

西南丝绸之路概论

申 旭

—

本世纪初叶，H·R·戴维斯少校在其《云南——印度和扬子江之间的链环》一书开头时写道：当时，一位英国政府官员想研究一下云南铁路问题，送上的却是一张加拿大地图，原来云南被认为是位于加拿大克朗伐克附近的育空，表明许多人不知道云南的地理位置。现在我们研究西南丝绸之路，还时常会产生类似的感觉。原因很简单，这条路在国际上的知名度较低，学术上也不具备应有的地位。记得 1990 年在昆明参加第四届泰学研究国际会议时，和印度等国的学者谈及此事，他们正在为西南丝绸之路研究的国际化努力，并希望中国学者积极参与该项工作。

近年来，中国学者对此问题的研究取得了一定的进展，但还远远不够，正因为如此，我们更应该加强对西南丝绸之路的探讨。不论哪一项研究工作，如果想得到学术界的承认，只有靠科学的成果加以证明。换句话说，我们不能因为西南丝绸之路的知名度低而否认它的存在及其历史意义。日本学者藤泽义美指出：“当然，这条路如果同（北方）丝路以及南方海上通路相比较，事实上是一条并不引人注意的丝路，但是不能因此便说这条路在亚洲东西文化交流史上没起到任何作用。以前，之所以没有追溯到这一点，大体说来也由于这方面的研究工作一直比较迟，没有全面掌握史料，而今天有关东南亚的历史研究正在前进途中，从缅甸到云南道这条经路的历史以及以这条经路为引线东西文化借

以交融起来的历史，便重新注重起来。而且，当前如果站在东南亚史中的东西文化交流史，特别是海上交通还很不发达的古代，从这个观点上看问题的话，东南亚正处于交错地带，这里肩负的内容是连接东西几条通路的重任。其中特别是通过缅甸、云南这条道路便是文化交流的重大枢纽。^{〔1〕}

藤泽义美谈的古代滇缅通道，也就是人们所说的“蜀身毒道”，是西南丝绸之路的一个组成部分。在同一篇文章中，藤泽义美指出：说起亚洲史上东西文化交流的经路，即古代所谓“丝路”一般可以举出两条：即经由中央亚细亚的内陆交通线，和唐代以后因阿拉伯商人行旅贩运而开辟的南方海上交通线，对于经由缅甸—云南—四川这条所谓“滇缅路”，似乎很少有人注意。如果现今且从中国通往印度的经路加以考察，在西域交通线以外就有：（1）经由西藏的；（2）经由四川—云南—缅甸的；（3）经由交州—云南—缅甸的；（4）海上交通线，等等^{〔2〕}。这就是说，亚洲史上东西文化交流的‘丝路’共有 3 条，即北方丝绸之路、海上丝绸之路和西南丝绸之路。藤泽义美文章中列举的 4 条交通线，除海上交通线即南方海上丝绸之路以外，其余几条皆可列入西南丝绸之路的范畴之内。

“西南丝绸之路”得名于著名的“北方丝绸之路”。关于后者的定义，最初一般是指远古以来，从东亚开始，经中亚、西亚进而连结欧洲及北非的这条东西方交通路线的总称。给这条道路命名的，是德国著名的地理学家李希霍芬，他把“从公元前 114 年到公元 127 年间中国与河间地区（指中亚的阿姆河与锡尔河之间的地带）以及中国与印度之间以丝绸贸易为媒介的这条西域交通路线”称之为 Seidentrassen，“丝绸之路”（Silk Road）是它的英文译名。后来，随着东西方关系史研究的不断深入，关于“丝绸之路”这个概念的涵义也逐渐扩大。德国东洋史学家阿尔巴特·赫尔曼，把李希霍芬所说的从中国到河间地区又扩大到更为遥远的

叙利亚，并得到了许多东方学家的支持和阐述。“由于丝绸之路是一条从东亚经叙利亚而连结欧洲及北非的大道，由于它是把欧亚非三大洲连结在一起的一条大道，所以，其地域是广大的、复杂的，而且许多民族都与此有关。其规模如此之大，以至说它与整个人类历史都有关系也并不过分”。^{〔3〕}这条丝绸之路即“北方丝绸之路”，根据这一定义，学者们将过去中国西南对外交通贸易的商道称之为“西南丝绸之路”。

一个多世纪以来，人们对丝绸之路的研究大多集中在上面所谈论的这条西域之道上，各类成果也不断涌现。直到现在，世界各国专家、学者们对北方丝绸之路的研究仍方兴未艾，各种与此有关的活动如“丝绸之路文化节”、“丝绸之路汽车拉力赛”等纷纷举行，甚至连从哈萨克斯坦共和国通往中国新疆的国际列车也被命名为“丝绸之路号”，从某种意义上显现了这条古道的永恒的魅力。

随着对世界文化交流史研究的不断深入，人们对丝绸之路的兴趣不但在陆路方面，而且也注意到了海路即“南方海上丝绸之路”，关于海上丝路的航海史、港口史、船舶史、贸易史、文化交流史等等方面的著作不断面世，联合国教科文组织也派出了考察船沿海上丝路走了一遭，重新领略了对此领域进行研究的那迷人的风采。

同北方丝路和海上丝路相比，对西南丝绸之路的探索不免有些令人汗颜之处。对这条路开始进行研究的时间并不算晚，早在1941年，著名历史地理学家方国瑜先生就曾发表了《云南与印度缅甸之古代交通》一文；1948年，夏光南先生出版了他的《中印缅道交通史》一书。但此后几十年中对此领域的研究不多，只有一些比较零星和与此领域相近的成果。

1987年，徐冶、王清华和段鼎周诸位先生出版了他们的《南方陆上丝绸路》一书，近年来，成都出版社和云南民族出版

社也分别出版了《西南丝绸之路考察札记》、《中国西南丝绸之路》(画册)和《南方丝绸之路文化论》等书,表明对西南丝绸之路的研究领域正在逐步拓宽。

不过,就目前所能看到的论著而言,中外学者对西南丝绸之路的研究是相当薄弱的。首先,由于种种原因,中国学者对这条路的研究仅限于中国境内,而对境外的通道、丝路所经其他国家和地区各个历史时期社会经济和文化的发展,以及中国西南与境外国家和地区政治、经济、文化之间的交往则很少述及,甚至对国外有关西南丝绸之路的文献都不了解。因此,从研究的角度而论,这条路尚未“走”出去,充其量只能说是中国境内的“西南丝绸之路”,这也是“西南丝绸之路”在国际上知名度较低的主要原因之一。外国学者对这条路的研究则更少,虽然近代有些西方人怀着不可告人但又路人皆知的目的,对这条路的部分地段作过勘察或探险,但这些活动与学术研究无涉。近来已有部分外国学者对这条路产生了浓厚的兴趣,不过尚未看到比较有份量的成果面世。

其次,关于西南丝绸之路的涵义,它的研究体系以及时空范围的界定等,很少有人进行探讨。比如,这条路的概念的涵义是什么?它仅仅是指从四川通向缅甸、印度等国的“蜀身毒道”?还是应该包括从四川经云南、广西到越南、老挝、泰国等国的古道?‘安南通天竺道’、‘茶马古道’等是否也应被列入“西南丝绸之路”的范围之内?除了路本身以外,对“西南丝绸之路”的研究到底应包括哪些内容?等等。

最后,现在的著述对微观研究的较多,而宏观研究较少;个别研究较多,整体研究较少。大部分著述是将探讨的着眼点放在某一地区的古道及与此有关的事件、人物、文物等方面,而对于这条路的形成和扩展,其所经地区政治、经济、文化的发展,其在区域发展和对外交往中的作用等方面论述的不多。比如,与

路有关的组织机构的设置和制度的确立，成都、宜宾、昆明、大理等中心城市的形成、发展与西南丝绸之路的关系，这条路在中国与东南亚、南亚的关系发展中起到过什么样的作用，它对中国西南地区民族的构成和分布，文化模式的形成和演化又产生过何种影响，等等，都是很有意义却研究较少的问题。因而从总体上讲，目前对于西南丝绸之路的研究，显得微观上不够深入，宏观上比较缺乏，尚处于浅层次阶段。

二

西南丝绸之路是一个包括多学科的综合性的研究课题，对于上面提及的种种问题，不准备也不可能在本文中逐一详论。在这里，先谈几点对西南丝绸之路的粗浅看法。

关于西南丝绸之路的名称，有以下几种叫法：“蜀身毒道”、“南方丝绸之路”、“南方陆上丝绸之路”、“西南丝绸之路”等等。“蜀身毒道”的涵义比较明确，是指从四川通过云南到印度、缅甸等国的古道，这个名称先由史书记载，后被有些学者将其作为“西南丝绸之路”的同义语。因此，在有些论著中，虽然用的是“蜀身毒道”之名，但其讨论范围却是指“西南丝绸之路”。就“西南丝绸之路”这个概念的涵义来说，“蜀身毒道”的涵盖范围要狭窄得多，显然不能作为“西南丝绸之路”的代名词。

学术界有人将这条路称之为“南方丝绸之路”，是与通向西域的“北方丝绸之路”相对而言，但这个概念的涵义又过分宽泛。原因在于，北方丝路是一条陆上古道，但南方的丝路中还有一条“海上丝绸之路”，现在已被中外学术界看作为一个单独的概念体系。如果我们把现在研究的这条路称之为“南方丝绸之路”，虽然与“北方丝绸之路”之名很对称，但它容易使人产生模糊概念，即把“海上丝绸之路”和“西南丝绸之路”混淆起来，或者有“南方丝

绸之路’将‘海上丝绸之路’也包括在内之嫌。

“南方陆上丝绸之路”是与“(南方)海上丝绸之路”相对而言的一个概念，它是最接近符合我们所探讨的这条古道范围的一个称谓，但其不足之处在于：我们所探讨的这条古道不仅包括陆路，也包括水路，而且这二者是密不可分的。例如，沟通云南与越南北部的滇越爨冷道，据《水经注·叶榆水》载：“建武十九年（公元 43 年），伏波将军马援上书言：从爨冷道出赭古击益州。……愚以行兵，此道最便，盖承借水利，用为神捷也。”又云：“进桑县，牂牁之南部都尉治也。水上有关，故曰进桑关也。故马援言从爨冷水道出进桑王国至益州赭古县，转输通利，盖兵车资运所由矣。自西随至交趾，崇山接险，水陆三千里。”由上可知，此道是从今云南昆明南下经个旧，在蒙自蛮耗（西随）沿红河（叶榆水）西下，经今河口（进桑关）进入越南永富省富寿地区爨冷，是一条水陆相接的古道。这条古道与唐代的“安南通天竺道”的滇越段大体一致，只是唐代的记载要详细一些。据《新唐书·地理志》，“安南通天竺道”从昆明到河口（古涌步）多为陆路，也有水路；从河口至越南河内（安南）则水路“凡千五百五十里”。再如，西南丝绸之路中的“蜀身毒道”，在进入到缅甸境内的孟密、宝井（今缅甸东北部抹谷一带），便沿伊洛瓦底江南下，并与海上丝绸之路相接，同样是一条水陆两路并举的古道。

因此，从上面所谈的关于我们现在研究的这条路的名称来看，当以“西南丝绸之路”最为确切。这个名称可以明显地和“（南方）海上丝绸之路”区分开来，又方便对其概念的涵义进行界定，同时它也符合现代中国西南地理区域的划分，因为说到底，“西南丝绸之路”也是现代人给这条古道定下的一个名称，所以，就其名称而言，我们认为统一使用“西南丝绸之路”比较合适^{〔4〕}。

关于西南丝绸之路的时间界限，学术界存在着不同的看法，

对于上限，学术界大多数人将其定在公元前 4 世纪，仅有个别学者认为当时中印交通的陆路尚未开通^{〔5〕}。但即使如此，从下面所论述的蜀滇越之间的贸易道路来看，至迟在公元前 4 世纪就已经开通，因此，将其上限定在公元前 4 世纪是没有问题的。对于下限，有人认为止于隋唐，有人认为止于清末，也有人认为止于抗日战争时期，我比较倾向于后一种意见，认为应该将下限定在 1949 年即中华人民共和国成立之前。理由是：

唐代以前，西南丝绸之路尚未进入繁荣发展时期，有些地段的商道还没有开通，况且唐代以前中国文献对西南丝绸之路的记载相对缺乏和笼统，很多地段的走向还不是很清楚。再者，隋唐时期，与西南丝绸之路有关的许多机构和制度尚未建立，比如中国西南地区的站赤和通往境外羁縻土司的驿站，部分羁縻土司到明清时期才“内附”中国，由此才出现了与其联系的新的“外事”机构和从中国西南通往其地的“官道”及其配套设施、组织机构和官吏等。西南丝绸之路包括“民间古道”和“官修古道”两部分，前者出现的时间要早于后者。到了隋唐时期，民间古道逐渐失去作用，官修古道进一步发展，到了元明清时期才进入成熟阶段。因此，如果将下限定在隋唐时期，“势必只能研究民间意义上的古道和正在形成、发展中的官修古道，自然也就不能把握整个西南丝绸之路的全貌”。^{〔6〕}由上所述，将下限定在隋唐时期是不可取的。

但是，如果将下限定在清代同样不能看到整个西南丝绸之路的全貌。进入清代，虽然官修古道已进入成熟阶段，西南丝绸之路也进入了繁荣发展时期，但正当这条路的发展进入高潮时就寂然而止，人们就无法了解它的衰落和另一种意义上的新生。况且即使进入近现代以后，西南丝绸之路的某些地段仍没有被废止，马帮的驮铃依旧荡响在寂寞的古道之上。只是到了新中国成立时，西南丝绸之路的历史才告一段落，此后便被纳入到现代意义

上的交通网络的范围之内。因此，清代可以说是官修古道的成熟与西南丝绸之路的延续和发展之间的结合期，从历史意义上讲，古道开始从繁荣走向衰落，随着中国封建王朝的崩溃，古道也逐渐衰败下去；从现代意义上讲，古道又有了新的发展（滇缅公路、中印公路等大多是沿古道修筑的），并为抗日战争的胜利和新中国的诞生做出了贡献。把下限定在清代末期，就无法了解整个西南丝绸之路从兴起、发展、繁荣到衰落的全部过程，就不能对这条路形成一个完整的概念，就无法对这条路的结局作一个全面的交待。把下限定在 1949 年，则可以弥补上述不足。

另外，人们在确定西南丝绸之路的时间下限时，大多仅考虑到中国境内的丝路状况，而很少想到境外的丝路。如果按中国历史的年代分期来看，清代以前，由于各方面的原因，几乎无法找到关于西南丝绸之路境外段的比较有用的史料和记载，也就是说，西南丝绸之路到了中国边境地区或者再向前延伸一小段之后就‘断’掉了，这只能被看成是一条尚未‘走通’的丝绸之路。进入近代以后，一些西方人利用可以找到的十分有限的史料，对从境外通向中国的西南丝绸之路进行勘察和探险。抛开这些人的动机不谈，但应该说，西南丝绸之路境外某些地段的古道路线客观上是近现代“走”出来的。经过他们踏勘以后，留下了对古代和当时西南丝绸之路的记载，人们对西南丝绸之路境外段的走向和丝路所经地区社会、经济、文化的发展及其与中国西南地区交往的历史有了进一步的认识。再者，西南丝绸之路形成以后并不是一成不变的，而是在不断的发展和向前延伸，如果说中国西南地区的丝路是成熟于明清时期的话，那么，境外段的丝路则是成熟于近现代（按中国历史的分期方法而言）。

综上所述，我们把西南丝绸之路的时间下限定在 1949 年即中华人民共和国成立之前。

关于西南丝绸之路的空间范围，在所有的关于这条路的著述

中都没有被谈及。这很可能是因为，大多学者认为这不是一个问题，所谓“西南丝绸之路”，指的就是从四川经云南通往印度、缅甸的古道，从他们的著述中也可以看出这一倾向。但西南丝绸之路的空间范围远不是“蜀身毒道”这一概念所能容纳得下的，即使“蜀身毒道”是中国西南地区最早的对外交往通道，或者即使“西南丝绸之路”最初的概念主要是指“蜀身毒道”，但西南丝绸之路在不断的发展和变化，不断的拓展和向前沿伸。我们现在所探讨的“西南丝绸之路”，已远非“蜀身毒道”所能代替，除了“蜀身毒道”以外，西南丝绸之路还应包括‘滇越冷道’、‘蜀安南道’、‘安南通天竺道’、‘茶马古道’、‘剑南道’、‘大秦道’、‘西蜀经吐蕃通天竺道’，以及从中国西南通往泰国、老挝的古道等等，也就是说，凡在我们所说的时间界限内中国西南地区所有的对外交往通道，都应包括在“西南丝绸之路”的空间范围之内。另外，当时西南境外国家和地区之间的通道如缅甸道、泰缅道、泰越道、泰印道等等，同样属于“西南丝绸之路”的范畴。只有这样，我们才能弄清“西南丝绸之路”各条古道的来龙去脉，才能对“西南丝绸之路”的整体状况有一个全面的认识。

三

为了使人们对西南丝绸之路的概念体系和空间范围有所了解，下面对构成西南丝绸之路的几条主要通道作一概述。

1. 蜀身毒道

这条古道至迟在公元前 4 世纪就已经存在，但到公元前 2 世纪才被官方发现，从而逐步引起重视。据《史记·西南夷列传》：“及元狩元年（公元前 122 年），博望侯张骞使大夏来，言居大夏时见蜀布、邛竹杖，使问所从何来，曰‘从东南身毒国，可数千里，得蜀贾人市’。或闻邛西可二千里有身毒国。骞因盛言

大夏在汉西南，慕中国，患匈奴隔其道，诚通蜀，身毒国道便近，有利无害。于是天子乃令王然于、柏始昌、吕越人等，使间出西夷西，指求身毒国。”大夏在今阿富汗，身毒即印度的同名异译。我国是世界是最早出现蚕丝的国家，而地处西南四川地区的蜀，又是种桑养蚕的发祥地，邛竹杖也产于四川。这说明根据中国文献，至迟在公元前 2 世纪，中国西南地区 and 东南亚及西域诸国已有了贸易往来。从中国四川经云南到印度、缅甸、阿富汗等国，这是一条多么遥远漫长而又辉煌壮观的丝绸之路！

蜀身毒道由灵关道、犍道和博南道组成，灵关道由蜀（成都）经临邛（邛崃）、灵关（芦山）、笮都（汉源）、邛都（西昌）、青蛉（大姚）至大勃弄（祥云）、叶榆（大理），犍道由蜀（成都）经犍道（宜宾）、朱提（昭通）、味县（曲靖）、滇（昆明）、安宁、楚雄到叶榆。二道在云南驿汇合，之后称为博南道。博南道从云南驿经叶榆（大理）、博南山、永昌（保山）、滇越（腾冲）到缅甸、印度、阿富汗等地。古代时期，这条道路是沟通川、滇、缅、印交通贸易的主要通道，历代中国封建王朝对它都比较重视。到了现代，由于修筑滇缅公路等方面的原因，大部分古道已无遗迹可寻，在云南境内，只有永平至保山一段，仍可比较明显地领略到古道的风采。笔者曾专程考察过博南古道的部分地段，留下了极为深刻的印象。那蜿蜒崎岖的山路和青灰色石板上深深的骡马蹄印，在向人们默默地诉说着古代西南地区与东南亚、南亚地区交通贸易往来的频繁和兴盛，横跨澜沧江上的彩虹桥头古堡的残迹以及石壁上层叠的题字和诗句，也是中国西南对外交往历史发展的有力佐证。

为了发展西南地区的对外贸易，东汉王朝在通往境外的商道上设置了永昌郡。永昌郡治所在今保山，正处在西南丝绸之路的要冲。缅甸和印度地区的古国（骠国和身毒）除了同中国官方保持关系以外，其商人还经常通过古道到永昌郡进行经济和文化交

往，故《华阳国志·南中志》有“永昌郡有闽濮、鸠僚、剽（即骠国）、越、身毒之民”的记载。当时，西南地区的许多物品是来自缅甸和印度等地，如琉璃、宝石、水晶、海贝、珍珠、琥珀、翡翠等等。

如果说汉晋时期蜀身毒道的里程和所经地区尚不清楚的话，那么，到了唐代，史书对这段丝绸古道的记载就相当确切了。据樊绰《云南志》卷一载：“自西川成都府至云南蛮王府，州、县、馆、驿、江、岭、关、塞，并里数计二千七百二十里。”这是从四川成都到当时南诏羊苴咩城的路程，而从羊苴咩城到缅甸、印度的里程史书也有记述。据《新唐书·地理志》：“羊苴咩城西至永昌（保山）故郡三百里。又入骠国境，经万公（古太公城，今瑞丽江和伊洛瓦底江汇合以后下游不远处）等八部落至悉利城（缅甸锡箔）七百里，又经突旻城至骠国（缅甸卑谬）千里，又自骠国西度黑山至东天竺迦摩波国（印度曼尼普尔）千六百里，又西北渡迦罗河至奔那伐檀那国（印度布拉马普特拉河下游）六百里，又西南至中天竺国境恒河南岸羯朱唃罗图（今孟加拉）四百里，又西至摩羯陀国六百里。”从四川出发经云南至缅甸、印度的道路主要有两条，从云南高黎贡山上的诸葛亮城分开，一路由成都经大理、保山，再由高黎贡山经龙陵、瑞丽到缅甸掸邦，经太公城到卑谬，再到印度的曼尼普尔等地；另一路从成都经大理、保山、腾冲至缅甸的密支那、孟拱，再到印度的阿萨姆等地，从古道所经地区来看，路途是非常艰难的，仅翻越高黎贡山就实非易事，所以，当时有些大理商人被阻在缅甸而为之歌谣曰：“冬时欲归来，高黎共上雪。秋夏欲归来，无那穹燄热。春时欲归来，囊中络赂绝。”^{〔7〕}商人们所经历的艰辛可见一斑。

唐代以后，由于中国经济重心的南移，中国造船和航海技术的发展与进步，东南沿海港口兴起等多方面的原因，中国与东南亚的贸易重心转向海路，但是，由于地理上的毗邻关系，缅甸等

国同中国的贸易一直没有中断。宋代，位于缅甸的蒲甘国多次通好中国；元代，从云南到缅甸等地设有专门的驿道和驿站，马帮的驮铃依旧荡响在古老的西南丝绸之路上。明清时期，缅甸同中国的交往仍不绝于途，并且存在着从缅甸摆古、曼德勒等地到云南永昌（保山）的专门进行大象贸易的道路。据师范《滇系·贡象上路》，这条路由永昌向西过蒲缥，越屋床山，渡怒江，逾高黎贡山，跨龙川江，过腾冲卫向西南行至南甸（梁河县）、干崖（盈江县）、陇川宣抚司。从陇川西行十日至猛密，再西行二日至宝井，沿伊洛瓦底江南下至曼德勒，再西行五日至摆古。贡象上路和下路是连接在一起的，贡象下路是从云南到老挝、泰国，再到缅甸与上路汇合。从这一点来看，我们也没有理由不把从云南到老挝、泰国的古道归属在西南丝绸之路的范围之内。

中国历史进入近代以后，西方殖民者以打开同中国西南地区的贸易通道为借口，沿着丝绸古道对中国西南地区进行窥探，并留下了许多报告和游记，如《商业先驱者游记》、《柬埔寨以北探路记》、《中国西部的通商道路》、《中国经八莫通商道路勘察报告书》等等。毫无疑问，这些记述暴露了西方殖民者企图从西南入侵中国的野心，所谓的‘探险者’、‘商业先驱者’不过是帝国主义侵略中国的先遣队。不过，这些记述在客观上保留了一些当时西南丝绸境外段及有关地区社会、经济、文化发展状况的史料，对于今天我们研究西南丝绸之路有一定的参考价值。

第二次世界大战期间，根据形势需要，修筑了滇缅公路、中印公路、滇越公路等交通干线。这些公路基本上是沿古代西南丝绸之路修筑的，这表明丝绸古道在由繁荣走向衰落的同时，发挥了它重大的作用，也可以被认为是另一种意义上的新的繁荣。

2. 云南与老挝、泰国之间的通道

老挝与云南接界，双方自古以来的联系和交往就十分密切。老挝的民族大多是从中国西南地区迁去演化、融合而成，他们沿

着古老的西南丝绸之路南行，并将中国西南的石器文化、青铜文化、稻作文化等带到了老挝地区。老挝地区首先通过西南丝绸之路同中国进行官方交往的，是位于“日南塞外”的掸国。当时的掸国有两个，一个在今缅甸，即位于“永昌徼外”的掸国，另一个在今老挝，即位于“日南塞外”或“交州塞外”的掸国。在掸国之后，位于今老挝川圹地区的堂明国也前来通好^{〔8〕}。

老挝是东南亚地区唯一的内陆国家，它同中国的交往大多从陆路而来，久而久之，也就形成了经常往来的通道，到了唐代，老挝地区的文单国前来中国进行贸易往来的官道，是通过唐羁縻州到文单（今老挝万象）的道路，据《新唐书》卷四十三下载：“自欢州西南三日行，度雾温岭，又二日行至棠州日落县，又经罗伦江及古朗洞之石蜜山，三日行至棠州文阳县。又经黎黎洞，四日行至文单国之算台县，又三日行至文单外城，又一日行至内城，一日陆真腊，其南水真腊。又南至小海，其南罗越国，又南至大海。”文单国遣使中国大多走欢州这条道路。欢州在今越南义安省南部和河静省一带，治所九德（今越南荣市），当时为唐安南都护府所辖。雾温岭位于欢州与甘结之间，中有骄诺隘为道路所经。日落县在今甘结附近，文阳县在今班梳一带，二者皆在今老挝甘蒙省境内。石蜜山当为今越南河静省之白石峰，黎黎洞即湄公河。从欢州到文单国内城，共需要 16 日时间。从文单到达欢州以后，有两条道路通过中国内地。一条是乘船从海路到广州，然后再由陆路到长安；另一条是经交州从陆路到云南，再转去他地。由于文单国没有出海口，带来中国的又多为大象，所以，前来贸易大多是走陆路。

唐宋以后，老挝地区陆续出现了孟骚、老告、老抓、澜沧王国等国家，它们由陆路前往中国，先到云南，然后经贵州、湖南、湖北、河南、河北等省到北京（元代以后）。在云南境内，凡老挝使团经过的地方都设有驿站，并有一套固定的接待“礼

制”。到了清代，仅在西双版纳境内就设有勐仑，勐蒗，勐征、勐胎和把岛、橄榄坝，勐型共 5 站^{〔9〕}，表明通向老挝的官道已逐渐完善。

进入近代以后，从中国西南通往老挝地区的道路仍然没有中断。19 世纪末叶，中法战争爆发，加之中日甲午战争之后，法国借口帮助清政府向日本索回辽东取酬，强行将西双版纳的勐乌、乌得割去，老挝也沦为法国的殖民地，中老之间的官方交往暂告结束，但民间的贸易往来依然保持。另外，法国殖民者为了从老挝方向侵略中国西南地区，曾于 1866 年派出了由 D·拉格莱和 F·安邨率领的探险队溯澜公河而上，调查老挝和中国西南地区的地理、资源和社会状况，一直走到四川境内。

泰国虽然不同云南接界，但与中国西南地区自古以来就存在着密切的联系。人们在沿着西南丝绸之路进行经济、文化交流的同时，也在探寻着作物种子传播的道路。从云南到泰国，就曾经有过一条“稻米之路”，随着泰族先民从中国西南迁居泰国，稻作文化也传播过去。另外，泰国邻近云南的东北部地区著名的青铜文化，也或多或少地受到过中国西南地区青铜文化的影响。古代时期，曾经有相当多的云南人迁移到泰国，他们对沟通双方的贸易发挥了重要的作用^{〔10〕}。据《西洋朝贡典录》卷中云：“（暹罗）国之西北可二百里，有市曰上水，居者五百余户，百货咸集，可通云南之后。”由此可见，云南与泰国之间在古代就有通道可行。

从云南到泰国的道路，主要是通过缅甸景栋地区。进入近现代时期，滇、缅、泰之间的贸易达到了高潮。据当时的调查，“景栋与英（缅）、中、老、泰四个大国保持着密切的关系。……由景栋、赫斯帕、曼德勒之间的商贸、线路比过去任何时候都更兴旺。……同时，景栋同中国云南的往来十分密切，云南不断地影响着景栋。从十二月到四月底的旱季期间，景栋和云南边疆城市

之间的贸易路线上，商人们穿梭不停，成千上万的马、骡帮，载着华丽的丝绸、刺绣、棉布、服装、铁、盐、核桃以及其它产品进入景栋。……泰国跟景栋具有非常稳定的关系，由于新辟了一条公路，泰国对景栋地区的影响将在近期内强烈地呈现出来，当地的贸易中心将从缅甸转向泰国，景栋地区和中国云南的各类原料将更易进入泰国市场。现在，景栋地区的发展具有极大的前景，这个地区与这四个国家的联系，将随着正在发展的交通事业而进一步加强。在景栋城几乎每一次大的集市，都可以见到中国人、泰国人、缅甸人、掸人、拉祜人、佤人、克钦人、傈僳人、佤人、印度人和泰佬人。^[11]

除了从云南经缅甸景栋可达泰国清迈等地以外，从云南到泰国北部还有其他道路可通。据黄诚沅《滇南界务陈牍》卷中，商人由车里（今西双版纳）出外域贸易者有四道：一由易武、猛白乌经猛岭，一由大猛笼至猛岭，一由猛混至猛八，以上三路均可至暹罗之景梅（清迈）一带。其由孟艮西过达角江，则走缅甸路也”。近现代时期，云南的马帮大多沿着上述道路前往境外贸易。由于山路崎岖难行，所以，马帮每出去一趟所花费的时间都比较长。例如从云南中部经景栋到清迈、毛淡棉的路程，从河西（今云南通海河西）到思茅 15 站，思茅到佛海（今西双版纳勐海）8 站，佛海到景栋 7 站，景栋到清迈 15 站，清迈到毛淡棉 17 站，共 62 站，每站 50—60 华里，路程总长约 3000 多华里，在当时的条件下，走这么一趟大约需要半年时间，一般从阴历九、十月动身，到翌年三、四月才能回到家^[12]。另外，从马帮所走的路线我们也可以看出，从云南经缅甸到达泰国清迈以后，既可以到达曼谷，也可以到达缅甸南部的毛淡棉，这两个城市都是海上丝绸之路的港口，也就是说，从云南到泰国、缅甸等地的西南丝绸之路，已经和海上丝绸之路连接了起来。

3. 滇越麓冷道（蜀安南道）

英人 V·珀塞尔在其《东南亚华人》一书中指出：“我们获得的最早而又最可靠的资料，是中国与其西南接壤国家的交往，从时间上看，当首推安南。”^{〔13〕} 在中国最早的古籍如《尚书大传》、《墨子》、《淮南子》中，就有许多关于神农、颛顼、尧、舜、禹‘南抚交趾’和‘南至交趾’的传说。石器时代，越南北部出土的打制石器，与我国四川出土的相比较，几乎完全相同，后期的磨制石器，也大体相似。由此可见早在石器时代，我国西部文化和越南文化就有极密切的关系”。^{〔14〕} 在越南的青铜时代，其最有代表性的是东山文化，“但在云南却发现一个和东山文化完全一样的青铜文化。人们可以从滇国中找到东山文化的起源。尤其是如果把石寨山文化及其铜鼓同东山文化及其铜鼓一比，就可以发现东山文化源出于此”。考虑到石寨山文化的年代较晚，“因此，它只能对东山文化的晚期发生影响。在四川（蜀国）发现的理番和甘孜文化可以看作是东山文化某些成分的直接来源，因为在那里发现的船形棺成了后来东山、滇国及其他地区铜鼓上纹饰母题的根据”。^{〔15〕} 由此可以断定，早在秦始皇平定南越并在今越南中、北部地区设郡以前，中国西南地区的石器文化和青铜文化已经传播到那里。

据《水经注·叶榆河》引《交州外域记》：“交趾昔未有郡县之时，土地有雒田，其田从潮水上下，民垦食其田，因名为雒民。设雒王、雒侯主诸郡县。县多为雒将，雒将铜印青绶。后蜀王子将兵三万来讨雒王、雒侯，服诸雒将。蜀王子因称为安阳王。’蜀王子率众人越是在公元前 4 世纪后期秦惠王灭蜀以后，表明此时从中国四川到今越南已有通道可行，即史家们所称的“蜀越交通线”，且史书已有比较明确的记载。据蒙文通先生《越史丛考》：“汉世蜀王子孙之处姚、雋间者，显为南迁交趾时之所遗留。唐雋州治今四川西昌，唐姚州治今云南姚安。蜀王子孙南迁时路出姚、雋，知其途程必经由汉之牦牛道以至雋州，再由雋州

南渡金沙江入姚州，再沿《汉书·地理志》所言濮水、劳水以入交趾。”^{〔16〕}方国瑜先生指出：“自蜀赴交趾道，经滇池，……当从滇池赴交趾孔道，可能很早时期已开辟这条交通线。”^{〔17〕}从上述可知，至迟到公元前 4 世纪，蜀、滇、越之间的道路已经开通，其时间应不晚于蜀身毒道的开通时间。

从通道的角度来看，“蜀物的流出，或中印的交通，约可分为西、东、中三道。西道系经今西康，滇西而入缅甸，顺伊洛瓦底江或萨尔温江出海，再转印度或罗马（大秦），所以有‘益州永昌（云南保山境）通大秦’之说。东道系经今贵州境内，顺牂牁江入广西，转西江经广东出海。中道可能系经今云南，顺红河入越南北圻，由东京河内出海。就中东、中两道的大部均在南越境内。”^{〔18〕}从四川宜宾到今越南河内，途经云南曲靖、开远等地，亦即古牂牁地，其起点为僰道，蜀王子率众南迁，当循此古道，而秦常頔通西南夷，略五尺道，汉唐蒙发巴蜀卒治道，自僰道至牂牁江，说明自僰道向南有路通滇^{〔19〕}。又据《水经注·江水》：“汉武帝感相如之言，使县令南通僰道，……唐蒙南入，斩之，乃凿石开阁，以通南中，迄于建宁，2000 余里。山道广丈余，深三四丈，其鑿凿之迹犹存。”自宜宾向南延伸二千余里的僰道，已经到达今滇中地区。这样，僰道至滇池以后，向西与灵关道相汇，向南则与滇越麓冷道相接。从交趾通向蜀地的古道，大体上是从今越南河内沿红河北上进入云南红河州，到达今个旧或建水南部以后，再由陆路北上进入滇中地区，再而通达巴蜀，中国史籍中也有不少中国西南与交趾地区水陆两道并通的记载。

西晋初年，晋朝军队曾沿着蜀越古道从四川出击交趾。到了唐代，从四川通往越南北部（当时称为安南）的蜀安南道有了进一步的发展。当时，从四川宜宾（戎州）沿僰道而下，到云南以后，有两条主要的道路通往越南。一是经过安宁（步头路）、通安城至元江（步头）、河口（古涌步）到河内（安南）；另一条从