

保山旅游文化丛书

保山市委史志委 编
保山市旅游局

最后的驿道

——中国南方丝绸之路寻访

周勇 著



民族出版社
THE ETHNIC PUBLISHING HOUSE

■ 保山旅游文化丛书 ■

最后的驿道

ZUIHOUDEYIDAO —— 中国南方丝绸之路寻访

周 勇 著



 民族出版社
THE ETHNIC PUBLISHING HOUSE

责任编辑：斯陆益 王德泰

装帧设计：张翠莲

图书在版编目 (CIP) 数据

最后的驿道：中国南方丝绸之路寻访 / 周勇著. —北京：民族出版社，2004.6

ISBN 7-105-06372-6

I.最... II.周... III.散文 - 作品集 - 中国 - 当代
IV.1267

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 057261 号

民族出版社出版发行

(北京市和平里北街 14 号 邮编 100013)

深圳市鹰达印刷包装有限公司印刷

各地新华书店经销

2004 年 6 月第 1 版 2004 年 6 月第 1 次印刷

开本：850 × 1168 毫米 1/32 印张：6.5 字数：50 千字

印数：0001 — 3,500 册 定价：38.00 元

该书如有印装质量问题，请与本社发行部联系退换

(汉文二编室电话：64228001；发行部电话：64211734)

★ 云南省昆明市旅游发展研究院 张清宇 ★

总序



今天，云南的旅游业可谓如日中天，不仅原有的旅游胜地如昆明、大理、西双版纳等吸引远方的客人纷至沓来，而且新兴的旅游景区如丽江、香格里拉、罗平等同样让中外游客魂牵梦绕。历史的进程从来没有像今天这样提速和使人激动，现代文明让世界变得小了，变得更清晰了，那些自古深藏于世界角落里的风景，那些独特得让人费解的文化，那些只有马可·波罗、徐霞客、方苏雅、洛克们独享的大餐，

今天都一并地陈列在世人面前，而且用 MONEY 来代替毅力即可享有这一切。于是，旅游成为一种时尚，成为人一生中重要的消费。于是旅游在现代经济中也就成为了一种产业，成为了一种浮躁而又高雅的生活状态。人们需要旅游，旅游也正在成为越来越多的人们的衣食来源。当然，旅游作为一种产业，自然要受到产业成长规律的规范，需要不断涌现新的景点景区和内容，以保持较强的可持续性，人们通过旅游体验，不仅要满足感官上的刺激，还应该有更高层次的精神享受，品味那些自然与人文兼备，并具有独特品位的景点景区。

保山旅游，正是在这样一个大背景下兴起和不断升温的。我作为保山的市长，也就借此机会，略感保山旅游品位之概。首先说自然景观。保山地处横断山脉南端，有怒江、澜沧江、龙川江流过，高黎贡山、怒山、云岭等山脉横亘其间，并有众多大小不等的坝子散落全境，自然风光雄奇、壮丽、旖旎、秀美兼而有之。每一条江、每一座山都会给人惊喜，而其中的国家级自然保护区高黎贡山、国家级风景区腾冲火山热海等更是佼佼者；再说人文景观，因为保山是古哀牢夷故地，因为是云南开发最早的地区之一，又因为它的极

边、极远，在经历了几千年的文明演进后，它所沉淀的文化非常独特和厚重，诸如神秘的哀牢文化、与中原息息相关而又具有自己鲜明特色的永昌文化、色彩斑斓的少数民族文化、牵人魂魄的侨乡文化等，加之自古有杨升庵、张氏父子、徐霞客、李根源、艾思奇以及众多文人墨客在这里吟咏唱和，留下无数奇诗妙文，把边地的蛮荒与汉文化的华丽紧紧连在了一起，让人不得不抚今追昔，思绪绵绵。不难看出，保山的旅游资源融自然和人文于一体，神奇而不缥缈，独特而不怪异，是可以让中外游客细细品味的上等佳肴。

因此，我们有理由相信，保山旅游在今天、在未来，都将扮演一个重要的角色。而目前的保山旅游业在更大范围内的旅游行业中并未获得应有的地位，虽然腾冲已经成为云南旅游的新热点，人们已经把更多的目光投向了保山这块神奇的土地，但整个保山市域的旅游之春天尚未到来，我们需要呼唤，呼唤春天的到来。应该说，经过多年来的发展，保山旅游业取得了令人瞩目的成绩，但我们在旅游基础设施的建设方面、旅游资源的宣传方面、旅游景点的促销方面还做得不够，特别是在旅游资源文化内涵的深层次挖掘方面做得还不够，这一切都阻碍了保山旅游业的发展。

由中共保山市委党史地方志工作委员会、保山市旅游局联合编辑，民族出版社出版的这套“保山旅游文化丛书”，用散文笔调，以自然、人文景观为切入点，深入挖掘文化内涵，着力展示那些隐藏于历史长河中、深山密林间、村野老宅里并一直活着的文化精神，是一套难得的图文并茂的宣传保山的好书。散文加图片，构成丛书散漫、休闲的格调，当读者在旅游了一天后感回昧保山有一点点帮助，那么这套丛书也就达到了目的。丛书由一群了解保山、热爱保山的本地作家、学者、读书人、摄影师共同创作，虽然有文才的差异，但于情则并无高低之分，因而丛书也就具有了既统一又独立的风格。

我真诚地希望“保山旅游文化丛书”的出版发行能对保山旅游产业的发展起到推波助澜的作用。

是为序。

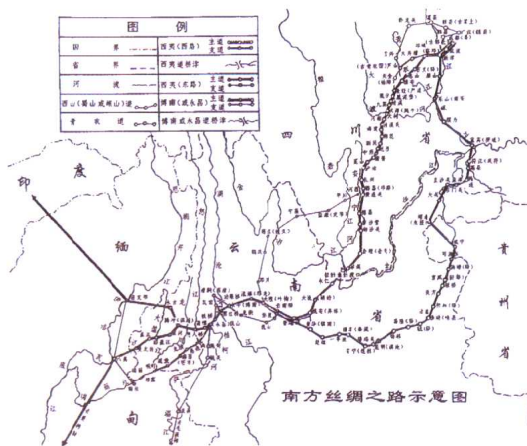
2004年2月25日于保山

目 录

◆ 被道路联结的两个古老的国度·····	1
◆ 即将在高原上消失的驿道·····	23
◆ 兰津古渡的岁月沧桑·····	31
◆ 罗岷古道：一条铺满传说的驿道·····	53
◆ 古风犹存的驿镇·····	71
◆ 吕不韦后代居住的地方·····	91
◆ 江苴——凝固在悠长岁月里的驿站·····	103
◆ 小平河驿——沦为花园·····	111
◆ 驿道上的民间手艺人·····	119
◆ 南方丝绸之路上废弃的“城邦”·····	131
◆ 滇西古道上最森严的宫殿·····	151
◆ 南方丝绸之路上最后的码头·····	171
◆ 在高原上重叠的道路·····	187

■ 被道路联结的
两个古老的国度





事实上南方丝绸之路要比地图所呈现的芜杂得多，它更像一株躺在大地上的枝蔓纵横的大树

云贵高原由于横断山脉的巨大起伏，在人们的印象里始终是一个封闭保守、远离文明中心地带的地方。无论在版图上或地理上与当时发达的中原文化

相比，很像一个处于文明边缘的“异类”，始终游离于以黄河文明为发祥地的文明之外。由于地理与交通的障碍，中原人或出于孤陋寡闻，或出于偏见，对于化外之地的云南的想象，肯定是遥远与蛮荒的。“西南夷”的称谓，多少反映了当时人们对这片隆起的高原在认识上的固执与偏见。这种固执与偏见一直持续了很多个世纪（当然西南夷并不单指云南）。这其实是中原汉文化中心论和“一点四方”的时空概念在作怪。

事实上，云南应该是中国版图上最早向外开放的地方。只是它的开放不是向内，而是向外、向西、向南，沿着河流的引导走向印巴次大陆及中南半岛。这条被后世史家称为“蜀——滇——身毒道”的最初的开辟者，是生活在这片起伏不定的

高原上的不安分的商人。面对被无情的河流切割得支离破碎陡峭不已的高原，这些商人显得毫不保守，他们用脚板在高原之上踩出一条世界上最艰难的道路。只是我们不明白他们为什么会对高原之外的另一个大陆有着如此狂热的激情？这种激情甚至似乎超出了与自己同属一个祖先的中原。从这条被后来的学者们称为南方丝绸之路的历史来看，生活在这片红色高原的人群似乎更热衷于与身后的印度商人们沟通。西南夷地域与中原封建王朝的最初的战争，也是因为道路而开始的，西南夷地域的部落头领们用战争来阻止沿着道路不断侵入的中央王朝的势力。然而，他们似乎并不拒绝沿着身后的道路而来的印度洋文明的有形与无形的渗入。

云贵高原的商人，用脚板在高原之上踩出一条世界上最艰难的道路

有一种最现成也是最省力的解释：巨大的商业利益的驱动，使他们成为了古老中国最早具有世界眼光的商人。

事实上这条被史学家称为“蜀——滇——身毒道”的古道，是一条远古时就已经存在的东亚河谷自然通道。春秋时期，它是一条南北民族迁移、民间贸易的自然通道。战国之后由于商业的发展，这条古道逐渐演化



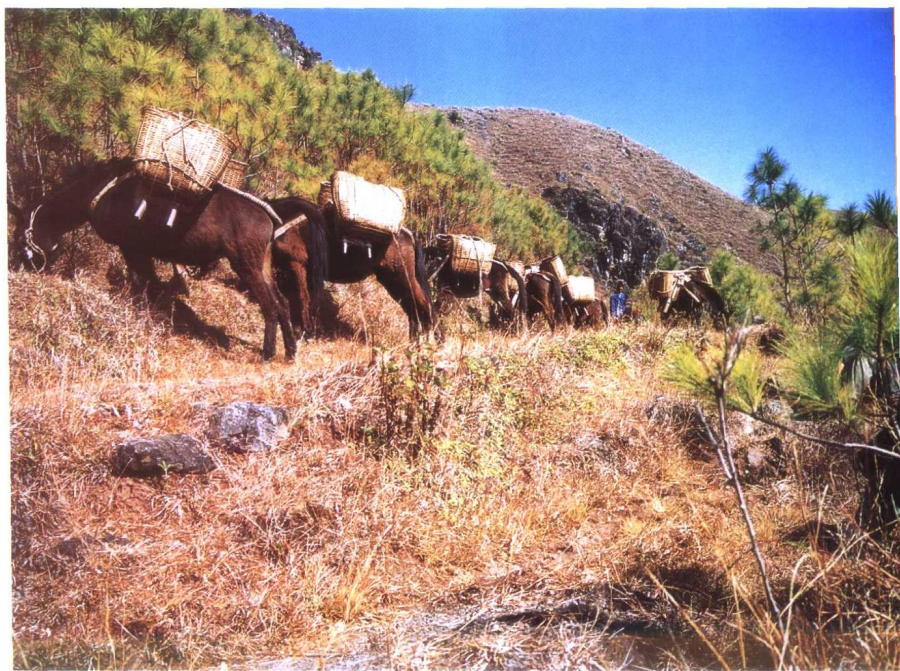


最后的驿道

这条远古时就存在的民间商道，直至大探险家张骞出使西域后，才算真正进入了帝王的视野。此后这条南方丝绸之路，已经不再是一条秘密的民间通道，它开始成为一条由官方维修管理“国际大通道”

为一条巴蜀商人秘密通商的民间“走私通道”。至少在公元前4世纪便有驮着蜀布、丝绸漆器的商队从蜀地出发越过高黎贡山后，抵达腾越（今腾冲）与印度商人交换商品。或继续前行，越过亲敦江和那加山脉到印度阿萨姆邦，然后沿着布拉马普特拉河谷再抵达印度平原。“窃出商贾”、“无所不通”。印度和中亚的玻璃、宝石、海贝当然还有宗教与哲学也随着返回的马帮进入始终被中原认为是蛮荒与不开化的西南夷地域。而此时中原正与强大的匈奴民族作战，加之航海业的不发达，因而著名

直至今天马帮仍然是驿道上最古老的风景，只是它们与最初的商旅已经有了一些差别





的北方丝绸之路与同样著名的南方海上丝绸之路尚未开通。于是这条从西南通往印度的古道，便成了当时中国与外面世界的惟一通道。可是当时中国的统治者，对这条通向印度民间的“秘密通道”全然不知。这样的情形大约持续了两百年之久。这一秘密的民间通道的发现始于元狩元年（公元前122年）博望侯张骞出使西域归来

向汉武帝禀报了他在大夏（今阿富汗北部）见到蜀布与邛杖及蜀郡商人私下通商身毒（印度）、大夏的情形。此前虽然自秦朝以来的历代帝王们就已经开始大规模地经营西南夷道，然而，他们只是想通过道路来拓展自己的疆域，从而更有力地控制那些处于版图边缘的封闭蛮荒的地域。他们并不知道在这条古道的身后，他们的臣民们早已与异域邻邦互通有无了。因而这条远古时就存在的民间商道，直至大探险家张骞出使西域后，才算真正进入了帝王的视野。此后这条南方丝绸之路，



即使是现在，骡马仍然是山民们最忠实的伙伴

已经不再是一条秘密的民间通道，它开始成为一条由官方维修管理的“国际大通道”。

如今人们对道路已经有了更深刻的理解，没有人会拒绝道路抵达自己的身边。让道路更加宽阔更加通畅，最好是“高速”的，这是人们现在的想法。拒绝道路，在今天是愚蠢和难以理解的。然而我们今天的想法与当年西南夷地域的部落头领们的想法有着相当大的差距。他们对道路的理解似乎更倾向于政治上的考虑，虽然开道能给他们带来中原先进的物质文明，可是道路的开通对于这些少数民族部落首领而言，在失去封闭的同时，也将失去领地的独立性。道路将使他们封闭的部族权益遭受极大的威胁。于是阻道、杀吏成了土酋们反抗中央王朝最为普遍的手段。“杀汉使”、“夺财币”。用武力拒绝道路的开通。“普天之下，莫非王土”是所有中国封建帝王们根深蒂固的想法，和平求道不行，当然只有求诸于战争。元封二年（公元前109年）“汉发三闾罪人，因巴蜀士数万人，



在云南高原上穿行的古道，不同的季节会呈现出不同的景观

遣两将军郭昌、卫广等击昆明之遮汉使者”。古道上于是开始了重演中国历史上并不鲜见的关于道路战争。战争的结果自然是强大的中央王朝沿着道路将自己的势力一直延伸到南方丝绸之路国内的最后一段——永昌道。有一首在当时广为流行的歌谣：“汉德广，开不宾。渡博南（澜沧江东岸的博南山），越兰津（澜沧江古渡口——兰津渡），为他人。”如今这首具有汉代古风的歌谣在史籍中仍然随处可见。

其实在秦统一前，对西南夷道的开发就已经开始了。据《华阳国志·蜀志》记载：公元前316年，蜀守李冰父子便开始修筑从成都沿岷江而下的道路，史称“五尺道”。西南夷是一个地域概念，它是秦

著名的南方丝绸之路，就是从中国西部的横断山脉穿越的



被道路联结的两个古老的国度