

YUNNAN DUIWAI JIAOTONGSHI



云南对外交通史

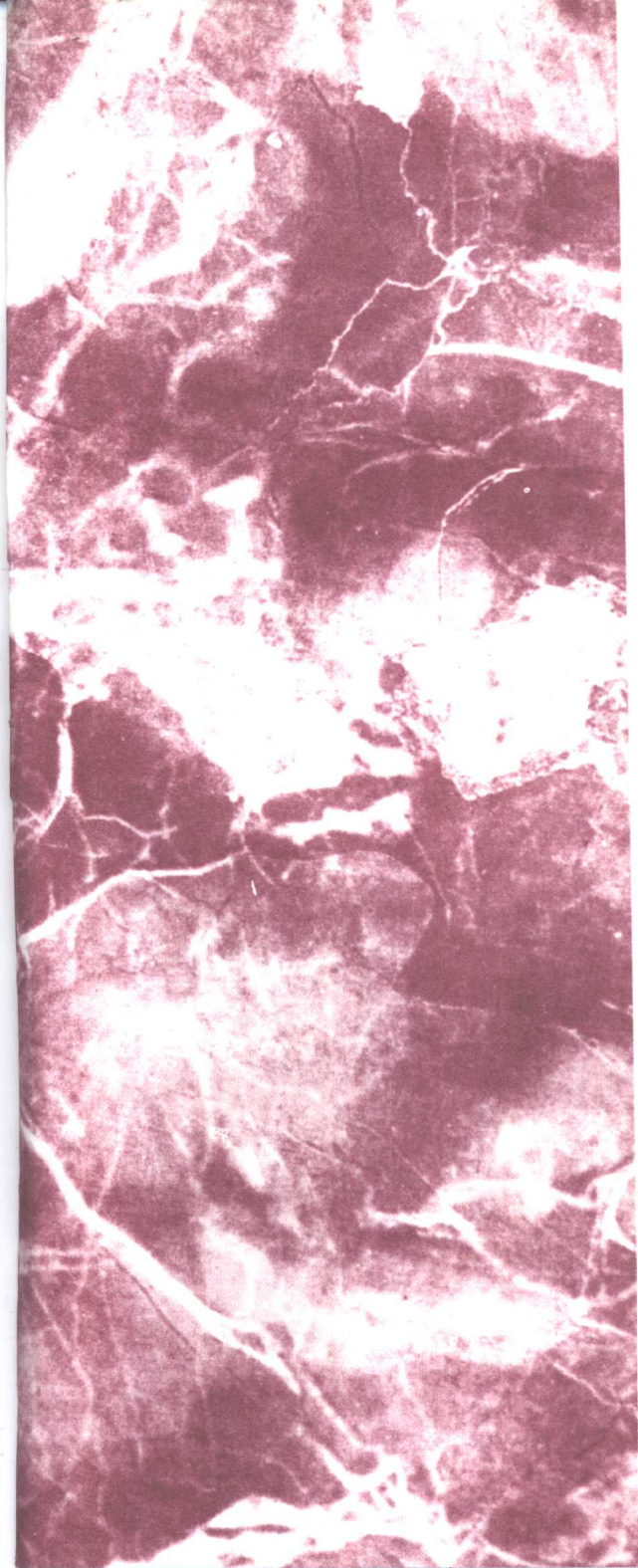
陆韧 著

云南民族出版社

云南对外交通史

陆 韧 著

云南民族出版社



责任编辑:郑卫东

封面设计:彭放

云南对外交通史

陆 韧 著

云南民族出版社出版发行

(昆明市大观路39号)

云南民族学院印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:13.875 字数:350千

1997年6月第1版 1997年6月第1次印刷

印数:0001-1100

ISBN 7-5367-1423-8 定价:30.00元
K·314

BAK 6.14

序

林超民

陆韧君的《云南对外交通史》即将付梓,索序于我。我与陆韧君有同窗之谊,为她治学有成不胜欣喜,愿借此机会谈谈自己读这部学术专著的一点心得。

最早研究云南对外交通史的是我的导师方国瑜教授。本世纪30年代他在《西南边疆》杂志第十二期发表《云南与印度缅甸之古代交通》,第一次从汉文载籍的片段记录中钩稽考释,较系统地论述了云南与印度缅甸的古代交通。这是研究云南交通史的奠基之作。其后,他又对云南与东南亚诸国的交通作了考证和论述。他在交通史方面的研究成果大都汇集于《中国西南历史地理考释》、《滇史论丛》、《方国瑜文集》诸书中。我跟从先师,获闻绪余,欲步其后尘,研究云南交通史;虽写过一两篇论文,因俗务纷披,未能深入。80年代以来,“西南丝路”成为研究热点,多有论著发表出版。读后,增进新知,开阔眼界,获益良多,但出方国瑜先生之右者不多。

陆韧君多年来潜心研究云南对外交通历史与现状,在继承方国瑜先生成果的基础上,写成《云南对外交通史》,将云南交通史的研究扎扎实实向前推进了一步。这不仅是第一部系统研究云南交通史的学术专著,也是近年云南地方史研究难得的硕果。

研究交通史需要具有历史学、文献学、地理学、考古学、经济学等方面广博深厚的知识,对一个地名的考证,对一条线路的梳理,

需要长时间认真细致的反复推敲。在别人看来,这是艰苦困难而又枯燥寂寞的工作,可陆韧君却以追求真理的热忱,全身心地投入到迟缓、吃力、无名、无酬的研究工作中,一往无前,乐此不疲。她在大学系统地学习了历史学、考古学、历史地理学、经济史等课程,以优异的成绩获得文献专业的历史学硕士学位,现在又在攻读中国民族史的博士学位。这就为她研究交通史打下了坚实的基础。

在写这部书之前,陆韧君已发表过几篇有关云南交通史的论文。这些文章受到同行专家的重视与好评。老一辈的学者,从发表的论文中,看到她的功底与潜力,为在这个冷僻的学科领域,有一位淡泊名利、宁静治学的年轻人在踏踏实实、勤勤恳恳地开垦耕耘而感到欣慰,并预言她将在云南交通史的研究中做出超迈前人的成就。她没有辜负前辈学者的奖掖与期望。经过勤奋不懈的苦读和坚韧不拔的钻研,她把一部无愧时代的《云南对外交通史》奉献给学术界和祖国人民。

我深知陆韧君为完成这部著作惟日孜孜,不敢稍有懈怠。她认真研读史籍,所读不仅有正史典册,还有地方文献,不仅有古人撰述,更有今人论著,连一些尚未译成中文的外国人的著作也没有遗漏。她从古代典籍中钩稽爬梳,一点一滴地收集史料;在当今著述中汲取营养,一篇一章地学习借鉴。可以说,凡是有关云南交通的古今论著她都接触到,并认真钻研过。她基本上掌握了本课题的学术讯息。因此,她在研究中,既善于借鉴,又能提出个人的独立见解。即便有的见解不一定得到所有同行的认可,也是对学术发展的贡献。这部专著的出版,无疑会推动云南交通史的研究,也将推动云南地方史的研究。她写这部书体现了方国瑜先生的治学精神:“不淹没前人,要胜过前人。”

本书是写云南对外交通发展的历史,但作者并未孤立地写交通,而是把云南交通放在整个中国,特别是中国西南的政治、经济、

军事和社会发展的历史环境中论证、评述。因此作者不仅是写交通,也写了云南的政治历史、经济文化、军事边防、城镇乡村和对外交往。所以,这部著作不是一般意义上的交通史,我们还可以在交通史之外学到更多的知识。凡是研究云南历史、地理、经济、政治、文化、军事和对外关系的人不可不读这部书。凡是读这部书的,都可以从中得到有益的启示和可资参考的学术资料。

陆韧君取得如此可喜的成就是十分不易的。她走过泥泞坎坷的人生道路。她的父母在黑暗的 40 年代是热爱祖国、忠诚人民、向往革命、追求真理的热血青年,他们投身革命,参加到共产党领导的中国人民解放军。他们告别父老乡亲,随军南下,参加了解放大西南的战斗。中华人民共和国建立后,他们在中共云南省委党校从事马克思列宁主义、毛泽东思想的理论与教学工作,为党培养干部和理论工作者。不幸的是,正当他们忠心耿耿地为党工作时,却被莫名其妙地错划为右派,打入另册,从省城昆明送到弥勒东风农场劳动。陆韧君就是在此时降临人世的。她自幼就生活在右派“成堆”的农场,其实这些错划右派大都与她父母一样有爱国爱党的赤子之心。他们中有领导干部,更多的是学富五车的专家学者。因此,她虽在农场,却在知识分子群中受到书香的熏陶。当她以优异成绩毕业于农场小学时,轰轰烈烈的“文化大革命”打断了她的求学之路,只好跟父母一起在农场的广阔天地从事改造思想的艰苦劳动。劳动之余,从右派的伯伯叔叔、婶子阿姨那儿借到的中外名著中汲取知识的乳汁。

粉碎“四人帮”后,恢复高等学校入学考试,没有念过中学的陆韧君,在父母和右派叔叔阿姨的辅导下以优异成绩考入滇中最高学府云南大学,在历史学系学习。她以惊人的勤奋克服了没有读过中学的“先天不足”,每门功课都名列前茅。她以品行端正、作风纯朴、为人正派、学习优秀得到老师的器重和同学的敬重。

陆韧君 1983 年大学毕业,1986 年获硕士学位,1997 年破格晋

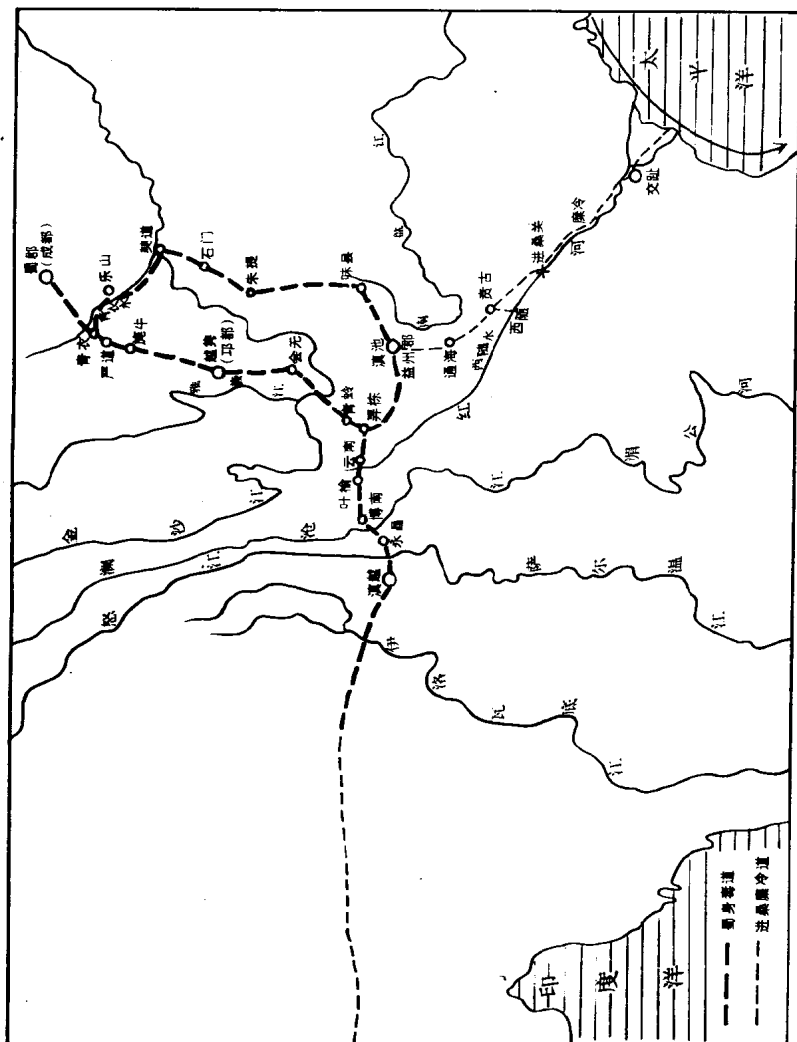
升教授。或许人们会认为她实在太幸运,太顺利了。幸运是真的。如果没有邓小平的理论,没有教育战线的拨乱反正,没有恢复“高考”和培养研究生制度,那么陆韧君还在农场劳动。她确实是新时代的幸运儿。顺利可就不见得。从小学生一跃为大学生,从大学毕业到大学教授,她经历了艰难的跋涉和奋力攀登。她曾累病住院,但她以百折不悔的执著在治学的崎岖山路上不畏劳苦不惧艰难地毅然前行。她确实有一股超乎常人的“韧”劲。

1983年的春天,作为研究生班的班委,陆韧君曾组织我们全体研究生到西山龙门看日出。头天晚上住在西山脚下,第二天凌晨摸黑爬到龙门。当我们看到一轮红日披着万道金光跃出滇池时,我们高兴欢喜的心情难以言表,个个手舞足蹈,引吭高歌,登山的辛苦劳累早抛到九霄云外。当时,我曾以此比喻做学问必经的两个境界:攀登的劳苦与艰难;成功的喜悦与欢乐。做学问的辛劳是常人难以理解的;做学问的欢乐也是常人享受不到的。

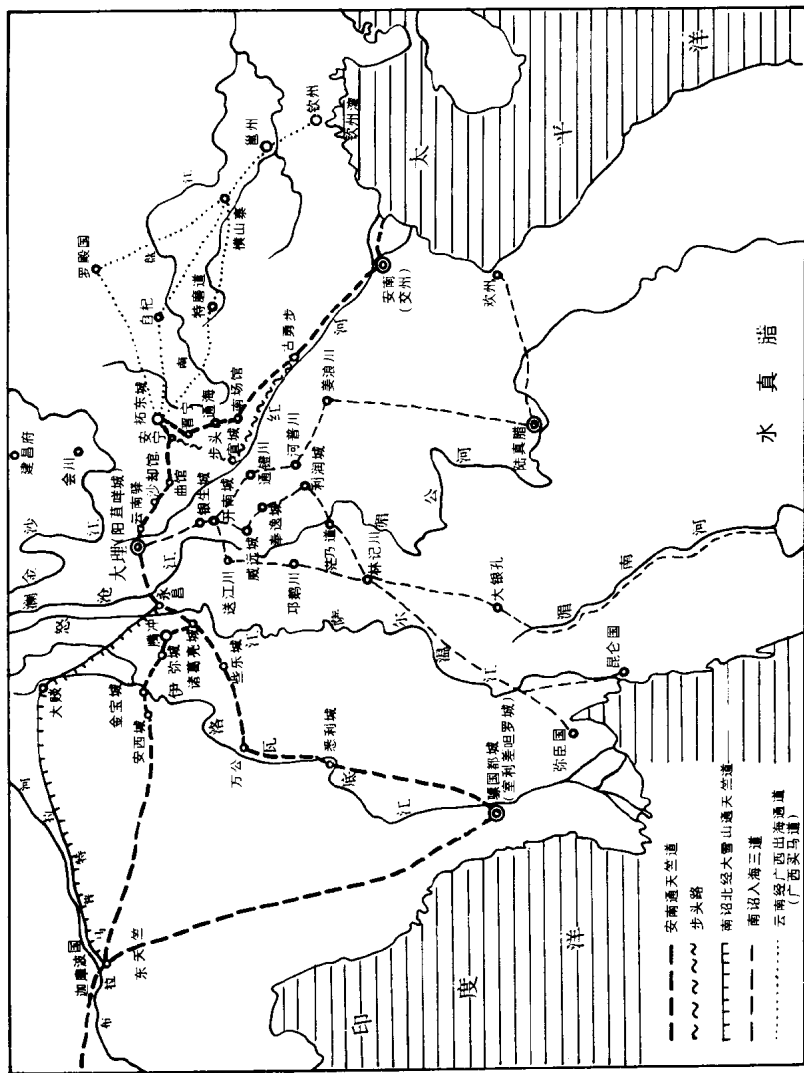
我们从龙门返回三清阁时,朝阳照耀下的“三清境”石坊的对联分外醒目。现将我与陆韧君一起诵读过的这付对联作为本文的结语,并以此与诸同道共勉:“置身须向极高处,举首还多在上人。”

1998年元旦于补拙斋

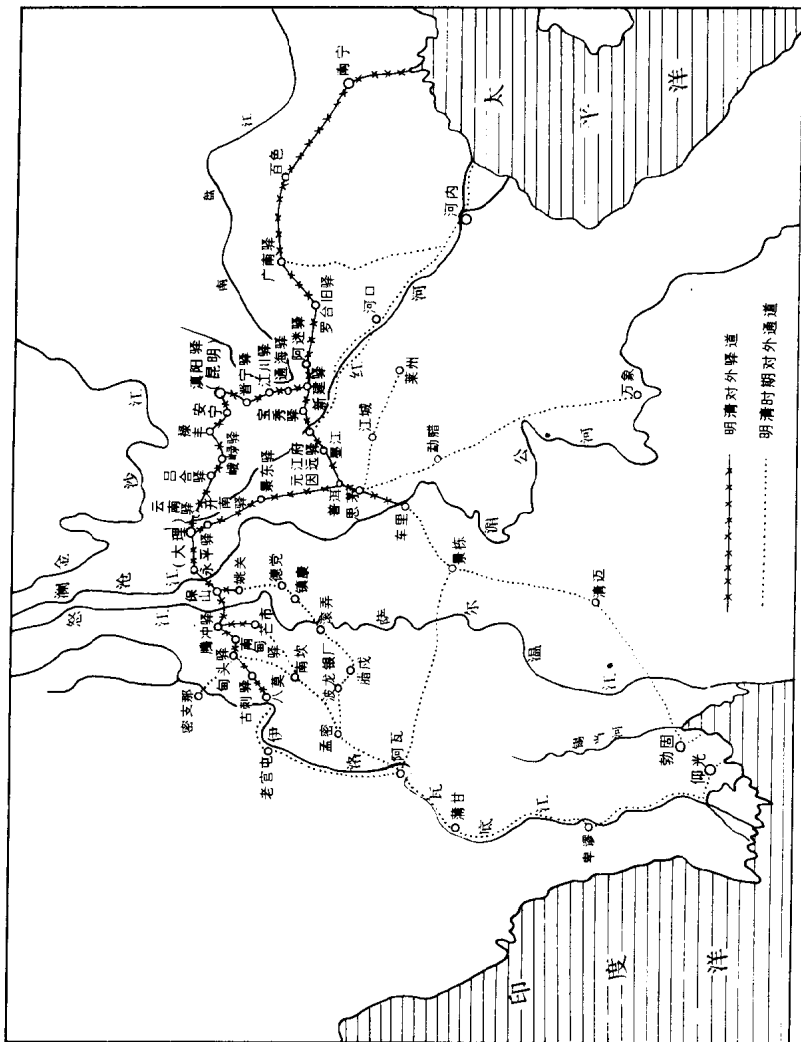
先秦至汉晋时期云南对外交通示意图



南诏大理时期云南对外交通示意图



明清时期云南对外交通示意图



导 论

云南对外交通史是中国对外交通史的重要组成部分，历来倍受学者重视，研究论著颇为丰厚。方国瑜先生、林超民教授、陈茜先生等的研究尤为精深，他们以渊博的学识、客观严谨的态度、精湛翔实的考辨之功，研究了云南对外交通史中的重要问题，考订了云南对外交通史上大部分疑难史事和地名，解决了众多棘手的难题，为云南对外交通史的深入研究奠定了厚实的基础。

改革开放以来，对外交通史、对外贸易史、对外关系史这些能给今天改革开放提供历史借鉴的课题，成为学者们关注的热点，一批中青年学者纷纷涉足这一领域，硕果累累。但是这一时期的研究，大多以“丝绸之路”冠其名，或称“南方陆上丝绸之路”，1987年云南学者徐冶、王清华、段鼎周著《南方陆上丝绸之路》一书；或曰“南方丝绸之路”，1992年四川学者兰勇出版了《南方丝绸之路》一书；或为“西南丝绸之路”，1994年云南学者申旭出版了《中国西南对外关系史研究——以西南丝绸之路为中心》，1996年王清华、徐冶出版了《西南丝绸之路考察记》，与此同时成都出版社和云南民族出版社分别出版了《西南丝绸之路考察札记》、《中国西南丝绸之路》（画册）等等。他们的研究基本囊括整个西南地区的对外交通，但从云南对外交通史的角度审视，这些研究成果过多地集中在以四川成都为起点，途经云南、缅甸至印度的交通线路上，虽然旁涉西南地区其它出国境至周边国家的道路，其中很多是云南对外交通路线，但总体上让人感到有将云南对外交通作为西南对外交通，或以成都为起点的“西南丝绸之路”的附庸之嫌，强调的是云南对外交通在西南对外交通中的过境通道和

“陆桥”作用，而忽视了云南对外交通的主体性、地方性特点，很多不以四川为起点的对外交通道路，或历史上云南与四川交往较少时段的云南对外交通发展历史的研究还很薄弱，导致云南自身对外交通史发展的线索极不清晰，难以正确地、客观地、历史地估计云南对外交通在中国对外交通史发展中地位和作用。

综观以往云南对外交通史的研究，可以认为至今尚缺乏一部以云南为主体，客观地、历史地、较为全面和系统地论述云南对外交通发展史的论著。以云南为主体，用历史的眼光，客观地进行条析，探寻云南对外交通史发展的历史道路，寻求云南对外交通发展的客观规律，正确估计云南对外交通在中国对外交通发展史、云南社会进步和经济发展中的积极作用，揭示云南对外交通史的发展规律、个性和特点是本书的主要目标。我深知以自己的学力和学养，要达到这个目标是很难的。但是本书的写作力图在尽量吸取前人及当代学者研究成果的基础上，尽我所能进行补充和系统条析，朝着这个方向努力。

影响云南对外交通发展的因素是众多的，在研究中，我着重注意了以下三方面的关系：

云南地理环境与对外交通的关系：在影响交通发展的诸多自然因素中，地理环境是最重要的因素之一，特别是在古代，人们的生产、生活乃至道路的开辟、交通线的取向，都深深依赖地理环境。云南对外交通的中的众多问题，如通道的取向、道路的走法、干线的作用无一不与地理环境关系密切。我们研究云南对外交通，所指范畴以今天云南省为基准兼顾历史。云南地处中国西南边陲，东面、东南、东北及北部与贵州、广西、四川和西藏相连。西部则以缅甸接壤，中缅边境线云南段长 1997 公里；南部与中南半岛的老挝、越南为邻。中老边境线长为 710 公里，中越边境线云南边境段长 1353 公里。云南和上述三国的边境总长 4060 公里，云南还与泰国、柬埔寨为近邻，与南亚次大陆地理相近。从

陆地的角度看，云南是中国大陆与东南亚和南亚次大陆之间最近的结合地，通往东南亚和南亚地区陆路，最近的取线必需经过云南，滇云大地实际充当着沟通中原大陆与南亚、东南亚地区交通陆桥的重任，为西南对外交往的门户。

云南境内山岭盘结，谷深山高，沟壑纵横，自然形成云南交通的阻隔和闭塞。云南高原山地和纵谷地带造成的崎岖地势，使云南的路况至为恶劣；险恶的山川使云南境内交通阻碍异常，它给云南与外地的交往带来极大的困难，成为云南长期闭塞的主要原因。但是，若从对外交通的角度来审视，云南的地理形势给对外交通带来了独特的优势。云南与东南亚的地理关系，以其折扇般山脉、帚状似水系与北高南低的地势相结合，使其无论从交通，还是从战略关系上看，都有所谓“建瓴之形”，“倒擎天下之势”。滇西北的横断山区如其手背的最高处，滇云大地似其手掌，从云南延伸至东南亚的河川山脉如同舒展伸开的五指，通向大海。而云南中部地带由云贵高原的主体和一系列丘陵山地组成，高山峡谷对交通造成的壁障，在云南中部大为削弱。云南与东南亚的地理格局必然造成云南对外交通和出海通道北阻南敞、中部贯通的大势。

气候在对外交通中的影响也是非常明显的，云南北部高海拔与高纬度相结合，形成高寒山区，长冬无夏，严重制约着人类的交通活动；其中部地带，多为山势低缓的高原，四季如春，良好的气候条件和地理形势，成为最易开辟交通道路并常年保持通行的地带；而滇西至滇南的半环地带及出国境后的东南亚地区，山势渐低，河流平缓，但热带、亚热带气候条件下，瘴疠肆虐，在古代给对外交通产生了明显的阻滞作用。若从气候与地形的联合影响看，又形成云南中部东西常年贯通，南北季节性受阻的特点。

云南社会历史的发展与对外交通的关系：云南山川地貌的复杂与险恶，对交通发展制约巨大，除此之外，政治制度、社会进

步、经济开发、生产力发展和对外经济文化交往范围的扩大等，也是影响对外交通发展的重要因素。总体上看，自然界的制约因素不是一成不变的，而是随着社会的进步和经济文化交往的扩大，人类与自然创造性活动的深入逐步发生变化；山川地理所造成的交通壁障，可以在生产力发展、交通工具的改善中不断地减弱或消除。云南先民对外部世界的了解，与周边及海外国家交往扩大的原因和交通道路不断拓展的动力，都来自于云南社会历史发展的需要。交通道路不断增多和拓展，交通发展对云南社会经济的影响日益加深，这是一种相辅相成的关系。把云南对外交通的发展历程放在云南乃至中国政治、经济和社会发展的背景下展开考察，紧密结合中国对外交通发展的脉络，牢牢把握云南社会、政治、经济发展的进程，客观地、历史地叙述云南对外交通史的一般概貌。基于上述观点，根据本人对云南社会历史发展的认识，将云南对外交通史分为四个大的阶段加以论述：

第一阶段云南对外交通的开启，即先秦至汉晋，是云南与中原内地及印度等文明古国开始发生联系，对外交通道路开辟的时期。伴随着云南社会生产力的发展及中央王朝在云南的经营活动——通道与置吏，奠定了云南成为统一多民族国家不可分割的一部分的基础，云南对外交通的主干基本形成，中央王朝实现了对云南对外交通的控制和经营，确立了云南对外交通在中国对外交通中的重要地位，带动了云南社会经济的发展。

第二阶段云南对外交通的拓展和对外交往的扩大，即南诏、大理国时期，这是云南历史上的特殊时期。政治上，云南处于地方民族政权的统治下，与中央王朝分庭而立；经济文化上，云南与中原仍保持着密切的联系。与之同时，中国对外交通发生了以陆路为主到以海上交通为主的重大转折，云南对外交通也在这一时期实现了由原来仅为巴蜀、中原与印度间通道型交通向以自身为主体的对外交通体系转变；由单纯的接续式转运贸易向生产、贸

易、交通一体化转变。云南对外交通体系基本形成，以横穿滇云大地，贯通太平洋与印度洋的著名国际通道——安南通天竺道为主干，加上南诏相继拓展的多条出海道路构成云南对外出海通道的基本体系。大理国时期，安南独立，给云南利用交州港作为出海口带来严重的不利影响，但是宋朝广西买马和广西博易场、海外贸易港兴起，给云南开辟经广西的出海通道创造了条件。

第三阶段云南对外交通的全面开通和发展，即元明清时期，云南重新回归中央王朝的统治，在大一统政治下，开发力度极大增强，云南社会、经济、文化的发展迅速跟上内地发展步伐。以中央王朝作后盾，以广阔的内地市场为依托，以迅速发展和繁荣社会经济为基础，云南对外交通和对外交往的政治、经济、军事实力极大增强，给对外交通的发展注入了新的活力，对外交通道路全面开通，出境道路不断延伸，对外贸易向纵深发展，达到封建时代云南对外交通和贸易的巅峰。

第四阶段对外交通向近代交通的转变，即 19 世纪中叶至第二次世界大战结束，这是云南周边国家相继沦为英法殖民地，中国进入半封建半殖民地社会的时期，云南对外贸易对象和对外交通的方式发生了根本的变化：对外关系从此不再是原来意义上云南与周边国家单纯关系，掺杂了西方列强的干扰和殖民主义压迫侵略的因素；云南对外交通运输，也由完全人畜驮运，向马帮运输与近代交通运输交融过渡，最终完成对外交通运输的现代化进程。这一过程是在西方殖民主义不断加深对云南侵略和掠夺，云南人民逐渐觉醒、奋起反抗、发展自身经济的斗争中实现的。

上述四个阶段的发展历程，可以说基本囊括了建国以前云南对外交通史。

周边国家政治经济的历史变化与云南对外交通的关系：这是一个研究云南对外交通史不容忽视的问题，周边国家的政治经济历史变化对云南对外交通发展的影响是显而易见的。在云南对外

交通史的早期，云南对外交通受古代中印两大文明的带动作用特别突出，从先秦至隋唐，海上交通尚未兴起，陆路交通占据主导，云南以其优越的地理区位，在中华文明与南亚印度文明的经济文化交流中扮演着极其重要的角色，云南作为两大文明的交汇地，其通道作用非常明显。作为连接世界两大文明陆桥，云南开始了他的对外交通历史和辉煌，汉晋时期的“蜀身毒道”，南诏、大理时期的“安南通天竺道”或称“南方丝绸之路”，正是早期中西文化交流的结果。

大约从公元10世纪以后，中西交通开始以海上交通为主，云南周边的东南亚沿海国家，作为中西海上交通的中转地带，对外贸易港口勃然而兴，缅甸、泰国等国社会经济迅速发展，封建王朝统治达到繁荣。周边国家社会历史的发展为云南同这些国家进行经济文化交往提供了条件，使借助这些国家的水道河谷为通道，寻求新的、更便捷的出海通道成为可能。云南自身水道的对外交通作用逐渐被认识，沿河谷通往大海的道路渐次得到开辟，尤其是明清以来，缅甸社会经济的兴盛，伊洛瓦底江流域滇缅贸易水道全面开通，促使云南对外交通的转向以缅甸腹地及其出海港为目的，滇印陆路交通作用削弱，而滇缅交通和贸易迅速发展，云南地理区位优势得到进一步发挥。

越南与云南山水相连，道路相通，滇越交通道路开辟甚早。滇越交通的发展受政治历史的影响尤为明显。秦汉至隋唐，越南北部、中部曾是中国中央王朝统治的一部分，地域相连，政治统一，文化交融，交往密切，曾使滇越交通一体贯通，交州港作为中国最重要的对外海港，也长期被云南作为最近、最便利的出海口加以利用。但是，五代以后，安南独立，云南处于南诏、大理政权统治下，政治的分离，导致滇越交通相对隔绝，云南难以顺利利用交州港出海，迫使云南转向广西开辟新的出海通道。直至明清时期，滇越交通受政治历史的影响，都处于低潮。

近代，云南对外交通受周边国家缅甸、越南、老挝、柬埔寨殖民化和近代交通体系兴起的影响，英法殖民者利用周边国家为基地，对云南覬覦已久，虎视眈眈，频繁骚扰和侵略，云南独立自主的对外交通体系受到严重损害。通商口岸的设立、对外交通道路的走向和建设都受到殖民主义的干扰和制约，使云南对外交通运输从传统方式向近现代交通的发展历程艰难备至，更为曲折，直到新中国建立，云南对外交通才迎来了他的新生。

总之，从某种意义上说，正是上述因素的联合影响，使云南这片沟壑纵横，高山阻隔，瘴疠横行，远离古代文明中心，貌似闭塞的内陆地区，凭籍它那独特的帚状水系和倒擎天下的形势，通过云南先民为冲破闭塞而进行的富于智慧和艰苦卓绝的奋斗，筚路蓝缕，以启山林，开辟了富有传奇色彩的南方陆上丝绸之路和通往东南亚各国沿海出海口的通道，不仅使云南成为世界两大文明交往的大陆桥，成为大陆文化与海洋文化的交汇地，也使之冲破闭塞，走向开放。