

国家文物局文物保护科学和技术研究资助

贵州 古代 驿道

线形文化遗产保护研究

Guizhou Gudaiyidao Xianxing Wenhuyichan Baohuyanjiu

姜清 彭银 吴晓秋 郑远文 著



贵州出版集团
贵州科技出版社

前言

FORWARD

近年文化遗产保护不断拓展的概念和类型逐渐引起国内的重视,作为遗产资源丰富地区的贵州文物和遗产保护工作者,如何利用自身遗产资源优势,结合国际遗产保护趋势,通过对“文化线路”“文化景观”“工业遗产”等文化遗产保护概念和类型的正确了解和认识,结合贵州 30 多年来的探索和实践,对贵州未来的文物保护工作进行展望,是我们必须面对的现实。

就贵州而言,对“文化线路”这种线形遗产的保护和研究的探索始于 20 世纪 80 年代中期,当时尚未出现“文化线路”的概念。最早是吴正光先生提出的“清水江苗族独木龙舟文化圈”,贵州曾邀请中央民族学院(现中央民族大学)赴黔实习考察,不但对沿江苗族独木龙舟文化的物质载体船廊和龙舟进行调查,还对该文化圈的相关“无形文物”,也就是现在所说的非物质文化遗产一并进行全面调查,获取了非常丰富的第一手资料。

1993 年,为完成大方奢香博物馆基本陈列的内容设计和形式设计,本课题负责人娄清曾率队对明洪武年间摄贵州宣慰使司宣慰使奢香开辟的“龙场九驿”驿道和赤水河流域的彝族土司庄园群进行了实地调查,“龙场九驿”线路上留存的一些城镇、村寨、建筑、渡口、驿站、桥梁、牌坊和基本保存完整的古驿道,以及赤水河流域的渡口、摩崖石刻、碑刻、城镇、彝族土司庄园群等给调查组成员留下深刻的印象。经过调查发现,该线路在明初因政治和军事目的辟为驿道前,一直是西南地区盐茶马互市的重要通道之一,清代裁驿后逐步演变成富饶的行盐大道,是川盐入黔永岸和仁岸盐运大动脉,文化内涵极其丰富。

2007年,面对即将开展的第三次全国文物普查,贵州以调查、登录新发现的不可移动文物为重点,着重加强对工业遗产、乡土建筑、文化景观、文化线路、文化空间、老字号、近现代优秀建筑、当代遗产等以往工作基础比较薄弱的文化遗产种类的普查工作。娄清在《贵州文化遗产》第二期发表《不遗余力,务求全功——积极投入第三次全国文物普查》一文,建议:“除根据国家要求,完成以县域为基本单元开展的实地文物调查任务外,还应该根据贵州自身特点,在确保普查质量和进度的前提下,利用贵州省文物考古研究所、贵州省文物保护研究中心、各级文物保护单位等专业技术队伍,同时利用大专院校等社会力量,重点对贵州各民族村落文化景观、乡土建筑、工业遗产,以及像‘龙场九驿’、赤水河流域这样的文化线路,以清水江龙船廊为载体的‘苗族龙舟文化’等文化空间,进行专项调查和课题研究,扩大普查的工作成果。”又于2008年2月17日在《中国文化报》发表《保护贵州文化景观和文化线路》,文中提出“目前第三次文物普查已经启动,贵州将利用这次全面普查的机会,运用‘文化线路’等遗产保护概念,把诸如赤水河、都柳江、清水江、乌江等流域以及古驿道、古盐道等文化沉积丰富的地带作为重点,通过深入的普查、整理和研究,整体拓展贵州文物保护的思路。”

2011年,国家文物局下发《关于开展2011年度文化遗产保护领域科学和技术研究一般课题申报工作的通知》后,贵州积极响应。以娄清作为课题负责人申报的《贵州古代驿道线形文化遗产保护研究》课题获得立项。课题组在课题立项后,立即着手整理和总结先期已经进行的明代湘黔、滇黔驿道沿线文化遗产调查的初步成果,查阅大量文献资料,加强正在进行的川黔古驿道的调查,于2012年春节后至2012年8月底,在分组完成对贵州古代驿道沿线文化遗产及沟通周边地区文化、商贸交流的古驿道相关文献资料查阅和整理的同时,完成古代贵州湘黔、川黔、滇黔等驿道主干线不可移动文物及相关非物质文化遗产的实地调查。

本课题调查的范围,涵盖贵州所有9个市、州的35个县(市、区、特区),其中,川黔驿道,包括川黔驿道正线沿线的遵义市辖桐梓县、汇川区、红花岗区、遵义县和贵阳市辖息烽县、修文县、白云区、云岩区,川黔驿道支线沿线的遵义

市辖湄潭县、余庆县和黔东南苗族侗族自治州辖黄平县,川黔滇驿道贵州段沿线的毕节市辖七星关区、赫章县、威宁彝族回族苗族自治县,“龙场九驿”沿线的贵阳市辖云岩区、白云区、修文县和毕节市辖黔西县、大方县、七星关区;湘黔驿道,包括铜仁市辖玉屏侗族自治县、黔东南苗族侗族自治州辖镇远县、施秉县、黄平县、麻江县,黔南布依族苗族自治州辖都匀市、福泉市、贵定县、龙里县和贵阳市辖南明区;滇黔驿道,包括贵阳市辖乌当区、清镇市,安顺市辖平坝县、西秀区、镇宁布依族苗族自治县、关岭布依族苗族自治县,六盘水市辖盘县、六枝特区,黔西南布依族苗族自治州辖晴隆县、普安县。

2012年8月,根据《贵州古代川黔、湘黔、滇黔驿道线形文化遗产调查报告》体例,课题组成员根据分工采取独立撰写的方式,其中“川黔驿道正线和川黔驿道支线”由彭银承担完成,“川黔滇驿道贵州段和‘龙场九驿’”由郑远文承担完成,“湘黔驿道沿线”由吴晓秋承担完成,“滇黔驿道沿线”由娄清承担完成。课题负责人娄清统稿后,交撰稿者审核和修改。2012年12月22日修改完成,2013年3月,全国文物保护科学研究课题中期报告及《贵州古代川黔、湘黔、滇黔驿道线形文化遗产调查报告》上报全国文物保护科研课题管理办公室。

课题组在调查报告的基础上,结合调查数据和汇总的文献,确定研究思路,讨论通过课题负责人娄清拟定的《贵州古代驿道线形文化遗产保护研究》专著大纲。由于课题组成员中课题负责人娄清和成员彭银均承担“海龙屯”土司遗址保护工程的勘察设计工作,彭银还因此到海龙屯所在地遵义市汇川区挂职,课题组因此向全国文物保护科研课题管理办公室提出课题延期申请,将结项时间延至2014年6月。经过努力,终于按时完成结项成果。本书即为国家文物局2011年度文化遗产保护科学和技术研究课题《贵州古代驿道线形文化遗产保护研究》(课题编号:20110138)的结项成果。

目录 CONTENTS

绪 论

第一节 地理环境对贵州古代驿道形成和发展的影响	/ 1
一、“跬步皆山”的贵州高原	/ 1
二、“易涨易落”的雨季河流	/ 5
三、“一山四季”的复杂气候	/ 7
第二节 贵州古代交通发展概述	/ 8
第三节 贵州古代驿道历史沿革	/ 10
一、川黔驿道	/ 11
二、湘黔驿道	/ 13
三、滇黔驿道	/ 15

第一章 贵州古代驿道文化遗产资源构成

第一节 物质文化遗产	/ 19
一、川黔驿道	/ 21
二、湘黔驿道	/ 45
三、滇黔驿道	/ 75
第二节 非物质文化遗产	/ 103
一、傩戏、阳戏和地戏	/ 103

二、苗族“弄嘎讲略”	107
第三节 贵州古代驿道文化遗产统计分析	108
一、不可移动文物	108
二、历史文化名城名镇名村	112

第二章 贵州古代驿道文化遗产资源评估

第一节 贵州古代驿道文化遗产资源价值评估	113
一、历史价值评估	114
二、艺术价值评估	124
三、科学价值评估	128
第二节 贵州古代驿道文化遗产资源现状评估	131
一、资源现状评估	131
二、保护现状评估	134
三、管理现状评估	143
四、展示利用现状评估	144

第三章 贵州古代驿道线形文化遗产保护对策

第一节 文化遗产保护面临的形势和机遇	146
一、文化遗产保护形势严峻	146
二、文化遗产保护面临的机遇	148
第二节 贵州古代驿道文化遗产保护对策	150
一、勘察与监测	150
二、保护规划与保护措施	155
三、展示与利用	160
参考文献	164

绪论

第一节 地理环境对贵州古代驿道形成和发展的影响

据文献记载,从庄蹻因秦国攻占楚国的巴和黔中郡时道路梗塞不通而“王滇”,到秦代常頔大致开通五尺道,特别是西汉间,唐蒙为南越战事欲打通夜郎道而出使夜郎,旋即征调巴蜀兵整治自夔道往牂牁江的道路。充分说明彼时的今日贵州境内,已经有道路,并已形成商道,只是被夜郎、滇、且兰等大大小小的藩国和数以百计的君长们分别掌控着。

1958年,贵州省赫章县可乐镇出土一件汉代的铁炉子,同年由贵州省博物馆征集收藏。这件铁炉的内壁,带有“武阳传舍比二”6字隶书铭文。提供给我们的信息是,武阳设有驿传,“铁炉”是“传舍”的专用用具。另,《华阳国志·南中志》载:“朱提郡……自夔道、南广有八亭,道通平夷。”这里,朱提郡和南广分别为今之云南昭通和镇雄,而夔道为今之四川宜宾,平夷则在今贵州毕节市七星关区。不能据此说赫章可乐在当时已经是驿道所经,但铁炉在赫章可乐发现,说明犍为郡治首府的武阳(今四川彭山),经由道路与赫章一带有交通联系,应该是事实。

千百年来,贵州高原上驿道交通的发展非常缓慢,因为地理环境对其形成起着重要作用,或决定其实际形状、路线,或随着时间的推移不断影响着它的发展。既要面对五大山脉,又要面对五大水系,还得经受复杂多变气候的考验。

一、“跬步皆山”的贵州高原

“跬步皆山”,语出清田雯《黔书》之“山水”：“黔，跬步皆山，然童阜也。至于水，舟楫不能通，又井干之观耳。”

500年前的明代正德初,王守仁在赴谪贵阳龙场驿时,贵州给他的印象是“天下之山,萃于云贵;连亘万里,际天无极。行旅之往来,日攀缘下上于穹崖绝壑之间,虽雅有泉石之癖者,一入云贵之途,莫不困踣烦厌,非复夙好。”途中所作兴隆卫书壁的诗句中,对当时贵州交通状况的描述是“贵筑路从峰顶入,夜郎人自日边来”。这些均收录在上海古籍出版社1992年出版的《王阳明全集(全二册)》卷二十三,外集五《重修月潭寺建公馆记》一文中。

即使到了清初,康熙年间田雯《黔书》开篇的序中,贵州“其地尺寸皆山,欲求所谓平原旷野者,积数十里而不得袤丈”。

要在“跬步皆山”的贵州高原上修路,必须面对境内脉络清晰、绵延展布的大娄山、武陵山、乌蒙山、老王山和苗岭等五大山脉,无法回避。这五大山脉,大娄山在北部,武陵山在东部,乌蒙山在西部,老王山斜跨西南部,苗岭则横亘在中部。

大娄山,贵州天然屏障,乌江和赤水河的分水岭,也是贵州高原与四川盆地的界山。是由三支并列山脉组成的山系。其西面一支在习水和桐梓之间,从南面的四川古蔺起,经贵州面北入重庆綦江,是习水河与桐梓河的分水岭。中间一支由仁怀经桐梓、松坎后向北延伸至重庆,是綦江与芙蓉江的分水岭。东面一支地处桐梓、汇川间,由金沙向东北延伸至重庆,是芙蓉江与洪渡河的分水岭。大娄山山脉,南坡较缓,构造脉络清晰,山岭切割强,属黔中山原主体之一,分布着岩溶化宽谷盆地的中低山丘陵地貌。而山地及其北坡,则是坡陡谷深的中低山峡谷地貌。

武陵山,位于贵州东北部,是沅江水系与乌江水系的分水岭。山脉外麓多低山和丘陵。在贵州境内,地势起伏绵延,重峦叠嶂,河谷幽深,地形崎岖。

乌蒙山,位于贵州西北部,是牛栏江、横江与北盘江、乌江的分水岭。以断层抬升形成的年轻山地为主。由云南延伸入贵州,绵延于威宁、赫章等地。以西凉山为主脉,在威宁草海从西向北延伸至云南昭通。另一支过草海东侧,经威宁恒底,跨云南镇雄,穿越毕节、大方、抵金沙白泥窝大山。乌蒙山区散布有坦荡的夷平面和宽阔的盆地、湖泊(海子),威宁盆地是乌蒙山区最大的盆地。

老王山,位于贵州西南部,是北盘江与三岔河的分水岭。北起威宁,经水城、六枝、南达望谟。自西北向东南逐渐降低。这一山脉,脉络清晰,切割强烈,山高坡陡,岭谷平行相间。老王山脉与乌蒙山脉在韭菜坪相连。过去习惯把六枝以西的地段称为乌蒙山的东南分支。

苗岭,横亘于贵州中部,是珠江水系与长江水系的分水岭。泛指西起六枝、东达锦屏、贵阳以南、独山以北的分水岭高地。东部凯里、丹寨以东地面受到强烈切割,起伏较大,是一片中山区,间有河谷盆地。西部是岩溶山地、山间溶蚀盆地和地面比较平缓的夷平面,地面起伏较小。

贵州古代驿道就在五大山脉构成的群山之中蜿蜒盘旋。

川黔驿道,由北向南沿丘陵和河谷深切的低山、中山地貌进入贵州桐梓境,并翻越大娄山山脉,经大娄山以南地势起伏较缓的岩溶山原丘陵洼地后,进入岩溶盆地或缓丘谷地分布的遵义。驿道所经的重要关口,是古称天险,“北拒巴蜀,南扼黔桂”,处于大娄山主脉脊梁上的娄山关,一个沿裂隙溶蚀而成的隘口,历来为兵家必争之地。

川黔驿道在遵义分道后。正线向南,过大娄山南部边缘的乌江峡谷,沿低山和低中山上行后,进入贵州中部苗岭山脉北侧,以丘陵宽谷盆地地貌为代表的高原面,最终抵达苗岭山脉中段北侧的山间盆地贵阳。著名关隘有老君关、倪儿关和鸦关。

支线往东,经低山丘陵、洼地和槽谷地貌后,过三渡关,进入大娄山脉中段东南侧的湄潭境。沿低山丘陵、盆地坝子,从湄潭一路东南行,至武陵山脉西南延伸部分的河谷盆地余庆后分行,可分别在黄平旧州或施秉衔接湘黔驿道。

川黔滇驿道,由赤水卫经低山地貌的清水铺、低中山地貌的海子街南向上行,沿途山峦重叠、沟谷交错、地势陡峭。海子街抵毕节一段,则地势开阔平缓。毕节西南向为谷峰陡立的中山坡谷地,经长春堡、杨家湾,过七星关入赫章境。

七星关,自古以来就是川、黔、滇三省要冲,历为兵家的必争之地。关名由来有二:一说是因面对的七座山峰形如北斗七星,故名;一说缘于诸葛亮南征经此,面对险要关口,点七星灯拜祭而得名。

驿道自赫章东面的山地丘陵过渡地带的高中山峡谷地貌向西面的威宁高原延伸,自清水铺开始,高原面特征明显。四铺经威宁向南之幺站为高中山坡地地貌,一路向下过中山坡地地貌和低中山坡地地貌后抵可渡河北岸,过河入云南境。

“龙场九驿”,自贵阳黄华驿起,出六广门,过鸦关、小关、大关各关,沿贵州中部苗岭山脉北侧的丘陵宽谷盆地地貌西北行,经修文过蜈蚣坡往六广路段,逐渐呈现出山高坡陡谷深的崎岖山地地貌。

“蜈蚣坡”东有“三人坟”。坟冢内埋葬的,是一位吏目以及他的儿子和仆从。明正德四年(1509年),吏目一行三人于赴任途中,因“冲冒雾露,扳援崖壁,行万峰之顶,饥渴劳顿,筋骨疲惫,而又瘴疠侵其外,忧郁攻其中”,而客死他乡。时滴贬龙场驿丞的王守仁将他们就近择地埋葬,并作《瘞旅文》哀祭之。文中一句“连峰际天兮,飞鸟不通。游子怀乡兮,莫知西东。”应是作者借悲客死之人抒发自己被贬异域的凄苦哀伤之情。

进入黔西后,仍然穿行在低中山丘陵地貌中。而处于乌蒙山外麓的大方段,则是中山丘陵谷地地貌。从归化抵毕节路段,地势开阔平缓。

湘黔驿道,进入贵州后,即沿武陵山脉外麓湘西低山丘陵的过渡地带向贵州高原东部边缘低山分布区前行。进入镇远后,沿武陵山脉东南侧的河谷盆地向低山丘陵穿行,文德关和镇雄关是该路段重要关隘,虽是低山丘陵,但湘黔驿道相见坡段仍被视为畏途。清嘉庆道光年间,林则徐出任云贵总督时,曾数次路经镇远,他在诗中这样描写《相见坡》:“谁凿三重冈,亘此一长线?相去十里中,行人屡谋面。初如鲇竿升,渐学蚊磨旋。每转必数折,一折辄百变。乍登趾反高,俯睨颅或颤。中坡势稍平,溪桥闭堤堰。右挹左拍肩,豁然顾盼便。三坡妙结束,屹立石如炼。曲过岭七盘,岩逾关四扇。行久仍在坡,往复疑有迹。如去常山蛇,首尾互蜿蜒。更如绕树雀,三币不知卷。”而撰写《续黔书》的张澍,他笔下的《相见坡》最令人扼腕的一句是:“下视行人相劳苦,肩疮蹄血多商贾。”

过相见坡、望城坡、施秉、飞云崖到黄平,就从丘陵进入低中山地。早期驿道所经旧州,地处武陵山脉西南延伸部分南侧的河谷盆地。离开旧州,沿低中山地经上塘过打铁关进入福泉境。后期驿道所经重安为低中山地,坡大、山高、谷深,过老君关进入凯里境,沿低中山地经炉山,过百花山进入福泉境。

湘黔驿道在福泉所经,大部分沿山势较低、峡谷较多的低中山地蜿蜒,其中福泉、马场坪和凤山一带,河谷宽浅,有不少河谷、河漫滩、山间盆地及丘陵。

湘黔驿道分道往广西路,就从福泉甘巴哨和凤山分出。在前所进入苗岭山地的麻江境。经又诗、干溪、碧波,过麻江、贤昌,于长坡关进入都匀所属杨柳街。沿途所经,为山地、丘陵、盆地、河谷坝子交错分布的岩溶低中山地。都匀境内路段属黔南山原中低山丘陵盆地地貌。

湘黔驿道从福泉沙坪西入苗岭中段北坡的贵定境。经半边街、观音阁过贵定，为高原缓丘南缘。再西南向经甘溪、高坪铺、盘江、沿山堡，过牟珠洞入龙里境，为河谷盆地和丘陵。经麻芝铺过龙里，从五里坡脚上观音山，又经谷脚过倪儿关进入贵阳境。观音山以东路段穿行于两片中山区之间，以丘陵、低中山及河谷坝子为主的東西向条形地带。最后，经黄泥哨、二堡、龙洞堡，过图云关后从南门进入贵州城（今贵阳）。

滇黔驿道，始辟于元。明代，滇黔驿道基本上在元代所设站赤的基础上开设驿站，道路大体相仿。从胜境关进入贵州。经平关、火铺、亦资孔、蛾螂铺、海子铺、五里牌、刘官屯、水塘铺，过旧普、软桥哨、英武革纳铺，从三板桥入普安境。驿道沿线，多为贵州高原西部边缘的岩溶中山丘陵洼地，局部为砂页岩中山山原丘陵。又经九峰、普安、芭蕉关、泥拉铺，过江西坡后入晴隆境。该路段地处乌蒙山脉北侧的低中山地及河谷。又经沙子岭、晴隆、哈马关、凉水营、半坡塘，过北盘江入关岭境。沿途山高谷深坡陡，以晴隆山和北盘江沿岸尤为显著，民谚谓之“抬头一线天，俯首见深渊”。从西往东由低中山河谷、中山向低山分布。又经新铺、永宁、安隆、顶营、关岭，过关索岭、鸡公哨，从黄果树入镇宁境。该路段为老王山脉北盘江和打邦河的分水岭地带，地貌特征是山体起伏绵延，类型复杂多样。又经安庄、镇宁、龙井铺，过大山哨，从幺铺进安顺境。该路段是贵州岩溶地貌发育最典型地区之一，地貌以低中山、低山、丘陵及河谷盆地为主。又东北向经安顺，过头铺、二铺、三铺，在天龙进入平坝境。沿线越过分水岭，行进于苗岭西段北侧，沿途多坝子，耕地集中成片。出天龙，东北经下头铺、平坝、夏云关，东南过马场，北折入清镇境，又经长岭岗、清镇，东向过黑泥哨，在上、下铺进入贵阳境。沿线均为岩溶盆地、洼地和槽谷地貌，地表多塔状石山，蔚为壮观，耕地集中成片。又经蒿芝塘、三铺、二铺、野鸭塘，过三桥、二桥、头桥后从威清门进贵阳。

清雍正七年（1729年），滇黔驿道经历过大规模改线。

清满洲镶蓝旗人，西林觉罗氏鄂尔泰，字毅庵。康熙举人。任内务府员外郎。雍正三年（1725年）迁广西巡抚，次年调任云贵总督，兼辖广西。在云贵推行改土归流，加强中央对地方的统治期间，力主驿道改线。据清光绪年间曹昌祺修，覃梦榕、李燕颐纂的《普安直隶厅志》卷之二十“艺文志”收录其《请开上游驿站疏》记载，改线的目的是“以速驿递，以便商民”。改线的理由是原有驿道部分路段十分难行。“陡窄纡盘，旧称羊肠一线。如关岭、盘江等处，尤为险峻。以故车马难行，商贾裹足。”提出“由安顺府之安庄，另辟新路，直出普安州之亦资孔。宽平俾可行车，以便来往。”这次改线是时任云贵总督鄂尔泰经过调查后提出的。决定将原黔滇驿道自安庄驿至湘满驿间路段，改经郎岱厅（今六枝特区郎岱镇）属毛口渡北盘江，至普安州蒿子卡与旧路相接。清雍正七年（1729年），改线方案获得清廷批准。这次改线就是地理环境对驿道线路的形成和发展起重要作用，并决定其实际形状、路线的典型例证。至乾隆十八年（1753年），在此基础上，再次开辟老鹰岩新路。

滇黔驿道新路自黄果树分道，西北经坡贡进入郎岱境，过郎岱西行，越打铁关、下半坡塘，至毛口过北盘江进入晴隆境。该路段，郎岱以前为岩溶丘陵地貌，岭谷平行相间。郎岱至半坡塘，地处老王山南缘，山高坡陡。半坡塘至毛口为河谷盆地，分布着四级阶地。又经都田、花贡，南向从牛角井进入普安境。该路段由峡谷盆地向低中山过渡。又西南经白沙、罐子窑，过窝沿后进入盘县境，又经杨松、旧营后，于五里牌接旧路。以上路段，在普安

境内多为中山峰丛山地地貌,在盘县境内为中山山原丘陵地貌。

滇黔驿道分道安龙段,从晴隆沙子岭分道南行。经野猪塘、安谷,于下山进入兴仁境,沿途以高中山地貌为主。又经马乃营、石门坎,过兴仁后,东南再经李关、屯脚,从蚌街南入安龙境,沿路前段为中山山地,石门坎以后为丘陵和河谷盆地。再由东南经鲁沟大寨、普坪,过耙耙坳后抵达安龙,沿路以低山、丘陵和河谷盆地为主。

二、“易涨易落”的雨季河流

贵州的河流,分属长江流域和珠江流域,大致以乌蒙山、苗岭为分水岭,以北属长江流域,以南属珠江流域。长江流域和珠江流域各有四大水系。长江流域的四大水系包括乌江水系、金沙江支流上源横江-牛栏江水系、长江上游支流赤水河-綦江水系、洞庭湖沅江上源清水河水系。珠江流域的四大水系包括南盘江水系、北盘江水系、红水河水系、柳江水系。贵州古代驿道所经,涉及除南盘江水系、红水河水系、柳江水系外的五大水系。

乌江水系。古称内江水、涪陵水、延江等,亦称黔江,是长江上游右岸的最大支流,也是贵州最大的河流。乌江发源于乌蒙山脉东麓的威宁石缸洞。干流流经地段不同,名称不一,分别称三岔河、鸭池河、六广河和乌江。乌江水系呈羽状分布,流域地势西南高,东北低,流域内喀斯特发育。地形以高原、山原、中山及低山丘陵为主。由于地势高低悬殊,切割强烈,自然景观垂直变化明显。以流急、滩多、谷狭而闻名于世,号称“天险”。

横江-牛栏江水系。横江与牛栏江同为金沙江一级支流,该水系在贵州省境内位于西部的威宁、赫章高原山区。横江干流发源于贵州省威宁彝族回族苗族自治县,自南向北流经云南省后汇入金沙江。其中,洛泽河为横江最大的一条支流,发源于威宁草海。草海位于威宁高原面上,是贵州最大的天然淡水湖,也是一个典型的高原湿地生态系统。牛栏江发源于云南省,跨云贵两省。

赤水河-綦江水系。贵州境内包括直接汇入长江上游段的中等河流赤水河和綦江上源松坎河。赤水河是长江上游南岸的较大支流,发源于云南省威信县雨河乡。桐梓河是赤水河的一级支流,干流发源于桐梓县石板塘乡北面。松坎河,古名“夜郎溪”,属长江上游支流綦江上源,发源于桐梓县松坎镇境内,滩多浪急、水量适中。

清水河水系。清水河亦称清水江,发源于都匀苗岭山脉斗篷山北麓。水系呈树枝状,有较大支流十多条,穿过贵州的主要林区,长期是木筏通行的航道。重安江为清水江上游左岸大支流,发源于麻江县坝芒乡水头村附近。上源多山丘陵。主要支流有猪梁江、麻哈江、马尾河等。

北盘江水系。古称牂牁江,亦称黄河。珠江水系西江左岸支流。发源于云南省宣威市沾益板桥乡西南马雄山西北麓。主要支流有拖长江、乌都河、麻沙河、大田河、可渡河、月亮河、打邦河、红辣河。蜿蜒穿行于云贵高原群山之中的北盘江,河面狭小,滩多流急,滩险重重,水流湍急。北盘江河谷多为“V”形峡谷,两岸陡峻,多悬崖绝壁。流域内水能资源十分丰富。

不管“乌蒙磅礴”“雄关漫道”,还是“湍急澎湃”“无裨利涉”,贵州古代驿道,不但要攀缘贵州高原上“跬步皆山”的一座座山峰,还要穿越沟谷坝子间河网密布的一条条河流。

川黔驿道正线,至少需穿越綦江上源松坎河、赤水河最大支流桐梓河、乌江一级支流湘江、“天险”乌江、清水江支流鱼梁河等几大河流。

驿道经綦江上源松坎河,有渡,历为川黔要津。川黔驿道从綦江而来,翻虹关,越青岗哨,在蒙渡过夜郎溪,再经新站过蒙山去桐梓。清末“西南巨儒”黎庶昌于渡口旁崖壁上题刻“蒙渡”2字,款识为“汉元光五年,武帝遣郎中将唐蒙通南夷道,此得名。黎庶昌题”“天险”乌江,历为兵家必争之地。自古舟渡,明代始建桥。据《遵义府志》记载,明万历二十八年(1600年)“平播之役”,参将谢崇爵率部与播州宣慰使杨应龙部激战乌江,“争浮桥,桥断,杀溺水者数千人”。浮桥架设在原乌江场渡口。乌江渡为官渡,隶属贵阳府,设厘金卡,收入为维护官渡之费。至清光绪六年(1880年),方修建川黔驿道乌江第一座铁索桥——乌江铁索桥,“桥长十八丈、广一丈五尺”。至今北岸悬崖上仍留有“铁锁横江”摩崖石刻。

川黔驿道支线,至少需先后穿越乌江二级支流湄江及乌江、乌江一级支流余庆河等几大河流。

川黔滇驿道,至少需先后穿越赤水河、乌江最大支流六冲河支流野马川河、六冲河、横江最大支流洛泽河上源白水河源流段六洞桥河、北盘江水系北盘江上游可渡河等几大河流。

“龙场九驿”,至少穿越乌江六广河段的支流猫跳河支流蛮子河和花桥河、六广河、六广河二级支流沙坝河、六冲河左岸支流凹水河上游西溪、六冲河左岸支流木白河上游乌溪、六冲河最大支流落脚河等。

花桥上蜈蚣桥。始建于明洪武年间,系奢香开辟龙场九驿时所建。其后毁于兵燹。明万历九年(1581年)安国亨复职后即重修此桥,易名龙源桥。桥长64米,宽11米,高9米,为三孔石拱桥。桥两侧有云纹透雕栏板20块。望柱狮子24只,神态各异。桥之大,工之精,居“水西十桥”之冠。桥头北侧有碑2通,分别为《建十桥碑记》和《重修十桥碑记》。

黔西县莲花滩有座“水西十桥”之一的“朵妮桥”,讲述的是奢香自京城返回后,大修驿道和桥梁。将今黔西境内谷里驿段交给陇舍嫩益家支头人陇勺阿甫负责。阿甫复将具体建桥事交基层土官“骂骂”勺俄经办。勺俄克扣钱粮,残害桥工,被奢香发现后处决。奢香当即任命贴身女侍阿竿朵妮接管其事。朵妮呕心沥血,积劳成疾,桥成之时,撒手人寰。奢香怀抱朵妮遗体,率领众官缓步踩桥,并将此桥命名“朵妮桥”。

湘黔驿道,进入贵州后一直沿澧阳河前行,其中,至镇远一段为水马驿,水陆并进。镇远以上,视水流而定,最远,水马驿可延至黄平旧州。但滩多流急,最险莫过诸葛峡。诸葛峡古称“翁蓬洞”,相传诸葛武侯南征时曾在此凿河以便漕运,又称“诸葛洞”。现古纤道遗迹尚存。民谚传曰“若要翁蓬开,除非诸葛来”。明万历年间,贵州巡抚郭子章打通三重滩后乘舟顺流东下镇远,并作七律《偏桥新河成放舟东下》:“桥畔拿舟一叶轻,扬帆穿树入蓬瀛。悬崖直下瞿塘路,瀑布遥飞雁宕声。白鸟青猿争出没,山花岸柳递逢迎。自从诸葛征南后,千载谁人向此行。山苍苍兮水泱泱,怪石嵯峨皆惊惶。藉公之灵济艰险,千秋丞相有祠堂。下游青浪滩前路,鸦阵神兵不知路。安澜有庆迓神府,当与伏波同景幕。”

澧阳河外,湘黔驿道至少还穿越清水河水系最大支流重安江、清水江支流独水河、清水江二级支流簸箕河、清水江上游南明河等几大河流。

湘黔驿道分道广西,在都匀穿越沅江上源清水河系剑江。

滇黔驿道,至少穿越北盘江支流拖长江等大小河流、北盘江支流乌都河、北盘江、北盘江支流打邦河、乌江支流猫跳河上源及支流。

北盘江上,命运多舛者,非盘江桥莫属。因地势险要,又为滇黔要冲,历为兵家必争之地。正如沈翹楚《铁桥碑记》描述的:“日用小舟义渡,水湍泻激,舟辄坏,人堕溺水,搏薄之而去,辄为鱼龙得。每日必有所伤,计古今伤人不可指数。”未建盘江桥以前,均为舟渡。据清代许纘、曾鹤沙《滇行纪程》记载,北盘江历史上有一种浮桥的特殊形制,或者说是由舟渡到浮桥的一种过渡形式。书载:“江广三十余丈,水深无底,左右石崖,廉利如剑戟。自昔济此者,用渡船行骇波中,一不戒辄葬鱼腹。古法必树杙于两岸,贯之以索,凭索曳舟,乃得横渡。”这可能是北盘江上最古老的一种“浮桥”形式。明万历十三年(1585年)建成木桥,未十年坏。万历三十一年(1603年)建浮桥。再于崇祯元年(1628年)开始修建铁索桥,崇祯三年(1630年)年终告竣。清顺治十五年(1658年)毁于兵燹。旋作浮桥以济。顺治十六年(1659年)修复铁桥。康熙十七年(1660年),加建木桥。康熙二年(1663年)九月,毁于水,旋修旋圯。康熙六年(1667年)重建木桥。康熙十九年(1680年)吴三桂孙吴世藩焚毁盘江桥。康熙二十三年(1684年)重建。康熙二十五年(1686年)被水冲坏。加修如故。康熙四十三年(1704年)倾圮。重修木桥。康熙五十年(1711年)木桥圯。康熙五十四年(1715年)贵州巡抚刘荫枢重建铁索桥,工程浩繁。民国二十九年(1940年)被侵华日军飞机炸毁。可谓命运多舛。

滇黔驿道分道安龙,穿越北盘江支流麻沙河(兴仁河)、北盘江二级支流普坪河等河流。

三、“一山四季”的复杂气候

“一山有四季,十里不同天”是贵州气候的真实写照。“一山有四季”表现的是贵州立体气候的特征,“十里不同天”则是不同范围和区域间气候差异很大的表现。民谚曰:“四川太阳云南风,贵州下雨如过冬”。甚至“一日之内,乍寒乍暖”。因此,贵州具有气候复杂,天气多变的特点。而这种气候特点,是太阳辐射、大气环流在贵州特定地理条件下的综合反映。

贵州气候复杂。从气候分布区域看,中部湿润温和,四季分明,冬无严寒,夏无酷暑。东北部湿润伏旱温热,处于冷空气侵入的前哨。东南部湿润湿热,南部夏湿冬干暖热,西南部夏湿冬干温和,水汽少,云量少,日照充足。西北部夏湿冬干冷凉,冬冷夏凉,冬长夏短。北部湿润伏旱温和,赤水河下游河谷、乌江下游河谷是高温区,冬暖夏热,夏长冬短。

贵州天气多变。贵州属于亚热带湿润季风气候区,受季风影响很大。通常季风在夏季由海洋吹向大陆,在冬季由大陆吹向海洋。冬季,一股股冷空气南下,并在贵州中部形成静止锋,造成持续低温,若遇暖湿空气与之交汇,则可造成雨雪。春季,暖湿气流较强,冷空气势弱,在这种冷暖交变的环流背景下,贵州或气温持续偏低,阴雨连绵,或时晴时雨,一段晴天之后,又出现倒春寒。夏季,季风活跃,降水集中。秋季,冷空气再次南下,经常出现秋雨绵绵的天气。因此,春旱、倒春寒、冰雹、暴雨、夏旱、秋风、绵雨、凝冻、霜冻等灾害性天气,在贵州常年都会发生。

复杂气候对贵州古代驿道交通的影响很大。仅举几例。

王守仁《瘞旅文》中描写的那位携子带仆的吏目,客死他乡的原因与气候不无关系。行进在贵州,不但“扳援崖壁,行万峰之顶”,每日“饥渴劳顿,筋骨疲惫”,还得“冲冒雾露”,导致“瘴疠侵其外”加上“忧郁攻其中”,“其能以无死乎?”原因很多,“雾露”和“瘴疠”是元凶之一。所谓“瘴疠”,就是山林间湿热蒸郁致人疾病的瘴气。内病为瘴,外病为疠。

明嘉靖三年(1524年),刚被召至京师,任经筵讲官的明正德六年(1511年)辛未科状元杨慎。却因“大礼义之争”,贬谪云南永昌卫。驰骋万里,途经云贵省交界的胜境关时,曾记到:“西望则山平天豁,还观则箐雾瘴云,此天限二方也。”还观的“箐雾瘴云”之地,就是贵州。杨慎到达云南之后,几乎一病不起。

贵州雨量丰沛,但降雨量年内分配极不均匀,雨季降雨占年降雨量的55%以上,极易因暴雨形成山洪。

毕节市七星关区与赫章间的七星关,当川黔滇驿道要冲。明永乐十四年(1416年),毕节卫指挥佥事秦光镌《应星桥记》摩崖石刻记录了一段应对山洪的史实:“关河之渡,应星桥也。竹箴为缆,排船为桥,以通滇南之冲要。其如春和景明,波澜未兴,风清月白,如练如鉴,络绎从步,悠悠而乐也。其或阴云不开,骤雨经日,山高江狭,洪流暴至,惊涛拍空,怒浪吼雷。则必解缆拆桥以避水势。或有驿驰飞报者尚阻其行,趋公务而役于工者,悉违其期。”1936年,当地大地主朱益斋为阻红二、六军团北上抗日而将清同治八年(1869年)复修的桥梁焚毁,导致红六军团政治部主任夏曦溺水牺牲。

威宁、赫章地处山高雨少的西部乌蒙山区。威宁的年降雨量975.3毫米,日照1812小时,居全省之冠。赫章年降雨量871.9毫米,日照1449.5小时,仅次于威宁。这里的雨水多集中于夏秋之季。据明万历贵州巡抚郭子章所撰之《野马川干河桥碑记》载,“乌撒(按:今威宁彝族回族苗族自治县)城东百三十里,有野马川(按:今属赫章县野马川镇)”,因每年“夏秋暑雨”,四面山水汇聚,形成洪流,致使河床水位猛涨,“湍急澎湃,如万马突驰,不可缰策”,故名“野马川”。一遇野马川水涨,“无裨利涉”,造成行人受阻,数日无法渡河。因野马川水涨受阻的过往行人,往往衣食无靠,即使要寻找暂住之处所,也只能依靠别人的施舍。因为事情紧急而被迫强行过河的,每年溺水身亡者不下“六七人”。然而,每年“冬春水涸”之时,雨季来临之前,可谓“平沙迤迤,如履康庄”。

据黄平《安澜桥碑记》载:“迨至春夏,群山吐液,尽纳于断涧中。洪波触石,飞震山河,怒浪千层,铺银溅雪,浩浩乎其无涯矣。”此时此刻,桥梁建筑,在劫难逃。暴雨冲毁道路桥梁,实为一大灾害。贵州古代驿道沿线众多古桥,多因水害,屡建屡毁,屡毁屡建。

第二节 贵州古代交通发展概述

在开发贵州高原的长期历史发展进程中,筚路蓝缕,交通先行。交通是人们进行开发的重要条件之一,贵州属内陆省,同时又是偏远的山区,交通状况如何直接影响贵州的开发。贵州的河流均属山区雨季型,易涨易落,穿行于崇山峻岭之中,一般说来,各河流的中游水流湍急,落差较大,不利航行,而下游虽可通航,但又多急流险滩。而陆路则因山川阻隔、地面崎岖,行旅艰难。

在贵州,古书说“有竹王兴于豚水”,事出有因,古人类大都逐水草而居。有了人类活动,也就出现了路,虽是羊肠小道,且随着人类的活动时兴时废,没有确定的路线。庄蹻入滇当是贵州有记载的第一次大规模的交通活动。据《史记·西南夷列传》载:“楚威王时,使将军庄蹻将兵循江上,略巴、黔中以西……蹻至滇池,地方三百里旁平地,肥饶数千里,以兵威定属楚。”继而“……欲归报,会秦击夺楚巴、黔中郡,道塞不通,因乃以其众亡滇。”庄蹻所经,证明由楚经贵州至滇有路可通,在贵州境弃船而走陆路,这一点是肯定的。同出于该书的记载,还有“秦时,命常頔略通五尺道,诸此国颇置吏焉。”五尺道被史学界公认为迄今已知贵州境内由中央王朝投入建设的第一条道路。此道起于四川宜宾,经高县、筠连,过黔西北而入云南昭通、曲靖,宽仅五尺,故称“五尺道”。

汉武帝时,为了更有效地控制西南夷诸国,汉武帝命唐蒙修筑“南夷道”,虽然因设计的道路间山高水险,气候变幻无常,环境过于恶劣,后勤物资供应又十分困难,两年内道路没有能够全线修通。但是为了保证西汉在夜郎地区通信联络的畅通,以便控制整个南夷,后来不仅继续贯通了“南夷道”,还在道上设置了8个“邮亭”,成了古夜郎驿道上最早设置的通信机构。据《史记》说:“南越食蒙枸酱,蒙问所从来,曰:‘道西北牂牁。牂牁江广数里,出番禺城下。’蒙归至长安,问蜀贾人,贾人曰:‘独蜀枸酱,多持窃出市夜郎。’夜郎者,临牂牁江,江广百余步,足以行船。南越以财物役属夜郎,西至桐师,然亦不能臣使也。”从这段记载可以看出,从巴蜀到夜郎是有路可通的,所以四川的枸酱才能“多持窃出市夜郎”。当时到两广的大动脉是牂牁江,夜郎在牂牁江畔,江面虽然只有百余步,但是可以行船的,顺流而下,可以通达番禺,也就是今日的广州,说明北盘江、红水河通珠江的水道此时已经利用。

及至隋初史万岁征云南,乃修复犍道至宁州(今云南曲靖)的道路,路过黔西北一隅,称为“石门道”。唐代在四川彭水设黔州都督府控制贵州,经制州均设在乌江以北,足见主要是凭借乌江水道。不过,黔州都督府曾一度改为播州都督府(今遵义)、庄州都督府(今贵阳附近),说明有路与黔中相通。又唐初曾派黔州刺史田康出辰州道,乃复黔州至辰、沅一路交通。唐贞观十三年(639年),渝州(今重庆)人侯弘仁修筑经西赵出邕州(今南宁)的道路,沟通川、黔、桂三地。唐贞元三年(787年),南诏异牟寻遣使三路入朝,其中有一路即出张柯而达黔州。五代时,贵州的昆明大鬼主、罗甸王、普露静王曾一度朝贡后唐,但因前后蜀及楚国所阻,道路不通。其后,黔北与蜀联系较多,而黔东、黔南则与楚多有往来,故南宁州莫彦殊、张万凌等皆归附于楚,而楚则派龙德寿等率八姓兵入主黔南。

宋代在南方买马,促进了贵州与邻省的交通。黔西北及黔北地近四川,故罗氏鬼国的马多贩至泸州、纳溪交易,播州、思州则市于四川南平军。罗殿、自杞、毗那等,常贩马于大理(今云南)而转卖到广西,当时的道路主要有三条:一条是由广西横山寨(今田东)起,经泗城州(今广西凌云)过红水河,再经自杞国(今贵州兴义)、石城郡(今云南曲靖)至大理国(云南大理);另一条是自横山寨西行如初,在广西七源州(田东与凌云间)分路北行,过红水河而至罗甸国(今贵州安顺);还有一条由自杞经罗甸国东南行,过西南五姓蕃(今惠水)、荔波而达宜州(今广西宜山)。此外,自杞有一路可直通莫大王(今广西南丹)。

元代天下一统,海宇会同,于是大兴“站赤”(即驿传),以便“通达边情,布宣号令”,确保军事行动顺利进行,使“四方往来之使,止则有馆舍,顿则有供帐,饥渴则有饮食”,形成

以大都(今北京)为中心的驿道网,建立起比前代更加严密的驿传制度。

至此,贵州交通因驿道建设逐渐进入相对的快速发展时期。

第三节 贵州古代驿道历史沿革

贵州是一个因驿道建设而建置的省份,贵州文化的形成又与驿道的发展密切联系。

早在1958年,赫章可乐就出土了刻有“武阳传舍比二”铭文的铁炉,“武阳”是汉武帝时设置的犍为郡属县,“传舍”就是当时的邮驿制度,也称“邮舍”或“驿舍”,设驿长,驿夫,提供往来官吏休息食宿之地。再如前文所述,汉武帝“平南夷为牂牁郡”后,欲保证中央王朝与边远民族地区之联系,元光六年(前129年)南夷始置邮亭,“自犍道、南广有八亭,道通平夷(按:今毕节市七星关区东)”,贵州始通驿道。隋唐时,渝州至播州驿道,已成为今贵州南北的重要通道。这条道是从渝州江津(今重庆市辖江津市)向南经南州治所南川县(今重庆市辖綦江县)、溱州治所荣懿县(今遵义市辖桐梓县)、珍州治所夜郎县(遵义市辖桐梓县东20里),抵播州治所遵义县(今遵义市辖红花岗区)。元代形成以大都(今北京)为中心的驿道网。当时通过贵州的驿道主要有五条:一是湖广通云南的大道,它起于湖北江陵,中经湖南常德、辰州、沅州、晃州(今湖南晃县)进入贵州,入境第一站为平溪(今玉屏),经镇远、偏桥(今施秉)、麻峡(今麻江)、黄平、新添(今贵定)、顺元(今贵阳)、罗甸(今安顺)、普安(今盘县)而达云南中庆路(今昆明);二是乌撒(今威宁)入蜀入滇道,它实际是川滇驿道的一段,此道北起叙州(今四川宜宾),南达中庆路,乌撒为其冲要之地,无论走永宁(今四川古蔺)、芒部(云南楚雄)、乌蒙(今云南昭通)、曲靖、水西(贵州大方)都由此经过;三是滇南广西道,实际上就是宋代由大理至广西的旧路,有一段过黔西南;四是川黔驿道,自重庆路古渝站开始,经播州而渡乌江,达于贵州(今贵阳);五是亦溪不薛诸道,系指由黔西北通往思、播及乌撒的道路。贵州站赤的设置,意义重大,不但把贵州纳入全国驿道网络,密切与各地特别是邻省的联系,而且把分属湖广、四川、云南三省的地面连成一气,自此以后,驿道成为贵州交通的大动脉,并兼有驿运、邮传多种功能。

有明以降,为了加强对西南地区的统治,特别是巩固云南边防,大力整治元代所开驿道,增设驿、站、递铺,并屯军保护、维修,令沿途土司及府州供养驿道,从而形成以贵阳为中心的稳定的驿道干线。永乐十一年(1413年),思南宣慰使司和思州宣慰使司改土归流的顺利完成,朱棣为加强对西南地区,尤其是云南的控制,以贵州城(今贵阳市)为中心,以川黔驿道、湘黔驿道和滇黔驿道为干线,设立贵州布政使司,贵州成为明王朝的第13个省份。

明初,运输最繁忙的是湖广通往云南的驿道,贵阳以东有十二驿、五站东出湖广,贵阳以西有十驿、十二站西出云南。川黔驿道仍走旧路,贵州境内设有十一驿。奢香开“龙场九驿”,从龙场驿(今修文)渡六广河而达毕节驿,沟通了川黔、湘黔与川滇驿道。川滇驿道仍由叙永至昆明,经贵州毕节、乌撒等地,所不同的是设有四卫保护,确保畅通。黔桂驿道当是明代新开,贵阳至平越(今福泉)一段共同使用湘黔驿道,然后南折经都匀、独山而达广西,仅设二驿。由云南经黔西南到广西的道路,此时已渐冷落,没有设驿。随着府、州、县的设置,又修筑了通往各地的大道,一般均不设驿,只设递铺。明代始有大规模的疏河工

