴而行”。英尼斯“媒介时空偏倚论”中的媒介担负着用信息传承文明的重任，麦克卢汉“媒介即讯息”“冷热媒介”理论中信息则作为媒介的指征和参照，波兹曼“童年的消逝”、梅罗维茨“消失的地域”、莱文森“挡不住的呼唤”在重点关照“电视”“手机”媒介的同时还分析了“成人秘密”“特写镜头”与“短信”等内容。基德勒引领“物的传播”风潮的媒介考古学理论也很难与留声机、电影、媒介、信息系统相剥离。<sup>③</sup>

当然，“信息”与“媒介”也存在语义流变的过程，如“信息”从新闻信息拓展为“大数据”，“媒介”也由大众传媒延展到“万物皆媒”，这源于变化了的社会传播实践。尽管在内涵与外延层面，“大数据”与“万物皆媒”已非昔日的“信息”与“媒介”，然而不可否认的是，正是昔日的“信息”与“媒介”为传播学提供了打开“大数

据”与“深度媒介化”论域的可能。在这个意义上，信息与媒介实为传播学考察世界的两个基本的“入射角”。事实上，无论是在突破传播研究的信息传播范式，还是超越传播研究的媒介中心范式，抑或蔚然兴起的以媒介“认识论”和“本体论”相号召的媒介考古学、媒介地理学、媒介生态学、媒介社会学、作为“界面”的媒介研究，“媒介”与“信息”都占有一个基础性的地位，这凸显了“媒介”与“信息”在现代传播研究中的关键地位，体现了现代传播学科的主体性。

当下，人类社会已经步入信息化社会与媒介化社会，信息与媒介也已深深嵌入人类日常生活，“移动中的交流”及“共处而不交流”成为一种自然化的现象，不过，这并不意味着交流（信息）对移动（交通）的依赖，<sup>[26]</sup>不宁唯是，相较于电报时代，当下信息对交通的协调和控制一定程度上甚至可视作决定性的。有观点认为，当下“流动性”社会中的信息交流也受制于交通（物）的移动，私人汽车对广播媒介的“拯救”，以及移动车厢中手机带来的“共处而不交流”的“自然化”现象反映出信息交流对交通（物）的“依赖”。<sup>[26]</sup>，尽管移动与交流关系密切，当下电子媒介和交通的结合也更为紧密，但并不能潦草的得出以上结论。

早期的电报对运河、公路与铁路等交通线的依赖性确实很大，但随着信息传播技术的发展，信息对交通的“控制”和“协调”愈发显著，当下的智能交通、自动驾驶、共享单车等交通工具（所谓的媒介和设施）更是建立在信息大数据基础上。当然，这并不是说信息决定了交通，而是说信息对交通的依赖逐步减弱的同时，显现了对交通的协调与影响，亦即凯瑞所谓的信息传输反过来控制和协调物理交通。广播在遭遇电视的冲击后，通过成为车载广播实现了“自救”。<sup>[27]</sup>这一过程虽可被视为私人汽车的兴起拯救了广播媒介，但车载广播成为汽车的“标配”也可解读为私人汽车对广播的依赖，音乐频道的实时陪伴、交通广播的交管信息让驾驶更为轻松便利。如果进一步考虑到交通广播对日益拥堵的城市交通所具有的疏导功能，乃至无人驾驶交通形式的出现，我们就能看到凯瑞所谓信息对交通的协调与控制。如果说车载广播与汽车还存在相互依赖的话，那么智能手机已经摆脱了对大部分交通媒介（如汽

车、城轨)的依赖。借助智能手机,人们既可沉浸于自己的“小世界”,也可介入自己身处的“周遭世界”。这自然带来了所谓“共处而不交流”的现象,但这并非只有在“车厢”中才会发生,“在场而非交流”普遍地存在于移动传播时代的人际传播中。<sup>[28]</sup>可以说,“共处(在场)而不交流”是移动传播时代的共相,导致这一共相的是智能手机。由此,人群“共处而不交流”与“车厢”关联并不大,“自然化”本身恰恰说明手机已经摆脱了对“车厢”以及各式交通工具的依赖,不宁唯是,手机还充当了旅途的“伴侣”,让旅途不再遥远,变相地提升了交通的速度。

理论而言,威廉斯对传播与交通的历史语义分析,并不能否定当下基于新的社会实践而生成的各种新的传播语义,甚至也不能以此作为传播史前史有关传播语义溯源的唯一解释。而当下蔚然成风的各种对传播的“再定义”,不仅都基于一定的新的传播实践样态,也都诉诸“传播”一词丰富的历史语义。因此,各种有关“传播”的“再定义”显然有其逻辑和当下经验的支持。问题是,如果“再定义”需要借助传播历史语义分析的支持,那么就需要正视信息和媒介在现代传播语义生成中的关键性影响,承认信息和媒介在现代传播研究中所具有的“入射角”意义。尽管当下传播与交通在实践层面出现了一定的“融合”态势,以莫利为代表的传播与交通的“再融合”研究也颇显新意,然而,为了恢复“交通”曾经的“传播”语义而选择性地征引传播的历史语义,已经偏离了现代传播语义生成的史实;将信息传递曾经的对交通(通讯设施)的依赖演绎为传播对交通的始终依赖,也违背了由电报肇始的信息反向协调与控制交通的事实;而由交通的物质性所推导出的传播的物质性与流动性,在逻辑上自然也存在不够自洽的问题。<sup>④</sup>由此,需要重新考察传播与媒介的丰富意涵,将“交通”带回“传播”。<sup>[29]</sup>

莫利曾经主持过BBC一个富有想象力的有关集装箱化的“多式联运”项目,其奇妙之处在于人们可以借助安装于集装箱的全球定位系统在线实时跟踪它(及其不断变化的内容),从而对国际贸易流动的地理规模和复杂性有一个生动的感知。

莫利以此佐证“整合符号传播和物质运输形式的必要性”,并以此实现“对传播定义的(再)扩展,以便能把(正如历史上曾经包括的一样)物的流动、交通运输以及地理等内容涵盖进来。”<sup>[30]</sup>客观地说,莫利的“多式联运”研究并没有背离媒介与信息这两个现代传播关键词,不仅集装箱“多式联运”主要建立在卫星通信技术、互联网技术、大数据技术、物联传感技术等信息传输技术基础上,<sup>[31]</sup>集装箱流动过程中各种详细的个人故事的“可见性”也需要信息传播技术的加持,否则根本无法进入BBC的电视、广播和在线观众的视野。离开信息媒介技术的“加持”,探讨全球化时代交通工具的移动以及货物与人的流动,不仅不可想象,也无法实现传播学与其他学科的交叉与融合。事实上,莫利等主张的交通和传播的再融合正是以信息的数字传输为基础的。因此,尽管物的流动、交通运输以及地理(空间)等内容原本就是“传播”概念的意涵之一,但这并不意味着交通运输可以顺利地获得现代传播的意涵,也不意味着交通运输及地理可以“无缝对接”现代传播。

应该指出,本文是针对当下有关传播与交通“再融合”论题而展开的讨论和商榷,对相关论题的讨论和聚焦不可避免地让本文的论证带有选择性论证的缺憾,不仅“零碎”,更缺少宏观的传播思想史视角的对传播与交通语义的全面梳理;也因为对威廉斯有关“传播”语义的聚焦,而忽略了其他学者有关传播语义的梳理和再发展(如彼得斯(Peters)在《对空言说》中对传播的讨论;克莱默尔(Krämer)在“信使模式”中对于传播概念的梳理)。<sup>⑤</sup>这也让论文对传播与交通的“再思”显得一鳞半爪。尽管如此,本文的讨论还是有价值的,这不仅是因为传播与交通的分野是现代传播学科生发的基础,而且也当下传播与交通的融合与再造提供了启示。唯有坚持传播学科的主体性,才能在当下传播与交通的学科融合与再造中做出基于传播学学科视角的贡献,也才能真正实现传播研究的范式转型和议程突破。

(责任编辑:李黎)

## 注释：

- ① 传播作为人类的日常生活古已有之，对传播概念的讨论也百家争鸣、见仁见智。然而，本文重在讨论传播与交通共存、分野与再融合的问题，这决定了论文对传播现象与概念的讨论只聚焦于特定的历史时段，具体来说，主要涉及与现代传播概念的生成与传播学的诞生相关的历史时段，其他有关传播的概念虽会涉及，但不是本文讨论的重点。
- ② 代表性文献如张昱辰：《城市传播视野中的“交通”》，《中国社会科学报》2015年第9期；张昱辰：《在全球与地方间的媒介：城市轨道交通在上海的传播（1980—2010）》，《国际新闻界》2019年第3期；黄骏：《作为媒介的交通设施：武汉长江大桥的国家符号与城市记忆（1954—2018）》，《新闻界》2019年第11期；张昱辰：《技术、身体与流动城市：流动性视角下上海地铁中的日常交往与空间实践》，《人文地理》，2023年第6期；张文杰、胡泳：《位置媒介的“底座”从何而来？——北斗芯片的技术路线溯源》，《新闻爱好者》，2024年第2期。
- ③ 代表性文献有：戴维·莫利：《传播与运输：信息、人和商品的流动性》，《新闻记者》2020年第3期；戴维·莫利：《后疫情时代的全球化：封锁中的流动性》，《国际新闻界》2021年第3期；王鑫：《物质性与流行性：对戴维·莫利传播研究议程扩展与范式转换的考察》，《国际新闻界》2020年第9期；卞冬磊：《遗忘与重建：作为“传播”的“交通”》，《新闻大学》2021年第1期；黄骏：《传播是观念的交通：查尔斯·库利被忽视的运输理论及其当代启示》，《新闻与传播研究》2021年第1期；王鑫：《历史、语境与通路：当下媒介与传播研究的几个关键问题——对戴维·莫利教授的访谈》，《国际新闻界》2021年第1期。
- ④ 参见戴维·莫利：《传播与运输：信息、人和商品的流动性》，《新闻记者》2020年第3期；王鑫：《物质性与流行性：对戴维·莫利传播研究议程扩展与范式转换的考察》，《国际新闻界》2020年第9期。王鑫：《历史、语境与通路：当下媒介与传播研究的几个关键问题——对戴维·莫利教授的访谈》，《国际新闻界》2021年第11期。
- ⑤ 参见钱佳湧、陈李龙：《轮船与早期上海新闻业——基于〈上海新报〉和〈申报〉的考察》，《新闻记者》2021年第10期；郭建斌、王丽娜：《由“路”及“道”：中国传播研究的一种新的可能》，《国际新闻界》2021年第11期；李暄：《“创造”上海广播：中国早期的无线电世界》，《新闻记者》2022年第6期；王鑫、崔思雨：《约翰·厄里“新流动范式”与传播物质性研究对社会学理论的接合与涵化》，《国际新闻界》2023年第3期。
- ⑥ 因为这三篇论文的相关引征颇具代表性，故本文没有提供其他文献，不排除其他文献提供了新的引征来源。此外，相关论述颇占篇幅，可参看原文，此处不赘。
- ⑦ 斯金纳即批评威廉斯《关键词》过于轻率地将“关键词”混同于“概念”。参见 Quentin Skinner, “The Idea of a Culture Lexicon,” in Q. Skinner, *Visions of Politics: Regarding Method*, p. 160.
- ⑧ 上述两段关于《关键词》“Communication”（传播）词条的引用与转述都出自雷蒙·威廉斯：《关键词：文化与社会的词汇》，刘建基译，北京：三联书店，2016年，第119—120页。需要说明的

是，中译本将“... the press and broadcasting...”译为“新闻、广播”，将“... in print and broadcasting...”译为“报纸、广播”。在威廉斯建议参阅的另一相关词条“Media”（媒介）中，中译本将“the press”（“Media became widely used when broadcasting as well as the press had become important in communications.”）译为“新闻报纸”。因此，上述段落中的“新闻”（the press）应理解为与广播并列的媒体意义上的新闻报纸，而报道文体意义上的新闻。上述英文引用来自 Raymond Williams, *Keywords: a vocabulary of culture and society* (Revised edition), OXFORD UNIVERSITY PRESS, New York, 1985, pp90, 237—238.

- ⑨ 威廉斯的论证思路与《关键词》“传播”辞条的论证思路基本一致。《传播》中，威廉斯承认，根据古老的理解方式，“communication”可以是“从某地到某地的路线或渠道”，也可以表示“观念、信息、态度在人和人之间的传递”，工业革命与铁路、轮船交通技术的进步则进一步让“communication”具有“旅行和运送方式”的意涵，但他认为，随着印刷、电影、广播、电视技术的出现，“communication”还可以用来表示“观念、信息、态度在人和人之间的新的传递方式”。参见 Williams, Raymond, *Communications London: Penguin Books*, 1971, p. 17.
- ⑩ 在王鑫对莫利的访谈中，莫利先后两次论及威廉斯的观点对其产生的影响，这可以证明威廉斯对他的影响。参见王鑫《历史、语境与通路：当下媒介与传播研究的几个关键问题——对戴维·莫利教授的访谈》，《国际新闻界》2021年第11期。
- ⑪ 按威廉斯《关键词》“导言”所述，《牛津大辞典》即以他对传播的论述说明“communications”的其中一个用法。参见《关键词》“导言”第34页。
- ⑫ 18世纪30年代，由于铁路迅速发展，迫切需要一种不受天气影响、没有时间限制又比火车跑得快的通信工具，用以联络交通。参见 Ronalds, B. F. (Feb 1866), “The Bicentennial of Francis Ronalds’s Electric Telegraph”. *Physics Today*. doi:10.1063/PT.3.3079.
- ⑬ 从基德勒的代表作《留声机、电影、打字机》与《文学、媒介、信息系统》的书名即可看出。
- ⑭ 比如雷蒙德·威廉斯有关“物质文化”的研究就论及了传播的物质性，参见徐敏：《鸦片与轮船：晚清中国的物质、空间与历史叙述》，《清华大学学报（哲学社会科学版）》2009年第3期。事实上，北美环境学派“泛化”的媒介观，媒介考古学对媒介物质性的讨论等都涉及传播物质性的讨论，都可作为讨论传播物质性与流动性的人射角。
- ⑮ 彼得斯在《对空言说》中认为传播具有多种语义：即“连接”、“迁移”、“传输”、“发射”、“交换”、“符号互动”等功能和含义，也是观念、信息和态度借以传输和接受的制度与形式；克莱默尔的“信使模式”指出：关于传播的概念，一直有两种认知模式。一种模式是人际理解模式，这一模式视传播为一种对话式的理解，采取相互的言语—行动形式，其目的是在人与人之间建立一种非工具性的关系。另一种模式是技术传递模式，这一模式视传播为一种信息传递和数据处理的过程，以存在着信源和信宿之间的信息传递为前提。

## 参考文献：

- [1] [3] [16] 王鑫：《历史、语境与通路：当下媒介与传播研究的几个关键问题——对戴维·莫利教授的访谈》，《国际新闻界》，2021年第11期，第130—142页。
- [2] [26] 卞冬磊：《遗忘与重建：作为“传播”的“交通”》，《新闻大学》，2021年第1期，第36—47页。
- [4] 刘海龙：《中国传播研究的史前史》，《新闻与传播研究》，2014年第1期，第21—36页。
- [5] 黄骏：《传播是观念的交通：查尔斯·库利被忽视的运输理论及其当代启示》，《新闻与传播研究》，2021年第3期，第57—74页。
- [6] [25] 胡翼青、张军芳：《美国传播思想史》，上海：复旦大学出版社，2019年，第54—55页。
- [7] [24] 袁艳：《当地理学家谈论媒介与传播时，他们谈论什么？——兼评保罗·亚当斯的〈媒介与传播地理学〉》，《国际新闻界》，2019年第7期，第157—176页。
- [8] [12] 方维规：《关键词方法的意涵和局限——雷蒙·威廉斯〈关键词：文化与社会的词汇〉重估》，《中国社会科学》2019年第10期，第116—133页。
- [9] [10] [11] [英] 雷蒙·威廉斯：《关键词：文化与社会的词汇·导言》，刘建基译，北京：三联书店，2016年，第32—34页、第39页、第29页。
- [13] [法] 克琳娜·库蕾：《古希腊的交流》，邓丽丹译，桂林：广西师范大学出版社，2015年，第11页。
- [14] [美] 约翰·费斯克等编撰：《关键概念：传播与文化研究辞典》（第二版），李彬译注，北京：新华出版社，2003年，第45—46页。
- [15] 李彬：《一部别具一格的传播学名著——〈关键概念：传播与文化研究辞典〉译序》，《国际新闻界》，2004年第1期，第75—78页。
- [17] [美] 詹姆斯·凯瑞：《作为文化的传播》，丁未译，北京：华夏出版社，2005年，第162页。
- [18] [英] 汤姆·斯坦迪奇：《加拿大国家档案》(National Archives of Canada)，转引自[英] 戴维·克劳利、保·海尔编：《传播的历史：技术、文化和社会》，董璐、何道宽、王树国译，北京：北京大学出版社，2008年，第66页。
- [19] [英] 汤姆·斯坦迪奇：《维多利亚时代的互联网》，多绥婷译，南昌：江西人民出版社，2017年，第265页。
- [20] Carey, J. W., *Communication as Culture, Essays on Media and Society*. New York, NY: Routledge, 1992, 32.
- [21] [德] 马克思、恩格斯：《马克思恩格斯全集》[M]第33卷，北京：人民出版社，1965年，第253页。
- [22] [德] 马克思、恩格斯：《马克思恩格斯全集》[M]第10卷，北京：人民出版社，1965年，第65页。
- [23] [德] 马克思：《资本论》第3卷，北京：人民出版社，1978年，第1028页。
- [26] Daniel Czitrom, James W. Carey. *Communication as culture: essays on media and society*. Am Q, 1990, 42(4), p. 265.
- [27] 王丽：《“去媒体化”视阈下广播电台的 Web3.0 转型》，《新闻爱好者》，2019年第5期，第74—77页。
- [28] 张杰、付迪：《在场而不交流？移动网时代人际交往新情境的建构》，《国际新闻界》，2017年第12期，第154—170页。
- [29] 张文杰、胡泳：《位置媒介的“底座”从何而来？——北斗芯片的技术路线溯源》，《新闻爱好者》，2024年第2期，第16—25页。
- [30] [英] 戴维·莫利：《传播与运输：信息、人和商品的流动性》，《新闻记者》，2020年第3期，第71—82页。
- [31] 王孝坤、王雷、刘嘉：《区域多式联运协同服务信息平台架构建设研究》，《铁道运输与经济》，2019年第6期，第75—80页。

## Symbiosis, Division and Reintegration: Rethinking Communication and Transportation from the Perspective of Communication Studies

Chen Changsong, Fu Peng

**【Abstract】** The historical semantics of the coexistence of communication and transportation, and the dependence of the telegraph on railway transportation (communication) facilities, are the two main arguments supporting the current research on the “reintegration” of communication and transportation. However, through the “re-analysis” of the historical semantics of “communication” and the historical meaning of the media of “telegraph”, it can be found that the telegraph, newspapers, radio and other mass media have successively established the keywords in the semantic generation of “information” and “media”, which not only means the inevitability of the “division” of communication and transportation, but also indicates the generation of modern communication disciplines. The semantic “coexistence” of communication and transportation in the past could not provide sufficient “support” for the current “re-

integration”, and the telegraph began the process of information dissemination influencing transportation in reverse. The reintegration of communication and transportation should adhere to the subjectivity of modern communication disciplines with information and media as the keywords, so as to make contributions to the perspective of communication disciplines in the interdisciplinary integration of modern disciplines.

**【Keywords】** Communication, Transportation, Information, Medium, Historical Semantics