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学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、毛泽东思想的理论研究与教学工作，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。当她以优秀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秀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

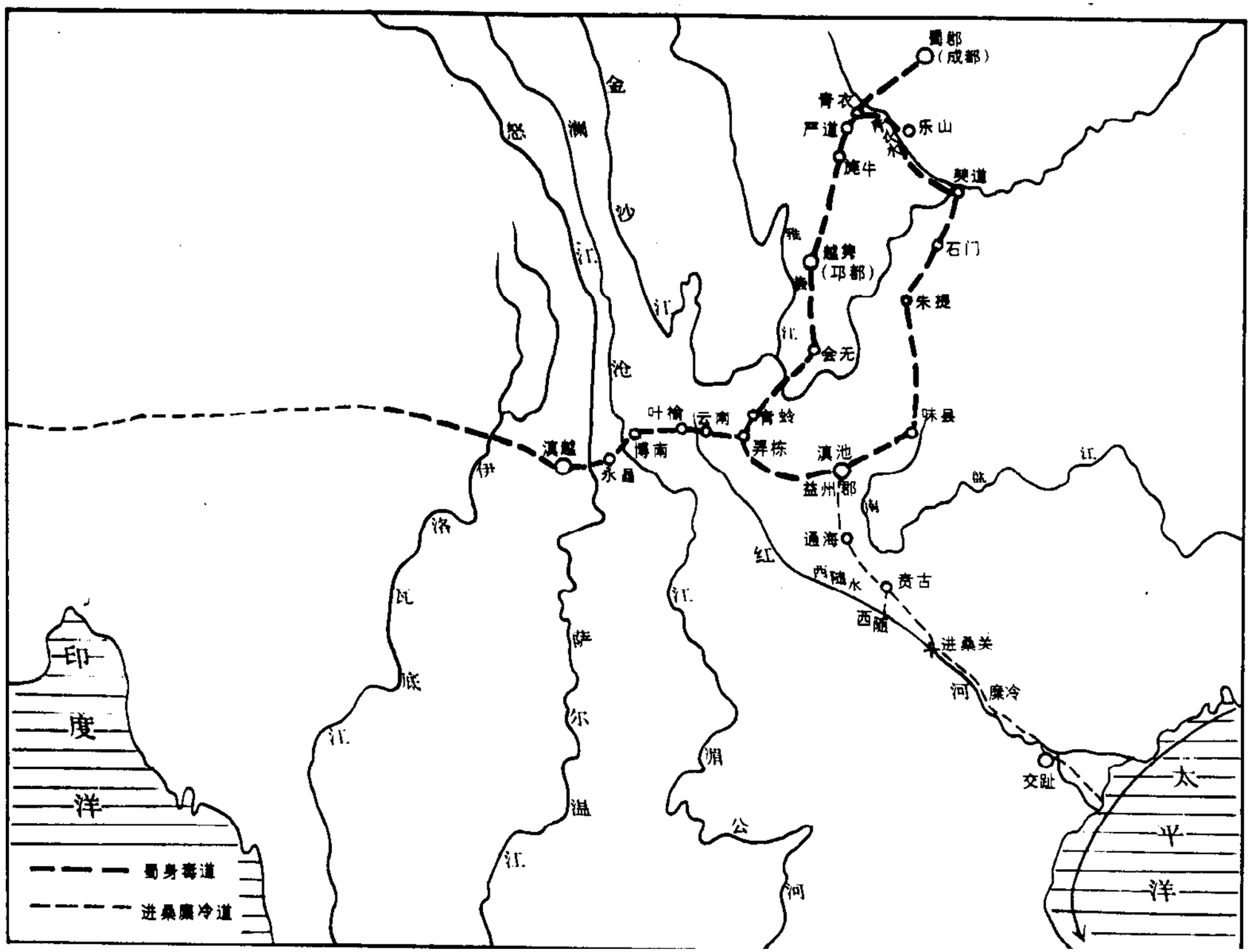
升教授。或许人们会认为她实在太幸运，太顺利了。幸运是真的。如果没有邓小平的理论，没有教育战线的拨乱反正，没有恢复“高考”和培养研究生制度，那么陆韧君还在农场劳动。她确实是新时代的幸运儿。顺利可就不见得。从小学生一跃为大学生，从大学毕业到大学教授，她经历了艰难的跋涉和奋力攀登。她曾累病住院，但她以百折不悔的执著在治学的崎岖山路上不畏劳苦不惧艰难地毅然前行。她确实有一股超乎常人的“韧”劲。

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。

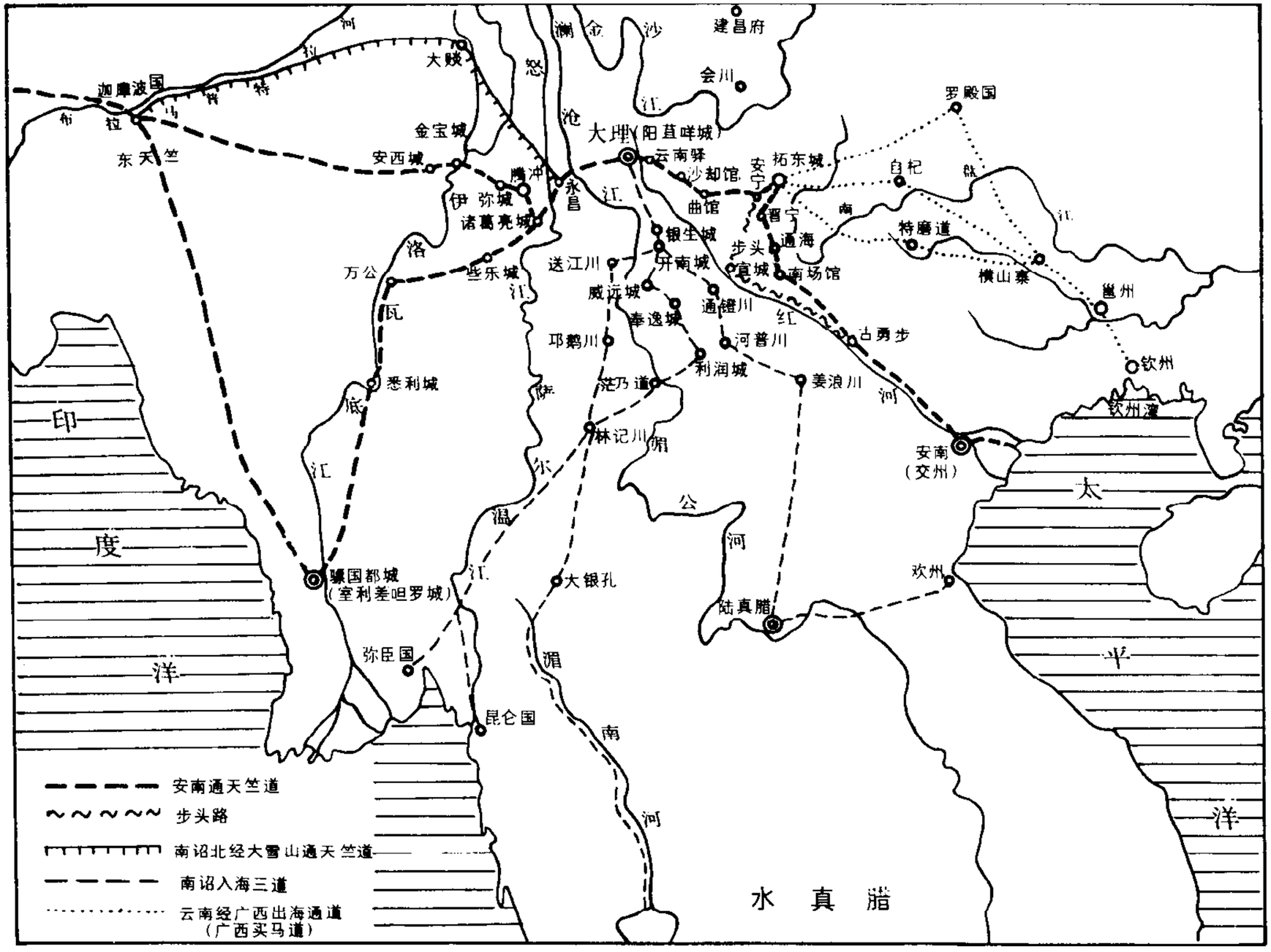
我们从龙门返回三清阁时，朝阳照耀下的“三清境”石坊的对联分外醒目。现将我与陆韧君一起诵读过的这付对联作为本文的结语，并以此与诸同道共勉：“置身须向极高处，举首还多在上人。”

1998年元旦于补拙斋

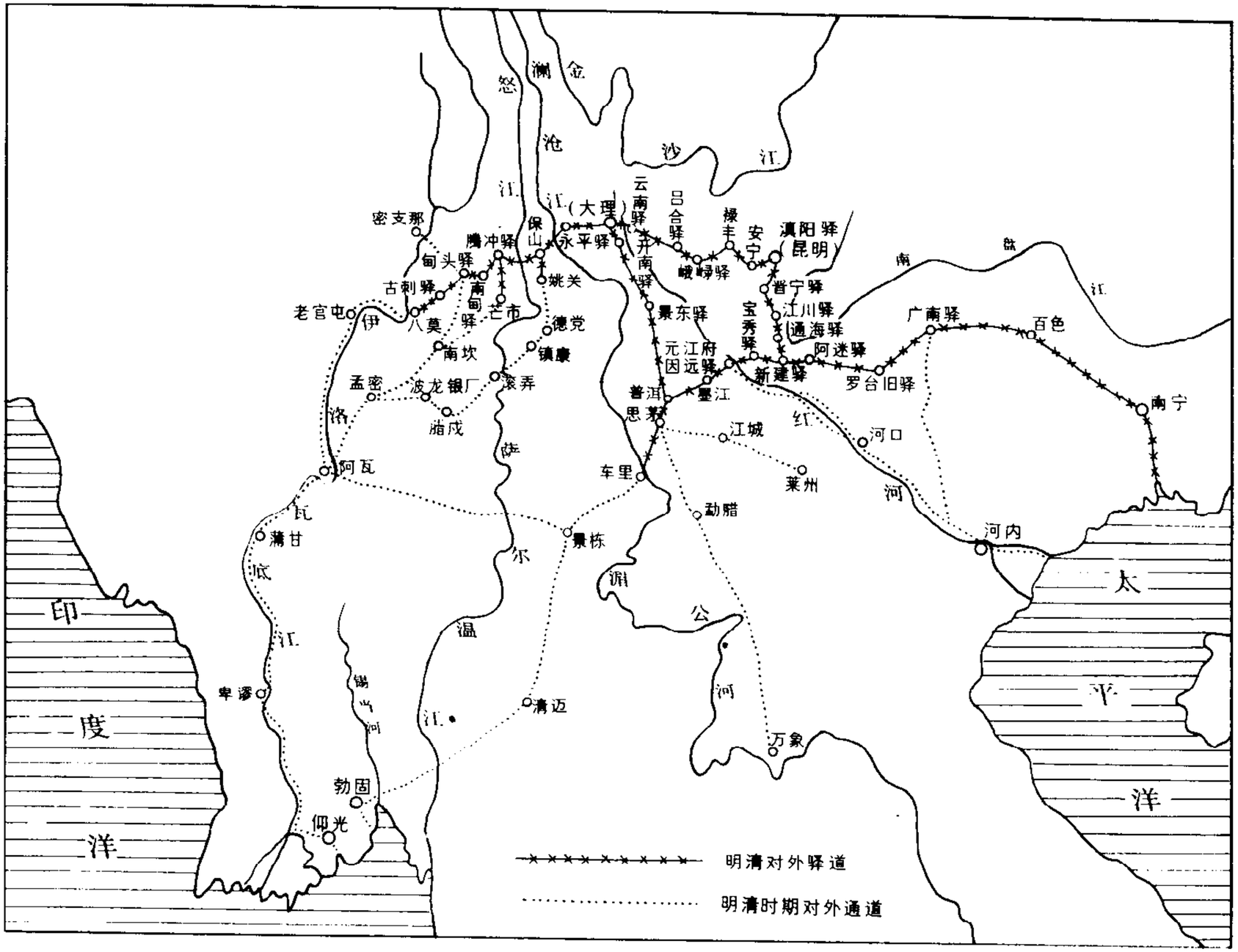
先秦至汉晋时期云南对外交通示意图



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、经济和社会发展的大背景下展开考察，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，搀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，对云南觊觎已久，虎视耽耽，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。

目　　录

序……林超民（1）

导　　论……（1）

第一章　先秦至汉晋云南对外交通的开启……（1）

第一节　云南地理环境与对外交通的关系……（1）

一　云南地理区位与对外交通的关系……（1）

二　云南地理形势与对外交通的关系……（2）

三　气候因素与对外交通的关系……（7）

四　古代中印两大文明对云南对外交通的带动……（11）

第二节　先秦至汉晋的蜀身毒道……（13）

一　张骞出使西域的发现……（13）

二　设吏通道指求身毒……（19）

三　蜀身毒道的路线……（27）

第三节　汉晋时期的进桑麋泠道……（36）

一　交州的兴起……（37）

二　云南与交趾间进桑麋泠道的开辟……（42）

三　汉晋交州与云南的关系……（48）

第四节　先秦至汉晋云南对外通道的作用及影响……（52）

一　云南早期对外通道在中国整体对外交通中的作用……（52）

二　永昌道与红河水道的交互作用……（57）

三　云南对外商贸重镇永昌的兴起……（60）

四　先秦至汉晋云南对外经济交往的初略评估……（63）
第二章　南诏大理时期云南对外交通的扩展和对外交往的扩大……（76）
第一节　天宝战争与开步头路……（77）
一　唐筑安宁城开步头路的原因……（77）
二　天宝战争中唐与南诏争夺安宁城的斗争……（81）
三　南诏通安南的步头路……（84）
第二节　贯通太平洋与印度洋的交通……（91）
一　安南与南诏间通海城路……（91）
二　唐宋时期南诏、大理通天竺道……（96）
第三节　南诏谋求新的出海通道……（104）
一　南诏银生城经羌浪川至海边道……（105）
二　南诏银生城通大银孔道……（108）
三　南诏开南城通昆仑道……（110）
四　南诏与安南的政治经济关系……（117）
第四节　大理国时期云南对外通道的重大变化……（122）
一　交州港的衰落与广西海外贸易的崛起……（122）
二　广西对外通道的形成……（131）
三　云南通过广西进行的内外贸易……（136）
四　宋代云南经广西出海通道……（145）
第五节　南诏、大理时期云南对外交往扩大及其影响…（148）
一　南诏、大理时期云南对外交往扩大……（149）
二　南诏、大理时期云南对外贸易的发展……（153）
三　南诏、大理时期云南对中外关系发展的贡献……（163）
四　对外经济文化交往的发展对云南社会进步的影响……（165）
第三章　元明清大一统政治下云南对外交通的全面

开通和发展……（173）
第一节　元代统一云南后的对外交通形势……（173）
一　元代站赤制度下的云南对外交通道路……（173）
二　马可·波罗出使缅甸的路线……（192）
第二节　明清时期云南对外通道的发展……（203）
一　明清云南至边境要塞的驿道……（203）
二　明代贡道……（223）
三　明清边关及入缅道路……（231）
四　明清时期其它主要对外通道……（240）
第三节　滇缅贸易水路的兴起和发展……（256）
一　伊洛瓦底江水道在滇缅交通中的意义……（256）
二　伊洛瓦底江流域的经济发展……（262）
三　伊洛瓦底江流域的滇缅贸易和交通发展……（265）
四　伊洛瓦底江流域重要的滇缅贸易城镇……（271）
第四节　大一统政治下云南对外交往和贸易发展的特点……（274）
一　元明清时期云南对外交往政治实力的增强……（275）
二　元明清时期云南对外交往经济实力的增强……（282）
三　元明清时期云南对外贸易发展的特点……（299）
第四章　云南对外交通向近代交通转变　……（308）
第一节　云南周边国家殖民化及近代交通的兴起……（308）
一　缅甸殖民化与近代化交通的兴起……（308）
二　越南、老挝等的殖民化及近代化交通的兴起……（316）
第二节　英法对云南侵略过程中的探路和抢夺筑路权的活动……（319）
一　英法在殖民地攫取通往云南的水道运输线……（320）
二　英国殖民者对云南的探路侵略活动……（324）
三　英法抢夺云南筑路权……（331）

四　英法利用殖民地的近代交通向云南倾销商品……（335）
第三节　云南开埠通商及对外交通的局部变化……（340）
一　蒙自开关及滇越铁路开通前的对外交通……（340）
二　思茅开关及对外交通道路的发展变化……（347）
三　腾越开关及滇缅公路开通前的对外交通线……（354）
四　由腾越至密支那或印度商道的复兴……（364）
第四节　近代云南马帮运输的鼎盛及对外经济贸易的扩大
……（374）
一　近代云南马帮运输规模的扩大……（374）
二　近代云南的主要对外马帮运输线……（377）
三　近代云南对外贸易的扩大及其特点……（386）
第五节　迈入新式交通时代……（394）
一　滇越铁路……（394）
二　议修滇缅铁路……（402）
三　滇缅公路与中印公路……（405）
四　云南航空事业的起步及驼峰航线……（411）
五　抗日战争时期云南马帮运输……（413）
主要参考文献……（423）
后　记……（432）

第一章　先秦至汉晋云南对外交通的开启

第一节　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。云南对外通道的取向、道路的走法、交通干线的作用无一不与地理环境关系密切。

一　云南地理区位与对外交通的关系

云南作为地名，其始很早。西汉元封二年（公元前109年），设益州郡，下有云南县，为今天祥云、弥渡、凤仪和宾川县。东汉永平十一年（公元68年）分益州西部设永昌郡，也设有云南县，治云南县城（今祥云县云南驿）。唐宋时期，云南出现南诏、大理两个民族政权，唐王朝册封南诏统治者为“云南王”，在封建王朝眼中，南诏政权统治的区域就是云南地。元代云南建省，所辖较今天云南省还大，明代置云南布政司，其境比元代稍有缩小。以后经过清代至今，云南所辖地域基本不变。总之，云南地名所辖区域由小而大，我们研究云南对外通道，所指范畴以今天云南省为基准兼顾历史。云南省位于中国西南边疆，在北纬21°8′至29°15′，东经97°32′至106°12′之间，北回归线贯穿其南部，面积约39.4万平方公里。

云南地处中国西南边陲，它的东面与贵州相连；东南与广西壮族自治区相接；东北、北部与“天府之国”四川犬牙相错；西北部是青藏高原的延伸部分，与西藏为邻。云南的西部则以缅甸接壤，中缅边境线云南段长1997公里；南部与中南半岛的老挝、

越南接壤。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达4061公里，现在有27个县分别与三国接壤。①

同时，云南还与泰国、柬埔寨为近邻，并与南亚次大陆地理相近。从云南西部边境出境，经过缅甸北部的山地，可到达印度的阿萨密地区。从陆地的角度看，云南是中国大陆与东南亚地区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。早在2000多年前，云南就已成为中国从陆上通向印度和东南亚的门户，是中华民族和上述地区人民友好交往的重要链环，滇云大地实际充当了沟通中原大陆与南亚、东南亚地区交通的大陆桥。

二　云南地理形势与对外交通的关系

（一）云南的山川地势

从地貌上看，山是云南的主要地貌特征，高原与山地约占全省面积的96%。云南可分为两大部分，元江（红河）以东为高原地貌，属于云贵高原。高原的中心起伏和缓，分布着高差不大的残丘；在高原与丘陵之间，存在着许多山间盆地，即坝子；坝子附近，因地壳抬升，形成相对高差500米左右的山地；整个高原大地岩溶地貌发育，具有典型的喀斯特地貌特征。元江以西是滇西纵谷区。滇西北是青藏高原的南延，山势宏伟，高山与河谷相间，构成这里的主要地貌。滇西北山势最高，自西而东，纵列并排着高黎贡山、怒山、云岭三大山脉，构成滇西横断山系。山脉之间伴有怒江、澜沧江、金沙江三条大河。一山一川相互挟持，比肩而下，绵延上千公里；横断山系的南部及其余脉，山势逐渐展开，峰峦低矮，山体宽大，河谷骤然开阔，越拓越展，出现较大面积的河谷平原和山间盆地，海拔降为1000米左右，成为滇西南

① 《当代中国的云南》上册，当代中国出版社1991年版，第3页。

低地势的热带和亚热带地区。

云南地势，西北高东南低，西北部是青藏高原的延伸——横断山区，东部属于云贵高原，还有来自四川的大山余脉。西北为最高处，这里山脉嵯峨纵列，自青藏高原迤逦而南，渐下渐展。从高空俯视这片广袤大地，就象一个巨大无垠的半园台阶，向东、向南、向西逐级下降。最高处的怒山主峰——卡格博峰，海拔6740米，最低处的红河出境处河口，海拔仅76.4米，相对高差竟达6663.6米，世界罕见，真是“一天上一丈，云南在天上。”

“两山之间必有川，两川之间必是山。”这是一般地理的自然之势，也是云南山川的真实写照。云南境内高山叠障，密林葱郁，雨量充沛，孕育着丰富的水源。全省奔腾着大小河川600余条，分别汇入六条大河，形成六大水系，即金沙江（长江）、南盘江（珠江）、澜沧江（湄公河）、怒江（萨尔温江）、元江（红河）及伊洛瓦底江。云南之河川多属山地型河流，河床深切，山高谷幽，危崖耸立，谷底河流奔腾咆哮，河岸垂直壁立，水中怒石激流，真是“水无不怒石，山有欲飞峰。”地势决定了云南河流落差巨大，多跌水瀑布，急流险滩，只有到了南部边境一带，山峦才渐次低下，河床才愈见开阔，河水稍稍平静下来，一些河段才能通航。故云南之江河，富于水能，而少于舟楫之利。

（二）云南与东南亚地缘关系

在地理上云南与中国大陆是一个不可分割的整体，它是云贵高原的组成部分，也是青藏高原的南缘，云南居长江、珠江上游，山川雄奇，地势险峻，中国于云南似其瓜，云南于中国内地似其蒂，瓜蒂之间血脉相连，地理上的一体，使云南自古就同中原内地在政治、经济、文化上为一个统一整体。

云南与东南亚地缘相接，由巽它台地构成的东南亚中南半岛，几乎就是欧亚大陆经云南的延伸。亲缘的地理关系，使云南与东南亚之间早有交通往来，云南早就开始了利用山川地缘相通的关

系，把东南亚沿海的出海口作为自己出海口的历史。就其山脉说，中南半岛的山脉呈南北走向，基本上是云南山地的延伸。半岛的北部，多条山脉连成一片，向北汇集于云南，从云南延伸的山脉构成了中南半岛陆地的基干。

高黎贡山，是恩梅开江与怒江的分水岭，高5000米，南下渐低，下至3000至4000米，而河谷盆地约1000米，循怒江西岸南下，构成腾冲、龙陵和德宏复杂险峻的地形，至缅甸东部掸邦地带，直至海边，形成缅甸主要山系。

怒山，又称碧罗山，自北而南经保山一带而下。自保山以下逐渐展开，地势渐低，分布着峡谷盆地，怒江及澜沧江支流委曲其间。怒山高达6400米，下至1500米，盆地多在1200至1000米之间，河谷仅为500至400米，高差悬殊，延至缅甸与泰国境内，形成暹罗（今泰国）与马来亚陆地山系的基干。

云岭山系，至丽江为老君山，玉龙雪山是其最高蜂，达5000米以上，南为点苍山，红河发源于此。其下的哀牢山，是红河与澜沧江的分水岭，山高3500米以下，盆地在1500至1300之间，河谷降至500米。澜沧江下游，东为老挝，西为缅甸的孟艮和泰国北部。哀牢山南展还为安南（越南）地。①

总之，云南山脉与东南亚大陆山地形成折扇状分布，山势北高南低，愈下愈缓；山脉间距离，北挤南展，渐次舒展。

就其水系而论，几乎中南半岛全部大河，均发源于中国西南，经由云南伸向半岛。云南北高南低的地势，使其水系，除南盘江之外，均发祥于青藏高原及其南沿的横断山滇西纵谷区，其干流在滇西北时，呈南北向流动，特别是金沙江、澜沧江和怒江三条

① 以上均参见秦钦峙、龙永春等编著《云南与东南亚》云南与东南亚编辑委员会1991年印。《云南人文地理》，失名著，李学忠、李荣高整理《云南省志·林业志》编纂委员会编辑办公室编，第9页。

大河与云岭、怒山、高黎贡山三大山脉比肩南下，一山一川相互挟持，它们之间相距最近处仅76公里，但到北纬25度附近，突然散开：金沙江东流奔驰于山谷，纳南北诸水，一泄千里，注入东海；怒江继续咆哮南流，于缅甸毛淡棉附近汇入印度洋的安达曼湾；澜沧江至保山东部转向西南婉蜒而下，流经缅甸、泰国、老挝、越南，进入太平洋；加上发源于大理祥云县的红河，一路南流于越南北部注入北部湾；发源于曲靖的南盘江东南流，经广西、广东而入海；怒江以西的大盈江、龙川江诸水，入伊洛瓦底江，直贯缅甸南北，汇于印度洋。如此，云南之水，当它们各自到达出海口时，金沙江与伊洛瓦底江入海的直线距离已不下3000公里，使云南水系格局，酷似一把平卧的扫帚，形成世界上堪称一绝的帚状水系。

（三）云南对外交通地理形势

云南的交通地理形势，若仅就云南的山川地理形势而言，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，“上高山则疑为登天，下陡路则几同赴壑，羊肠鸟道，修之实难。”①鸟道羊肠的道路，正是云南古代交通道路状况的真实写照，云南境内大部分道路仅能供单人匹马通行，就是交通干线亦莫过如此。云南交通不便，长相闭塞，就是到了清代也还是“滇南（即滇省）道路险阻，舟车不通，商贾罕至。”②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。

但从对外交通的角度来审视，则具有东西贯通、北阻南敞的

① 《华洋贸易情形论略》，转引自万湘澄《云南对外贸易概观》，新云南丛书社1946年版。

② 雍正《云南通志》卷29，艺文4。

特征。云南东西交通（即东与内地相联，西通缅印）的重心在中部地带。云南中部地带是高原的主体，海拔多在1500至2200米之间，从东至西，多为山势较缓的山地丘陵，山间盆地相间。西部虽为纵谷地带，但山脉已渐趋低缓，山势走向清晰。中部地带气候宜人，四季如春，不仅适宜人类居住，而且山川地势对交通的阻碍相对较小，中部地带东西贯通，成为较容易开辟道路的地带。所以历史上，最早进入云南的外来人口或商旅使臣，都是自东西而入；最早开辟的道路也呈东西贯通走向。如战国末年，楚庄王派庄蹻略滇，就是循江而西，经牂牁，从滇东而达滇池。最早开通的云南与印度间的对外交通线，也是由东往西行，经中部地带的叶榆（大理）、哀牢（即永昌，今保山）、滇越（今腾冲）出境的。因此云南中部地带良好的气候条件和地理形势，使云南具有东西通连的交通优势。

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，都有昔人所称的“建瓴之形”，“倒擎天下之势”。①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。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的大势。

但就云南优越的地理区位和山川走向、河流大势看，云南对外交通有天然的便利条件。地理学家常常这样认为：“水使人交通，山使人阻隔；水使人合，山使人离。”②人类利用地理山川进行交通，以利用水道最为便捷，云南的山水地理，正为利用水道开辟对外通道创造了有利条件。在地势的影响下，云南与东南亚之间的所有河流都有这样的特性：即在云南境内奔流在高山深谷之间，

① 《云南人文地理》，第9页。

② 同上书，第9页。

受山川的挟制，水流奔腾汹涌，险滩跌布，基本不可行船，正如《新纂云南通志》卷57《交通考二》所说：“贯穿云南之河川，北有金沙江，东有八大河，西南有红河，西有澜沧江、潞江，皆河川中比较大者，惟地当上游，岸高峡急，即泥淤流浅，航运不能畅行自如，仅一部分得享其利。”

虽然云南难享河流航运之利，但是云南的各条大河出境之后，进入东南亚的低地势地区，河水变得温顺起来，河床宽阔，水流平静，利于行船，如伊洛瓦底江，直贯缅甸南北，自与云南接境的八莫以下，均可通轮船航运；澜沧江自云南出境后称湄公河，它一江连六国，婉蜒流淌，泰国、老挝、柬埔寨、越南均有航运之便，号称东方多瑙河；红河自云南河口以下，也能行船，自古就是云南与越南的交通要道；怒江虽然是一条典型的高山河流，河水奔腾于高山峻岭间，河床狭窄，水流湍急，只有到接近出海口的一段才能通航，但是它的河谷，也成为云南先民寻找出海通道的地理依据，它的入海口，也曾是云南对外出海口之一；南盘江虽然完全是中国的一条内河，但历史上云南先民也曾开辟了沿南盘江而下，水陆兼行的道路，直至两广沿海港口广州或钦州，同海外各国进行经济贸易。因此，云南的六大水系在云南对外交通中起着极其重要的作用。

三　气候因素与对外交通的关系

影响交通的地理因素非但只有地形地势，气候也是一个重要的因素，特别是云南与东南亚地理条件复杂，气候类型多样。

（一）云南的气候

云南大部分地区冬暖夏凉，阳光和煦，是人类理想的栖息地。但这不完全反映云南全省的气候类型，而只是滇中、滇东及滇北亚热带高原季风气候带的主要特征。云南气候因地形复杂，地势北高南低而内容丰富，立体变化明显。从南部红河出境处的河口到西北迪庆高原的840公里的直线距离上，竟穿越了热带，南、中、

北亚热带，暖温带，温带及温寒带等七个气候带，相当于我国从海南岛到黑龙江北部数千公里的气候变化。云南南部，因低纬度与低海拔结合，为典型的热带季风气候，长夏无冬，一雨成秋；中部地带，纬度在23°～26°之间，属于过渡型亚热带，但因中部高原海拔多在1300～2300米之间，具有年温差小，日温差大，四季如春的特征；云南北部由于高纬度和高海拔相结合，长冬无夏，气候寒冷，是寒冷的高山型气候。

从降雨量看，云南全年平均降水量为1260毫米，大多数地区800至1200毫米。降水量的分布为南多北少，西多东少。南侧、西南侧和西侧边缘地区，年降水量多达2000毫米以上，而高原内部的谷地，年降水量不足600毫米。云南气候还因受地理位置和地势的联合影响，属于典型的季风气候。夏秋盛行西南风，带来孟加拉湾的暖湿气流，雨季集中，雨水充沛；冬天北部有高山阻拦，冷空气难以侵入，无寒冷而气候干燥。降水量的季节分布，80%左右集中在每年的5至10月，11月至次年4月的干季，雨水稀少，蒸发旺盛。

云南地势高差巨大，气候垂直变化也异常明显，特别是在纵谷山地，河床不断侵蚀，山高谷深，从河谷到山顶，由于高度的上升产生气候类型的差异，一般高度每上升100米，温度就降低0.6度。这些地区，在河谷常常是热带气候，山腰为温带气候，到了山顶，终年积雪，已是寒温带气候了。“山高一丈，大不一样”，“一山分四季，十里不同天”，正是云南立体气候的写照。

（二）云南气候对交通的影响

云南北部地带，特别是滇西北的横断山区，地势较高，海拔也相对为高，气候属于寒温带或高山型气候，常常有半年以上的积雪，不论冬夏，都寒冷袭人。在德钦和独龙江的一些海拔较高的山地丫口，每年都有半年或更长时间被冰雪封闭。那里虽然地近印度，但是由于气候的不利影响，进行经济活动或从事长途贩

运、对外交往，都必需集中在夏秋的几个月进行。进入这些地区的人如不在冰封前撤出，那么，一挨就得等半年才能通行，严重制约了这一地区的对外交往。

云南中部地带，是高原的主体，海拔多在1500～2200米之间，从东至西，多为山势较缓的山地丘陵，山间盆地相间。西部虽为纵谷地带，但山脉已渐趋低缓，山势走向清晰。中部地带的高原盆地，气候宜人，四季如春，不仅适宜人类居住，而且山川地势对交通的阻碍相对较小，使云南在其中部地带东西贯通，成为较容易开辟道路的地带。因此滇中地带良好的气候条件和地理形势，成为最易打通交通孔道并能常年保持通行的地带。云南易于东西贯通，与这一地带优越的气候条件不无关系。

云南的滇西至滇南的半环地带，虽然山势渐低，河流平缓，从地形上看有利于交通道路的开辟。但是，由于这些地区较低的地势与低海拔相结合，气候多属于高温高热和多雨的季风区。在云南高温多雨也是一个阻碍交通发展的重要因素。

高热多雨的夏季，常常使滇南、滇西南和滇西的对外交通陷入困境。多雨的夏季，滇西至滇南一带，经常是雨水旺发，暴雨连连，道路泥泞，山体塌方，河水暴涨，使长途旅行和贩运受到限制，甚至停止。雨水对云南交通造成的梗阻，即便在清朝的记载中，也还是连篇累牍，如腾越：“若现在之路，雨水天气，有时七日不能行走，或一礼拜余。……自本口以至大理内，有数段难行之路，若届大雨时行，商旅鲜有出其途。”而且腾越“与缅甸接连之路，败坏尤甚，以言转运货物，则更奇陷难行。每逢雨天，即成沟洫，冲石盈途，竟难容足。”滇南思茅一带的出境通路，“当雨水之际，……由五至八月，道路不通，碍于商旅。山涧小溪忽焉势如江河，桥梁每为冲蹋，行客苦楚万状。若不立即而涉，则

须俟水退，乃可通行。”①其南部的红河出海道，也常受雨季影响，暴雨一来，红河之水陡涨，水中难以行船，沿岸的道路被洪水冲垮，商旅为之受困。

除了雨水多发对交通的妨碍外，这些地区瘴疠更为凶恶。滇西、滇西南和滇南与缅甸、老挝、越南接壤地带，是“瘴气”，即瘴疠的多发区。所谓“瘴气”，是山林间湿热蒸郁致人疾病的气。云南滇西至滇南的沿边地带多南北纵谷，在夏季多雨的时节，热带季风挟着大量的水蒸汽顺谷上涌，被两面的高山所阻，蕴集于河谷低地，凝结不散，结为云雾、细濛和淫雨，这样的环境最适宜蚊虫滋生。瘴疠即由瘴气而致的疾病，也就是疟疾。确切地说，是热型失去间歇性而烧热不退的恶性疟疾（subtertian），其发病是因疟原虫引起的寄生虫病，通过蚊虫叮咬为传染，常常造成大规模流行。在有瘴气的地方，最适宜疟蚊滋生，云南低纬度低地势的地方，“天气炎热，暮春之初无异于内地盛夏，兼之蝇蚋丛集，烦扰可厌。”②在医疗条件落后的情况下，这种病不但难以治愈，易于危及生命，常给瘴区人民或路过的旅客造成极大危害。云南滇西至滇南沿边与中南半岛重瘴区毗邻，每逢雨季，瘴疟流行，出境道路所在的峡谷低地，便成了死神翼下的恐怖地狱。③云南出境的通道地带，几乎都是瘴疠的多发区。西南边地潞江河谷“四月以后，颇有瘴疠，汉人皆散去。凡过此者皆策马前进，不敢停留也。”④“景东、蒙化皆有瘴疠，永昌尤甚。澜沧、潞水皆深绿，瘴时则红烟浮江面，日中无敢渡者，其瘴起自春末，秋尽乃止。”⑤这

① 《华洋贸易情形论略》，转引自万湘澄《云南对外贸易概观》，新云南丛书社1946年版。

② 《槟榔江考》，载《永昌府文征》文录卷17。

③ 万湘澄《云南对外贸易概观》，第53～56页。

④ 《潞江源流考》，载《永昌府文征》文录卷17。

⑤ 光绪《续云南通志稿》卷193杂志条。

些地区都是云南对外出海通道必经的地区。瘴疠对交通造成的危害，非但单个旅客、小的商队为之“谈瘴色变”，就是出征的大队军旅也为之损兵折将，受挫留滞。“元明以来，中国屡次用兵于缅，俱不得志，而英人取之易如反掌，何也？中国由云南出军，山路崎岖，转饷甚劳，兼之时值暑雨，瘴疫多病，蛮暮、新街一带，今时犹然，每至四月以后，商旅绝迹，必待秋凉而后可行。”①

气候和瘴疠对云南的交通，特别是对外出海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，又形成了云南中部东西常年贯通，南北季节性受阻的特点。

四　古代中印两大文明对云南对外交通的带动

古代世界的四大文明中，与中华文明发生过最早、最广泛、最密切联系和影响的，要算南亚次大陆的印度文明。印度文明起源于印度河流域的哈巴和莫恒达罗周围10余平方公里地区，以后又扩张到恒河流域及德干高原。随着印度佛教的向外传播，印度文化沿着印度洋海岸线和南亚次大陆与东南亚国家间的陆上交通线向东南亚的缅甸、泰国、柬埔寨、老挝、越南等地不断渗透。印度文明具有鲜明的海洋文化特征，而与它相接的东南亚也多为沿海国家，是印度海洋文化的传播区，因此，印度海洋文化对云南几乎构成了半环状包围。

东亚的中华文明发生很早，中华文明最重要的发祥地之一是黄河流域。过去习惯于把黄河流域称作中华文明的摇篮。但中华文明的起源地决不仅限于黄河流域。云南的元谋、陕西的兰田、北京周口店等猿人化石，表明中华民族的祖先早在一百多万年至几十万年前，就已栖息在东亚大陆的广大区间，云南是中华文明的策源地之一。虽然，云南处于中华文明的边缘地带，但是，自从秦汉统一多民族国家建立以来，中央王朝开始在云南设治，云南

① 《黑水禹贡考》，载《永昌府文征》文录卷17。

就成为中国不可分割的一部分，汉唐时期发展兴盛起来的云南文化，为辉煌的中华文明的重要组成部分。

云南地处古代印度文明与中华文明两大世界文明的交汇地带，背靠深厚的中华文明，受其滋润，吮其精华；面向辉煌的印度文明，蒙其影响，为之渗透。

印度文明与中华文明之间的文化交往，早在先秦的春秋战国时期，就已发生。汉唐之间达到了高潮。学术界把先秦到西汉称为“中国本土文化形成期”，把东汉到宋明看作“中印文化的融会期”，把明末以降称为“中西文化融会期”①。从历史上看，中印文化的交流与融会，必然是通过中印之间的交通道路开辟和人员的交往实现的。从地理上看，中印之间地理相接，相互毗邻。但是它们之间则耸立着地球上最为高大、险峻的青藏高原。这块由亚欧大陆与南亚次大陆彼此挤压造成的巨大隆起，平均海拔在4000米以上，高原上纵横着喜马拉雅山、唐古拉山、冈底斯山、可可西里山、昆仑山等山脉，世界上14座8000米以上的高峰，竟有8座昂然屹立在青藏高原，可谓横空出世，当之无愧的“世界屋脊”。

“世界屋脊”造成的地理壁障是巨大的，就交通屏障的功能论，可与青藏高原相比拟的仅有南北极冰冠地带和撒哈拉大沙漠。它甚于西域的流沙盐原、西南的穷山恶水和瘴疠毒虫。正因为如此，相互毗邻的东亚文明和南亚次大陆文明，绝少通过青藏高原直线最近距离地区进行交流，而多半绕道于西北或西南才得以沟通。如此，我们就不难理解，为什么在中国历史上两条最重要的陆上对外交通线“丝绸之路”和“南方陆上丝绸之路”同样以印度为其最主要的目的地，两条丝绸之路几乎同时开辟，同时兴盛的原因了。

① 冯天瑜主编《中华文化史》，上海人民出版社，第81页。

汉武帝建元年间，张骞第一次出使西域时，曾在中亚的大夏看到来自今天四川的“邛竹杖、蜀布”，张骞询问得知，这些物品是由身毒（印度）转运而来。张骞由此推知，从今天的四川西南必然有一条捷径，可以直接通达身毒（印度）。张骞把他所了解到的情况向汉武帝作了汇报，汉武帝正想寻找新路，“以断匈奴右臂”，于是连续派出使者，从犍为（今四川宜宾）出发，“四道并出”，探路10余次，虽因西南夷阻挠，“终莫能通”。汉朝受此启示，重新恢复了汉初经营西南夷的事业，而且也由此得知，从蜀南下，经西南夷的滇、昆明、嶲、哀牢、滇越等部族，有道通身毒（今印度）。①这是历史上最早为人们知晓和重视的云南对外通道，它通向南亚次大陆文明的中心印度及其沿海。尽管这是云南通向大海最遥远的一条道路，但是可以肯定地说：古代世界文明的相互吸引、相互交流，是对外通道开辟的最主要动因之一。由于地缘的原因，云南作为沟通东亚中华文明与南亚次大陆印度文明的大陆桥，带动了它的对外交通的发展。

其后，随着印度文明和中华文明的分别南传东南亚，世界航海的兴起，云南作为两大文明的交汇地，其通道作用日益明显和重要，云南自身水道作用开始被认识，沿河谷通往大海的道路渐次得到开辟，云南地理区位优势才逐渐得到发挥。

第二节　先秦至汉晋的蜀身毒道

一　张骞出使西域的发现

公元前2世纪，汉武帝正致力于北逐匈奴的宏大事业，为“断匈奴右臂”，②张骞奉命出使大月氏，取道西域，到达中亚。这

① 见《史记·大宛列传》卷123。
② 《汉书·张骞传》卷61。

是详见于历史记载的中西交通首次旅行。张骞于元狩元年（公元前122年）回国后，就立即向汉武帝上书说：“臣在大夏时，见邛竹杖、蜀布。问曰：‘安得此？’大夏国人曰：‘吾贾人往市之身毒。身毒在大夏东南可数千里，其俗土著，大与大夏同，而卑湿暑热云。其人民乘象以战。其国临大水焉。’以骞度之，大夏去汉万二千里，居汉西南。今身毒又居大夏东南数千里，有蜀物，此其去蜀不远矣。今使大夏，从羌中，险，羌人恶之；少北，则为匈奴所得，从蜀宜径，又无寇。”①随后，“骞因盛言大夏在汉西南，慕中国，患匈奴隔其道。诚通蜀身毒道便近，有利无害。”②张骞出使西域，不仅为汉朝打通了西北一线的对外交通道——西域道，而且发现了还有一条从西南地区通往身毒（印度）古道的存在。

这条经西南地区到达身毒的道路，虽然在公元前2世纪才由张骞发现，公诸于世。但事实上，这是一条早已存在的道路。印度学者R．塔帕尔认为，印度孔雀王朝与中国的最早接触，“要作出精确的判断是困难的。……若是有过联系，它必然是经由阿萨姆与缅甸方向的东北山脉。”③这条最早经由“阿萨姆与缅甸方向的东北山脉”到印度的道路，只可能是经过云南出缅甸往印度的道路。云南与蜀相连，所以这条道路也就是张骞出使西域发现的那条蜀身毒道。

同样，中国学者也基本一致地认为蜀身毒道是中印间最早的一条道路。但是对这条道路始于何时却有不同看法。丁山认为楚印文化交通，至晚当在公元前6世纪以前。④向达据《大宝积经》述及吴、蜀、秦之地名，判定公元前5世纪，当释迦佛在世时，中

① 《史记·大宛列传》卷123。

② 《史记·西南夷列传》卷116。

③ （印度）R．塔帕尔《印度古代文明》，浙江人民出版社1990年版，第104页。

④ 《吴回考》载《齐鲁大学季刊》第1卷第2期。

国已经与印度有了交通往来。①更有人认为中印交通不仅在春秋战国，远在西周之世就已开通了。②但至今大多数学者认为至迟到公元前四世纪末，蜀身毒道就已经开通。③

交通处于自然与社会中间部位的契合点，自然条件是交通建设的依据和基础；交通的发展程度是人类社会对客观环境开发和利用的反映。特别是像蜀身毒道这样的交通线，它必须经过西南的丛山峻岭，自然条件恶劣，对交通道路的开发本身就是极大的限制。如果这一地区的社会条件没有发展到一定的程度，蜀身毒道这样漫长道路的出现是不可想象的。正如方国瑜先生所说：“开通这条蜀身毒道，经过西南地区，是在这个地区有一定的社会条件建立起来，而且是在这地区的居民开发的；就是说在这地区甲地与乙地之间的居民有往还开辟了一段路，乙地与丙地之间，丙地与丁地之间，也如此联贯起来，开成一条漫长的交通线。这条路是人走出来的，而且是在一定条件下走出来的。”④由此我们可以认为，在蜀身毒道沿线，区段性的道路可能早已存在，但是整条路线的开通，大概在公元前4世纪，也就是战国时期。因为这一时期，蜀身毒道沿线的社会发展已经基本奠定了道路开通所需的条件。

首先，蜀身毒道的始发地区——蜀的社会经济发展到较高程度。战国时代，蜀以富饶闻名于世，公元前4世纪，秦灭蜀的目的之一就是要“得其布帛金银，足给军用。”⑤蜀国的纺织业，特别是丝织业已经很著名。成都地区古名蜀，蜀字在甲骨文里是蚕

① 向达《中西交通小史》。

② 《中国南海古代交通史丛考》及卫聚贤《中古史研究》第2集。

③ 林超民《蜀身毒道浅探》，《研究集刊》第2集。方国瑜《西南历史地理考释》上册，中华书局1987年版，第7页。

④ 方国瑜《西南历史地理考释》上册，中华书局1987年版，第7页。

⑤ 童恩正《古代的巴蜀》，四川人民出版社1979年，第106页。

的象形。《蜀王本纪》说：“蜀王之先名蚕虫。”到战国时代，蜀的纺织品生产已有相当的规模。秦灭巴蜀以后，张仪、张若修建成都，“于彝里桥南立锦官”，①说明织锦业是很兴旺的。同时至迟到战国时代，蜀地已开始冶铁，产量不断增加，除了本地消费外，还用来与周围少数民族地区进行交换。《史记·西南夷列传》记载：蜀卓氏本赵国人，战国末，“秦破赵，迁卓氏。……致之临邛（今四川邛崃）大喜，即铁山鼓铸，运筹策，倾滇蜀之民，富至僮千人。”“程郑，山东迁虏也，亦冶铸，贾椎髻之民，富埒卓氏，俱居临邛。”生产发展，促进了商品交换产生，加上蜀地近西南夷，到战国末与滇池交通也随着经济联系的需要得到了开辟。蜀“南御滇、僰，僰僮，西近邛、笮，笮马、牦牛。然四塞，栈道千里，无所不通。”②逐渐发展起来的经济和商品交换，使蜀对外经济交往的社会条件基本具备；“无所不通”的栈道，突破了地理条件的限制，克服了自然环境的制约，作为蜀身毒道起始地，所需基本条件均在战国后期基本具备。

其次，蜀身毒道必经的云南地区，已经有了较发达的部族，而且同外界产生了广泛的政治、经济联系。《史记·西南夷列传》称：“西南夷君长以什数，夜郎最大；其西靡莫之属，滇最大；自滇以北君长以什数，邛都最大：此皆魋结，耕田，有邑聚。其外西自同师以东，北至叶榆，名为嶲、昆明，皆编发，随畜迁徙，毋长处，毋君长，地方可千里。自嶲以东北，君长以什数，徙、筰都最大；自筰以东北，君长以什数，冉■最大。其俗或土著，或移徙，在蜀之西。自冉■以东北，君长以什数，白马最大，皆氐类也。此皆巴蜀西南外夷也。”这大概是战国至西汉初西南夷的社会部族情况。所涉部族多在蜀之西南，正处于蜀身毒道所经地区，虽

① 童恩正《古代的巴蜀》，四川人民出版社1997年，第113页。
② 《史记·货殖列传》卷129。

然它们所处地理环境有异，生产及生活方式各不相同，但大凡均已形成部族联盟。滇池地区还同外部世界产生的较广泛的经济、政治联系。战国时，秦楚争霸，《史记·西南夷列传》记载：“始楚威王时，使将军庄蹻将兵循江上，略巴、（蜀）、黔中以西。庄蹻者，故楚庄王苗裔也。蹻至滇池，（地）方三百里，旁平地，肥饶数千里，以兵威定属楚。欲归报，会秦击夺巴、黔中郡，道不通，因还，以其众王滇，变服，从其俗，以长之。秦市常頞略通五尺道，诸此国颇置吏焉。十余岁，秦灭。及汉兴，皆弃此国而开蜀故徼。巴蜀民或窃出商贾，取其筰马、僰僮、髦牛，以此巴蜀殷富。”滇池地区发达的部族联盟同外界联系，一方面为其东的楚地和黔中，楚将庄蹻循江而上，进入滇池社会；另一方面为其北的巴蜀，巴、蜀商人贾于滇，取其畜产奴隶，贩其铁器丝绸，以此而富。而滇池以西，为《史记·西南夷列传》所谓“嶲、昆明”，即嶲唐与昆明。洱海地区最早的居民是昆明人，为古羌人之一支，与滇池地区古代居民之族属相同。在大理点苍山麓，已发掘了新石器时代晚期遗址30余处，①表明洱海地区有了较成熟的部族社会。汉朝遣使求通蜀身毒道，曾于“南方闭嶲、昆明。……然闻其西可千余里有乘象国，名曰滇越，而蜀奸出物者或至焉。”②嶲唐为今保山，滇越是今天的腾冲。③这些都是云南战国后期业已存在的主要部族，它们之间的经济联系显然已经发展到一定水平。

再次，蜀身毒道的目的地在身毒。所谓身毒是今天的印度。公元前4世纪起，印度进入孔雀王朝的统治时期。孔雀王朝注意修建道路，发展内外交通贸易。④与中国的贸易至少也在这个时候

① 方国瑜《西南历史地理考释》上册第17页。

② 《史记·大宛列传》卷123。

③ 方国瑜《西南历史地理考释》上册第20页。

④ 朱昌利《南方丝绸之路与中、印、缅经济文化交流》，《东南亚》1991年3期。

开始。中国是世界上最早产丝的国家。丝很早就传到了印度。古印度乔底厘耶（Kautiliya）著的《治国安邦术》（又译作《实利论》、《利论》、《政事论》）说：“出产于支那的成捆的丝，贾人常贩至印度。”成捆的丝梵文写作：Cinapatta。这个字用Cina（即支那）与Patta（意即带、条）两个部分组成，合起来就是“中国成捆的丝”的意思。所以印度人一想到中国就想到丝，一想到丝就想到中国。①据说乔底厘耶是孔雀王朝的护月王（即位于公元前321年）的侍臣。如若《治国安邦术》确为他所编著，那么至迟在公元前4世纪，中国丝已输入印度。②

丝传入印度的最早路线是经由西南的陆上交通线。印度东北地区曾是印度蚕丝业发生最早和最发达的地区。印度东北与缅甸紧结，从中国西南陆上通道前往印度，最容易到达的就是这一地区。“印度之蚕丝业创始于阿萨姆之布拉马普特拉河与恒河之间的地区，以后由此渐渐西传而波斯、而中亚细亚、而欧洲。”③“多少世纪以来，阿萨姆都是著名的丝织品中心。”④阿萨姆蚕丝业的发展很大程度上与先进陆上商道有联系。⑤

中国最早的“瑠璃”是从印度传入的。见于文献记载，瑠璃从汉武帝时开始，由西域和南海两路传入。但考古资料显示，至迟在战国时，瑠璃已传入中国。1952年2月长沙发掘的战国墓中就出土

① 参见季羡林《中国蚕丝输入印度问题的初步研究》载《中印文化关系论丛》。

② 林超民《蜀身毒道浅探》，《西南民族历史研究集刊》第2集。

③ 《印度》杂志，1946年5月，第3卷第5期第12页。

④ P．C．乔杜里《至公元十二世纪的阿萨姆人民文化史》，1959年英文版第7页。

⑤ 以上参见朱昌利《南方丝绸之路与中、印、缅经济文化交流》，《东南亚》1991年3期。

瑠璃二件，①在河北辉县发掘的战国墓也发现了瑠璃珠，②而在云南的晋宁石寨山亦出土了瑠璃珠，与长沙战国墓的作法相同。与辉县战国墓中发现的亦属同一类型。云南江川李家山古墓，大关县崖墓中也都发现类似的瑠璃饰品。③虽然我们还不能确定在云南古墓里发现的这些瑠璃品是什么时代传入的，但是如果它们跟长沙战国墓、河北辉县墓出土的瑠璃品为同一类型，那么也就有可能是在战国时代就已传入云南，应该在公元前4世纪。从地理位置和交通的可能性看，只可能经由南方的陆上交通线，即蜀身毒道。

由此看来，战国时期，开辟从四川经云南到达印度的对外交通商道的社会经济条件已经成熟，这条交通线不迟于公元前4世纪已经开通的推论，④是有充分依据的。那么，在公元前2世纪时，张骞出使西域发现的中印交通线，实际上是早已开辟和利用了两个多世纪的中印通商道——蜀身毒道。

二　设吏通道指求身毒

（一）经营西南夷

秦汉之际，中央王朝对西南夷的经营，常以交通为契机，打通西南夷至身毒的道路是其最初目的。随着中央王朝对西南夷地区的经营和统治不断深化，中央王朝逐渐控制了蜀身毒古道的国内线段，影响波及蜀身毒道的国外线段，使之成为中央王朝对外交往的又一通道，发挥其日益重要的作用。

蜀身毒道经过的云南地区最早与内地发生联系的记载，要算《史记·西南夷列传》所记的庄蹻入滇，其时在楚顷襄王十九年（公元前280年）。庄蹻入滇不是孤立的军事行动，而是秦楚争霸、

① 《长沙发掘报告》第66页。
② 《辉县发掘报告》第82页。
③ 《西南民族历史考古》1975年第2期，《考古》1965年第3期。
④ 林超民《蜀身毒道浅探》，《西南民族历史研究集刊》第2集。

统一天下的组成部分。公元前316年，秦派司马错灭楚，严重威胁着楚国的西南边境。公元前285年，秦蜀郡太守张若取笮及江南地，攻取南中，对楚实行战略包围。接着，公元前280年，秦又派司马错“攻楚黔中，拔之”，向东不断扩展，形成对楚的钳形攻势。此时长期为楚所有的巴地已为秦所据，楚节节败退，危机四伏，欲夺回巴地，再作反攻图谋。不想秦于公元前277年再派张若取巫、黔中，楚顷襄王急忙派遣庄蹻率兵攻之。庄蹻“将兵循江上，略巴蜀、黔中以西。”①“泝沅江，出且兰以伐夜郎。”随后继续西进，“蹻至滇池，地方三百里，旁平地，肥饶数千里，以兵威定属楚。”③所以，庄蹻入滇不仅是秦、楚相争及统一中国的历史趋势的必然结果，④而且也使云南与内地政治发生密切联系，由于战略交通的关系，云南从此成为中原内地政治集团所关注的地区。

秦统一中国后，不失时机地经营西南夷，在西南夷地区“通道”、“置吏”。《史记·西南夷列传》说：“秦时常頞略通五尺道，诸此国颇置吏。”“通道”就是所谓的“常頞略通五尺道”。“五尺道”是在“僰青衣道”基础上，开拓从蜀经僰（四川宜宾）至滇池的道路。秦孝王时，以李冰为蜀郡太守，主持开凿了“僰青衣道”，即由青衣沿青衣江至僰道（今四川宜宾）。秦统一后，派常頞在此道的基础上继续开拓，遂“略通了五尺道”，因其穿行在丛山峻岭间的山路仅宽五尺，故称“五尺道”。此路由僰道（四川宜宾）经朱提（今云南昭通）达味县（今云南曲靖），再由此转滇池（今晋宁），这是由统一王朝官府组织修筑的入云南的第一条道路。秦“通道”之后，即于“诸此国置吏”，所谓“诸此国”虽不清楚

① 《华阳国志·南中志》。
② 《华阳国志·南中志》。
③ 《史记·西南夷列传》卷116。
④ 江应梁主编《中国民族史》上册第256页。

究竟是那些地区，但从叙述看应指《西南夷列传》记述的西南夷各部族，或为“五尺道”所经过的地区。“置吏”就是中原朝廷委派官吏直接统治，西南夷已经成为同中央王朝发生联系的地区。所以，秦对西南夷的经营，以“通道”为先导，以“置吏”为手段，把西南夷纳入中央王朝的统治范畴，这不仅标志着西南夷地区从秦代开始，便成为统一的多民族国家的重要组成部分，而且标志着官方开拓云南交通，发展对外通道的开始。

汉初社会经济萧条，国家百废待兴，加之北有匈奴的威胁，无暇顾及西南夷地区的经营。正如《史记·西南夷列传》所说“及汉兴，皆弃此（诸）国”，中央政府虽然放弃了对西南夷的直接统治，但是由于有早已存在的蜀身毒道和秦代开拓的五尺道，给西南夷地区与内地直接的交通贸易带来了便利，因此民间的经济交流并未由此中断。“巴蜀民或窃出商贾，取其筰马、僰僮、髦牛，以此巴蜀殷富。”①巴蜀商人到西南夷进行贸易活动，凭借栈道千里，无所不通，与西南夷各族人民，以所多易所鲜，贩卖马、牦牛及僰僮，倾销铁器、食盐等生产生活物资。如蜀卓氏等在临邛（今邛崃）“即铁山鼓铸，运筹策，倾滇、蜀之民。”②这些贸易活动，特别是蜀地生产的铁器、铁制工具输入西南夷地区，不仅密切了西南夷与内地的联系，而且促进了当地的社会经济发展。

到汉武帝时，经过几十年的休养生息，国强民富，汉王朝库府有余，又开始将经营西南夷提到议事日程。自建元六年（公元前135年）开始至元封六年（公元前105年），汉武帝经略西南夷，历时30年，完成了在西南地区设郡置县，成为祖国统一的一大盛事。汉武帝对西南夷的经略，可分为前后两个阶段。第一阶段从建元六年至元狩元年，大约13年左右。这一阶段汉武帝以经略南

① 《史记·西南夷列传》卷116。
② 《史记·货殖列传》卷129。

夷为重点，以设治置吏为目的。建元六年（公元前135年），唐蒙出使南越归来，上书请求通夜郎，汉武帝即命唐蒙出使南夷，到达夜郎，约为置吏，属犍为郡。元光元年（公元前134年），武帝发巴蜀之兵，整治南夷道，自僰道指牂牁，以通南夷。南夷道通之后，于元光五年（公元前130年）再发巴蜀兵数万人治南夷道，于明年在南夷始置邮亭，从而使中央王朝控制了南夷的交通。接着，元光六年（公元前129年）武帝命司马相如出使至西夷的邛、笮，在通往西夷的道路上设都尉，领10余县，属蜀郡。随后发巴蜀兵治西夷道，开始对西夷的经略。但仅3年，到元朔三年（公元前126年）因公孙弘数言经略西南夷不便，武帝于是罢经略西夷，惟设南夷都尉，领2县。可见，汉武帝前期成功地实现了对南夷的经略，而对云南所属的西夷地区，还不是经略重点。①

汉武帝经营西南夷的第二阶段，是以打通蜀身毒道为目的，抚慰西夷，设郡置吏为其方略。这一时期，汉朝再次重视西夷的经略是在张骞出使西域返国，上书建议求通“蜀身毒道”后。《史记·大宛列传》称“初，欲通西南夷，费多，道不通，罢之。及张骞言可以通大夏，乃复事西南夷”。元狩元年（公元前122年）张骞使西域，于大夏见蜀布、邛杖，因闻所由来，得知是大夏贾人往市身毒。张骞回，将此事汇报于汉武帝，并说：“以骞度之，大夏去汉万二千里，居汉西南。今身毒又居大夏东南数千里，有蜀物，此其去蜀不远矣。今使大夏，从羌中，险，羌人恶之；少北，则为匈奴所得，从蜀宜径，又无寇。”武帝听了张骞的报告，以为若经略西夷，打通蜀身毒道，既可开拓和控制一条通往大夏的道路，达到遏制匈奴的目的，“且诚得而以义属之，则广地万里重九

① 《史记·西南夷列传》及《史记》、《汉书》相关传记。参见方国瑜《云南史料目录概说》，中华书局1984年，第5页。

译，致殊俗，威德遍于四海。”①又可完成对西南夷经略的宏愿，开疆拓土，广汉之德。此一举两得之事，使汉武帝痛下决心“复事西南夷”，增大经略西南夷的力度。

于是元狩元年（公元前122年），汉武帝命张骞、王然于、柏始昌、吕越人等，从蜀、犍为（今宜宾）“使间出西夷西，指求身毒国”，②主要目的就是官府要打通通往身毒的道路，并加以控制。此次发兵经营西南夷，是汉朝对西南用兵规模最大、最为重视的一次。张骞等人率四路大军，“四道并出：出■、出冉、出徙、出邛、僰，然其北闭氐、筰，南方闭嶲、昆明。”③而且“至滇，滇王尝羌乃留，为求道西十余辈。岁余，皆闭昆明，莫能通身毒国。”④此次出兵虽未达到目的，“然闻其西可千余里有乘象国，名曰滇越，而蜀贾奸出物者或至焉，于是汉以求大夏道始通滇国。”⑤其意外收获是汉朝对身毒道西线又有新的认识，首次知道蜀身毒道上，滇国以西有乘象国，为蜀贾所至的重要商贸集散地，并且使汉与蜀身毒道上的交通枢纽滇国发生了紧密的联系。

汉使至滇，历时一年余未能通道成功，却与滇王有了直接接触，“滇王与汉使者言曰：‘汉孰与我大？’及夜郎侯亦然。以道不通故，各自以为一州主，不知汉广大。使者还，因盛言滇大国，足事亲附。天子注意焉。”⑥因此这一次行动进一步加深了汉朝对西夷的认识，增强了经略西夷，打通身毒道的决心。元鼎五年（公元前112年），武帝发兵攻南夷，随命驰义侯调南夷兵助征西夷，此次，司马迁为中郎将从军至西南。次年，（元鼎六年公元前111

① 《汉书·张骞传》卷61。
② 《史记·西南夷列传》卷116。
③ 《史记·大宛列传》卷123。
④ 《史记·西南夷列传》卷116。
⑤ 《史记·大宛列传》卷123。
⑥ 《史记·西南夷列传》卷116。

年），汉既平南越，接着又令驰义侯征西南夷，平之，定西南夷，以为武都、牂柯、越嶲、沈黎、汶山郡。①汉代经营西南夷取得重大进展，在蜀身毒道上，由蜀、黔中进入云南道路的沿途地区，已经在汉朝的直接统治下，为打通身毒道创造了有利条件。

元封二年（公元前109年），汉武帝再“发巴蜀兵击灭劳浸、靡莫，以兵临滇。滇王始首善，以故弗诛。滇王离难西南夷，举国降，请置吏入朝。于是以为益州郡，赐滇王王印，复长其民。”②其后，元封六年（公元前105年），汉兵又征服昆明夷（在今天大理一带）设置数县，属益州郡。汉武帝时期，经略西南，历时30年，基本上完成了在西南夷地区设郡县，进行直接统治的伟大事业，为祖国统一大业奠定了坚实基础。

以通道为目的经略西南夷活动，由于益州郡的设置，取得重大进展，昆明部族以东的蜀身毒道已经完全在汉王朝的控制下，可以畅行无阻。随后，通道事业以打通永昌道为目的，继续向纵深拓展。

（二）打通永昌道

在此我们所说的“永昌道”是指东汉王朝设置永昌郡后，蜀身毒道在其境内的路段，大约为弄栋（今姚安）以西至滇越（今腾冲）一线。

昆明（今大理地区）以西，为古哀牢地。哀牢部族所居区域甚广，《华阳国志·南中志》说哀牢地“东西三千里，南北四千六百里。”大约包含今天的保山、德宏地区西抵伊洛瓦底江上游。③昆明、哀牢地都是蜀身毒道的必经之地。哀牢地与昆明部族相接，在昆明与哀牢之间，澜沧江畔有云岭山脉延伸的博南山相隔，正当

① 《汉书·武帝本纪》卷6。
② 《史记·西南夷列传》卷116。
③ 方国瑜《西南历史地理考释》，上册第22页。

蜀身毒道上。故从昆明部族往西至哀牢夷地之间的交通道路可称为博南山道，是永昌道的一部分。汉武帝置益州郡后，往西继续经略，开道与置县并举，向哀牢地拓展，《华阳国志·南中志》说：“孝武时通博南山，度兰沧水、■溪，置嶲唐、不韦二县。徙南越相吕嘉子孙宗族实之，因名不韦，以彰其先人恶行。行人歌之曰：‘汉德广，开不宾。度博南，越兰津。渡兰沧，为他人。’渡兰沧水以取哀牢，哀牢转衰。”　唐、不韦都在澜沧江以西，嶲唐是今保山，不韦为今施甸。若行人歌中所唱，要不是武帝凭借打通蜀身毒道的决心，依仗强大的统一王朝的力量，国强兵壮，开疆拓土，声威远播，难以使博南山道成为汉朝通衢。后人写诗赞美道：“巍巍博南，屏蔽西藩。远承昆仑，近接磨盘（高黎贡山的别名）。西通印缅，东达黔川。羊肠剑阁，鸟道巫山。嶙峋千仞，重镇极边。西陲通衢，驿使往来。”①可见，西汉在通道身毒的事业上，做出的又一重大贡献是打通了博南山道，控制了哀牢以东的蜀身毒道。

东汉在西汉嶲唐、不韦设县的基础上，进一步对哀牢地实行经略。先前哀牢夷地“绝域荒外，山川阻深，生人以来，未尝交通中国。”但汉王朝的强盛，广开边荒，经济文化发展，开始吸引了哀牢诸部族。道路开通，使古老的蜀身毒道焕发了青春，商贾往来日益频繁，与内地保持了更加紧密的经济联系，这些都对哀牢部族产生影响。到东汉建武二十三年（公元47年），哀牢王贤栗攻鹿茸部落，鹿茸王迎战，大破哀牢军，杀其六王，哀牢王乃有归附汉朝之心。②“（建武）二十七年（公元51年）贤栗等遂率种人，户二千七百七十，口万七千六百五十九，诣越嶲太守郑鸿

① 李厚杰《博南山铭》，载《永昌府文征》文录卷28。
② 《后汉书·西南夷列传》卷86。

降，求内属。光武封贤栗等为君长，自是岁来朝贡。”①接着永平十年（公元67年）东汉设置“益州西部都尉，治嶲唐（今保山），镇哀牢人、叶榆蛮夷。”②此后，哀牢地区“君长感慕”，纷纷前来“内属”，“永平十二年（公元69年），哀牢王柳貌遣子率种人内属，其称邑王者七十七人，户五万一千八百九十，口五十五万三千七百一十一。西南去洛阳七千里，显宗以其地置哀牢、博南二县，割益州郡西部都尉所领六县，合为永昌郡。始通博南山，度兰仓水，行者苦之。”③这么多的邑王和人户，分布在澜沧江以西的广阔地区，包有众多的部族。东汉王朝便以其地分置哀牢、博南二县，哀牢县辖腾冲、龙陵、德宏州、临沧地区，博南县在今永平。割益州西部都尉所领六县与新置二县一起，设置永昌郡。④

永昌郡的设置，使中央王朝对西南夷的统治扩大到了与缅甸接壤的西部边疆，而永昌郡所处的滇西地区，正是蜀身毒西出缅甸的必经孔道，永昌设治成功标志着官府打通永昌道取得了彻底胜利。从此，西南夷境外的各国，途径永昌道，与中央王朝发生政治、经济、文化交往的情况急剧增多，《后汉书·西南夷列传》连续记载东汉王朝经永昌道与境外国家的友好交往，如：

永元六年（公元94年），永昌徼外敦忍乙王莫延慕义遣使译献犀牛、大象。

永元九年（公元97年），徼外蛮及掸国王雍由调，遣使重译奉珍宝，东汉和帝“赐金印紫绶，小君长皆加印授钱帛。”

永初元年（公元107年），徼外僬侥种三千余口，举种内附，献象牙、水牛、封牛。

永宁元年（公元120年），“掸国王雍由调，复遣使者诣阙朝

① 《后汉书·西南夷列传》卷86。
② 《续汉书郡国志》刘昭《注》引《古今注》。
③ 《后汉书·西南夷列传》卷86。
④ 参见方国瑜主编《云南郡县两千年》云南广播电视大学印。

贺，献乐及幻人，能变化吐火、自支解，易牛马头，又善跳丸，数乃至千；自言我海西人，海西即大秦也，掸国犀牛通大秦。明年元会，安帝作乐于庭，封雍由调为汉大都尉，赐印绶、金银、丝缯各因差。”①

永昌道的通衢，不仅使缅甸境内的敦忍乙、掸国、僬侥等部落与中国封建王朝有了友好邦交关系。②而且还通连“海西大秦”，学术界通常认为大秦即罗马，那么，由永昌道等构成的蜀身毒道，是一条通向大海的对外交通线，永昌因此同海外有了贸易和经济联系。《后汉书·西南夷传》说：“（永昌）出铜、铁、铅、锡、金、银、光珠、虎魄、水精、瑠璃、轲虫、蚌珠、孔雀、翡翠、犀、象、猩猩、貊兽”等，其中不少是海产品，应由蜀身毒道进口至此的。

从秦经略五尺道，汉武帝经营西南夷，到东汉哀牢的内附，通道置吏并举，历经280年，终于使蜀身毒道所经云南区段完全为统一的中央王朝所控制。尽管民间开辟利用蜀身毒道进行商贸活动已经达400余年，但是至此，蜀身毒道才像张骞开通的西域道一样，为官府完全控制和治理，成为统一王朝对外通道的重要组成部分，与西域道一起，形成汉王朝与南亚次大陆文明发祥地印度进行经济文化交往的南北两道，往后几百年，共同担负着中华文明与印度文明交流的重任。

三　蜀身毒道的路线

云南最早对外交通道蜀身毒道，以蜀（成都）为起点，西南出邛、僰至滇，从滇越（云南腾冲）出缅甸的敦忍乙（太公城）至曼尼坡入身毒（印度）。在中国西南地区，由五尺道、零关道和永昌道三条道路连结而成；出境以后，经今天缅甸北部的掸邦高地，

① 以上均见《后汉书·西南夷列传》卷86。
② 贺圣达《缅甸史》人民出版社1992年，第31页。

由曼尼坡入印度，是为缅印道。

1．五尺道

五尺道是从蜀南下经僰道（四川宜宾）、朱提（云南昭通）到滇池的交通线。这是汉晋期间蜀滇的主要道路。从文献记载看，五尺道的开通在秦代，“秦时常頗略通五尺道，诸此国置吏。十余岁，秦灭。及汉兴，皆弃此国，而开蜀故徼。巴蜀民或窃出商贾，取其筰马、僰僮、髦牛，以此巴蜀殷富。”①

当时吸引巴蜀商人到西南夷的一项重要贸易是“僰僮”贩卖。“僰僮”出自僰国。张守节的《史记正义》说汉置僰道县“今益州南，戎州北，临大江，古僰国。”僰道县为今四川宜宾，当时是蜀贾贩卖“僰童”的主要地区，因而成为通商贸易地。

从蜀到僰道的道路早已存在，到汉代称为“僰、青衣道”。汉武帝“欲开南中，令蜀通僰、青衣道。建元年（案：“建”原作“是”，今改）僰道令通之。……使者唐蒙将南入，以道不通，执令将斩之。叹曰：‘忝官益土，恨不见成都市。’蒙即令送成都而杀之。蒙乃斩石通阁道。”②所以僰青衣道是在汉武帝时，由官方组织修筑的，它也是唐蒙开南夷道的一个组成部分。青衣是今四川雅安，有青衣水（沫水）经夹江县至乐山入岷江。僰、青衣道是由蜀出发，沿着青衣江水而下，经过夹江，之乐山，又循岷江而下至僰道（宜宾）。

青衣道至宜宾后，往南分途：一为南夷道，即从僰道（宜宾）继续南行至夜郎（今贵州安顺）地区，再往南可至今广东南海。汉武帝建元六年，唐蒙招抚夜郎，以其地属犍为郡，元鼎六年（公元前111年）平南夷，以夜郎故地设牂牁郡。因此南夷道后来发展为通往广东的南夷牂牁江道。

① 《史记·西南夷列传》卷116。
② 《华阳国志·蜀志》。

从僰道往南的另一条道路是接秦代修筑的五尺道，通往滇池地区。汉武帝时唐蒙“凿石开阁，以通南中，迄于建宁，二千余里，山道广丈余，深三四丈。”①建宁郡是蜀汉建兴三年（公元225年）分益州郡后设置的，先治滇池县（今云南晋宁、昆阳），后移治味县（今云南曲靖）。这条道路，汉代在秦五尺道的基础上，又进行了修筑整治。故王象之《舆地纪胜》说：“西汉僰道，即汉武帝唐蒙凿石以通南中者。”所谓凿石，可能是凿通石门道。石门即今云南盐津县豆沙关。隋唐时，有一条从四川宜宾经石门通往滇池地区的道路叫石门道，它应当是在秦代开凿、汉代唐蒙重新整修的五尺道的基本上发展起来。五尺道由僰道（宜宾）南下，过石门（今云南盐津豆沙关）到朱提（今云南昭通），然后经由味县，到达滇池地区。汉武帝接受张骞的建议，为“求指身毒道”，曾经派使者“四道并出”，其中一路“出僰”的使者到达了滇池地区，受到滇王的接待。是时这条道路是通行的。

从蜀经过僰道通往滇池的道路，实际由蜀、僰道间的青衣道和僰道与滇池间的五尺道组成，我们统称为“五尺道”。又因为这条道路以朱提为枢纽，故又称为朱提道。

五尺道经由的地区，山高水险，道路十分艰险。《汉书·王莽传》载：“僰道以南，山险高深。”《华阳国志·南中志》也说：“自僰道至朱提，有水、步道。水道有黑水及羊官水，至险难行；步道度三津，亦艰阻。故行人为语曰：犹溪、赤水，盘蛇七曲，盘羊乌栅，气与天通。看都■泚，往柱呼尹，■降贾子，左儋七里，又有牛叩头，马搏颊，其险如此。”又《水经注·若水注》中说：“朱提郡西南二百里，得所绾堂狼县，西北行，上高山，羊肠绳屈八十余里，或攀木而升，或绳索相牵而上，缘陟者若将阶天。”这尚且是汉晋时期道路已经修筑开凿以后的情况，秦汉以前其路之

① 《水经注·江水》。

险，可想而知。因此，从路况看，由蜀经僰道至滇池的道路，虽然在战国时期已经存在，但它的交通作用可能是很有限的，只有当汉晋大力整修开凿之后，其作用才显著起来。①

2．零关道

由蜀往西南下，有一条早已存在的古商道，自战国以来就是沟通川蜀与云南的重要交通线，这就是蜀经过邛都等西夷地区，南下渡金沙江，到达洱海地区的道路。秦汉之际，蜀卓氏、程郑曾在临邛（今四川邛崃）“即铁山鼓铸，运筹策，倾滇、蜀之民。”②临邛在蜀至滇的道路上，其贩运铁器的商道，当是蜀滇间的交通线。

汉武帝时大力经略西南夷，唐蒙略通夜郎，打通南夷道后，武帝即“因通西南夷逆，发巴、蜀、广汉卒，作者数万人。治道二年，道不成，士卒多物故，费以巨万计。蜀民及汉用事者多言其不便。是时邛、筰之君长闻南夷与汉通，得赏赐多，多欲愿为内臣妾，请吏比南夷。天子问相如，相如曰：‘邛、筰、冉、駹者近蜀，道亦易通，秦时尝通为郡县，至汉兴而罢。今诚复通，为置郡县，愈于南夷。’天子以为然，乃拜相如为中郎将，建节往使。副使王然于、壶充国、吕越人驰四乘之传，因巴蜀吏币物以赂西夷。”司马相如竭力打通的蜀滇间交通线，显然是川西经过邛、筰部族所在地区的道路。邛、筰是秦汉时期西南夷部族，分布区域大约为今四川西部汉源至西昌一带。是后，司马相如“略定西夷，邛、筰、冉、駹、斯榆之君皆请为内臣。除边关，关益斥，西至沫、若水，南至牂牁为徼，通零关道，桥孙水以通邛都。还报天子，天子大说。”③

这是汉代司马相如主持开通零关道的情况，是在秦汉之际蜀

① 以上参见林超民《蜀身毒道浅探》，载《西南民族历史研究集刊》第2期。

② 《史记·货殖列传》卷129。

③ 《史记·司马相如列传》卷117。

滇商道的基础上修筑的。零关道经过三条水，即沫水，为发源于松番、南流泸定、折而东入岷江的大渡河；若水，是发源甘孜以北、南流经西昌至会理与金沙江合流的雅砻江；司马相如筑桥以渡的孙水，是发源于冕宁、南流经西昌至会理入雅砻江的安宁河。过三条水后是邛都，今天的四川西昌。由司马相如经略请为汉之“内臣”的邛、笮、冉、駹及斯榆等部族，都是生活在沫水、若水、孙水流域及期以南的部族，最南的斯榆，即零关道的终点，洱海之畔的叶榆，也就是昆明。所以零关道是通往洱海地区的重要交通线。

元狩元年（公元前122年），汉武帝派出四路使者求指蜀身毒道，一道出冉，一道出■，“然其北方闭氐、笮，南方闭嶲、昆明”。①这两路使者探求的就是从川西抵达洱海的零关道。道虽未走通，却透露了一个信息：零关道经邛、笮，下洱海，出永昌可达身毒。所以零关道是蜀身毒道的重要组成部分。零关道的路线，没有具体记载，它大体与唐代从成都南下至洱海的清溪关道基本相似。大约由今天成都出发，经今双流、新津、邛崃到雅安，向南经汉源，过越西到达西昌然后继续南行，从三绛（今四川会理西南）渡金沙江，过青蛉（今云南大姚县）、弄栋（今云南姚安），由云南（今云南祥云）到达叶榆（云南大理地区）。②

3．永昌道

从西汉武帝至东汉初，中央王朝全力打通和控制的永昌道，是蜀身毒道在中国境内的最西段。蜀身毒道从蜀出发经僰道（宜宾）的五尺道至滇池后，往西达到叶榆，与由川西达到叶榆的零关道相合，然后继续往西，经永昌出缅甸。从叶榆西进，沿汉武帝时竭力打通的博南山道，至嶲唐（今云南保山），再经由滇越

① 《史记·大宛列传》卷123。
② 参见林超民《蜀身毒道浅探》，载《西南民族历史研究集刊》第2期。

（今云南腾冲）出缅甸，这就是永昌道。

永昌道所经滇西纵谷地带，高山与河谷相间，“永昌山脉由昆仑南走而东分之第二支也，左澜沧江，右黑水江（今金沙江），相夹东南走蒙番千五百余里，……入云南界。东澜沧江，西怒江，走五百余里至永昌而东。”①所以，永昌道自叶榆（今大理）西行，翻越博南山，经博南（今云南永平），渡澜沧江，抵永昌郡，“永昌郡在云南郡西七百里，郡东北八十里有泸沧津（澜沧江）。”②

过澜沧江至永昌。东汉哀牢王内附，中央王朝于哀牢地及益州分出的六县设永昌郡，治永昌。户口繁衍，为当时天下第一。永昌是蜀身毒道上通往缅甸和印度的重要门户，为汉晋时期中、印、缅经济文化交流的主要站口，这里中外交往十分频繁。

永昌西行到滇越。永昌与滇越之间有怒山山脉的余脉，且“腾越山脉隔潞江（即怒江），西南之外脉。”滇越地处高黎贡山地区。永昌西去滇越，必经高耸的怒山、汹涌的怒江和陡峭险峻的高黎贡山。道路之险，无以伦比，但其至印度为径，滇越早就发展成为为蜀身毒道中国境内极西的重镇。③《史记·大宛列传》称：“闻其（指昆明部落）西可千余里，有乘象国，名曰滇越，而蜀贾奸出物者或至焉。”滇越是今云南腾冲，属哀牢地，因与昆明部族有联系，故“蜀贾奸出物者”达到这里，与印度来的商人进行交换。

从地理形势看，永昌道自叶榆往西，均是高山大河，丛山峻岭，它必需经过高险的博南山，渡湍急的澜沧江，涉凶险的瘴疠之地，“此津有瘴气，往以三月渡之，行者六十人，悉皆闷死，毒气中物则有声，中树木枝则折，中人则令奄然青焖也。”④永昌西

① 《永昌山脉记》，载《永昌府文征》文录卷18。
② 《太平御览》卷791引《永昌郡传》。
③ 赵继善《永昌山脉记》，载《永昌府文征》文录卷18。
④ 《太平御览》卷791引《永昌郡传》。

行，翻怒山，过怒江。怒江为腾（腾冲）永（永昌）之间要路，即使清代，一旦怒江桥断也只能“以大竹十根编联一筏，一人篙撑，每筏仅载四五人，货二三驮。……遇夏涨水，尤为难渡，马则浮水而渡。”①在汉晋时期渡江之难就更不用说了。再有永昌道的西端“腾越居中土西南徼，多深林大壑，毒虫、虎豹、犀象，害人之物恒聚其间，腥毒之气散而为瘴疠。”②所以永昌道是十分艰险的。

4．缅印道

蜀身毒道从滇越（云南腾冲）出中国国境后，经过缅甸东北高地丛林，到达印度，我们姑且把这一段经缅甸到印度的路线称为蜀身毒道上的缅印道。

在地理上，缅甸正介于印度与中国之间，特别是其北部，相挟于印度东北与中国西南的云南，所以在公元前后兴起的中国与印度间交通线上，它同云南一样，是蜀身毒道重要走廊。故缅甸波巴信著的《缅甸史》说：“上缅甸约在一千七百年以前，由于它位于西方的罗马和东方的中国互相往来的陆上通衢之间，就成为中国和印度之间的陆上枢纽。”③

缅甸与云南西部边境接壤的地区是一片山林高地，称为掸高地。高地内海拔在900～1200米之间，山峦密布，地面切割剧烈，起伏巨大，相对高差可达1000米左右。地势以西部边缘最高，向东南逐渐降低。掸高地内，山脉多南北走向，但分布零乱。山地间多为起伏的地面，高地的西北部为伊洛瓦底江的南都河及龙川江等支流流域。掸高地向北延长部分，是海拔一二百米的河谷平原乃至海拔达3000～4000米的高山高原，地势错综复杂。八莫、

① 《禀呈查勘潞江桥工》，引自《永昌府文征》文录卷17。
② 《赠刘虞民序》，引自《永昌府文征》文录卷18。
③ （缅）波巴信著，陈炎译《缅甸史》，商务印书馆1 965年版，第14页。

密支那附近，虽有冲积平原，但面积狭小。①

紧靠蜀身毒道出境地腾越的尖高山以西，掸高地及其向北延长部分与我国云南西部之间，地形上相连续，国界附近并无高山大河阻隔，自古以来，往来交通便利，民族迁徙频仍。②掸高地与云南接壤的西北地带，丛林密布，山峦起伏，明清时期称为“野人山”，在中印缅边区造成一系列南北向平行山脉（帕特开、路戍、拿戛、曼尼坡及亲山等山脉），属于缅甸阿拉干山脉的一部分，它们由东北向西南延伸，形成一道东西交通的障壁。但是在若干地方，山体中断或下陷凹，造成显著的山口，为东西交通及古代民族迁徙的主要通道。如：库阳山口及朋干山口，位于坎底西北的龙岗山，由此可以进入印度的阿萨密平原；珠干山口，位于坎底西南，也能进入印度阿萨密平原地区；户拱谷地西口，向西北经过新背洋、纳司考、尚尼加等地附近海拔500米上下的丘陵，可至雷多接阿萨密平原，第二次世界大战，中印公路即由此道；杜苏山口，在帕脱开山北端，通过比较容易，为古代民族迁徙的捷径之一；特别是曼尼坡高地，在帕脱开山与阿拉干山之间，盆地中陷，海拔800米上下，自亲敦江谷地经此至阿萨密平原，交通颇为便利，自古为中缅印间交通大道。③从阿萨密（今印度的阿萨姆邦）平原，往西可达到印度各地，乃至中亚、西亚一带；往南能够直下孟加拉湾，改由海路进入波斯湾，或者穿过西亚，与地中海的罗马大秦等国发生联系。

在缅印交通要道通过的地区，很早就有较为发达的部族活动，充当着中印交通和文化交流的桥梁。大约在公元前2世纪，在蜀身毒道经过的今云南西部德宏地区和缅甸北部的掸邦地区这一地

① 赵松乔著《缅甸地理》科学出版社1958年版，第76～77页。
② 赵松乔著《缅甸地理》第23页。
③ 赵松乔著《缅甸地理》第18页。

域范围内，出现了一个“乘象国，名曰滇越。”滇越国正处在中印交通要道上，已经成为中印交通的中转站或交易地，“蜀贾奸出物者或至焉。”①滇越国已有蜀地的商人前来做生意，交易的对象很可能就是从身毒来到这里的商贾。

到公元1、2世纪，在大致相当于原来“滇越”地域范围内，出现了“掸国”。据两汉时期的史籍记载，掸国在公元97年、公元120年和公元131年，曾三次派出使者，向当时的东汉王朝“重译”“奉贡”。这个掸国国王叫雍由调，其下有“小君长”。东汉永宁元年，掸国王复遣使者诣阙朝贺。并献乐及幻人，能变化吐火，自支解，易牛马头，又善跳丸，数乃至千。他们自言我海西人。海西即大秦罗马。这表明掸国西通大秦，一些前来中国的罗马人，也取道掸国前往洛阳；交往有一定的规模，由掸国到达东汉王朝的海西大秦使团人数竟已上千。这个使团受到了东汉王朝的欢迎，汉安帝封雍由调为“汉大都尉”，赐与“印绶金银彩缯”。②至此，掸国与东汉王朝建立了政治上的隶属关系。③

虽然，蜀身毒道的缅印段路线走向，史书没有明确的记载，但是根据中缅印边区的山川地理形势看，尽管这个交界地区的掸高地山峦起伏，地势复杂，但是那些通向印度阿萨姆平原的一个个山口，为开通中缅印之间的蜀身毒道提供了地理上的可能；生活在这一地区的各部族不断发展壮大，逐渐形成国家，为这条通道奠定了社会文化基础，通过他们的接力传递，使这条通道得以长期延续，发展兴盛。因此，蜀身毒道的缅印段的走向，很可能是由滇越出境后，经过掸高地的各个山口，特别是曼尼坡高地一带，穿越帕脱开山和阿拉干山脉之间的盆地，直接进入阿萨姆地区，到

① 《史记·大宛列传》卷123。

② 见《后汉书·和帝本纪》，《后汉书·安帝本纪》，《后汉书·顺帝本纪》，《后汉书·西南夷·哀牢传》。

③ 贺圣达《缅甸史》人民出版社1992年版，第10页。

身毒（印度）。

综上所述，有一点非常值得注意，以往人们认为蜀身毒道从公元前4世纪末开辟以来，它与西域道不同，一直是民间商业通道，中央政权几乎没有控制和经营这条通道。实际从我们上述考察看，自秦建立统一的多民族国家以来，就开始重视这条中印交通线，即对西南夷“通道置吏”，开辟“五尺道”。西汉经营西南夷，其直接原因，仍在通道：汉武帝积30年的功力，全力对西南夷的经营最初仍为“通道”“置吏”，命唐蒙开僰青衣路与五尺道相连，司马相如打通零关道，深入云南腹地滇池和洱海地区；然后以“求指身毒道”为目的，开不宾，度博南，越兰津，渡澜沧，通道永昌，设县置吏实现了对永昌以东道路的控制。东汉治理哀牢，哀牢内附，设郡永昌，统治区域到达滇越之境；遂通好掸国，赐印绶，掸国为之臣属。由此可见，中央王朝对蜀身毒道的经营活动历时300余年，成就辉煌，意义重大。首先，秦汉之际，中央王朝在蜀身毒道沿线，通道与置吏并举，在西南夷地区全面设置郡县。置吏成功，终于使西南夷地区成为统一多民族国家不可分割的一部分，奠定了云南从此成为统一多民族国家不可分割一部分的基础。其次，中央王朝全面控制蜀身毒道，在国境之内，道路沿线均已设治，通道由官方控制管理；出国境以后的缅印区段，也因奉赐印绶，使道路所经的掸国臣属，建立政治上从隶属关系，中央王朝对境外道路实现了羁縻控制。所以，西南的蜀身毒道同西域道一样，是一条官方经营的对外交通线，对中国与缅印乃至中亚、欧洲各地的政治经济文化交往和交流，起到了极其重要的作用。

第三节　汉晋时期的进桑麋泠道

从地理位置看，云南最近的出海港口是越南北部，位于红河

三角洲上的港口。这一地区古代称交趾，秦设象郡，两汉为交趾郡，三国至魏晋南北朝，中国封建王朝一直对交趾地区实施有效的治理，分别由吴、晋、东晋及南朝的宋、齐、梁、陈等政权所设交州统辖，治所在红河出海口附近，约今天越南河内，称交州。随着中国海外贸易的发展，交州港在海上交通中的优势地理条件凸现出来，逐渐发展为当时中国最重要的海外贸易港口，在汉唐海上交通和海外贸易中举足轻重。交州与云南地理亲缘，一水相连，两地很早就开辟了交通线。汉晋以来，云南直接利用交州港湾作为出海口，发展对外贸易和海外交往，促进了社会经济的发展。

一　交州的兴起

在我国古代历史文献中，很早就有与交趾往来的纪录，所谓神农、颛顼、尧、舜南抚交趾或到过交趾的记载比比皆是。《淮南子·主述训》说：“昔神农之治天下也，……其地南至交趾，北至幽都，东至肠谷，西至三危，莫不听从。”《尚书大传》曰：“尧南抚交趾，……交趾之南有越裳国，以三象重九译而献白雉，曰：‘道路悠远，山川阻深，恐使之不通，故重九译而朝’。”《墨子·节用》也称：“古者尧治天下，南抚交趾，北降幽都，东西之日所出入，莫不宾服。”虽然神农、尧、舜都是传说中人物，真实性难以确征。但是，这些文献为春秋战国至汉代的人所写，可能反映的正是这个时代乃至更远时期内地同交趾交往的情况。特别是越裳国重译献白雉于周室的说法，已作为西周与海外交往的美谈，不断被人们引用或传诵。

秦代，五岭以南至今越南中部的地区被统称为“南越”，秦始皇统一六国后，遂于公元前214年，挥兵南下，平定南越，在这里设置南海、桂林、象郡。象郡即包括了今天越南北部和中部。至秦末，

“秦已破灭，（尉）佗即击并桂林、象郡，自立为南越武王。”①公元前111年，汉武帝以路博德为伏波将军，破南越国，分其地为南海、苍梧、郁林、合浦、儋耳、珠崖、交趾、九真、日南等郡，置太守、刺史进行统治。这九郡中，交趾（北圻、东京）、九真（清化）、日南（广平、广治）三郡在越南境内。②

汉代是中国与印度交流频仍、相互促进、共同发展的时期，正是这时中国由海路经东南亚沿海到达印度的航线开辟，交趾处于中国两广沿海与东南亚沿海的交汇地，有红河与内地相连，因而逐渐发展成为中印海上交通极为有利的中转港。

汉武帝时，国力强盛。在南方，对南越、西南夷地区通道置吏取得巨大成功，使他有能力将打通海上中印通道付诸实施。《汉书·地理志下》记载：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国，又船行可二十余日，有谌离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆禀食为藕，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛，自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已不程国，汉之译使自此还矣。”

这是历史文献中我国使者首次远航印度的纪录，考察其航行情况，我们可以得出这样的看法：

第一，汉译使者远航印度的航线，尽管以往学者对其所涉及

① 《史记·南越尉佗列传》卷113。
② 《东南亚简史》，广西人民出版社1989年版，第27页。

的地名有不同解释，但普遍认为这是一条沿海岸分段航行的航线：大约汉译使者从日南郡（今越南广治附近）或徐闻（今广东徐闻县附近）、合浦（今广西合浦县东北）港口出发，航行约5个月，抵达都元国（今苏门答腊岛附近的八昔河附近）；再行船4个月，到邑卢没国（今缅甸南部勃固附近）；又航行20余日，至谌离国（当时缅甸伊洛瓦底江口西面）；由此弃船步行10余日，到达夫甘都卢国（此国以蒲甘为中心，包括缅甸滨临孟加拉湾的地区），步行所到之处应在沿海一带。再登船航行2个月左右，抵达黄支国（今印度南部沿海）。黄支国南有已不程国（今斯里兰卡）。这是汉译使者所到的最远地方。整个行程分四段海路和一段陆路完成，耗时一年有余。然后从黄支返航，8个月可到皮宗（今新加坡西面的比实岛），再航行2个月回到汉朝南端边境日南、象林（约今越南广南维川）。①全程竟达20个月，故“数年来还”，途中除了有蛮夷“剽杀人”外，航线所经的太平洋、印度洋海域是台风多发区，因此“苦逢风波溺死”，这是费力艰辛和危险的航行。可见汉代的航海技术很不发达，不能直航印度。

第二，汉译使者远航印度是以商业贸易为主要目的，所行航线也是一条已经开辟的商业航线。汉译使者入海采购明珠、璧、琉璃、奇石、异物，带去交易的是中国盛产的黄金和丝织品，这些都是秦汉以来中外经济交流的重要物品。而航线沿途已有商船活动，故汉使“所至国皆禀食为藉”，当地居民对商人的到来习以为常，并提供食品；分段航行也是为了沿途贸易或补充给养。这条艰险的航线，在汉代远航技术不发达的情况下，难以一次航行通达，所以采用分段航线，海陆并举，大部分航程依靠沿海各民族部落的“蛮夷贾船，转送致之”，可见沿线贸易已有一定规模。

① 参见石源华主编《中外关系三百题》上海古籍出版社1991年版，第37页。

《汉书·地理志》记载的航海，反映了汉晋时期我国海上交通的基本状况。这种不能一次远航到达目的地，只能沿海岸分段航行的海上交通，对海港有很大的依赖性，每航行一段时间，就得进港补充给养、修整船只或躲避风暴。因此航线上那些地理位置适中，港湾条件较好，又有便捷内陆交通的港口倍受重视。交州港便是这样的港口，故在汉代中国开始开辟海上交通之时崛起，交州处于中国与东南亚沿海的结合部，既有优良的港湾，又有红河水道与云南内地相连，此时汉武帝已经营云南30余年，设置郡县，打通蜀身毒道。从印度洋而来的海船抵达交趾后，可由红河北上，到达滇池地区，然后经五尺道或零关道，直抵蜀郡；由蜀而北，有褒邪道，“栈道千里，无所不通”，①直接进入汉代政治经济文化中心关中地区的长安、洛阳。舶商在交州登陆，经云南至洛阳约11000里。若到广州一带登陆，从广州至洛阳7100里，②然而从交州到广州还需多航行1060公里海路；③加之汉晋航海比行陆路有更大的危险性，广州与交州间海道地理条件复杂，浅滩暗礁密布，“尝闻舶商曰：‘自广东而东，其海易行；自广州而西，其海难行；自钦、廉而西尤为难行。……若广西沿岸皆沙土，无多港澳，暴风卒起，无所逃匿。至于钦、廉之西南，海多巨石，尤为难行。”④所以，在汉晋的条件下，从印度航行中国，到达中国最南部海港——交州，还要花费较长时日，经过漫长而危险两广沿海航行才能达到广州，然后再北上中原，这是很不合算的。因此汉晋时期，“海外贸易的商船大致上是沿海岸而行，诸国舶船皆先抵达越南中、北

① 《史记·货殖列传》卷129。
② 《后汉书·郡国志五》。
③ 《中华人民共和国分省地图集》，中国地图出版社1992年版。
④ 周去非《岭外代答》卷1《地理门》。

部”，①更多是先抵达交州的港湾。正是这些因素，促成了交州港的崛起，很快发展为中国最大的港口之一。

汉代，交州“处近海，多犀、象、毒冒、珠玑、银、铜、果、布之凑，中国往商贾者多取富焉。”②已经成为一个繁荣的海外贸易港。

三国时期，孙吴与蜀汉长期争夺交趾和云南，主要原因，一是争夺南中的战马，二是争夺交州港海上贸易的控制权。最后，孙吴控制了交州，并凭借从交州获取的舶来品与曹魏、蜀汉交聘、贸易，甚或走私贸易，壮大自己的实力，同强大的魏、蜀周旋。孙吴时交州开发尚浅，不重田赋收益，而多仰仗海外贸易之利。《三国志·薛综传》记载当时交州的经济情况说：“土广人众，阻险毒害，易以为乱，难使从治。县官羁縻，示令威贩，田户之租赋，裁其供办，贵致远珍明珠、香药、象牙、犀角、玳瑁、珊瑚、琉璃、鹦鹉、翡翠、孔雀、奇物，充备玩宝，不必仰其赋入，以益中国也。”所以孙吴对交州统治并不重视田赋租税收入，而看重交州“贵致远珍明珠”等海外舶来品和海外贸易的收益。反映此时交州的贸易量已较大，能够藉“以益中国也”，对中原内地的政治、经济具有一定的影响力。

两晋南北朝期间，交、广海外贸易日益发展，交州甚至有胡商住境贸易，如《高僧传》卷1《康僧会传》云：其先康居人，世居天竺，其父因商贾移于交趾。交州成为中外商贾进行贸易的首选地。到了南朝时，“交趾通日南、象郡，多金翠珠贝珍怪之产，前后刺史皆致之。”③《南齐书》卷14《州郡志》说交州“外接岛夷，宝货所出，山珍海怪，莫与为比。”昭示着南朝时期交州的海外贸

① 刘淑芬《六朝南海贸易的开展》，台湾《食货月刊》第1 5卷第9、10期。

② 《汉书·地理志》卷28下。

③ 《陈书·徐伯阳传》卷34。

易又有更大的发展，成为中国最繁荣的贸易港口。

海外贸易的发展，使交州贸易品种和数量大增。汉末以来，士燮家族控制交州达数十年之久，他们同时也控制了南海的贸易。《三国志·士燮传》云：“燮每遣使诣权，致杂香细葛，辄以千数，明珠、大贝、琉璃、翡翠、玳瑁、犀、象之珍，奇物异果，焦邪、龙眼之属。”士燮每年贡献给孙权的都是海外舶来品，种类很多，数量也大，动辄“以千数”，这仅是士燮对孙吴进贡的部分海外舶来品，整个交州港的贸易量可想而知。汉晋时期凡镇守交州的官员无不获取暴利，捆载而归。东汉马援征讨交趾反叛，还军之时所载珍宝明珠文犀满满一车，“时人以为南土珍怪，权贵皆望之。”①后汉“交趾太守张恢，坐臧千金，以物资簿入大司农，诏班赐群臣。”②《陈书》卷17《王通传附王励传》也说：“越中饶沃，前后守宰例多贪纵，励独以清白闻。”宋孝武帝时垣闳罢交趾刺史任，资财钜万。③《晋书·四夷传》也云：“徼外诸国尝赍宝物自海路来贸货，而交州刺史、日南太守多贪暴侵侮，十折二三。”这些史料不仅反映官吏对来交州舶商的贪暴聚敛，更重要的是反映了交趾海外贸易繁荣。

《新唐书·地理志》说：“交州都护制诸蛮，其海南诸国，大抵在交州南及西南，居大海中洲上。相去或三五百里、三五千里，远者二三万里，乘舶举帆，道里不可详知。自汉武以来，朝贡必由交趾道。”末两句最为重要，表明交州为唐以前中国最重要的对外贸易港，也是海外各国进贡的必经之地。交州港发展到唐代已经成为可与广州相媲美和齐名的海外贸易港。④

二　云南与交趾间进桑麋泠道的开辟

云南与交趾地理亲缘，一水相连，沿红河南下，自云南与越

① 《后汉书·马援传》卷24。
② 《后汉书·钟离意传》卷41。
③ 《南齐书·垣户之附垣闳传》卷25。
④ 参见方豪著《中西交通史》上册，岳麓书社1987年版，141页。

南交界的河口出境，到达出海口，仅四五百公里，是云南最近的出海路线，所以两地很早就有交通道路相连。

云南至交趾的交通道路，古已有之。从文献记载看，战国末年，蜀与交趾就有的交往。《水经注·叶榆河》引《交州外域记》说：“交趾，昔未有郡县之时，土地有雒田，民食其田，又名雒民，设雒王、雒侯，主诸郡县，多为雒将。后蜀王子将兵三万来讨雒王、雒侯，服诸雒将。蜀王子又称为安阳王。”①《越史略·国初沿革》曰：“碓（雒）王都于文郎国，周末为蜀王子泮所逐而代之。泮筑城于越裳，号安阳王，竟不与周通。”《越史通鉴纲目·前编》也说：“周赧王五十八年（公元前257年），蜀王子灭文郎国，称安阳王。”越裳早与中原有交往，《尚书大传》记周成王时，“交趾之南有越裳国，故重九译而朝”，并献白雉。《韩诗外传》、《后汉书·南蛮传》均有记载。越裳究竟为何地，今尚不完全清楚，一说在今老挝，一说在交趾或其南，但据各书所叙，在交趾及其以南更有可能。越裳贡周，贡道由滇中，②其事虽难以明考征信，但战国晚期，蜀王子由蜀至交趾经滇中是可信的。③

蜀王子征文郎，是因为战国末年（约公元前316年），秦大夫张仪、司马错伐蜀，蜀王败绩，遁走至武阳，为秦所害。其相及太子退至逢乡，死于白鹿山。当是在蜀王在秦兵追击败亡之后，蜀王子乃率其余部南奔僰道，退至逢乡，大概是避居于南中。随后，秦蜀守张若继续南下，取笮及其江南地，④秦兵向南发展，蜀王子不能再迁南中称强。后于周赧王十七年（公元前298年），率所余3万之众远走文郎，得势后，称王于其地，因于蜀隔绝，蜀人不知

① 亦见《史记·南越传索引》引《广州记》。
② 《云南备征志》，《滇云历年传》。
③ 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》，上册，第7～11页。
④ 《华阳国志·蜀志》。

其下落，故《华阳国志》说：“死于白鹿山也。”①

蜀王子至文郎的路线，实为自蜀赴交趾道，经过滇池地区。此时滇池以南已有较为发达的部落。汉初设牂牁郡，句町、进桑等部落都属于牂牁郡。说明战国时这些发达的部落已经存在。句町在白河（盘龙河）上游；进桑地在红河（富良江）上游，当是从滇池赴交趾的孔道所经。很可能自蜀经滇池往交趾的交通线，很早就开通了。②

从考古资料看，在滇池地区与交趾的青铜器有很多相似之处，如一种鞭形铜钺，这种器物极富地方特色，目前仅在云南的晋宁石寨山、江川李家山，广西的恭城、平乐银山岭、广东的德庆、广宁以及越南北部的红河下游出土过。③又羊角钮铜铃，这类器物目前也只在云南、广东、广西和越南北部发现过，具体的出土地点是云南楚雄万家坝、晋宁石寨山、广西西林普驮屯、浦北大岭脚、容县龙井化、广东广州，以及越南北部红河下游。④这些都说明，很早以前，滇池地区就与交趾所属的红河下游有文化交往。因此，滇池地区与交趾红河下游地区部落之间的联系，依靠红河水道及其相连的部族得以沟通是极其可能的。

西汉末年，汉王朝派文齐为益州太守（治滇池）。此时公孙述割据于蜀，招降文齐，文齐拒绝不附。后“闻光武帝即位（公元25年），乃间道遣使自闻。”⑤文齐的使者至东汉都城洛阳报告的路线，据《华阳国志》卷10说：“遣使由交趾贡献河北。”那么是由滇池出交趾，然后转道赴洛阳，是时自滇至交趾的道路是通行的。

① 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》，上册，第7～11页。
② 方国瑜《中国西南历史地理考释》，上册，第10页。
③ 刘小兵《滇文化史》云南人民出版社1991年版，第69页。
④ 同上书，第70页。
⑤ 《后汉书·西南夷列传》卷86。

东汉建武十六年（公元40年），“交趾女子征侧及女弟征贰反，攻没其郡，九真、日南、合浦蛮皆应之，寇略岭外六十余城，侧自立为主。”①建武十七年，东汉王朝派伏波将军马援率长沙、桂阳、苍梧兵万余人前往征讨。建武十九年（公元43年），马援平定叛乱。马援在交趾期间，曾于建武十九年（公元43年）上书朝廷说：“从麋泠出贲古击益州，……愚以为行兵此道最便，盖承藉水利，用为神捷也。”又说：“从麋泠水道出进桑王国至益州贲古县，转输通利，盖兵车资运所由矣。自西随至交趾，崇山接险，水路三千里。”②这是因为建武十八年，益州郡土长栋蚕起兵反抗，声势甚炽，当时马援在交趾，得知益州郡“昆明诸种反叛”，③故上书朝廷，想从交趾策应平叛。可见当时滇池与交趾间交通畅通，互通声息。根据马援的上书，从交趾往滇池，有麋泠水道可通行大军和“兵车资运”，那么滇池与交趾的交通道路并非小径，是一条水陆兼行的大道。

交趾与滇间的交通线，是由交趾的麋泠经进桑、贲古或西随至益州郡治。麋泠、进桑、贲古、西随同在一条水之沿线。《水经》卷37《叶榆水》说：“益州叶榆河出其县北界，屈从县东北流过不韦，东南出益州界，入牂牁郡西随县北，为西随水；又东出进桑关，过交趾麋泠县北……东入海。”《水经·叶榆河注》：“叶榆水，东经漏江县，又经贲古县北，东与盘江合。”叶榆水又称西随水，还称糜水，《汉书·地理志》“牂牁郡”说：“西随，糜水西受徼外，东至麋泠入尚龙谿，过郡二，行千一百六里。”叶榆水为今元江（礼社江）④，下游为红河。

从交趾至云南，沿红河有麋泠，《汉书·地理志》说：“西随，糜

① 《后汉书·马援传》卷24。
② 《水经注·叶榆河注引》，马援上书之文，严可均辑入《全后汉文》中。
③ 《后汉书·西南夷列传》卷86。
④ 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第77页。

水西受徼外，东至糜伶。”按糜伶即麋泠。《说文》“米部”：“■，交趾有■泠县，从米，尼声。”则“■”读如“尼”，后世误传，写作“■”或“糜”，又“■”与“麋”为同字异写，故作麋泠。《汉书·地理志》交趾郡下有“麋泠，都尉治。”颜师古曰：麋泠“音麋零。”为交趾北部重镇。《后汉书·郡国志》交趾郡下有麋泠县，《元和郡县图志》卷三八“峰州”说：汉“置交趾郡之■泠县此也。”“东南至安南府一百三十里。”据此，林超民教授考订为今越南永富省富寿地区。①从麋泠沿红河溯流，有进桑关。《汉书·地理志》牂牁郡说：“进桑，南部都尉治，有关。”《水经注》也言：“进桑县水上有关，故曰进桑关。”汉晋所设关隘，必在交通要道。进桑地在红河上游，当从滇池赴交趾孔道。②位于牂牁郡与交趾交界之处，即唐代之古涌步，今之河口地区。③贲古，为益州最南部之一县，方国瑜引钱占《新校注地理志》曰：“贲古，应今临安府近地。”并参证马援上书，以为贲古当与西随接近，在今蒙自、个旧、元阳之地，以途程言，当较适宜。④又说：“从马援所说水陆交通及《水经》叶榆河流经之记载，可知今蒙自南部及屏边、金平即西随县地。”“而西随在今之蛮耗。”⑤

按马援所说，所谓麋泠进桑道有两种走法，一是“从麋泠水道出进桑王国至益州贲古”，即由麋泠水道往北，抵达进桑（今云南河口、马关一带，）自进桑关转陆行，经过贲古（蒙自蛮耗一带）至益州（滇池地区）。二是“自西随至交趾，崇山接险，水路三千里。”西随至交趾，水路3000里，乃是从西随（蛮耗）沿红

① 林超民《汉晋云南各族地区交通概论》，《西南民族历史研究集刊》第7集，云南大学西南边疆历史研究所编印，1986年。

② 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第11页。

③ 同上书，上册第79页。

④ 同上书，上册第77页。

⑤ 同上书，上册第79页。

河而下至出海口的水路，则西随以下尽是水路。进桑关陆行至贲古，水行至西随。而西随至进桑关一段水道，流经山谷，上溯艰难，顺流较易。①故马援上书叙述麋泠进桑道时，称从交趾至益州，可沿叶榆水（红河）至进桑关转陆行，经贲古至益州。而由益州至交趾，从西随即可行“水路三千里”抵达交趾。此则汉晋时期云南与交趾进桑麋泠道交通的具体情况。

滇与交趾之间的交通，利用了红河水道的便利，更加密切了云南与交趾及中原内地的关系。三国时，刘巴任职曹操帐下，出使长沙、零陵、桂阳，正遇上这三郡被刘备收复，巴不得返使，乃绕道交趾，由蜀潜回。②其所行路线必定是沿麋泠进桑道至云南，然后经云南至蜀川的交通路线返回。晋泰始元年（公元264年）南中监军霍弋遣建宁大姓领部曲兵至交趾，与孙吴争战夺取交趾、九真、日南、郁林四郡，占据其地长达7年之久，所凭借的就是进桑麋泠道可通军旅，具有“转输通利”的交通优势和地缘相接便捷条件，是时进桑麋泠道为大军通行之大道。其后吴将陶璜率30万众击交趾，将其地重新收复。吴亡，陶璜继续领交州，他曾向朝廷进言：“宁州接兴古，接据上流，去交州郡千六百里，水陆并通。”③陶璜明确指出宁州（滇池地区）与交州之间的交通道路，是一条水陆兼行的通道。

汉晋时期中国的交通形势，《宋书》卷97《夷蛮传》的一段话可以概括：“晋氏南移，河、陇琼隔，戎夷梗路，外路天断。若夫大秦、天竺，迴出西溟，二汉衔役，特艰斯路，而高货所资，或出交部，泛海陵波，因风远至。又重峻参差，氏众非一，殊名诡号，种别类殊，山琛水宝，由兹自出，通犀翠羽之珍，蛇珠火布

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第79页。
② 《三国志·刘巴传》卷39。
③ 《晋书·陶璜传》卷57。

之异，千名万品，并世祖所虚心，故舟舶继路，商使交属。”这段资料指出：汉晋时，中国与西方的交往主要凭借两条道路，一是西域道，二是海道。但是东晋时，北方西域路梗阻，所以“出交部，泛海陵波”，利用季风航海交州，然后通过陆路转达内地，成为当时通行走法。然而这一走法必须经过“重峻参差，氏众非一，殊名诡号，种别类殊”地区，山川险恶，民族众多，非常像当时南中地区，即云南的情况。而且交州“山琛水宝，由兹自出，通犀翠羽之珍，蛇珠火布之异，千名万品，并世祖所虚心，故舟舶继路，商使交属”，珍宝异物并出于交州，由云南与交州间的进桑麋泠道，商贾使臣频繁往还，通过舟舶继路，水陆兼行，同云南保持和发展密切的经济贸易关系。

进桑麋泠道虽早已存在，它发展到东汉以后，作用才显著起来，成为战时的行军大道，平时是商旅使臣过往甚频的交通干线。这条道路的兴起和繁盛，几乎与交州港的兴起同步。而且进桑麋泠道的开通发展是自发的，少有政府开拓的因素，我们可以这样认为，进桑麋泠道的形成和发展，是云南先民长期探求便捷出海通道的结果。交州港的兴起与进桑麋泠道开通，相辅相成，由于进桑麋泠道沟通了交州与云南乃至中原内地交通联系，使交州这个对外贸易港口获得了与云南及中原内地广阔的贸易市场；同样，进桑麋泠道沟通了云南与交州港的联系，使闭塞的南中西南夷各民族有了一条最近捷、最方便的出海通道，并通过交州与海外世界发生联系，开拓了交往的范围。

三　汉晋交州与云南的关系

云南与交趾地区很早就发生了交往，但自汉武帝时起，两地的经济贸易关系发展到了一个崭新阶段。汉武帝经营西南夷，取得了重大进展，汉王朝在云南设置了益州郡，益州与交趾相连，都处于中央王朝的统治下，使这两个彼此毗邻地区的交往，有了强大的政治保障，创造了发展的条件。另一方面，汉武帝时中央王

朝首次派使者通过海路出使印度等地，标志着中国南海对外交通线的全面开辟，而南海航线上，交州是当时中国远航南海诸国的起点，和外国海舶抵达中国的第一站，从而迅速发展为中国最重要的海外贸易港口。交州港的兴起，进桑麋泠道的开辟，无疑使云南获得了一个最近的出海港，两地交往日益密切。

东汉交州作为对外海港兴起之后，大秦等国使者多有经由这里前往东汉王朝中心朝贡的。如永建六年（公元131年）日南徼外叶调、掸国遣使贡献。①“桓帝延熹九年（公元166年），大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁。”②日南来的使者，从当时的海港发展情况看，很可能是在交州港登陆，取道陆路，经过云南北上洛阳。所以，这时云南与交州的经济贸易关系已经得到发展。

从东汉末到西晋末年，云南与交州间的交通从未间断，贸易日益发展。《后汉书·朱晖传》记载元和中，内地有灾荒，谷贵，朝廷经费不足，尚书张林上书指出谷贵由于钱贱，因此主张不再发行钱币，以布帛为租税，由官家控制煮盐，增加财政收入，同时他还特别建议：“宜因交趾、益州上计吏往来市珍宝，收采其利。”设想利用交州与益州间的贸易收入来充实国库，足见当时交州与益州间贸易繁荣昌盛，两地间的交通必定畅通发达。③

汉末三国分立，孙吴、蜀汉竞夺交州。因为交州溯红河、西江而上，可以抵达云贵高原，即“南中”。当时南中为大姓夷帅盘踞，不仅拥有大面积的土地，居于交州通往中原的要路，而且盛产战马。三国争纷，需马孔急。汉末，苍梧士燮家族分据交趾、合浦、九真、南海太守之职，形成割据之势。建安十五年（公元210

① 《后汉书·顺帝纪》卷6。

② 《后汉书·西域传》卷88。

③ 林超民《汉晋云南各民族地区交通概论》，《西南民族历史研究集刊》第7集，云南大学西南边疆民族历史研究所编印，1986年。

年）孙权虽然派步骘任交州刺史，但实际士燮仍控制交州，并与南中夷帅雍闿通闻，进而与孙吴通声气。其时“燮每遣使诣权，致杂香细葛，辄以千数，明珠、大贝、琉璃、翡翠、玳瑁、犀、象之珍，奇物异果、蕉、邪、龙眼之属，无岁不至。壹时贡马凡数百匹。权辄为书，厚加赐以答慰之。”①士燮进贡孙吴的战马，无疑是来自南中地区。云南所产的马还被赶至交州，用来交易舶来品和海产品。这种贸易一直延续到唐代，南诏后期连年进攻安南，其导火线就是因为在大中年间（公元860—873年）唐“安南都护李涿为政贪暴，强市蛮中牛马，一头止与盐一斗；又杀蛮酋杜存诚。群蛮怨怒，导南诏侵盗边境。”②李涿破坏了汉晋以来云南与交州间以畜产品换取海产品和舶来品的贸易传统，打破两地已约定成俗的经济关系，最终必然遭到南诏的反抗。由此可见，云南与交州从汉晋时代起就建立了密切而稳定的经济贸易关系，并成为云南经济的重要组成部分。

三国时期吴、蜀两个政权为了获取南中的战马和交州的舶来品，在这一地区展开激烈的争夺：孙吴先是通过士燮遥领交州，士燮死后，又大力加强在交州势力；同时，蜀汉也以■降都督李恢领交州刺史，想通过南中进一步向交州推进。吴、蜀以南中为焦点，于对方领土都存觊觎之心，其目的是在争夺交州。对于吴来说，取得交州的控制权，不但可以得到人力资源，亦可辗转得到南中的马，补充孙吴境内战马的匮乏；更重要的是，拥有交州就取得了南海贸易的控制权，独享交州海外贸易之利。对蜀汉来说，得到交州，就扫除了南中的背腹之患，南中的人力战马尽归其所有，从蜀经南中至交州的交通道路可以畅通无阻，并由此得到一个重要的出海口，独占交州海外贸易港。双方争夺一延续直到公

① 《三国志·士燮传》卷49。
② 《资治通鉴》卷249。

元229年，蜀汉实力不济，才放弃了交州。①

三国末，孙吴交趾太守孙胥贪暴，为百姓所患，又遇察战邓荀至，要在交趾征调孔雀300头，遣送到秣陵，百姓苦其远役，咸思为乱。于是郡吏吕兴杀了太守孙壻和邓荀，归附西晋。晋武帝司马炎乘机经营交趾，任命吕兴为太守。但不多久，治理不成功，太守被杀。“帝更以建宁爨谷为交趾太守。谷又死，更遣巴西马融代之。融病卒，南中监军霍弋又遣犍为杨稷代融，与将军毛炅、九真太守董元、牙门孟干、孟通、李松、王业、爨能等，自蜀出交趾，破吴军于古城，斩大都督修则、交州刺史刘俊。”②由此可见，晋对交州的经营与统治，全仗南中的力量，凭借南中地理上与交趾接近，利用蜀经南中通达交趾的交通线，征调南中大姓进攻交州，大破吴军。

泰始七年（公元271年）吴遣大都督薛珝、交州刺史陶璜帅20万大军，由海路伐交趾，晋兵大败。280年吴灭，陶璜归降于晋，并上言朝廷：“又宁州兴古接据上流，去交趾郡千六百里，水陆并通，互相维卫。”宁州，《晋书·武帝纪》称：“泰始六年（公元270年）八月，分益州之南数郡置宁州。”《华阳国志·大同志》说：“泰始六年，分益州南中建宁、云南、永昌、兴古四郡为宁州。”则宁州领有除今天滇东北以外的云南地区。兴古郡，在今天云南南部红河州、文山州一带，属红河流域上流地区，故称“接据”交趾“上流”，有水陆道路并通。从政治军事的角度，陶璜精辟地论述了云南与交州关系的重要性，及宁州与交州“互相维卫”的作用。汉晋时期交趾与云南地区的唇齿相依的关系可略见一斑。

① 宫用尚志《三国の分立と交州の地位》，东洋史研究，第7卷2、3期。参见刘淑芬《六朝南海贸易的开展》，台湾《食货月刊》第15卷第9、10期。

② 《晋书·陶璜传》卷57。

第四节　先秦至汉晋云南对外通道的作用及影响

一　云南早期对外通道在中国整体对外交通中的作用

如前所述，一般学者都认为，至迟在西汉中叶，云南已经有两条对外通道存在，即蜀身毒道和进桑麋泠道。那么，云南最早开辟的这两条对外通道，它们的作用是孤立的呢，还是有密切联系？它们仅对云南的对外交往产生影响呢，还是作为两汉以来中央王朝对外交通的有机组成部分？这些问题以往研究多有忽视，在此仅就这一问题粗略探讨。

中国整体对外交通格局，在汉晋时期有三条主要通道通往西方：北方的西域道，南方蜀身毒道和南海航线。这三条道路的开辟，使中国的对外联系范围扩大到了中亚、西亚、南亚、东南亚乃至罗马、希腊等地，实现了中国与欧亚大陆大部分地区的交往。

然而，在道路开辟的早期，三条对外通道，由于其穿越地区的地理形势、社会发展程度以及交通工具等条件的差异，各有局限，所起的作用不尽相同。但是总体上看却具有三条道路相辅相成，互相补充的时代特征。

汉晋时期，中央王朝统治中心在关中一带，从长安出发，经过西域的道路，是最便捷的中西交通线。但是，西域道必需经过人烟罕见、水草稀少的沙漠大碛，除了自然条件的恶劣外，更主要的是道路所经地区，有强悍的匈奴民族，时常阻断交通，使西域道常处于威胁之中，时断时通。

南部经过云南到印度及其沿海的蜀身毒道，它所经过的西南夷及缅印交界地区，虽然自汉武帝经营西南夷，通道置吏，遍设郡县，以及东汉哀牢归附后，中央王朝基本控制了这条对外道，但是终因道路所经地区地形复杂、山川阻隔、瘴疠肆虐，加上西南夷与中原内地相对僻远，当地各部族社会发展程度较低，交通的

发展和利用受到极大限制。

南海航线，尽管西汉已开辟，但是在航海技术尚不发达的汉晋，其在对外交通作用究竟有多大是值得怀疑的。如《汉书·地理志》所记，汉代开辟的海上通道可以到达印度，但它甚至还不是完全意义上的海上直航航线。第一，它的整个航线都是沿海岸而行，需要靠“所至国皆禀食为藕，蛮夷贾船，转送致之。”①是由分段航行、沿岸各部族“转送”的方法进行的。第二，它是一条海陆兼行的航线，必需经过一段陆路，才能通达。第三，当时这条航线的航行耗时惊人，仅汉译使者由海路至印度的往返，整整花费了20个月的时间。就是在两晋南北朝，我国的航海技术有了长足发展，海路依然是十分危险的，史书对航行在这条航线的的商船、贡使和往印度取经朝圣者遭遇风暴，船覆人溺的记载比比皆是。

正是这些因素的制约和相互作用，使汉晋时期中国对西方三条主要通道，相互补充、相互联系、共同发展，一同承担着中国对外交通的重任。例如东汉时，西域道一度被西域大国阻断，南海道、蜀身毒道立即成为这一时期东汉王朝对外交往主要通道。东汉和帝永元九年（公元97年）班超派甘英出使大秦，结果仅抵达条枝国，濒临大海边，被安息所阻而罢。②与此同时，《后汉书》连续出现了永昌徼外及西域、大秦等西方国家经由蜀身毒道和南海道前来进贡和文化交往的记载：

永元六年（公元94年）正月，永昌郡徼外敦忍乙王莫延慕义，遣使献犀牛、大象。

永元九年（公元97年）正月，永昌郡徼外蛮及掸国王雍由调重译奉贡。

① 《汉书·地理志下》卷28。
② 《后汉书·西域传》卷88。

永初元年（公元107年）三月，永昌徼外焦侥种夷贡献内属。

永宁元年（公元120年）十二月，掸国雍由调遣使献乐及海西大秦幻人。

永建六年（公元131年），日南徼外掸国遣使贡献。

延熹九年（公元166年）大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁。①

当西域道闭塞的时候，身毒国（今印度）更加依赖蜀身毒道和海上交通经过云南同中国保持联系。《后汉书·西域传》记载："天竺国一名身毒，在月氏之东南数千里，俗与月氏同，而卑湿暑热。其国临大水。乘象以战。……土出象、犀、玳瑁、金、银、铜、铁、铅、锡，西与大秦通，有大秦珍物。又有细布、骚■、诸香、石蜜、胡椒、姜、黑盐。和帝时数遣使贡献，后西域反畔，乃绝。至桓帝延熹二年、四年，频从日南徼外来献。"

《越史要》也说："支那（指中国）艺业，首在蚕丝，故所纺织极为精巧。亚力山大王希腊辟达土，罗马得此绢而珍惜之，以转贩多，价日陡贵；大海罗马帝得领土在亚细亚之西，渐欲与支那通，迨取波斯，航路始便，一百七十九年为汉桓帝延熹九年，大秦（即罗马）帝安敦遣使跨印度洋，进我东京（在今越南河内）直抵支那。"②

上述记载徼外各国入贡路线，或由蜀身毒道，经永昌、益州直上蜀地，此乃所谓永昌徼外各国的贡献路线；或从海路而来，所谓行船从日南徼外登陆，进贡东汉王庭，由"东京直抵支那"。按当时我国对外交通的大势分析，从海路至交州再经红河水道，由益州（云南地区）直上蜀，然后经蜀于关中相连的褒斜道，③抵达

① 以上见《后汉书》中的《和帝纪》、《安帝纪》、《桓帝纪》、《南蛮西南夷传》、《西域传》等。

② （越）黄高启著《越史要》。

③ 《史记·货殖列传》卷129。

两汉政治经济文化中心，是相当可行的。由此观之，西出的三条交通干线，是互相贯通而互补的。这三条道路中有两条经过云南地区，从交州港沿红河水道北上的外国使臣或商人，到达滇池地区后，即与从永昌道进入的使臣、商人合为一条道路，或经五尺道，抑或经零关道，由蜀直抵关中。

印度是当时发达的文明古国，中国同印度经济文化交往十分频繁，而以上三道均可到达印度，特别是两条经过云南地区的对外通道，在魏晋北方战乱时期，曾一度充当了中印交通最重要的纽带。成书于公元1世纪的《爱利脱亚海周航记》（Peripius of the Ery thraean sea）中说：“过克利斯国（Chryse），抵秦国（Thinae）后海乃止，有大城曰秦尼（Thinae），在其国内部，远处北方。由此城生丝、丝线及所织成之绸缎经陆道过拔克脱利亚（大夏），而至巴利格柴（今印度孟卖附近之巴罗赫港）；另一方面又由恒河水道而至李米里斯（Limyrice）。”①秦国当指中国，大城秦尼似为当时中国的都城长安。其中“抵秦国后海”往“秦尼”的路线，显然是条海上航线，秦国的后海，应为交州、日南一带，从交州往“其国内部，远处北方”的秦尼城，有可能是经由云南、四川的路线；由秦尼城将中国的丝织品运经大夏（拔克脱利亚）抵达印度的路线，是西域道，这是中国丝绸出口的主要商道。另一条由恒河水道至李米里斯的中印交通路线，有可能指的就是从云南经缅甸至印度的道路，这条道路至印度后，可沿布拉马普特拉河与恒河水路相结，深入印度内地。然而汉晋，中原战乱不断，五胡十六国少数民族政权相继建立，北方长期处于分裂割据状况。西域道路失去了中央王朝强大的保护和经营，道路时断时续，难以保障畅通。除了西域道以外，通往印度的道路还有两条，它们都经过云南，在中印交通中发挥着极为重要的作用。

① 《中西交通史料汇编》第1册，第22页。

发展程度很高的印度古国，它所代表的印度文明，对中国具有强烈的吸引力。印度佛教传入中国后，东汉两晋南北朝乃至隋唐，印度佛教在中国大力传播，在中国对外交通史上出现了中印两国宗教文化交流的高潮，并带动经济的交往，成为汉晋中西交通史上的一大特征。

据方豪统计，在中国史书上东汉至南北朝期间有记载的，印度东游传法或中国西去求经的僧人共227人。①梁启超曾认为，此时往来于中印的僧侣至少有九分之一是经过云南、缅甸至印度的道路进行的。②又义净《大唐西域求法高僧传》亦记：“支那寺，古老相传曰‘是昔室利茇多（公元四至五世纪）王时，为支那国僧所造，于时有唐僧二十许人在蜀川牂牁道出白莫诃菩提，礼拜，王见敬重，遂施此地，以供停息’。”这里所说的蜀川牂牁道应就是四川、云南通缅甸至印度的蜀身毒道。

同时，还有很多僧侣和商人因北方道路不通，从交州登陆北上。据《高僧传》所记，在3至6世纪，由海道附商船来华的13个僧人中，有3个是先抵交州，再转中国内地。甚至西域商贾也往往从海路至中国，它们经过印度，泛海至交趾；或由陆路经云南下交州，再转海路返国。《高僧传》卷2《佛驮跋陀罗传》记他由■宾（西域国名）出发至中国的路径为“既度葱岭，路经六国，国主皆矜其远化，并倾心资奉，至交趾乃附舶，循海而行，……”看来他很可能是从■宾出发后，经西域道前来中国，但在返国时，则由陆路南下至交趾，从交趾附舶。又《续高僧传》记梁时康居国商人亦由南海来华，然后深入四川进行贸易。应为先由南海路往中国，既然他深入四川，那么，在交趾登陆的可能最

① 方豪《中西交通史》岳麓书社1 987年版，第210～212页。
② 梁启超《千余年前中国之留学生》，转引自赵松乔《缅甸地理》第91页。

大，然后从交趾过云南再到四川。

汉晋时期的交通形势，或者说蜀身毒道和南海道在中国整体对外交通中的作用，《宋书》卷97《夷蛮传》的一段话可以概括：“晋氏南移，河、陇琼隔，戎夷梗路，外路天断。若夫大秦、天竺，迥出西溟，二汉衔役，特艰斯路，而高货所资，或出交部，泛海陵波，因风远至。又重峻参差，氏众非一，殊名诡号，种别类殊，山琛水宝，由兹自出，通犀翠羽之珍，蛇珠火布之异，千名万品，并世祖所虚心，故舟舶继路，商使交属。”这段资料指出：汉晋时，特别是东晋，北方西域路为之梗阻，与西方世界的交往主要凭借两条道路，一是海道，“出交部，泛海陵波，”利用季风而远航而至；另一条是陆路，道路所经地区，山川险恶，民族众多，珍宝异物并出，显然是蜀身毒道。由此我们可以认为汉晋时期，蜀身毒道和南海道一直保持畅通，为中印交通要路。这两条道路，必经云南地区才能到达印度。同样前往中国“舟舶继路，商使交属”，在交州登陆后，需由陆路才能进入内地，而此时云南至交州的红河水道是最便利的交通线，很多从交州到达中国的僧侣，途径云南北上，或转达内地。此时的云南，无愧为中西交通的大陆桥。

二　永昌道与红河水道的交互作用

《三国志·魏书》卷30引鱼豢《魏略》说：“大秦道既从海北陆通，又循海而南，与交趾七郡外夷比，又有水道通益州、永昌，故永昌出异物。”以往对这条史料的理解，要么只注意到永昌在大秦与中国交通中的作用，常常把它作用永昌道开辟对云南永昌地区经济影响的重要资料来运用；①要么以为所谓水道，是由马达班

① 林超民《蜀身毒道浅探》，《西南民族历史研究集刊》第2集。

湾入伊洛瓦底江而上掸国至永昌的水路。①

其实他们都忽视了这段史料中提到的一个重要地名“益州”，而且益州是大秦海陆两路通交趾及永昌间的要站。这段史料实际告诉了我们这样一个史实：在东汉三国时，大秦往中国有两种走法可以选择，一是走陆路，从“海北陆通”。所谓“海北陆通”不知具体所指，因为这时有西域道和永昌道两条陆路可与大秦相通。但从东汉后期起西域道闭塞严重，大秦人多由永昌徼外来献，他们自称是“海西人”，一般认为大秦罗马人就是经由永昌道陆路至中原，如《后汉书·西南夷列传》记载：“永初元年，（永昌郡）徼外僬侥种夷陆类等三千余口举种内附，献象牙、水牛、封牛。永宁元年，掸国王雍由调复遣使诣阙朝贺，献乐及幻人，能变化吐火，自支解，易牛马头，又善跳丸，数乃至千。自言我海西人。海西即大秦也，掸国西南通大秦。”此为永昌西出经掸国、身毒通大秦的陆路。另一走法是由海路，即上述史料中的“又循海而南，与交趾七郡比”，这是沿印度、缅甸沿海而行，绕马六甲海峡从交趾登陆的南海道。接着又说“又有水道通益州、永昌，故永昌多异物。”这分明是说经南海道至交趾后，有水道先经过益州（治滇池边的晋宁），然后再到永昌。所以通益州至永昌的水道，只可能是红河水道，也就是汉代开通的进桑麋泠水道，然后转达永昌。这说明永昌道与红河水道即进桑麋泠道是互通互连的，从交州经过红河水道，转接永昌道出缅印至海的道路。至于“永昌多异物”，是因为汉晋时期云南的重要城镇中，永昌是唯一处于红河水道与永昌陆路交汇后的重要城镇，交州北上的商贾，印缅西来的僧人旅客，不必贯通全线就可在永昌进行贸易交换，从而使之成为物资荟萃之地。

① 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第217页。蓝勇《南方丝绸之路》重庆大学出版社1992年版，第30页。

又袁宏《后汉纪》记：“及安帝元初中，日南塞外擅（即掸国）献幻人，能变化吐火，自支解，又善跳十丸。其人曰：‘我海西人’，则大秦也，自交州塞外擅国诸蛮夷相通也，又有一道与益州塞”外通。①同样说明红河水道与永昌道的通连关系。这种情况一直延续隋唐，形成了著名的“安南通天竺道”。

又《晋书·地理志》称：“泰始七年，武帝以益州地广，分益州之建宁、兴古、云南、交州之永昌，合四郡为宁州。”蜀汉时，永昌属■降都督，而隶属益州。这里所说“交州之永昌”，大概是因为用吴地志之说。东汉末，南中大姓雍闿抗蜀通吴。随后吴交州刺史步骘、交趾太守士燮，诱导雍闿，使遥领永昌太守。②从这里也可看出，交州与永昌在政治经济上都有密切的关系。

永昌道与红河道的通连关系的形成，在今天看来似乎没有什么必要，但在当时的历史条件下，特别是航海技术尚不发达的时代，是有其特定的历史原因。

因为“在早期历史上，人们认为海洋比陆路更危险，因此，印度与中国和印度支那之间的贸易是通过缅甸进行的。即使在海路开通后很长时间里，船只仍然不敢贸然驶入大海，而是沿着海岸航行，顺着东南季风驶往缅甸沿海，又凭着东北季风返回印度和锡兰。”③航海不仅危险，而且还有受气候季节的限制，加上在汉代海路刚开通时，航海是既费时又危险的旅行，汉武帝时，汉译长由海路前往印度，去时花费了12个月，返航用去8个月，往返1次，仅在路途中就得20个月才能完成。故《汉书·地理志》称当时的航行是“蛮夷贾船转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。”这虽是汉代的情况，魏晋时期，随着

① 袁宏《后汉记·殇帝纪》卷15。

② 《三国志·吴书·步骘传》卷7。《三国志·吴书·士燮传》卷4。

③ （缅）貌丁昂著，贺圣达译，何平校《缅甸史》，云南省东南亚研究所内部发行版，第3页。

航海技术的提高，所耗时日也许有所减少，但依然是相当危险的。

然而，如果从交州经红河水道，转接永昌道、缅印道至印度或其沿海，虽然有山岭阻隔，毒虫猛兽袭击，瘴疠疾病的侵害，但比起航海来，似乎还是更安全，更便捷。据樊绰《云南志》记载，唐代从云南滇池附近的“安宁去交趾四十八日程。”①这是走红河水道的大体所需时间。又据玄奘《大唐西域记》所记从天竺的迦摩缕波国，“此国东山连接，无大国都，境接西南夷，故其人类蛮獠矣。详问土俗，可两月行，入蜀西南之境。”这大约是旅行永昌道和缅印道所需的时日。全线加起来不过100多天就可到达印度，耗时可能在4个月以内。比起南海道相对是快捷得多。

红河道与永昌道的通连互达，沟通了中国南海与印度及其沿海的交通。中外使臣、商贾和僧侣，可以自印度内地由陆路西来直达中国当时中国最繁盛的对外港口交州，与海客进行经济文化交流；也可以从交州直接深入中国内地或云南内地，在永昌进行贸易，甚至从交州直出永昌至印度。由此汉晋时期，在云南这个内陆地区竟然形成了“舟舶继路，商使交属”的交通大势。

三　云南对外商贸重镇永昌的兴起

永昌位于横断山脉南段，正好处于通往太平洋水系长江、澜沧江——湄公河与通往印度洋水系怒江（萨尔温江）和伊洛瓦底江水系的交合处。从交通地理来看，汉晋时期，永昌是东亚大陆通往南亚大陆重要捷径上所必经门户，沿着永昌道，西进滇越（即乘象国，今云南腾冲），取道缅甸北部的掸国至身毒和大秦，只需逾越阿拉干众多的山口，从阿萨姆就可深入南亚文明的腹心地带印度恒河流域。向东、向北，通过零关道、五尺道，又能与中国内地蜀川及中原连续起来。往南，借助红河水道，直达太平洋的出海口。特别是永昌道与红河水道的互连通达，“又有水道通益

① 樊绰《云南志》卷7。

州、永昌，故永昌出异物。”当时益州只是红河水道的枢纽，而永昌却可以同时连接当时云南的两条对外通道，成为它们的汇合点，作为太平洋经济与印度洋经济在云南的纽结，故能多异物也。

常璩在《华阳国志·南中志》中说永昌在“益州西部金银宝货之地，居其官者皆富及十世。”又说永昌“土地沃腴，有黄金、光珠、琥珀、翡翠、孔雀、犀、象、蚕桑、锦绢、采帛、文绣、……又有■旄帛叠、水精、琉璃、轲虫、蚌珠。宜五谷，出铜锡。”关于永昌物产，所谓金银、黄金文绣等类，为永昌本地或中国内地出产：黄金，自古永昌及其以西以产黄金著称；光珠①、琥珀等，永昌及以西的滇越及缅甸北部出产；孔雀、犀、象等，出产于古哀牢地的热带亚热带地区；蚕桑、锦绢、采帛、文绣等，自战国以来，永昌与蜀川有了密切交往后，引进永昌地区，并发展为当地重要手工业，或部分由云南至蜀川间的交通道路，为商贾贩运至永昌。而另一类物产则有明显的外来成分：如■旄帛叠，永昌和其西的缅甸北部有产，华峤《后汉书》记哀牢布说：“哀牢夷知染彩，细布织成文章，如绫锦，有梧桐木华绩以为布，幅广五尺，洁白不受垢污，先以覆亡人，然后服之。”②而郭义恭的《广志》说：“梧桐有白者，剽国有白梧桐木，其华有白蘰，淹渍缉织以为布也。”它们所说的似乎都是一种物产，即帛叠，所以，它既可能是当地所产，也可能为外来；水精、琉璃、轲虫、蚌珠，为外来物，不产于永昌，特别是轲虫（海贝）、琉璃，自古都是从印度及其沿海经缅印道流入永昌。当然这些海产品，也可能来自交趾沿海。三国时，曾任交趾太守的士燮曾常常以交州的明珠、大贝、琉璃、玳瑁、犀、象等珍物，贡献孙权。③同样，这些海外产品，顺着红河

① 有人以为是宝石，陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年第1期。

② 见《太平御览》卷820引。

③ 《三国志·吴书·士燮传》卷4。

水道，转接永昌道进入永昌是很容易的。故永昌除了它当地丰富的物产外，凭借贯通太平洋和印度洋的大陆桥交通线，成为汉晋时期珍奇荟萃的“多异物”之地，是有其重要的原因的。

通达的交通使永昌珍奇荟萃，同时也使永昌人物辐辏，商贸繁盛。《后汉书·西南夷列传》记载：“永平十二年，哀牢王柳貌遣子率夷种内属，其称邑王者七十七人，户五万一千八百九十，口五十五万三千七百一十一。西南去洛阳七千里，显宗以其地置哀牢、博南二县，割益州郡西部都尉所领六县，合为永昌郡。”《后汉书·郡国志》也记：“永昌郡，八城，户二十三万一千八百九十七，口百八十九万七千三百四十四。”时永昌为东汉边郡，地域、人口在全国郡国中几乎为最，这不能不让人想到汉晋时期，通连两大洋的交通线，横穿永昌，给这一地区带来的发展机遇和繁荣。

在经济上，永昌“土地沃美，宜五谷、蚕桑。知染采文绣，■■帛叠，兰干细布，织成文章如绫锦。有梧桐木华，绩以为布，幅广五尺，洁白不受垢污。先以覆亡人，然后服之。其竹节相去一丈，名曰濮竹。出铜、铁、铅、金银、光珠、虎魄、水精、瑠璃、轲虫、蚌珠、孔雀、翡翠、犀、象、猩猩、貊兽。”①可见，这时的永昌已经有了较发达农业、纺织业和手工业，而且珍物异产，为全国出名。

随着永昌成为对外通商城市，缅甸、身毒各地的商人前来贸易，甚至定居下来。《华阳国志·南中志》记：“永昌郡，属县八，户六万，去洛阳六千九百里，宁州之极西也，有闽、濮、鸠、獠、僄、越、躶濮、身毒之民。”没有交通提供的方便，没有外来客商的往来，没有较为发达的商贸条件，在1千多年前，一个地区形成如此众多的民族杂居现象，几乎是不可能的。特别是这些民族种类中，有一些分明就是当时的缅甸、印度人。如身毒，汉晋时

① 《后汉书·西南夷列传》卷86。

对印度的专称，故身毒人，为印度人无疑；骠人当是缅甸骠国人。汉代以前，我国西南尚没有发现骠人居住过的历史记载和遗迹，因此，这里所说的骠人和身毒之民应是当时经商而来的缅印侨民。①

由于永昌的特殊地理位置，交汇东西，控驭交趾，是中国大陆及其沿海与东南亚、南亚商业交通的一个重要中转站，四方商贾云集，八方民族杂处，逐渐发展为汉晋时期的一个国际商业都市。

四　先秦至汉晋云南对外经济交往的初略评估

要对先秦至汉晋，云南自身开发和对外通道开辟早期的对外经济文化交往的程度、影响和作用进行全面评估，限于资料较少并且零散的原因，这几乎是不可能的。但是我们仍能利用现有的文献和考古发现，作一些局部的，甚至可能是片面的分析来说明某些问题。在这里，我们仅就云南现已发现或出土的唐宋以前的贝与金属货币的情况为基础，力图找出一点线索。

早在明、清时期，云南已有贝及金属货币的出土，但均属偶然动土所获。新中国建立后，随着田野考古发掘工作的展开，在晋宁石寨山、江川李家山、昭通桂家院子、大理崇圣寺千寻塔等10余处古代墓葬群的数百座古墓或其它遗存中，出土了不少贝及古代金属货币，其时代上起春秋，下迄清初。对云南出土货币问题，以往学者的论著里已有论说，而研究较深入的主要有王大道在《云南文物》第22期上发表了《云南出土货币初探》一文，对80年代后期以前，云南出土贝及金属货币的分布、数量、类型等做了较全面的统计分析，对其作用影响也进行了一定的研究。在此我主要利用他的统计归纳资料，结合我们所研究对外通道的作用和影响问题，试图进行新角度的探视。

① 陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年第1期。

首先我们考察云南出土贝的情况：

云南考古发掘出土的贝，迄今以1972年发掘的江川李家山古墓群所出土者为最早。该墓群的27号墓中，第11、17、18、20、21、22、23、24号墓中均出有贝。随葬贝的墓中除20号墓属于第2期墓，年代为战国晚期西汉中期外，其余7座均属第1期墓，年代为春秋晚期至战国中期。①21号墓出土的木柄残片进行过放射性碳素测定，年代约为距今2500±50年，即公元前550±50年，约相当于春秋晚期。江川李家山八座墓葬的贝总数约11万2千余枚，重300余公斤，均出土于墓主头端，多成堆堆放，一堆约8000余枚，重20公斤。只有24号墓的贝贮于倒置的铜鼓中，17号墓的一部分贝放在贮贝器里。这些墓的随葬品除贝外，还有剑、矛、戈、斧、铜鼓、枕、伞盖、尊、杯等青铜器和珠、管、镯、耳环等玉石、玛瑙器，一般是大奴隶主的墓。仅20号墓规模较小，似属于中小奴隶主。②

1980年发掘的剑川鳌凤山古墓群亦较早，其中217座土坑墓中，有2座早期墓出贝。81号墓出43枚，155号墓出4枚。随葬品还有铜臂甲、剑、镯、圆饰牌及绿松石耳坠等，其年代约为春秋中期至战国初期。③

1979年底1980年初发掘的呈贡天子庙战国中期的41号墓，出土贝1500多枚，分别盛于两铜筒中。④

从1955至1960年，对晋宁石寨山古墓群进行了4次发掘，基本确定是滇王及其亲族的遗存。所发掘50座墓中，有17座出贝，

① 墓葬分期见王大道《滇池区域的青铜文化》，《云南青铜器论丛》文物出版社1981年。

② 王大道《云南出土货币初探》，《云南文物》第22期。

③ 云南文物馆文物工作队《云南剑川鳌凤山墓多发掘简报》、《文物》1986年7期。

④ 昆明文物管理委员会《呈贡天子庙滇墓》，《考古学报》1985年4期。

总数约14万9千余枚，重400公斤，这些贝多贮于各种形状的青铜贮贝器里，亦有贮于倒置的铜鼓内。这些出土贝的墓，年代是战国末至西汉中期。①晋宁石寨山古墓群出土贝的详细情况见表：

晋宁石寨山出土贝统计表：

墓号	年　代	贮存情况	数　量
14	西汉早期	藏于一件贮贝器内	约1千余枚
15	西汉早期	藏于一件贮贝器内	约1千余枚
16	西汉早期	藏于一件贮贝器内	约1千余枚
17	西汉早期	藏于一件贮贝器内	约2千枚
6	西汉中期	藏于四件贮贝器内	约2万2千余枚
10	西汉中期	藏于一件贮贝器内	约2千枚
11	西汉中期	藏于五件贮贝器内	约3万枚
12	西汉中期	藏于一件贮贝器内	约2千枚
13	西汉中期	藏于一件贮贝器内	约2千枚
18	西汉中期	藏于二件贮贝器内	约2千八百余枚
19	西汉中期	藏于三件贮贝器内	约2万余枚
20	西汉中期	藏于五件贮贝器内	约2万5千余枚
22	西汉中期	藏于二件贮贝器内	约2千5百余枚
23	西汉中期	藏于一件贮贝器内	约2千余枚
	西汉中期	藏于二件贮贝器内	约5千余枚
	西汉中期	藏于一件贮贝器内	约1千余枚
	西汉中期	堆放于墓主头端	

注：贝的数量依据贮贝器容量大小估算。

① 第1次发掘结果见《云南晋宁石寨山古遗址及墓葬》，《考古学报》1956年1期。第2次发掘结果见《云南晋宁石寨山古墓群分散报告》，文物出版社1959年。第3次发掘结果见《云南晋宁石寨山第三次发掘报告》，《考古》1959年9期。第4次发掘结果见《云南晋宁石寨山第四次发掘简报》，《考古》1963年9期。

1964年在大关岔河发掘的东汉封建统治阶层的崖墓，其中3号墓出有贝2枚，同墓还出有王莽时期的金属货币“货泉”7枚，“大泉五十”22枚及东汉“五铢”300余枚。①

1980年进行的曲靖珠街八塔台第4次发掘，出土了304座从唐代至明初火葬墓的随葬品，其中112座随葬有贝，总计653枚，每座1至20枚不等，但多数墓随葬贝6至7枚。②

1976年，在维修加固南诏晚期（唐开成年间）所建大理崇圣寺千寻塔时，清理了塔顶基座，出土海贝10公斤以上，约3800枚。与之同出的还有“开元通宝”和金、银、铜、水晶质地的佛像等。③

1941年发掘的剑川河北村元代火葬墓地出土过贝。④此外50年代初调查，在滇西鹤庆、洱源、邓川、大理、下关、宾川、巍山、楚雄等地大理国（宋）至明代火葬墓中大都有贝随葬。⑤可惜数目不清。

上述云南出土的贝，均属腹足纲宝贝科，细分可分为环纹货贝（Monetaria annulus）、货贝（Monetaria moneta）和虎斑宝贝（Cypraea tigris），这些都是印度——西太平洋区广泛分布种类。⑥所以可以肯定，对于地处内陆的云南来说，这些海贝都是外来品。

关于贝在云南的用途，唐代以后至明初，史书已有明确记载，

① 云南文物工作队《云南大关、昭通东汉崖墓清理报告》，《考古》1 963年3期。

② 资料现存云南博物馆。参见王大道《云南出土货币初探》，《云南文物》第22期。

③ 云南文物工作队《大理崇圣寺三塔主塔的实测和清理》，《考古学报》1981年2期。

④ 万斯年《云南剑川元代火葬墓之发掘》，《考古通讯》1957年4期。

⑤ 孙太初《云南西部的火葬墓》，《考古通讯》1955年4期。

⑥ 齐钟彦等编《中国动物图谱·软体动物》（第二册），科学出版社1983年版。

是作为货币使用，今天学者的研究已无较大分歧。而出土的春秋至汉代的贝的用途，则颇有争议，主要是作为货币使用还是作为装饰品使用两种看法。

贝具有色彩斑烂、晶莹滑润的外观，这些自然属性可以起美化作用，因此人们很早就用它作为装饰品。剑川鳌凤山春秋至战国初的81号墓出土43枚贝，出于死者头部，排列整齐有序，背部磨成穿孔，故发掘简报认为“当属装饰品”。①这一认识是正确的。即便在现在，云南少数民族中仍盛行用穿贝作为装饰的风俗。例如，云南博物馆所藏勐海南糯山爱尼族的挂包（哈服78），其下两处所缀八枚贝的背部都有磨孔；西盟马撒佤族的槟榔袋（瓦生42），袋下沿所饰的贝背部亦磨成孔；彝族草要须（彝活—4）上的饰贝，也有磨孔穿挂。显然，贝的背部穿孔是作为装饰所必须的，这样才便于穿线联缀和佩带。当然唐代以后，云南用贝为币最盛的时期，贝已被磨孔用绳穿起来使用，如《滇海虞衡志》卷8云：“五苗曰索，以索贯之，则八十贝。”曲靖珠街许多墓葬都是有孔贝与无孔贝并出，时代属于唐至明初，云南用贝的极盛期，它们都属货币而无疑。例如第207、99、183—3、57—1等火葬墓均有无孔贝和穿孔贝。②

然而，云南春秋至战国时期的江川李家山、呈贡天子庙、晋宁石寨山、大关等地墓葬的29座墓中，出土贝计26万余枚，均没有人为穿孔，既不能联缀佩带，又不置于墓主身上，它们或杂乱无章的成堆堆在墓主头端的一角，或集中存放在青铜贮贝器或铜鼓中，这些显然不是装饰品。王大道先生以为这数量众多的无穿孔贝是货币。我同意这样的看法，至少可以认为是当时人们的

① 云南博物馆文物工作队《云南剑川鳌凤山基地发掘简报》，《文物》1986年7期。

② 资料现存云南省博物馆。参见上引王大道文。

财富象征。

货币作为随葬品，在古代发生很早，传袭甚远。特别是滇文化的墓葬中常常有将货币作为随葬品的现象。例如，晋宁石寨山西汉中晚期的40号墓，墓主头端便放置一堆五铢钱。①曲靖珠街西汉中晚期至东汉初期的6号土坑墓，墓主头端也放有一堆五铢钱。而江川李家山春秋晚期至战国中期的11、17、18、21、24号墓和晋宁石寨山西汉中期40号墓等，与上述墓同属“滇文化”，葬俗具有相互承袭的同一性。这些墓出土的贝与前述墓五铢钱堆放情况相同，也是成堆地堆放在墓主的头端，并均无穿孔，它们的性质与五铢钱一样，当是随葬货币。

再来考察云南的金属货币出土情况：迄今为止，云南有准确出土地的金属货币，据不完全统计总数约10148枚，出土于16个县、市的25个地点，包括18处墓地的57座以上的墓葬，以及4处窖葬，一座古塔。最早者是西汉半两钱，最晚者为南明隆武通宝。其中尤以两汉、新莽时期的金属货币出土地点最多，计12个县的22个地点，数量占全部出土金属货币的一半以上，约5135枚。详细情况见《云南出土金属货币统计表》。

另外，昭通曾发现过王莽时期的“大泉五十”钱范，背书“日利千万”与其它地区发现的新莽钱范相同。（昭通张希鲁先生在世前收集。）在呈贡仉家营东汉墓的墓砖上有五铢钱、大泉五十纹样（王大道先生文中注：1972年笔者清理了该东汉墓。），呈贡七步场东汉墓砖上也有五铢钱纹样，②又《永昌府文征》纪载卷1录《雪生还乡吟诗注》说：“中华民国二十七年戊寅十二月初旬，在腾冲城西八里宝峰山下核桃园荒冢中，乡人杨姓掘地发现汉五

① 见云南博物馆《晋宁石寨山第三次发掘简报》，《考古》1955年9期。

② 云南省博物馆文物工作队《云南呈贡七步场东汉墓》，《考古》1982年1期。

云 南 出 土 金 属 货 币 统 计 表

名 称	钱币时代	古遗存时代	出土地	出土墓号	数 量	备 注
半两钱	西汉	两汉中期	晋宁石寨山古墓	13	3 枚	
半珠钱	西汉	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	202	1 枚	
五珠钱	西汉	西汉晚至东汉初	江川李家山古墓	26	42枚	
五珠钱	西汉	西汉中、晚期	呈贡黄土山古墓	8	6枚	2枚出8号墓，余采集
五珠钱	西汉、东汉	西汉中至东汉初	晋宁石寨山古墓	5、8、23—30、32、36、38、40	243枚以上	
五珠钱	西汉、东汉	西汉中至东汉初	曲靖街八塔台土坑墓	23、26、33、69、90等	200余枚	
五珠钱	西汉、东汉	西汉晚，东汉初	呈贡小松山古墓	1号土坑墓，2号砖墓	70余枚	
五珠钱	东汉	东汉中期	盐津电池厂		不清	
五珠钱	东汉	东汉	彝良创业山古墓		38枚	
五珠钱	东汉	东汉	昭通象鼻岭崖墓		12枚	
五珠钱	东汉	东汉	昭通挂家院子	1	60枚	数量以完好者计
五珠钱	东汉	东汉	昭通刘家海子古墓	1.2	32枚	
五珠钱	东汉	东汉	昭通白泥井古墓		45枚	
五珠钱	汉	东汉	昭通小湾子崖墓		不清	

名　称	钱币时代	古遗存时代	出土地	出土墓号	数　量	备　注
五珠钱	西汉、东汉	东汉	昭通鸡窝院子古墓		2200枚	
五珠钱	东汉	东汉	鲁甸大坪子古墓		20枚	
五珠钱	东汉	东汉	禄丰碧城古墓		10余枚	
五珠钱	西汉	新莽或东汉初	大理海东南村窖藏		13枚	
五珠钱	汉	汉	腾冲宝峰山核桃园		1000余	
五珠钱	东汉	东汉	大关岔河崖墓	1、2、3	751枚	
大泉五十	新莽	新莽或东汉初	曲靖珠街八塔台古墓	14、24	13枚以上	
大泉五十	新莽	新莽或东汉初	昭通象鼻岭崖墓			采集
大泉五十	新莽	东汉	大关岔河崖墓	2	3枚	
大泉五十	新莽	新莽或东汉初	大理海东南材窖藏		22枚	
大泉五十	新莽	东汉	昭通鸡窝院子古墓		271枚	
大泉五十	新莽	东汉	寻甸柯渡雷家村古墓		50枚	
大泉五十	新莽	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	397	1枚	
大布黄千	新莽	新莽或东汉初	曲靖珠街八塔台古墓	14	1枚	
大布黄千	新莽	新莽或东汉初	大理海东南村窖藏		10枚	
货　布	新莽	东汉	寻甸柯渡雷家村古墓		6枚	
货　泉	新莽	东汉	昭通二坪寨古墓		数枚	
					1枚	

名　称	钱币时代	古遗存时代	出土地	出土墓号	数　量	备　注
货　　泉	新莽	东汉	昭通白泥井古墓		1枚	
货　　泉	新莽	东汉	昭通象鼻岭崖墓		3枚	
货　　泉	新莽	东汉	大观岔河崖墓	2	7枚	
开元通宝	唐	唐代晚期	大理三塔塔顶基座		2枚	
咸平元宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	125	1枚	
天禧元宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	176	1枚	
天圣元宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	25、101、125	3枚	
熙宁重宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	144	1枚	
崇宁重宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	296	1枚	
政和通宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	287	1枚	
元丰通宝	宋	宋	曲靖珠街八塔台火葬墓	278	1枚	
永乐通宝	明	明	曲靖珠街八塔台火葬墓	270、277	2枚	
天启通宝	明	南明	昌宁达丙新地基合作社		合计5000余枚	
崇祯通宝	明	南明	昌宁达丙新地基合作社			
弘光通宝	明	南明	昌宁达丙新地基合作社			
隆武通宝	明	南明	昌宁达丙新地基合作社			

参见王大遵《云南出土货币初探》、《云南文物》第22期。

铢钱，数共千枚，冢旁残碣一方，高二尺，广尺余，已剥蚀无字，又有陶片无数，质量极粗劣，确实为汉物。”等等。

分析和比较云南出土和发现的贝与古代金属货币情况，可以得出以下看法：

第一，汉晋以前贝与金属货币出土或发现遗存的地点。我们可以确定的是，贝与古代金属货币均非云南所产，都是外来物。贝来自沿海地区，而在云南发现的金属货币显然中原内地的产物，是中央王朝发行的货币。所以从王大道先生所绘制的《云南出土货币分布图》中，不难看出，贝与金属货币的出土地点或遗存几乎都分布在云南最早开辟的交通沿线及其附近。如贝集中于印缅进入云南的最西端城镇腾冲及其以东沿线的洱海、滇池地区，并以滇池地区出土的贝最多，江川李家山发现11万2千枚，晋宁石寨山发现14万9千枚，合计26万1千多枚，占云南全部出土贝的90%以上。

外来货币进入云南，必然要依靠交通线。只有道路已经开辟，交通发展带动了经济文化交流的地区，外来货币才有可能进入。出土贝的地区都是云南开发较早，而且对外交往开始较早和对外交通发达的地区。滇池地区自战国以来，就有便捷的道路与红河水道相连，直接抵达交趾沿海。交趾产海贝，三国时期，士燮每年都向孙吴进献“明珠、大贝、琉璃、翡翠、玳瑁、犀、象之珍”等海产品，①这些海产品，包括海贝沿红河水道进入滇池地区是十分容易的。但是在滇池通往红河水道的交通沿途，迄今为止还没有发现贝的出土和古代遗存，这是值得注意的。同时贝也可以通过印度沿海，经过缅甸、永昌道进入云南腹地，如洱海地区和滇池地区。“随着‘南丝路’的形成和对东南亚诸国贸易与对外交流的日益扩大，从主要产贝之地的印度沿岸，把海贝运入洱海、滇

① 《三国志·吴书·士燮传》卷4。

池地域是顺理成章之事。换言之，当时滇池地区的海贝应分别来自我国南方和印度沿岸产贝区。”①

在云南出土的金属货币的分布更是明显地沿内地进入云南的交通线展开：几乎在沿秦汉时期开辟的中原内地进入云南的最重要的交通线“五尺道”到达滇池地区，然后又由滇池经洱海地区连接永昌道的路线分布，一直到达云南最西端的腾冲，都有金属货币的发现。汉武帝“指求身毒国”道，经营西南夷的重要成果是打通了内地进入云南的交通，在云南设置益州郡，至东汉哀牢内附，中央王朝又置永昌郡，对云南实现了全面统治。通道与置吏同时进行，金属货币也沿开通的交通线长驱直入。

第二，分析出土和发现贝与古代金属货币的墓葬的时代，它们具有这样的特点：即出土墓葬贝的时代早于金属货币出现的时代，并且比较集中于春秋晚期至西汉中期，以及唐宋南诏大理时期，而东汉至魏晋期间出土贝很少，形成了一个中断时代；金属货币出土的时代最集中在西汉末、新莽至东汉期间，这是中央王朝对云南经营取得成功的时代。贝与金属货币很少共同出土。如果像我们以上阐述的那样，贝与金属货币为同样性质，都充当货币，作为一般等价物使用，那么，汉晋以前在云南流通货币的情况则是：从春秋晚期至西汉中叶以前以贝币流通为主；西汉后期至东汉以来，以中央王朝通行的金属货币为主。

这种情况与云南对外交通开发早于对内地交通的开发历史十分吻合。如前已述，由于地理形势北高南低及山川水道的交通作用，云南最早开辟的交通线，不是取向内地，而是取向于东南亚、南亚及其沿海，云南的先民至迟在战国时期已经自发地开辟了西出缅印至印度洋，南下红河至交趾沿海的对外交通线，并且与沿

① 刘世旭《“南方丝绸之路”出土海贝与贝币浅论》，《中国钱币》1 995年1期。

海地区发生了经济往来。云南自己没有铸币的历史，又不产贝，贝对云南来说是珍稀外来物品。加上与之联系的沿海地区不仅产贝多，而且都有以贝作为货币的历史，因此云南地区受其影响，最早使用的货币是贝币。

而云南与内地的政治联系，在统一中央王朝建立之前受内地分裂政治和云南山川形势的影响，几乎没有联系，直到从战国末庄蹻入滇才开始，经过秦对西南夷地区的“通道置吏”，西汉初年放弃对云南的经营，直到西汉中叶，汉武帝为“指求身毒国”，进行了大规模的通道、招抚和置吏经营活动，打通了内地通往云南的五尺道和零关道，并且在西汉中期，使云南政治发生了巨大变革，郡县设置，使之成为统一国家的重要组成部分，云南从此进入中央王朝的统一管辖之下，实现了与中原内地政治经济一体化，接着中央王朝又在云南相继采取了“除边关”、开“屯田”、“派戍卒”等措施，加强了内地与云南的政治经济文化的交流。中央王朝的货币在云南得到迅速推行，很快流行起来。反映在考古资料上，就是在云南出土的西汉中期金属货币急剧增多，特别是中央王朝对云南实现有效统治的西汉中后期至东汉期间的墓葬和古遗存中，几乎都是金属货币，已经很少见到贝币了。这证明了云南的货币体系与中原内地形成一体。当然，汉朝金属货币在云南流通有一个发展过程。西汉中期，在古墓中既发现大量的贝币，又发现了半两钱、五铢钱，这意味着同一时期两者同时使用；而西汉晚期、新莽和东汉时期的墓葬中，除了大关3号崖墓发现2枚贝以外，别处再没有见到，所出土均为五铢钱、大泉五十、货泉等，这说明这时金属货币，也就是中央王朝的货币在云南大部分地区已经成为主要流通货币。

当然，对云南来说贝币和金属货币都是外来物，我们也不能仅依据外来货币在云南的使用情况就片面地判断云南经济受外来影响的程度如何。但是根据以上分析，我们可以说，云南早期交

通道路的自然开发，对外交通早于对内地交通线的开辟，可能在先秦西汉中期以前，云南与外界的经济联系，对交趾、印度等地沿海地区的交往较之与中原内地的经济联系更加紧密，受沿海地区经济的影响更大。

但是到西汉中期，特别是汉武帝对云南通道成功，设置郡县，云南统属于中央王朝的统治下，与内地经济联系急剧加强，加上中央王朝凭借政权的力量，迅速使实现了云南与内地的政治经济的一体化。大约从西汉后期，云南就与内地实现了一体货币，统一使用全国通行的金属货币。然而这不意味着云南与海外地区经济联系的削弱，而是表明从这时起，云南是作为统一国家的一部分对外进行交往和政治经济文化交流。所以与此相应的是，在史书上这一时期国外使臣利用云南与外界的交通线到中央王朝贡献的迅速增多。从此，云南的对外交通纳入中国对外交往的整体范畴，云南的对外交通成为中国对外交通网的有机组成部分，云南的对外交往发展到了更高水平。

第二章　南诏大理时期云南对外交通的扩展和对外交往的扩大

云南在南诏、大理地方民族政权统治的时期，大约是中央王朝的唐宋时期。这一时期中国对外交通格局发生了巨大变化。唐代中叶，吐蕃势力兴起，与唐王朝争夺西域地区，兵威河西走廊和唐朝统治中心的关中附近，时常遮断唐朝与西方各国的主要陆路交通；接着“安史之乱”兵火突起，遍及北方各地，对社会经济造成严重破坏，使唐朝几不能有效控制和管理西域一带，导致从汉晋以来形成的中国与西方主要交通干线西域道急剧衰落。同时，中国经济重心不断南移，南方沿海港口勃然兴起，加上航海技术的飞跃发展，从唐代后期开始，中国海上交通异军突起，海外贸易迅猛发展，打破了汉晋时期的对外交通格局，海上交通取代了北方陆路交通，成为中国与西方世界交往的最主要交通方式。宋代积贫积弱，北方始终受西夏、辽、金少数民族政权的压迫，其政治经济重心继续南移。南宋以后，随着北方领土的丧失，南宋王朝只能偏居东南一隅，海上交通、海外贸易几乎成了南宋政权与西方世界进行对外交往的唯一方式。

与此同时，云南自唐代中叶起为南诏地方民族政权统治，继之而起的是大理政权，形成与中央王朝并存的局面。南诏、大理周围的国际形势也发生巨大变化：在今天缅甸境内的伊洛瓦底江中上游，兴起了骠国；今天缅甸南部萨尔温江入海口附近毛淡棉一带，出现了白古国；从汉晋以来，一直与云南保持频繁政治经济文化交往的印度，当时称五天竺，依然是南诏大理对外交往的主要对象；云南南部的安南，唐代仍统属中国中央王朝，唐王朝

设立了安南都护府，其交州港依然是唐代海外交通的重要港口，在唐朝初期，几与广州齐名；今天的老挝，唐宋称文单国，或陆真腊，通过海陆两道与唐朝和云南保持交往。但是，到了五代十国以后，中央王朝衰微，无力控制安南地区，五代末，安南独立，并与南诏大理政权交恶，南诏大理难以再利用交州港作为自己最便捷的出海港口。

由于上述因素的联合影响，南诏大理时期是云南对外交通不断扩展、交往扩大并发生变化的重要时期。

第一节　天宝战争与开步头路

天宝战争前夕，唐朝为了遏制南诏势力，打通安南与戎州、嶲州的军事联系，调兵安南，增强唐朝在云南的军事实力，急切地筑城安宁，打通步头路。天宝战争中，唐朝三次利用步头路，采取南北夹击，水陆并进的战略，试图一举击败南诏。然而，南诏识破唐朝企图，与唐朝激烈争夺步头路的重要站口安宁城。最终因占领安宁，控制步头路，多次挫败唐军攻势，奠定了天宝战争胜利的基本条件。天宝战争之后，南诏控制步头路，充分发挥步头的军事、交通区位优势，使之成为南部交通枢纽，促进了南诏对外交通的发展，步头路也成为南诏与安南交往的一条重要道路。

一　唐筑安宁城开步头路的原因

唐初，中央王朝势力急剧攀升，对四周少数民族实施招抚政策，“东自商洛，南尽巴蜀，郡县长吏及盗贼渠帅，氐、羌酋长，争遣使子弟入见请降，有司复书，日以百数。”①对云南也不例外，积极招抚。武德三年（公元620年），爨地全部降服唐朝，唐设南宁州总管府。武德七年，改南宁州总管府为都督府，移治味县

① 《资治通鉴》卷185。

（今云南曲靖）。其后贞观八年（公元634年），朝廷又将南宁州改为郎州，仍设都督府，由戎州（今四川宜宾）都督府统辖。到开元五年（公元717年）又复名为南宁州都督府。这样唐朝通过南宁州都督府，对云南中部、东部地区推行了羁縻政策，有效地进行了统治。

对云南西部的洱海地区，唐武德四年（公元621年），派出嶲州治中吉弘纬出使南宁，并专门到西洱河地区招抚昆明蛮诸部。以后，昆明蛮“遣使朝贡，因求内附，自是每岁不绝。”①同年，唐廷还派大使李英至西洱河，设置姚州（今云南大姚、姚安），从此使姚州成为经营西洱河地区的重要基地。

唐设姚州，还有一个重要目的，就是试图控制唐从蜀经西洱河地区通往印度的道路。当时在姚州以北、四川盐边县及其西南居住着“松外诸蛮”，他们时常与唐朝政府发生冲突，使唐朝经西洱河地区至印度的交通经常被遮断。于是贞观十九年（公元645年），嶲州都督刘伯英上疏建议出师讨击松外诸蛮，以打通西洱河、天竺之道。唐太宗采纳了刘伯英的建议，于贞观二十二年（公元648年）派右武侯将军梁建方率领蜀十二州之兵进讨松外蛮。梁建方出兵大获全胜，不仅打通了西洱河天竺道，控制了唐朝南部与印度的陆路交通，而且打掉了松外诸蛮的锐气，招抚了西洱河、东洱河诸蛮，有效地控制了洱海地区，确保了嶲州安全。②

当唐王朝逐渐招抚或控制云南地区时，云南西北的吐蕃势力急剧兴起，连年向外扩张，南下深入西洱河地区，使原先已经归附唐朝的一些部落，在吐蕃的军事压力下，又叛唐降蕃。为巩固唐朝对西洱河地区的统治，抵御吐蕃的入侵，唐王朝于麟德元年（公元664年），将李英所置的姚州移于弄栋川（今云南姚安），升

① 《唐会要》卷98。
② 江应梁主编《中国民族史》中册，民族出版社1990年，第208页。

为都督府，每年从蜀派遣500士卒镇守。这样，对云南的军事控制，在云南境内东有南宁州都督府，西有姚州都督府；在云南与四川交界地区，川东南为戎州都督府，川西南为嶲州（今四川西昌）都督府。形成四个都督府，四足并立，相互维系，共同控制云南的局面。

但是，此时吐蕃势力才是唐朝最大威胁。为了遏制吐蕃势力向中原一带的扩张，唐朝急需在吐蕃的后方云南扶植一支势力作为牵制吐蕃东进的力量。此时，洱海周围逐渐形成了十多个酋邦，称为“诏”，最大的有六个，称为六诏。而最南部的蒙舍诏，即南诏，势力较大，更亲附于唐朝。于是，唐王朝竭力扶植蒙舍，使它的力量迅速壮大，逐渐并吞其他五诏。大约在开元二十六年（公元738年），南诏统一了洱海地区，唐廷册封皮罗阁为“云南王”，唐朝实现了“分道经略，以讨吐蕃”的战略构想，对吐蕃形成了钳形包围攻势。

唐朝扶植起南诏势力之后，虽然对吐蕃实现了有效的遏制。但是却使云南地区又出现了一股强大的军事力量，在西南地区实际形成了唐朝、吐蕃、南诏和爨氏势力并立争雄的局面。唐朝不得不对南诏有所防备，对爨部实施控制。于是就想调用其南部安南都护府（今越南北部）的军事力量个人云南地区，增加唐朝在云南的实力。

调用安南都护府的军事力量，交通是关键。汉晋以来，从安南即交趾进入云南的道路，虽已开通，但是它的路线主要是连通滇池，从滇东北进入四川地区。而此时唐朝对滇东的控制比较稳固，对滇西洱海地区兴起的南诏政权，心存疑虑，加上吐蕃势力也主要是从滇西北向洱海地区渗入，所以增强滇西的军事力量更为迫切。

为达到这一目的，唐朝选准了滇池西的安宁为据点。天宝四年（公元745年），剑南节度使章仇兼琼奉朝命，决定修筑安宁城，

并筹划开通步头路。①

唐朝安宁筑城，开通步头路，具有重要的政治、军事和交通意义。安宁位于滇池之西，姚州之南，爨地之中，是爨地或南宁州通往洱海地区的交通要冲。“安宁镇，去拓东城西一日程，连然县故地也。通海镇去安宁西第三程，至龙封驿，驿前临瘴川，去龙尾城八日程。”②可见安宁处于洱海地区以南的几个交通军事重镇之间，它北达南诏统治重心的门户龙尾城（今下关），东至拓东，东南与云南南部的交通要镇相连。它扼守于唐朝、爨氏及南诏之间。唐朝于安宁筑城如同在南诏与爨地之间插入了一根铁钉，唐朝可以此为据点，从安宁北上姚州、戎州和嶲州；南行水路至安南，打通滇川交通窒碍，使安南与剑南的联系通达无阻。

开通步头路，是充分利用红河水道直达安南的道路。“步头路”，其路线史书没有详细记载，历来史学家对其走向尚有争论。但从唐朝在南诏兴起时急切打通步头路，筑城修路同时并举，可以判断，步头路很可能是一条充分利用红河水道，不往滇池以东，而是经过安宁城，直驱洱海地区的捷径。通过步头路可以极大地缩短安南至洱海地区的路程，并能充分利用红河水道，便于大规模调兵遣将。

由此一来，唐朝便可以调兵安南，通过步头路长驱直入云南腹地，遏制南诏势力；再利用具有重要战略地位的安宁城为据点，四处出兵，控制整个云南地区。所以筑安宁城与开步头路，是唐朝巩固南宁州都督府和姚州都督府，联系戎州、嶲州、南宁州、姚州与安南的军事力量，达到东控爨氏，北抗吐蕃，西扼南诏，南抚安南的重要战略措施。

① 参见赵鸿昌辑著《南诏编年史稿》，云南人民出版社1994年，第94页。赵吕甫《云南志校释》中国社会科学出版社1985年版，第133页。

② 樊绰《云南志·云南城镇》卷6。

二　天宝战争中唐与南诏争夺安宁城的斗争

对云南东部的爨氏和洱海地区的南诏来说，唐朝筑城安宁，对他们都十分不利。

对于爨氏，“安宁雄镇，诸爨要冲，山对碧鸡，波环碣石，盐池鞅掌，利及牂欢，城邑绵延，势连戎僰，乃置城监，远近因依，间阎栉比。”①安宁是爨部地区的雄镇，“诸爨要冲”。唐朝筑城安宁后，反而使唐“势连戎僰”，对爨地实现更严厉的控制。而更重要的则是，安宁控扼爨部及其以东各部族的经济命脉——食盐。樊绰《云南志·云南管内物产》卷说：“安宁城中皆食盐井，深八十尺，城外又有四井，劝百姓自煎。……升麻、通海以来，诸爨蛮皆食安宁井盐。”滇池以东，惟安宁产盐，诸爨仰给与此。故唐朝于安宁筑城，诸爨惊恐不安，爨氏酋长联合起来，借口筑安宁城使南宁州地区赋重役繁、政苛人弊，杀害筑城使者竹灵倩，捣毁安宁城。②

对南诏来说，唐朝安宁筑城，首先挡住了南诏东扩的去路，并使自己处于受唐朝势力南北夹击的境地。正如《南诏德化碑》所说，唐朝“筑城收质，缮甲练兵，密欲袭我。”这对南诏来说甚为不利，因此，南诏对唐王朝阳奉阴违，南诏开始与唐朝势力在安宁城与步头路的控制权上进行激烈争夺。

当诸爨反对唐朝筑安宁城的叛乱事件发生后，唐廷命云南王皮罗阁与姚州都督府共同出兵进讨时，南诏主皮罗阁欣然奉命，立即派出军队配合唐军行动，联军东进，“章仇兼琼开步头路，方于安宁筑城，群蛮骚动，陷杀筑城使者。玄宗遣使敕云南王归义讨之。”③爨归王等惶恐，内部分裂，唐、诏一举夺回了安宁城。随

① 《南诏德化碑》。
② 《南诏德化碑》。
③ 樊绰《云南志·名类》卷4。

后，南诏转而同唐朝争夺安宁。表面上南诏派出大将段忠国随唐使黎敬义、李宓等至安宁调和诸爨。但实际上，南诏乘机拉拢爨部中一部，打击另一部。最终进占昆州，继而兵败爨崇道，俘获爨辅首，占领安宁，兼并爨区。①

南诏占据爨地，特别是攻取安宁城后，唐朝颇为不满，但是为了共同对付吐蕃，只好暂时维持和平友好局面。到了天宝七年（公元748年）皮罗阁死，阁罗凤取得南诏王位。唐朝表面支持阁罗凤，但暗地里却秣马励兵，准备从南诏手里夺回爨地。天宝八年（公元749年）唐玄宗一方面任命熟知云南情况的鲜于仲通为剑南节度使，招募兵马，准备从北边攻打南诏；另一方面命令特进何履光率十道兵马，从安南沿步头路北上，进攻南诏，“天宝八年，十月，特进何履光率十道兵以伐南诏。”②南诏在腹背受敌的情况下，于天宝九年（公元750年）出兵姚州，杀死唐云南郡太守张虔陀，攻取羁縻州三十余个。可是依然抵挡不住从步头路神速进兵的何履光的攻势，安宁城被其收复。樊绰《云南志·云南管内物产》卷记载：“天宝八载，玄宗委特进何履光统领十道兵马。从安南进军蛮国，十载已收复安宁城并马援铜柱。”《新唐书·南诏传》也称：“安宁城有五盐井，人得煮鬻自给，玄宗诏特进何履光以兵定南诏境，取安宁城。”唐朝所开步头路，在进攻南诏时发挥了极为神速的军事作用。

何履光从步头路进攻得手，南诏安宁失守，后门洞开，腹背受敌；同时丧失了对盐井的控制，失去了对爨地的最主要的控制手段；而唐朝摆开了对南诏南北夹击的架式，唐朝南路军直接威胁南诏腹地安全，南诏处境十分危险。所以，南诏拼死也要夺回

① 参见赵鸿昌辑著《南诏编年史稿》，第90～119页。江应梁主编《中国民族史》中册，第207～226页。

② 《新唐书·玄宗纪》卷5。

安宁城。

紧接着，唐朝又发动了更大的攻势。同年，唐朝派剑南节度使鲜于仲通率大军从戎州（今四川宜宾）沿南溪路而下，大将军李晖由　州（今四川西昌）沿会同路进，安南都督王知进自安南沿步头路进兵，三路大军合力围攻南诏。在这样万分危急的时刻，南诏出兵应战。兵锋所指依然是安宁城。《南诏德化碑》这样叙述：“岂意节度使鲜于仲通已统大军取南溪路下，大将军李晖从会同路进，安南都督王知进自步头路入。既数道合势，不可守株。乃宣号令，诫师徒，四面攻围。三军齐奋，先灵冥佑，神炬助威，天人协心，军群全拔，虔陀饮鸩，僚无出走。王以为恶止虔陀，罪岂加众。举城移置，犹为后图。即便就安宁，再申衷恳。城使王克昭执惑昧权，继违拒请。遣使大将军李克铎等帅师伐之，城破将亡，而仲通大军已至曲、靖。”南诏再次夺得安宁城，为南诏应战唐朝赢得了战机和时间。接着鲜于仲通打到了洱海地区，与南诏战于西洱河，由于得不到安南军的援助，大败，损兵折将6万人，仅其自身逃归免死。

然而，唐朝尚不罢手，天宝十二载（公元753年）夏五月，“壬辰，以左武卫大将军何履光将岭南五府兵击南诏。”①何履光本是邕管贵州人，担任交、容、广三州节度使。②故其所率岭南五府兵，可能是水军，从步头路进攻南诏。天宝十三载（公元754年），“又命前云南郡都督兼侍御史李宓、广府节度何履光、中使萨道悬逊总秦陇英豪兼安南子弟，顿营陇坪，广布军威，乃舟楫备修，拟水陆俱进”攻打南诏。唐军造船，必然是企图再从步头路，利用红河水道进攻南诏。而这时南诏占据了安宁城，于是抢

① 《资治通鉴》卷216，玄宗天宝十二载。

② 樊绰《云南志·云南管内物产》卷7。

先一步，“遂命将军王乐宽等，潜军袭造船之师，伏尸遍昆舍之野。”①南诏偷袭唐军造船部队成功，阻断了唐朝安南调兵，南路深入的攻势，挫败了唐朝三面夹击南诏的战略。

随后南诏与唐军在西洱河地区激战，唐军由于缺乏南路安南军的支援，如同断一右臂；南诏援引吐蕃，力量大增，致使唐军“弓不暇张，刀不及发”“流血成川，积尸雍水，一军溃衄”，②士卒覆没，李宓沉江溺死。而《南诏德化碑》论述李宓败亡的原因时明确地说：“李宓总戎，犹寻覆辙。水战陆攻，援孤粮绝。势屈谋穷，军残身灭。”以此证明南诏的胜利在于识破了唐朝水陆夹击的战略；李宓的失败在于重蹈了“覆辙”，致使“援孤粮绝，势屈谋穷，军残身灭。”

天宝战争中，南诏与唐朝围绕着安宁城的争夺展开激烈斗争。唐朝三次对南诏发动大规模进攻，都采用了南北夹击，水陆并进，通过步头路调兵安南的方针。所以在战争进程中，南诏两次夺取安宁，三次挫败唐朝安南调兵进攻的战略，成为夺取天宝战争胜利的重要因素。真可谓得安宁城者，得云南；失安宁城者，失云南，其关键在于占领安宁城，便控制了步头路。战争之后，南诏完全控制安宁城和步头路，不仅拥有了最便捷的出海通道，而且得以顺利地向东向南扩张，控制云南。

三　南诏通安南的步头路

南诏通安南的道路，早在汉晋时期已经开通，即云南至交趾的“进桑麋泠道”。汉晋时期的进桑麋泠道史书上没有确切的路线记载，但到了唐宋时期，随着云南地区与交趾地区，即唐朝安南都护府所管辖地区，政治、军事、经济文化交往的增加，史书对这两个地区间的交通道路的记载，明显多了起来。

① 《南诏德化碑》。

② 《南诏德化碑》。

然而，唐朝为遏制南诏势力的发展，连通剑南与安南的交通，调兵安南，很显然筑安宁城，开步头路，是出于军事考虑，目的是打通一条更能充分利用红河水道，从安南直入南诏腹地军事交通路线。步头路开拓成功，的确为唐朝进攻南诏提供了极大的便利。天宝战争中，步头路是唐朝的主要进兵路线。唐朝先后三次利用步头路，从安南调兵进攻南诏，两次取得了成功，给南诏造成严重危象，只因唐军战略协调不好，从安南神速进兵的南路军没有实现与北路军的汇合，被南诏重新夺回安宁城而击溃。第三次进攻，南诏有了经验，凭借占据安宁的优势，先声夺人，偷袭唐军造船部队，解除后顾之忧，才取得了西洱河之战的胜利。如果天宝战争中唐朝南北夹击南诏的战略奏效，那么南诏的后果就不堪设想了。从这个角度看，步头路应是南诏与安南之间最便捷的道路。

唐朝开拓的步头路，是一条有别于汉晋云南与交趾间“进桑棨泠道”的道路。樊绰《云南志·云南城镇》卷6说“安宁城①南十四日程至步头，从步头船行沿江三十五日出南蛮。夷人不解舟船，多取通海路，贾勇步入真、登州、林西原。取峰州路行。”由此看来，南诏通安南道便有两种走法，即步头路和通海城路。两路均利用红河水道，但登岸地点不同，步头路在步头上岸，通海城路在贾勇步上岸。登岸地名皆有“步”字，步与埠同音，有码头之意。岑仲勉《隋唐史》“南诏之兴”注文云：“按《元和志》三八钦州灵山，‘今南四十里谓之水步，即是钦州北来人溯流舍舟登陆处。’南方俗语现在犹呼水陆上下处为水步头或步头，步音转轻唇则水阜或阜头，或又加上土作埠，近世称商埠，义即本此。”此外方国瑜《滇史论丛》中《步头的方位》尚引多条资料，均证明

① 原作通海城，方国瑜先生考订为安宁城，参见方国瑜《滇史论丛》载《步头的方位》一文，上海人民出版社1982年版。

步头即码头。所以两路的区别在于利用红河水路的多寡，是在步头上岸陆行呢，还是在贾勇步登岸陆行？

唐朝筑安宁城与开步头路并举，南诏与安南间的步头路必定经过安宁。通海城路也经过安宁城，细而论之，两路的真正差别是在于从步头至安宁，还是从贾勇步经通海至安宁这一段路程上。因此确定步头或贾勇步的位置，至关重要。

关于步头的方位，以往的史学家多有论述。如伯希和在《交广印度两道考》卷上“云南交趾一道之开拓”中说：“吾人所研究八九世纪之路程，峰州（白鹤及西山）至蒙自一段，颇难确知为何地；然其必由红河较便之道无疑，则应位置贾耽、樊绰之地名于红河沿岸矣。”他首先肯定了安南通南诏的道路必定利用红河水道无疑。但接下去，他在“步头之方位”一节中又说：“步头一名惟见于自云南至东京路程之中，而在东京至云南两种详细路程中，不见此名。……则步头即为《蛮书》之贾勇步、贾耽之古涌步，盖《蛮书》言从步头船行，而贾耽谓至古涌步水路也。”显然伯希和蓄意把步头与贾勇步混为一谈，不承认南诏时期红河水道上存在着两个码头，即“步”。所以他又说：“步头即为古涌步”，“古涌步为水陆分道之所，则其地应为红河上游止航之地，似即今蛮耗。”其用心良苦也。因为汉晋时期，一般认为云南与交趾的分界处是在交趾溯红河水道入云南的登岸处“进桑关”，约为今云南河口。伯希和把步头与古涌步混为一谈后，并确定为蛮耗，就使云南与安南都护府的交界地大大向北推进了。正如方国瑜先生所说：“伯希和在一九〇四年发表本书，是法帝国主义侵略越南沦为殖民地后二十年，正当帝国主义列强狂妄叫嚣瓜分中国，划分势力范围，法帝企图从越南侵略我西南各省，云南、贵州首当其冲，施展外交伎俩，纷至沓来。为殖民侵略服务的所谓‘学者’，也大显身手，伯希和自命是东方学家，以考史为名，为侵略制造舆论而作此书。”故“他意图证明云南东南部隶于安南都护府，其边界是在南盘江、

曲江更北一线，是有险恶用心的。”①所以伯希和的考证不值一驳。

台湾学者严耕望所著《唐代交通图考》卷4《山剑滇黔区》第35篇“汉晋时期滇越道”，以为汉晋时期云南与交趾的交通，即进桑麋泠道，不走红河水道，而由盘龙江道入滇池地区。居于这一观点，他认为云南与越南交通利用红河水道是在唐代。但他认为步头与贾勇步并非一回事，不能混为一谈，他说：“今按方氏《步头之方位》（据最近刊《滇史论丛》）据史料丙《蛮书》卷6之文，以为‘贾勇步当非步头’。此论极有理。若为一地，樊氏在同一条前后二十余字中，断不敢互歧其名！”但对于步头的方位，他则认为：“至于步头，则在今红河（富良江）沿岸，似以蛮耗（E103°22′，N22°55′）地，或在其西北，建水直南之红河岸，或在其北，蒙自之南溪河，未可知也。步头以下亦水道通安南。此已开明清水道之渐；但在唐世，似仍不若汉晋以来盘龙江旧道之重要。”②严耕望的考证缺乏对云南的实地了解，他所推论的汉晋时期云南与交趾交通利用盘龙江水道，似乎不太可能。盘龙江仅为红河的一条支流，发源于文山地区，流经文山、麻栗坡入越南，在今越南永安附近汇入红河，水量较小，至今未见利用这条水道航船的记录，所流经的区域为云南开发较晚的地区。所以汉晋时期，云南先民们大概也不会舍弃水量丰富、通航便利的红河，而就流经蛮荒之地、水量不足的盘龙江。同样，他对唐代云南步头地名的考证，也缺乏对当时历史，唐与南诏、吐蕃关系的分析，片面之处在所难免。

对步头的考证，方国瑜先生多有创见，他在《中国西南历史地理考释》和《滇史论丛》中的《步头之方位》有详细论述。他

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，中华书局1987年，第369页。

② （台）中央研究院历史语言研究所专刊之八十三，严耕望撰《唐代交通图考》第四卷《山剑滇黔区》，台北1986年1月，第1332页。

说：“从地理情况及历史实际，当考订步头在今元江。”红河，发源于洱海地区的祥云县，切穿哀牢山，一路东南流，于云南河口出国境，流经越南北部，注入北部湾。红河的上游，穿行于哀牢山中，形成深切的峡谷，高山与峡谷相间，无法通航。红河下游，自云南河口以下，水势平缓，水量充足，自古便有舟楫之利。红河中游，较之上游水势较为缓和。蛮耗以下，可以航船的纪录很多，明清至近代滇越铁路修通前，个旧锡矿，常常用人背马驮，运往蛮耗上船，经红河水道出海。所以，很多学者以此为依据，把步头判断为蛮耗。实际上红河在蛮耗以上，元江以下也可通航。近代元江与河口之间是通航的。《河口地志资料》（1921年编成）说：“由红河往来多用小船，可通越南，亦可通元江。”《新纂云南通志》卷27河底江（即礼社江，亦即红河）说：“本省境内，自源至委，约2000里，通航之线亦近千里，元江以下即通航。”从元江至河口之航程约1000里，河口至河内的航程亦约相当。

但是，红河可通航的2000里水道，通航条件则大不相同。红河的上源祥云地带，海拔2075米，流至元江约1000里，海拔降至442米，落差竟达1600米。所以元江以上的红河流经高山深谷，汹涌澎湃，无航行之利。自元江至河口少于1000里，河口海拔不到100米，落差只有300多米，水流已大大缓和了，而且又有多条支流汇入，水量渐增，具备了通航条件。只是流经丛山之中，多险滩激流，操舟不易。而河口以下至入海口1000多里的河段，海拔落差仅100米，加上在河口有南溪河的汇入，水量大增，两岸平衍，利于航行。故樊绰《云南志·云南城镇》卷6说“安宁城南十四日程至步头，从步头船行沿江三十五日出南蛮。夷人不解舟船，多取通海城路，贾勇步入真、登州、林西原，取峰州路行。”“夷人不解舟船，多取通海城路”，就是避免河口至元江，即古涌步至步头这一段较难航行的水路。

樊绰的这段史料还提到了“安宁城南十四日至步头，从步头

船行三十五日出南蛮。”据赵吕甫的校释，“三十五日出南蛮”当为“十五日至安南”，①笔者以为“三十五日”擅改“十五日”依据不足。但“出南蛮”为“至安南”，则有一定道理，同在樊绰《云南志》卷1称：“交趾城，伏波将军马援立铜柱定疆界之所，去安宁城池四十八日程。”卷7记载何履光收复安宁城事时说：“安宁去交趾四十八日程。”与这段史料安宁至步头14日程，步头35日程至南蛮，共49日程，似乎说的是一回事，所以“出南蛮”可理解为至安南。那么，从步头至安宁的途程约为14日程。证之于近代情况，《云南边地问题研究》下卷（1933年出版）记载河口麻栗坡概况说：“在滇越铁路未通之前，由河口入省（昆明），须沿红河乘船至元江，再经峨山、玉溪等处，约十一日始达。”安宁在昆明附近，近代所需11日程，与14日程相差无几。不过也有7日便可从安宁到达元江的纪录。如方国瑜《步头之方位》中记：“元江孙乐斋曾往返于此途为瑜言：‘自安宁二日至昆阳，一日至玉溪，一日至峨山，一日至杨武坝，一日至青龙厂，一日至元江城，凡陆行七日。又自元江航红河，五日至蛮耗，二日至河口，凡水行七日。自元江船行，多经险滩，操舟技术不高，往往失事，且上溯尤难，故自元江航行河口者，枯水季节多在河口卖船，徒步而归。’”

这些记录除安宁至步头陆行日程外，与樊绰《云南志》的记载基本吻合。因为樊绰《云南志》卷1《云南界内途程》记安南至贾勇步“已上二十五日程，并是水路。”如加上步头（元江）至河口船行7日，即为水路32日程。而且以通海路与步头路之道里相比较，通海城路船行25日程，步头路船行35日程，则步头路行水路多10日程，故步头应在古涌步上游水路10日程，近代从元江至河口，船行7日程。考虑到樊绰所记唐代与近代航行条件的

① 赵吕甫《云南志校释》中国社会科学出版社1985年版，第223页。

区别，把步头确定为元江是说得通的。当然安宁至元江的陆路日程，樊绰记载与近代实际相差较大，也许唐朝开步头路时，元江与安宁之间开发程度较低，道路不畅，故费时日罢了。倘若以蛮耗为步头的话，贾勇步（河口）至蛮耗之间仅多2日水路，蛮耗至安宁陆行，难舍汉晋时期的旧路，必定经过通海，即南诏通海路，那么，唐军也就没有必要费力去开步头路了，实际也没有充分利用红河水道之利。

唐朝筑安宁城，开步头路，是其调兵安南，实现南北夹击南诏的重要战略举措。所开步头路，一方面是因为所调安南兵，多习于水性，而不善陆行，开步头路后，可以多行水路将近千里，非常有利安南兵进攻南诏；另一方面，唐朝调安南兵直上安宁，避开了旧路经过爨部势力较大的滇池地区，多行水路还能有效地减少沿途部族的干扰，利于对南诏神速奇袭。所以，开步头路对于唐军进攻南诏来说是非常必要的。

天宝战争之后，南诏势力急剧增强，“东爨悉归，步头已成内境，建都镇塞。”①由于开步头路后，步头的交通、军事地理位置，显现得日益重要，成为南诏内外交通的重要站口：从步头通安宁，往南诏王城阳苴咩（今大理）便而径；从步头入安南，多获舟楫之利。从步头可通文单国（今老挝）。②天宝十二载，唐开步头路后，文单国王子率其属26人来朝唐廷，“随何履光于云南征讨事讫听还蕃。”③文单使臣随何履光于云南征讨的路线，只可能是步头路，故从步头可至文单国。从步头还可远通昆仑国，因为樊绰《云南志》卷6《云南城镇》中叙步头路后，紧接着就说：“量水川西南至龙河，又南与青木香山路直，南至昆仑国矣。”由此可见，

① 《南诏德化碑》
② 黄盛璋《文单国——老挝历史地理新探》，《历史研究》1962年5期。
③ 《册府元龟》卷975。

步头成为南诏南部的交通枢纽，故南诏在此“建都镇塞”。建都，即建城，方国瑜先生考为宣城，称“宣城步头”，在今元江，今取其说。①宣城步头成为南诏银生节度所隶迤南的重镇要塞。

步头路虽是南诏与安南之间利用水路最充分，最为便捷的通道，但因步头与古涌步（河口）间的航道，较难操舟，南诏所属各部族多为山地民族，善行山路而不习水性，故“夷人不解舟船，多取通海路，贾勇步入真、登州、林西原，取峰州路行。”南诏时期与安南交通利用较多不是步头路，而是通海城路。所以樊绰《云南志》、《新唐书·地理志》所记贾耽“安南通天竺道”中对安南与南诏间交通路线的详细记载，都是通海城路，而非步头路，这就好理解了。

南诏与安南间步头路的走法因无详细记载，难以确说其具体行程，但我们基本可知，从安南沿红河水道船行约2000里至步头（元江）登陆，然后陆行，直驱安宁城，与通海路汇合，继续往西至南诏王城阳苴咩（大理）。

第二节　贯通太平洋与印度洋的交通

汉晋时期的永昌道与进桑麋泠道互连通达，发展到唐代，形成著名的“安南通天竺道”，横贯云南，东南起太平洋畔的安南交州港，西出天竺至印度洋，成为中国南方贯通太平洋与印度洋的国际陆路交通大动脉，同时也构成了唐宋时期云南对外通道的基干。

一　安南与南诏间通海城路

南诏与安南的交通道路，除步头路外，还有一条我们称之为

① 方国瑜《滇史论丛》收《步头之方位》，上海人民出版社1982年，第194页。

通海城路的道路。樊绰《云南志·云南城镇》卷6中说：“安宁城①南十四日至步头，沿江三十五日出南蛮。夷人不解舟船，多取通海城路，贾勇步入真州、登州、林西原，取峰州路行。”所谓安宁城南14日至步头，沿江35日出南蛮，笔者认为是步头路。因南诏境内多山地民族，不善于操舟，故谓其“夷人不解舟船，多取通海城路。”而史料中所说的通海城路所取水道为安南至贾勇步一段，从贾勇步登岸后直取通海城至拓东，而后西至阳苴咩城。由此可见通海城路与步头路的走法不尽相同，并且是云南山地民族非常熟悉和喜欢的道路。

唐代贞元年间著名宰相贾耽著《皇华四达记》，叙述唐朝边州通四夷的道路共7条，其中第6条为“安南通天竺道”。贾耽书已佚，但唐朝边州通四夷的7条路线均保存在《新唐书·地理志》中。“安南通天竺道”的南段即是南诏与安南间的道路，与樊绰《云南志》卷1《云南界内途程》所记载的南诏通安南的“通海城路”有很多共同之处，如两书记载的路线基本一致，所记道路走法均在贾勇步或古涌步登陆，经过通海城至安宁，所以我们判断两书所记实为一条道路，即通海城路。而且两书都对这条路线的道里或日程记载非常详细，表明这是南诏与安南交通的显道，具有开发较早，利用率高，发展成熟的特点。由此推测，唐代安南与南诏间通海城路，很可能就是汉晋时期，云南先民已经开辟的云南与交趾间的“进桑麋泠道”，发展到唐代，成为南诏与安南间的交通干线，并已成为唐朝沟通太平洋沿岸地区与南亚国家及地区的重要国际交通线。

樊绰《云南志·云南界内途程》卷1以日程记载这条道路：

“从安南城至蛮王见坐苴咩城水陆五十二日程，只计日，无里数。从安南上水至峰州两日，至登州两日，至

① 原为通海城，据方国瑜考证改，前已注。

忠诚州三日，至多利州两日，至奇富州两日，至下步三日，至黎武贲栅四日，至贾勇步五日。已上二十五日程，并是水路。大中初悉属安南管系，其刺史并委首领勾当。大中八年，经略使苛暴，川洞离心，疆内首领被蛮贼诱引，数处陷在贼中。从贾勇步登陆至矣符馆一日，从矣符馆至曲乌馆一日，至思下馆一日，至沙只馆一日，至南场馆一日，至曲江馆一日，至通海城一日，至江川县一日，至晋宁馆一日，至鄯阐拓东城一日，从拓东节度城至安宁馆一日，安宁馆本是汉建宁郡城也。从安宁城至龙和馆一日，至沙雌馆一日，至曲馆一日，至沙却馆一日，至求赠馆一日，至波大驿一日，至白崖驿一日至龙尾城一日，李宓伐蛮于龙尾城，误陷军众二十万，今为万人冢，至阳苴咩城一日。”

《新唐书》卷43下《地理志》末附记贾耽入四夷道7条，第6条“安宁通天竺道”的南段以里距记载云：

“安宁经交趾、太平百余里至峰州。又经南田百三十里至思楼县，乃水行四十里至忠诚州，又二百里至多利州，又三百里至朱贵州，又四百里至丹棠州，皆生獠也。又四百五十里至古涌步，水路距安宁凡千五百五十里。又百八十里经浮动山、天井山，山上夹道皆天井，间不容跬者三十里，二日行至汤泉州。又五十里至禄索州，又十五里至龙武州，皆爨蛮，安南境也。又八十三里至傥迟顿，又经八平城八十里至洞澡水，又经南亭百六十里至曲江，剑南地也。又经通海镇百六十里渡海河、利水至绛县，又八十里至晋宁驿，戎州地也。又八十里至拓东城，八十里至安宁故城。又四百八十里至灵（云）南城，又八十里至白崖城，又七十里至蒙舍城，又八十里至龙尾城，又十里至太和城，又二十里至阳苴咩城。”

方国瑜先生曾说：“此两项纪录，为同一条交通线，而地名有出入，则因互有详略。且疑贾耽所得资料为开元及贞元年间纪录，而樊绰所得资料为咸通年间纪录，是时通海以南之州县尽废，故贾记州名，而《樊志》无州名，即土人所称之名，故二书站口之名称不同也。”①

“安南通天竺道”和“通海城路”都是水陆兼行，《樊志》所记该路登陆地为贾勇步，贾耽所录登陆码头为古涌步，实为异写同音，一个地名。伯希和把古涌步与步头混为一谈，考订为蛮耗，其险恶用心不值一驳。古涌步在唐代，是一个至关重要的地名，即是安南通南诏的通海城路水路的止航地，又是陆路至南诏的起始处，即水陆码头；而且贾勇步还是唐朝安南都护府与南诏的分界地，其北是南诏，其南为唐朝安南都护府管辖。方国瑜考为今云南河口地区。②今取此说。

该路两书记载的对应比较为下表：

贾耽所记道路		樊志所记道路		
地名	道里	地名	日程	今地名
安南				越南河内
峰州	100余里	峰州	2日	
忠诚州	170余里	忠诚州	4日	越南越池
多利州	200里	多利州	2日	
朱贵州	300里	奇富州	2日	
甘棠州	400里	甘棠州	2日	
		下步	3日	
		黎武贲栅	4日	

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第523页。

② 参见方国瑜《古涌步之位置》，载《滇史论丛》，第176～185页。

古涌步	450里	贾勇步	5日	云南河口市

（以上为水路，所需日程25天。以下为陆路。）

汤泉州	180里	矣符馆	1日	屏边城
禄索州	50里			新现南15里
龙武州	15里	曲乌馆	1日	新现
傥迟顿	83里	思下馆	1日	蒙自城
八平城				
洞澡水	80里	沙支馆	1日	（蒙自北部）
南亭	80里	南场馆	1日	建水城
曲江	80里	曲江馆	1日	建水曲江
通海镇		通海城	1日	通海城
绛县	160里	江川县	1日	江川城
晋宁驿	80里	晋宁馆	1日	晋宁城
拓东城	80里	拓东城	1日	昆明市
安宁故城	80里	安宁城	1日	安宁市
		龙和城	1日	炼象馆
		沙雌馆	1日	舍资
		曲馆	1日	楚雄城
		沙却馆	1日	南华城
		求赠馆	1日	英武关
云南城	480里	云南驿	1日	祥云云南驿
		波大驿	1日	祥云城
自崖城	80里	白崖城	1日	弥渡红崖
蒙舍城	80里			巍山城
龙尾城	80里	龙尾城	1日	下关
羊苴咩	35里	阳苴咩	1日	大理城

以上参见方国瑜《中国西南历史地理考释》中华书局1987年

版，上册，第521～529页、546～547页。方国瑜：《古涌步之位置》，载《滇史论丛》上海人民出版社1982年版，第176～185页。

二　唐宋时期南诏、大理通天竺道

唐宋时期，云南与缅甸、印度的交通在汉晋永昌道和滇缅印道的基础，又有较大的发展。这时有三条道路通往天竺。唐代贾耽有详细记载，他所记“安南通天竺道”的西段在《新唐书·地理志》以里程记载：

> “自羊苴咩城西至永昌故郡三百里。又西渡怒江至诸葛亮城二百里。又南至乐城二百里。又入骠国境，经万公等八部落，至悉利城七百里。又经突旻城至骠国千里。又自骠国西渡黑山至东天竺迦摩波国千六百里。又西北渡迦罗都河至奔那伐檀那国六百里。又西南至中天竺国东境恒河南岸羯朱嗢罗国四百里。又西至摩羯陀国六百里。一路自诸葛亮城西去腾充城二百里，又西至弥城百里。又西过山二百里至丽水城。乃西渡丽水、龙泉水二百里至安西城。乃西渡弥诺江水千里至大秦婆罗门国。又西渡大岭三百里至东天竺北界固没卢国。又西南千二百里至中天竺国东北境之奔那伐檀那国，与骠国往婆罗门路合。”

这段史料实际纪录了南诏通往天竺的两条道路，即南路，南诏经骠国通天竺道；中路，南诏西出腾冲通天竺道。①

1．南路南诏经骠国通天竺道

自羊苴咩（今云南大理）出发，经永昌故郡（今保山）自诸

① 按：据以往学者的研究，中路为北路，但笔者研究表明，唐宋时期云南有3条道路通天竺，除这两路外，还有北经大雪山至天竺的道路，故此路称中路。

葛亮城分途。诸葛亮城，方国瑜先生考为今龙陵，陈茜以为是今腾冲境内高黎贡山上。①然后经过乐城，又称些乐城、磨些乐城，在今云南德宏傣族景颇族自治州境内，方国瑜先生认为即在麓川，今瑞丽。②然后进入骠国境。

在骠国境内，首先经过万公等八部落，万公即太公城。万公等八部落地区为缅甸太公城及其周围地区，为今瑞丽江与伊洛瓦底江汇合处下游一带，“大抵万公等八部落，已在很早时期分散部族，结成为一个地区，在骠国即蒲甘时期为势力所及区域，惟未必能直接统治。”③从万公八部落往南为悉利城，约为阿瓦，今缅甸曼德勒。则万公八部落在阿瓦以北。过了悉利城而后经突旻城到达骠国国都。

骠国的历史可划分为前后两个时期。前期（1—5世纪）骠国以毗湿奴城（遗址在今马圭县东敦枝镇西约20公里处）为中心；后期（6—9世纪）骠国则以室利差咀罗城为其国都。（今卑谬大约8公里处）。④到公元7世纪以后，骠国已经是一个幅员辽阔的国家，《旧唐书》第197卷骠国条说：其国境，东西3000里，南北3500里。东邻真腊国（今柬埔寨），西接东天竺（今孟加拉），南尽溟海，北通南诏些乐城（云南瑞丽）。《新唐书》则说骠国“地长三千里，广五千里。”比《旧唐书》所说要更大些。综合中国史籍资料中的记载，在室利差咀时期，骠国的疆域东起萨尔温江流域，西接阿拉干和今印度曼尼坡，北与南诏境相邻，南临孟加拉湾。在贾耽记载“安南通天竺道”时，骠国已经是缅甸境内较为发达

① 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第545页。陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年1期。

② 贺圣达著《缅甸史》，第21页。方国瑜《西南历史地理考释》上册，第545页。

③ 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第598页。

④ 贺圣达著《缅甸史》，第16页。

的国家了，《旧唐书·骠国传》说其都城“佛寺百余区，其堂宇皆错以金银，涂以丹彩，地以紫矿，覆以锦■”有了繁荣的文化和经济生活，骠国乐还经南诏传到中原。贾耽所说“又经突旻至骠国千里”，及是至骠国的国都室利差咀罗城，今卑谬。①

又从骠国（卑谬）向西翻越黑山至东天竺迦摩波国（今印度曼尼坡）。黑山即阿拉干（Arakan）大山，自普罗姆向西北至东天竺。再往西北渡过迦罗都河达到奔那伐檀那国，应在今布拉马普特拉河中游；再向西南至中天竺国东境恒河南岸的羯朱嗢罗国（今孟加拉），或又向西至摩羯陀国。②

这就是贾耽所记“安南通天竺道”西段南路的走法，也就是南诏经骠国通天竺道。贾耽所记南道里程长达5600里，它从南诏乐城出境，基本上沿伊洛瓦底江南行至卑谬，然后才向西翻越黑山达到天竺。如果仅以天竺为目的地的话，这无疑是一条迂绕费时的路线。

南路的走法以往不见纪录，很可能是一条新辟道路。汉晋时期的蜀身毒道，只经过伊洛瓦底江的上游地区，直接往西抵达身毒国，并没有往南绕道缅甸南部再西入身毒。这条道路于唐代始见于中国史书记载，当骠国兴起，其国力最强盛的时期（6—9世纪），它的国都室利差咀罗城，成为当时东南亚地区的文化、宗教重镇，深受印度佛教的影响，是骠国的宗教中心，又是骠国的统治中心。③南路的出现与骠国兴盛几乎同时，这两者必然有密切的联系，故南路更重要的作用并非仅是与天竺交通，还在于沟通云南或南诏与骠国的联系。这样此路向南迂绕，也才说得通。

《太平御览》所录《南夷志》中记“骠国，在永昌西七十五日

① 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第598页。陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年1期。

② 陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年1期。

③ 贺圣达著《缅甸史》，第24页。

程，阁罗凤所通也。其国以青砖为圆城，周行一日程，百姓尽在城内，有十二所堂。当国王所居门前有大象露坐，高百余尺，白如霜雪。俗尚廉耻。人壮，和善少言，重佛法。城中并无宰杀。人多推步天文。若有诉讼者，即令焚香，向大象思维是非，便各引退。或有灾疫，王亦焚香对象自责。男子多衣白叠，妇人当顶为高髻，以金银真珠为饰，其余青婆裙。人披罗段。行必持扇，则家妇皆三人五人在傍扇。与波斯及婆罗门接界，西去舍利城六十日程，此是东天竺也。”①这里说的正是南诏经骠国通天竺的道路，按其所记是阁罗凤时候开通，随后南诏与骠国往来密切，对骠国的了解甚为深入。樊绰《云南志》卷10也记“蛮贼太和六年劫掠骠国，虏其众三千余人，隶配拓东，令之自给。”其劫掠骠国的路线也当为此道。

2．中路南诏西通天竺道

据贾耽所述中路同南路一样，从羊苴咩城（今大理）出发，经永昌（今保山），至诸葛亮城（今龙陵）分途，继续向西，经弥城（方国瑜考为今盏西，陈茜考为腾冲古永，今取方说），再往西至丽水城（陈茜以为是缅甸密支那。方国瑜考丽水即今伊洛瓦底江，丽水城在今伊洛瓦底江东岸之打罗。方说更有据）。然后西渡丽水（伊洛瓦底江）、龙泉水（勐拱河）至安西城（今缅甸猛拱，密支那西南三十六公里处），再西渡弥诺水（钦敦江）至大秦婆罗门国（今印度阿萨姆东北），又西渡大岭（笔者以为当指缅印交界的那加山脉）就抵达东天竺（《新唐书·地理志》为中天竺，此据方国瑜考证，作东天竺）。北界的固没卢国，又西南行即至东天竺国东北境的奔那伐檀那国（在今布拉马普特拉河中下游）便与经骠

① 引自木芹《云南志补注》，云南人民出版社1995年版，第147页。

国的南路相汇合，共同前往婆罗门（印度的中心地区）。①

从贾耽的记载看，中路的走向基本上不南绕，而是一直往西再往西南，连续渡过三条水：丽水、龙泉水、弥诺江水，直接抵达天竺中心，故其路程仅3200里，较之南路的5600里，要少2400里，如果仅就往天竺而言，中路比南路近了五分之二的路程，这是南诏直达天竺的捷径。而且中路的走法与汉晋时期的蜀身毒道十分相似，可能就是汉晋时期开辟的旧路发展而来的。

唐宋时期经云南达到印度的纪录还散见于其他著作中：如玄奘于公元627年秋由长安出发，经西域道到达印度，约在公元631年入摩揭陀国那烂陀寺研究佛经，公元642年，他应东印度迦摩缕波国（今阿萨姆东北境）拘摩罗王的邀请前往会见。玄奘在《大唐西域记》里叙述印度摩揭陀国至迦摩缕波国的陆路交通里程：从摩揭陀国境内“东入大山林中，行二百余里，至伊烂拿钵伐多国。”再“从此顺殑河（恒河）南岸东行三百余里至瞻波国。”“自此东行四百余里至羯朱嗢只罗国。”“自此东渡殑伽河行六百余里，至奔那伐弹那国。”“自此东行九百余里，渡大河，至迦摩缕波国。”“此国东山阜连接，无大国都，境接西南夷，故其人类蛮獠矣。详问土俗，可两月行，入蜀西南之境，然山川险阻，嶂气氛泠，毒蛇毒草，为害滋大。”②玄奘所记述的路线是一直往东，绝无南折，故可判断是贾耽所记的中路。

义净曾于公元671年从广州乘船出发，由水路达到印度，经25年游历30余国，于公元695年回到洛阳。他在《南海寄归内法传》卷1记载：“从那烂陀东行五百驿，皆名东裔，乃至尽穷有大黑山，计当吐蕃南畔，传曰蜀川南行可一月余便达斯岭。”义净所

① 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第479～485，545页。陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年1期。

② 季羡林等校注《大唐西域记校注》，中华书局1985年版，第776、786、788、790、793、799页。

述的时代，南诏尚未兴起，而吐蕃势力强盛，深入云南西北地区。故义净称从蜀川往南，经过“吐蕃南畔”，实则云南西部，仅需“一月余”就能达到大黑山，翻越大黑山入天竺。这条路线仍然是贾耽所记的中路。

五代、宋初人孙光宪在《北梦琐言》中说：“唐咸通中，有天竺藏僧经过成都以北，天竺与云南接界，欲假途而还，蜀察事者识之，系之于成都府。”说明南诏西通天竺道在五代、宋时仍为显路。

南诏利用这条道路与天竺保持密切联系，樊绰《云南志》卷10记载：“大秦婆罗门国界永昌北，与弥诺国江西，正东安西城楼接界。东去阳苴咩城四十日程。蛮王善之，街来其国。”《樊志》所述南诏去大秦婆罗门国（印度阿萨姆东北）的道路贾耽所记基本一致。按：文中“街来其国”一句，向达注：街，《文津本》作术。陈茜以为“使来其国”，木芹补注称此八字文不相属，疑有脱误。赵吕甫改为“往来其国”。从文意上看赵说较通，但无依据。笔者认为不用改字，文意也是通的，“街来其国”，形容南诏与天竺的道路是当时中印交通最重要的道路，中原和南诏的各方人士、商旅、僧客以及南诏信使官员，在这条道路上常来常往，如通衢街路一般。

南诏西通天竺的道路，从羊苴咩一直往西，必须翻越怒山、高黎贡山及缅北掸邦野人山，渡过澜沧江、怒江及伊洛瓦底江等大江，高山峡谷横亘途中。所以这条道路既是云南与天竺交通的捷径，也是一条非常艰险难行的道路。如“高黎共山在永昌西，下临怒江。左右平川，谓之穹赕，汤浪加萌所居也。草木不枯，有瘴气。自永昌之越赕，途经此山，一驿在山之半，一驿在山之巅。朝济怒江登山，暮方到山顶。冬中山上积雪苦寒，秋夏又苦穹赕、汤浪毒暑酷热。河赕贾客在寻传羁离未还者，为之谣曰：‘冬时欲归来，高黎共上雪。秋夏欲归来，无那穹赕热。春时欲归来，囊

中络赂绝。’”①所谓的穹赕、汤浪，为潞江坝，典型的干热河谷，夏天酷热难当，多有瘴疠之气；越赕即腾冲；寻传，《樊志》卷6说：“丽水城，寻传大川城在水东。”是知丽水城一名为寻传大川城，在伊洛瓦底江东岸的打洛。“络赂”，财之名，当通用为货币。②所以这段史料所纪录的正是经由南诏西通天竺道的商贾，对道路的艰险发出的愁苦哀叹。一方面反映了道路的艰险；另一方面折射出这条道路商贸的繁荣。所以，南诏西通天竺道是南诏时期最主要的滇印缅交通干线。

3．北路南诏北经大雪山通天竺道

根据樊绰《云南志》和其他史籍的分散记载，我们还知道，南诏还有一条北经大雪山通往天竺的道路。

樊绰《云南志》卷10《南蛮疆界接连诸蕃夷国名》称：“小婆罗门国与骠国及弥臣国接界，在永昌北七十四日程，俗不食牛肉，予知身后事。出贝齿、白■、越诺。共大耳国往来。蛮夷善之，信通其国。”南诏与之“信通”的小婆罗门国和贾耽所记的大秦婆罗门国相同，均在今印度阿萨姆东北境。是故南诏从永昌北有道通之。

又慧琳《一切音义》卷81称：“牂牁者，南楚之西南夷人种类，亦地名也。在五府管内数州皆是也，在益蜀之南。今因传中说往昔有二十余人从蜀川出牂牁往天竺得达，因有此说。遂检《括地志》及地理书南方记等说，此往五天竺路径。若从蜀川南出，经余姚（当为姚州之误）、越嶲、不喜（当为不韦之误）、永昌等邑，古号哀牢王，汉朝始慕化后改。为身毒国隋王之称也。此国本先祖龙之种胤也。今并属南蛮。北界互羌杂居之。西过此蛮界

① 樊绰《云南志·山川江源》卷2。

② 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第479页。木芹《云南志补注》，第21页。

即入土蕃国之南界，越数重高山峻岭，涉历川谷，凡经三数千里，过土蕃界，更越雪山南脚即入东天竺东南界迦摩缕波国，其次近南三摩呾叱国、阿利鸡罗国及耽摩立底国，此山路与天竺近，现在难行，是大唐与五天竺陆路之捷径也。仍须及时，盛夏热瘴毒虫不可行，履遇者，难以全生；秋多风雨水泛，又不可行；冬虽无毒，积雪冱寒，又难登涉。唯有正二三月乃是过时，仍须译解数种蛮夷语言，兼赍买道之货。仗土人引道，展转问津即必得达也。山险无路，难知通塞，乃为当乐求法巡礼者，故作此说以晓未闻也。”

慧琳所描述的路线，似不同于南诏通天竺道中路，也不是南诏南经骠国通天竺的道路。文中提到“土蕃之南界”、“过土蕃界，更越雪山南脚即入东天竺东南界迦摩缕波国”等等。从地理位置看，吐蕃在南诏以北，由此路往天竺，必是往北经南诏与吐蕃、东天竺交界之处，翻越大雪山，抵达天竺。

樊绰《云南志》卷2《山川江源》记载从永昌到大雪山的走法，“大雪山在永昌西北。从腾冲过宝山城，又过金宝城以北大赕，周回百余里，悉皆野蛮，无君长也。地有瘴毒，河赕人至彼中瘴者，十有八九死。阁罗凤尝使将军将于大赕中筑城，官制野蛮。不逾周岁，死者过半。遂罢弃，不复往来。其山土肥沃，种瓜瓠长丈余，冬瓜亦然，皆三尺围。又多薏苡，无农桑，收此充粮。三面皆占大雪山，其高处造天。往往有吐蕃至赕货易，云此山有路去赞普牙帐不远。”从永昌去大雪山，首先从腾冲经过宝山城（今昔马），再经过金宝城（缅甸密支那），金宝城在丽水（伊洛瓦底江）之西由此北去至大赕。“密支那北沿迈立开江西岸过孙不拉蚌至坎底，为最适宜之交通线也。又宝山城当腾冲至密支那路程所经，又当丽水城之东，疑即昔马，自腾冲四程至密支那（约230里）至昔马，又三程（约150里）至密支那，为通行之大道。且

昔马自来为要镇也。”①沿着宝山城和今宝城的通行大道至大赕，已经到达了大雪山脚下了。

大雪山与大赕的位置，若以宝山城为昔马，金宝城为密支那推之，大赕其地当指缅甸迈立开江西，密支那以北，龙板城一带之平原也。②方国瑜先生也说：“所谓大赕周回百余里，且去赞普牙帐不远，则当是今之坎底。《樊志》卷6永昌城‘西北去广荡城六十日程。广荡城接吐蕃界，隔候雪山。’又丽水城曰：‘广荡城，接吐蕃界，北对雪山。’此广荡城，当在大赕。则所谓大雪山者，即迈立开江上游之大山，多高耸积雪，惟不能确指也。”③广荡城，为阁罗凤遣将军所筑，大约在今缅甸的葡萄，正好处于南诏与吐蕃、东天竺交界，其北接吐蕃，西邻东天竺（今印度阿萨姆），故成为交通和商贸要镇。它北有道可至吐蕃赞普牙帐，“往往有吐蕃至赕（当为大赕）货易”；④南通南诏丽水节度及永昌府；西至东天竺。

是故南诏北通天竺道的路线，从羊苴咩出发，经永昌、腾冲城，往西北，经宝山城（今昔马），然后北行，过金宝城（缅甸密支那），再往北至大赕（即广荡城，今缅甸葡萄）。由大赕往西，翻越大雪山，至东天竺（印度阿萨姆）；由大赕继续往北，有道通吐蕃赞普牙帐，吐蕃常有商贾至大赕与南诏和天竺商人贸易。

第三节　南诏谋求新的出海通道

汉晋时期，云南与海上联系，主要只见于交趾和身毒国，而云南与缅甸南部沿海、泰国暹罗湾等地的交往很少见到确切记载。

① 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第483页。
② 赵吕甫《云南志校释》，中国社会科学出版社1985年版，第69页。
③ 方国瑜《西南历史地理考释》上册，第552页。
④ 木芹《云南志补注》认为据上文当脱“大”字。第22页。

但是到了唐代，樊绰《云南志》中有关南诏与缅甸南部、泰国乃至越南南部沿海交往的记载频频出现，也有证据表明南诏有交通道路通达这些沿海地区。

樊绰《云南志》卷6《云南城镇》记载：

“银生城在扑赕之南去龙尾城十日程。东南有通镫川，又直南通河普川，又正南通羌浪川，却是边海无人之境也。东至送江川，南至邛鹅川，又南至林记川，又东南至大银孔，又南有婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑数种外道，交易之处，多诸珍宝，以黄金麝香为贵货，有扑子、长鬃等数十种蛮。又开南城在龙尾城南十一日程，管柳追和都督城。又威远城、奉逸城、利润城，内有盐井一百来所。茫乃道并黑齿等类十部落皆属焉。陆路去永昌十日程，水路下弥臣国三十日程。南至南海，去昆仑国三日程。中间又管模迦罗、于泥、礼强子等族类五部落。”①

仔细分析这条史料，南诏时期有三条以前不曾见于记载的道路通往越南、缅甸及泰国南部沿海。

一　南诏银生城经羌浪川至海边道

樊绰说：“银生城在扑赕之南，去龙尾城十日程。东南有通镫川，又直南通河普川，又正南通羌浪川，却是边海无人之境也。”这条通往边海的道路，以银生城为重要站口。

银生城，即今景东。②南诏设的七节度，银生节度是其之一。银生节度管辖的南诏南部地区，大约为今天的思茅、临沧和西双版纳等地州。这些地区，初唐尚未设治，是南诏才开拓的区域。银

① 樊绰《云南志·云南城镇》卷6，木芹《云南志补注》第89页。笔者标点有所不同。

② 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第486页。

生城，是银生节度所在地，也是南诏设在这一地区的行政军政首邑，具有重要的政治军事意义。南诏于云南、拓东、永昌、宁北、镇西及开南、银生等七城设大将军领之，这些都是军事重镇，也是南诏民族割据政权的行政区。①银生节度所属的银生城和开南城，控守南诏南部地区，逐渐发展成为南诏南部的交通中心和枢纽，所以南诏时期发展起来南诏通南海三道都以银生城为起点。

银生城距南诏的交通中心龙尾城（今下关）10日路程。银生之南是开发较晚、南诏新辟之域，因此这条道路所涉及银生城以南的地名，“无他纪录可资考校，惟以方向言之，既在银生城之东南，又直南，又正南，当是沿把边江而行，可通往女王国。”②与南诏同时并存的女王国大约包括今老挝的川广、桑怒诸地，并与文单国接境。③南诏与女王国多有交往，樊绰在《云南志》卷10《南蛮疆界接连诸番夷国名》中记：“女王国，去蛮界镇南节度三十余日程，其国去欢州一十日程，往往与欢州百姓交易。蛮贼曾将二万人伐其国，被女王药箭射之，十不存一。蛮贼乃回。”显然，南诏有路通女王国，并能大军进退；而女王国还有道路通往沿海地区的欢州（唐代安南都护府所辖，在今越南中部义静省荣市一带），女王国人到达欢州，“往往与欢州百姓交易”，开展海外贸易。

从银生城（今景东）至女王国，先是东南走，经通镫川（今墨江，古名他郎，疑即通镫川），又直南行，过河普川（今江城，古名猛烈，疑即河普川），再正南行通往羌浪川（疑在越南莱州境内），④从莱州继续往南，即是女王国。

女王国与欢州接界，有道可通。唐代有一条著名的道路——欢州通文单国道，把文单国与沿海的欢州地区连接起来。《新唐书

① 木芹《云南志补注》，云南人民出版社1995年版，第77页。
② 方国瑜《中国西南历史地理西考释》上册，第489页。
③ 参见方国瑜前引书第489页。赵吕甫《云南志校释》，第326页。
④ 以上考证均见方国瑜前书第489页，“羌浪川”条。

·地理志》记贾耽所考“唐代边州通四夷道”称：“自欢州西南三日行度雾湿岭，又二日行至棠州日落县，又经黎黎涧，四日行至文单国的算台县，又三日行至文单外城，又一日行至内城。一曰陆真腊，其南水真腊，又南至小海，其南罗越国，又南至大海。”可知《新唐书》所记文单国又称陆真腊，大约为今天的老挝。我国著名的历史地理学家黄盛璋考证了这条道路，他说：“贾耽所记路程皆为唐代时最重要之国道。从义安西南行，经德寿，出娇女隘，进入老挝境，再经那必以至甘结，这是自古以来越南通真腊、老挝之大道。”“贾耽所记欢州通文单道，起点为欢州义安，终点为文单万象，中间所经雾湿岭即娇女岭，黎黎涧为湄公河，其路线就是今天自义安经娇女岭沿湄公河谷以至万象之大道，不论方位、距离都相吻合。”①唐代安南都护府的欢州首府约在今越南义静省的荣市，即义安，为边海城镇；娇女岭，也就是今越南与老挝边境上的娇诺山口。贾耽记从欢州十二日程至文单国外城，而女王国在文单国之北偏东，②距欢州更近，至欢州所需日程比文单至欢州少，故《樊志》称“其国去欢州一十日程，往往与欢州百姓交易”，是完全符合地理形势的。

又据贾耽所述文单国“一曰陆真腊，其南水真腊，又南至小海，其南罗越国，又南至大海。”陆真腊，即文单国，今老挝。水真腊的地理位置大约为今天柬埔寨，“水陆真腊分立在710—717年间，其统一在838年后，九世纪末年以前。”③正与南诏同时。从陆真腊可以经水真腊往南抵达大海，即柬埔寨沿海。《樊志》卷10也云：“水真腊国、陆真腊国，与蛮镇南相接，蛮贼曾领马军到海畔，见苍波汹涌，怅然收军却回。”镇南即开南，位于银生城南，

① 黄盛璋《文单国——老挝历史地理新探》，《历史研究》1962年5期。
② 赵吕甫《云南志校释》，第326页。
③ 黄盛璋《文单国——老挝历史地理新探》，《历史研究》1962年5期。

今巍山。南诏境与水陆真腊相接，并有道路可抵到达其南部沿海。

由此可见，南诏从银生城（约今景东）经通镫川（约今墨江）、河普川（约今江城）、羌浪川（约越南莱州）抵女王国（约今老挝桑怒等地）；从女王国沿文单（老挝万象）通欢州（越南义静省义安）道至欢州沿海。因沿途所经的女王国和欢州沿海在唐代开发程度都较低，故樊绰称其为“却是边海无人之境也”。尽管如此，女王国与欢州有了一定程度的贸易交往，女王国与南诏交往频繁，因此，通过女王国，南诏也就同安南欢州沿海及其海外发生了联系，故《南诏德化碑》称：“安南雄镇……盐池鞅掌，利及牂欢。”牂，即牂牁，今贵州省贵阳以西；欢则欢州，南诏与它们都有经济交往。又因女王国与文单国（即陆真腊）接界，陆真腊与水真腊相连，南诏还可经陆真腊、水真腊抵达其南部沿海。南诏骑兵曾到达海畔，“见苍波汹涌”而退兵，表明这也是一条南诏通海的道路，但南诏利用程度究竟如何，尚不得而知。

二　南诏银生城通大银孔道

樊绰在叙述了南诏银生城通羌浪川至海边道后，又说：“（银生城）东至送江川，南至邛鹅川，又南至林记川，又东南至大银孔，又南有婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑数种外道，交易之处，多诸珍宝，以黄金麝香为贵货，有扑子、长鬃等数十种蛮。”此段记载中的“又南有婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑数种外道。交易之处，多诸珍宝。”赵吕甫《云南志校释》中作“又南有婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑数种，外通交易之处”，方国瑜引此段同赵书。木芹《云南志补注》作“数种外道”，并注：“（向）达案：道原本作通，《御览》卷981麝香条引《南夷志》作道，因据以改正。”①木芹、向达之说是，因该段文字紧接着又说“有扑子、长鬃等数十种蛮”，这才是大银孔南的族群情况，而所谓“又南有婆

① 木芹《云南志补注》第89页。

罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑数种外道”，是在讲述从大银孔往南，有数条道路通往婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑等地。故取木芹之说。显然，从银生城又有一条道路，经过送江川、邛鹅川、林记川至大银孔通向边海。然而大银孔“又南有婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑数种外道，交易之处多诸珍宝，以黄金麝香为贵货”，即从大银孔又有数条道路通达婆罗门、波斯、阇婆、勃泥和昆仑等国及与他们交易之处所。这也是《南诏德化碑》中所说“碧海效趾，金穴荐珍”也。

所谓婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑等都是古代海外国家。《樊志》所记婆罗门即天竺，今印度；波斯即伊朗；阇婆在印度尼西亚的爪哇；勃泥为婆罗洲（加里曼丹），今印度尼西亚的加里曼丹岛；昆仑，在缅甸南部沿海地区，骠国之南。说明在大银孔以南沿海的某个地方，有重要的海港，即“交易之处”，与这些国家相通。如方国瑜先生说：“与此数地交通贸易，当在南海港口，沈曾植以为在漾贡（《蛮书校本跋》载《沈寐叟年谱》），费瑯（G. Ferrand）以为在暹罗湾（《昆仑及南海古代航线考》，有冯译本），从银生城之位置言，通至南海港口，以在暹罗湾之说为是，银生城至海上交通贸易，南诏时已有，自后未绝。”①明代跟随郑和出使西洋的马欢所著《瀛涯胜览》暹罗条说：“国之西北，去二百余里，有一市镇名上水，可通云南后门，此处有番人五六百家，诸色货物皆有卖者。”“此其国都距湄南河入海口七十二公里，溯湄南河而上，以二百余里计之，所谓上水，约当在今之色梗港（乌太塔尼），为当时通云南集市之一。”②湄南河的上游为宾河，流经清迈，一直南流至暹罗湾入海。

关于银生城至大银孔道路所涉及的地名，“亦无其他纪录可资

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第490页。
② 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第490页。

考校”，许多学者都做过推测考校，但方国瑜认为“《樊志》所记之地名，即在自银生城至湄南河上游沿途之地名，故疑东至送江川，当作西至送江川，又东南至大银孔，当作西南至大银孔，盖此为自今景东渡澜沧江沿江以西下至湄南河上源之地名。”①从这段史料的上下文意看，此说甚有道理。

送江川，《中国历史地图集》第五册根据文义，定位于景东东面，大约今天的南涧。而方国瑜、木芹则认为约是今临沧。邛鹅川，疑在澜沧县。林记川，疑在今缅甸景栋。大银孔，疑在今缅甸之景迈。②是故南诏银生城通大银孔至暹罗湾的道路，大体是从银生城（今景东）西南至送江川（约今临沧），南经邛鹅川（约今澜沧县）、林记川（约今缅甸景栋）至大银孔（约泰国清迈），然后沿宾河（湄南河的上游）、湄南河至暹罗湾的港口，与从海路抵达这里的婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑等国的商人进行交易。这条道路开辟于何时？具体的走向如何？所涉及的地名是否就如以上推测？等等，这些问题都有待于发现新的材料，加以确考。但是，银生城经大银孔至暹罗湾道路的出现，进一步开拓了南诏与海外交往的途径。

三　南诏开南城通昆仑道

《樊志》还说：“又开南城在龙尾城南十一日程，管柳追和都督城。又威远城、奉逸城、利润城，内有盐井一百来所。茫乃道并黑齿等类十部落皆属焉。陆路去永昌十日程，水路下弥臣国三十日程。南至南海，去昆仑国三日程。中间又管模迦罗、于泥、礼强子等族类五部落。”这显然是一条走向明确、有具体日程的通行大道，它通往沿海地区。这条道路约从开南城往南，经过威远城、奉逸城、利润城、茫乃道及黑齿等10部落，水陆兼行至弥臣国、

① 方国瑜前引书490页。
② 参见方国瑜前引书第490页，木芹《云南志补注》90页。

昆仑国等沿海地区，与海外诸国发生交往。

开南城，开南亦称拓南，又称镇南，为统摄南诏南部之重镇，大理后期设蒙舍镇，其首邑名开南县。开南县在今巍山。①

柳追和都督，“柳追和为重镇，与镇西节度之摩零都督城相同，则在开南前哨，以地理位置审之，盖在今之镇沅。”②

威远城、奉逸城、利润城，“南诏时之威远城在今景谷县也。……奉逸、利润二城疑在今普洱、倚邦、易武、猛腊等处，在此地区产盐，其最著者，景谷之益香、抱母，普洱之磨黑、石膏，易武、猛腊之磨龙、磨拉、磨酣、磨丁诸盐井区。所谓‘盐井一百来所’，即在此地。南诏设威远、奉逸、利润三城分摄之，威远在今景谷，其余二城不获确知其位置，惟以《樊志》载地名之秩序结合地理情况，假定奉逸城在今普洱，利润城在今易武，略可相近。”③

茫乃道，方国瑜认为《樊绰》所谓“茫乃道并黑齿等十部落皆属焉”，此即《南诏德化碑》所谓之黑嘴之乡也。黑齿即傣族。茫乃道统有黑齿数十部落，疑即今西双版纳，首府允景洪，古名猛泐，音与茫乃相近，亦可为证。④

弥臣国，樊绰《云南志》卷10《南蛮疆界接连诸蕃夷国名》说：“弥诺国、弥臣国，皆边海国也，呼其君长为寿。弥诺面白而长，弥臣面黑而短。性恭谨，每与人语，向前一步一拜。国无城郭。弥诺王所居屋之中有一大柱，雕刻为文，饰以金银。弥臣王以木栅为居，海际水中。以石狮子为屋四足，仍以板盖，悉用香木。王

① 方国瑜、林超民著《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，民族出版社1994年版，第94页。

② 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第488页。

③ 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第487页。

④ 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第488页，并木芹《云南志补注》第90页。

出即乘象，百姓皆楼居。披娑罗笼。男少女多。俗好音乐。楼两头置鼓，饮酒即击鼓。男女携手楼中舞蹈为乐。在蛮永昌城西南六十日程。太和九年，曾破其国，劫金银，掳其族三二千人，配丽水淘金。”

弥诺、弥臣两国，方国瑜曰：“弥诺江即今之钦敦江。……据赵松乔《缅甸地理》说：‘钦敦江至木具谷之东北，成为几条分支流，注入伊洛瓦底江。分支流河口，最远彼此相距达三十五公里。分支流之间构成一系列卑湿的岛屿（页四十五），即《樊志》所说：分流绕栅，居沙滩，南部一百里，东西六十里也。’又弥臣国当在伊洛瓦底江入海处。《樊志》说：弥臣王以木栅居海际水中。惟不详其首邑所在。《樊志》又说：小婆罗门与骠国、与弥臣国接界，可知弥臣国在骠国之南。其西部并与天竺国相接，惟不能详其疆界。”①

弥诺、弥臣又是古代缅甸边海的国家。南诏有道与它们相通，交往甚密，故《樊志》卷10所记与南诏连接的番夷诸国，记载都比较详细。南诏曾对这些国家发动过较大规模的军事行动，它们之间的交通道路必定为可通行军马的大道。而且弥臣国还曾与南诏共同朝贡于唐朝。《册府元龟》卷972说：“贞元二十年十二月，南诏蛮、弥臣国遣使来朝。”《唐会要》卷99《骠国传》说：“贞元二十一年四月，封弥臣国嗣王乐道勿礼为弥臣王焉。”所以南诏与弥诺、弥臣国的关系都十分密切。

昆仑国，《樊志》同卷又说：“昆仑国，正北去蛮界西洱河八十日程。出象及青木香、旃檀香、紫檀香、槟榔、琉璃、水精、蠡杯等诸香药珍宝犀牛等。蛮贼曾将军马攻之，被昆仑国开路放进军后，凿其路通江，决水淹浸。进退无计。饿死者万余，不死者，昆仑去其右腕放回。”昆仑与南诏贸易最频繁。法国人费瑯（G.

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第591～592页。

Ferrand）撰《昆仑及南海古代航行考》，其结论：“昆仑一名代表之地甚多，且兼有种族及王之称号。”《樊志》卷10所说的昆仑是今缅甸南部之部族。《新唐书·南蛮传·骠国》卷222下说：“繇弥臣至坤朗，又有小昆仑，王名茫悉越，俗与弥臣同。繇坤朗至禄羽，有大昆仑王国，王名曰思利泊难多珊那。川原大于弥臣。繇昆仑小王所居，半日行至磨地勃栅，海行五日至佛代国。有江，支流三百六十。其王名思利毗它，有川名思利毗离苪。土多异香。北有市，诸国估舶所凑。越海即阁婆。”“按：《新唐书》所载骠国部落三十二个地名，最后为磨第勃栅，即在最南之地。费郎以为即今萨尔温江入海处之马达班（Martaban）湾，读音相近，位置大概如此。若然，小昆仑在萨尔温江口毛淡棉（Moutmein）附近，大昆仑应在小昆仑之南，即今马达班湾东岸，萨尔温江以南至土瓦地区。而马达班西岸为弥臣国，即白古（班加剌）地区。”①此说甚有道理。岑仲勉也认为：“《蛮书》木栅也，其地距昆仑小王所居，行止半日，则小昆仑部应南去怒江口不远。”②但笔者以为昆仑应包括今天缅甸的直通、毛淡棉和土瓦一带，它们都在萨尔温江入海口附近。

依据上面所说，弥臣国即白古，今天缅甸的勃固。今天勃固已经远离海岸了，但在7—9世纪时，它还位于伊洛瓦底江的入海口地区。伊洛瓦底江每年都要携带大量的泥沙至入海口，沉积形成了伊洛瓦底江三角洲，并且“伊江三角洲海岸向外伸延的速度是惊人的，平均每年约向海扩展50公尺，据估计，30万年以前伊江河口约在卑谬附近，当时本区全未形成，只有勃生、渺名、端低等地的砖红土山脊作岛屿状态存在。甚至1200年以前，海岸亦

① 方国瑜、林超民著《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第95～96页。

② 岑仲勉《南海昆仑与昆仑山之最初译名及其附近诸国》，转引自赵吕甫：《云南志校释》第319页。

尚与现在大相径庭。”①所以，弥臣国（白古）当时还是濒临于海的国家。

缅甸的直通地区，也就是我们认为的《樊志》所记的昆仑国，早就是海外贸易相当发达的孟人国家。当缅甸9世纪中叶，幅员辽阔、包括了许多属国和部落的骠国瓦解后，南部沿海地区，则是历史、文化悠久的猛人国家，其中最主要的是直通王国。②缅人波巴信所著《缅甸史》也称：“缅甸最初形成的小国就有“称为‘杜温那崩米’的直通王国，当时位于海岸线上。”③

在云南的南诏大理时期，也就是8—13世纪，下缅甸的卑谬、白古和直通地区，海外贸易发达，据当时波斯航海家的笔记所记：“据彼等称：罗摩（Rahma在下缅甸）国王有象五万。其地产棉、毡、布与一种沉香木，名曰‘兴提’（hindi）。”“居民市易，常用海■（cowries）以为货币。惟金、银、沉香，亦均有之。更有一种细索，名为卡麦拉（camara）者，可制蝇拍。此国亦产犀牛，头生一角，上有人形，……此畜居于林中，为数甚众，天竺各地，虽均产之，特此地之犀角，更为美丽，常有人形、孔雀、鱼类及其他各种花纹，华人用作腰带，价极珍贵，每至三四千底儿（dinar），甚或不止此数，胥视花纹之美丽与否而定。此种犀角可以子贝购之。”④可见，这些沿海地区和港口，在当时社会经济比较发达，海外贸易十分活跃，是缅甸南部对外交往重要港口。

缅甸白古、直通地区的商贸兴盛发生在中国海上贸易兴起、海上航线日渐繁荣的唐代后期，这一地区正好在唐朝至印度、波斯湾的航线中间，占据有利的地理位置，故白古、直通很快发展成

① 赵松乔《缅甸地理》，第21页。G．E．哈威原著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，商务印书馆1957年版。第34～35页。

② 贺圣达《缅甸史》，第36页。

③ （缅）波巴信著，陈炎译《缅甸史》，第15页。

④ 转引自G．E．哈威原著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，第40页。

为海上贸易的繁盛地区，“是一个贸易集散要地”。直通“是和中国、印度以及东南亚各国贸易往来的商业城市，在中国文献中有关它的繁荣的情况记载甚详。……现在的直通已距海很远，这是因为从海中冲积起许多沙滩的缘故。”①白古、直通都是中世纪时期缅甸海上贸易的海港。“在白古镇北之帕耶基（Payagyi），直通县之阿夷梯摩（Ayetthima）（亦作德迦罗Taikkala），以及直通镇等地，经已发现外洋船舶所用之罗丝闩、锚索等件。瑞芹（Shwegyin）附近之山上，有甚多石块，足以显示海水浸蚀之痕迹。”“白古镇于1600年后衰落的原因，在于商舶不能直达其地之故。”②

白古、直通海上贸易的兴起，对周围的国家和民族有很强的吸引力，南诏道通于此，是为了谋求新的出海口，借助这些海港，达到同海外各国进行贸易的目的。

若按《樊志》所述，这条道路即是从开南城（今巍山）出发，经柳追和都督城（今镇沅）、威远城（今景谷县）、奉逸城（今普洱）、利润城（今易武），然后过茫乃道及黑齿等类10部落（今景洪和西双版纳地区），由这里“陆路至永昌十日程，水路下弥臣国三十日程，南至南海。”即到达白古地区（缅甸今勃固），中间还需经过模迦罗、于泥、礼强子等族类部落。从白古又行3日程即可到达昆仑国（缅甸直通、毛淡棉和土瓦一带）。“惟从开南或威远无水道能通航，当是陆路至弥臣国三十日程，水路南至南海昆仑国三日程。这条路就是唐代的‘青木香山路’。”③此说甚是。青木香，樊绰《云南志》多次提到，其中卷7《云南管内物产》说青木香山“在永昌南三月程，山产青木香故名。”卷10又说：“昆仑

① （缅）波巴信著，陈炎译《缅甸史》，第15页。

② 参见G．E．哈威原著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，第52、53页。

③ 方国瑜、林超民著《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第95页。

国，正北去蛮界西洱河八十一日程，出象及青木香、旃檀香、紫檀香、槟榔、琉璃、水精、蠡杯等诸香药珍宝犀牛等。”青木香山究竟在那里，尚不清楚，但青木香却与昆仑国紧密相联，“昆仑国出诸种香药，而以青木香著称。所谓青木香山路也就是昆仑路。”①又《樊志》卷6《云南城镇》在叙述了“步头路”后说：“量水川西南至龙河，又南与青木香山路直，南至昆仑国矣。”量水川在江川县南部，是为步头路在量水川南与青木香山路，即昆仑路“相直”，往南达威远城，②同昆仑路汇合，南至昆仑国。

由于昆仑路直接抵达的沿海地区，而且白古、直通（昆仑）是7—9世纪，缅甸最繁荣的海港，所以银生城往南海的三条道路中，开南城通昆仑路最为重要。南诏以来，开南、威远至白古（弥臣国）抵昆仑国或海上的道路已经城为云南与缅甸交往的通行大道。南诏与海外进行经济联系，通常利用这条道路抵达白古或直通港，在这里进行贸易。从《樊志》详细纪录可以说明这一点。而且白古、直通等海港的贸易以金银或贝为货币，而此时南诏也盛行贝币，同时以金银计价，两地货币相同，贸易方式一致，不能说它们没有关系。

直通港在萨尔温江口附近，因此南诏沿怒江河谷也可通达直通港。尹梓鉴的《缅甸史略弁言》说：“士通城Thaton（直通）在白古赴摸儿缅车道间，缅人亦不能考为何代王居，但云久远而已。按缅人初来，沿怒江流域而下至入海北岸马达邦士通城距仅三十里，似为王城发轫地。”③

南诏银生城通南海三道的出现，一方面是因为唐代以来中国与印度、波斯湾地区的海上贸易勃兴，中印航道上缅甸、泰国

① 方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第95页。
② 同上书，第97页。
③ 载《永昌府文征》纪载卷29。

（暹罗）和真腊（柬埔寨）沿海港口发展，贸易兴起，对南诏产生巨大影响和吸引；另一方面也是南诏开拓南疆，促使南部社会经济迅速发展，产生了对外交往的强烈需要；第三方面，由于南诏后期，与安南交恶，传统的由交州出海通道并非很畅通，迫使南诏不得不寻求新的出海通道的结果。

四　南诏与安南的政治经济关系

隋唐时期，安南是隋、唐王朝统治的一部分。隋、唐王朝在这里长期设置地方军政机构。唐武德四年（公元621年）设置交州总管府，不久改为交州都督府，调露元年（公元679年）又改为安南都护府，治所交州。安南之名由此而来。安禄山发动叛乱后，唐政府很快将安南改为镇南，大历三年（公元768年）再改为安南。安南都护府下设州、县各级地方政府，而各级地方政府都必须贯彻中央政府的法令。在离交州比较远的少数民族聚居地区，还设有几十个羁縻州。这些羁縻州“虽在僻远，各有部落，俱属国家，亦识王化”，由安南都护府管辖。①唐代，安南都护府（今越南北部中部）与唐王朝的关系较之云南南诏与唐朝的关系还要密切。

安南都护府治交州，即汉晋以来的交州港，一直是中国对外交往，特别是与海外各国发生联系的重要海港，隋唐时期，交州已发展成为隋唐王朝与海外各交往的重要门户和国际贸易港口。《隋书·地理志》卷31称：“南海、交趾各一都会也，并所处近海，多犀、象、玳瑁、珠玑，奇异珍玮，故商贾至者多取富焉。”海南指的是广州港；交趾指的是交州港。交州港在龙编，约今天的河内，《旧唐书·地理志》说：“隋平陈，置交州，炀帝改为交趾刺史，治龙编，交趾都护制诸蛮，其海南诸国，大抵在交州南大海

① 见《古代中越关系史资料选编》中国社会科学出版社1982年，内部发行，第99页。

中洲止，相去或三五百里、三五千里，远者二三万里。撑舶举帆，道里不可详，自汉武以来，朝贡必由交趾之道。”交趾在海上交通中的重要地位，使它自汉武至隋唐一直是为中央王朝非常重视、长盛不衰的对外港口。

唐中叶以后，海外贸易逐渐兴起，与唐朝发生贸易的国家逐渐增多，给交州港的发展注入了活力，交州港的对外贸易达到了鼎盛。当时同唐朝联系最为频繁的海外国家和地区是阿拉伯、波斯湾各国，南亚天竺、狮子国，东南亚沿海国家蒲甘、昆仑、扶南、真腊、占城等等，到唐代后期这些国家几乎都通过海道，起帆波斯湾，取道马六甲，或直接从东南亚沿海北上交州、广州，同中国进行贸易。如沈福伟在《中西文化交流史》中所说：来华的波斯船大都从阿曼的苏哈尔或波斯湾北岸的西拉夫起航，沿着印度西海岸，绕过马来半岛，来到中国的东南沿海。中国对这些商船称为市舶或互市舶，有南海舶、波斯舶、昆仑舶、婆罗舶、师子国舶，出入交、广的极多。①李肇《唐国史补》亦说：“南海舶，外国船也，每岁至安南、广州”，特别是“安史之乱”后，北方丝路受阻，海上贸易勃兴，海路交通日显重要。贾耽的“唐朝边州通四夷道”，详细记载了这条海道，广州和安南交州港是这条海道上中国主要港口。

交州与广州齐名，是唐朝最重要的外贸港口。为了管理海外贸易和来华舶商，唐朝在广州和交州创设了市舶司作为对外贸易管理机构。《册府元龟》卷546记载：“柳泽开元十二年为殿中侍御史、岭南监选使，会市舶司右威卫中郎将周庆立、波斯僧及列等广造奇器异巧以进。”《旧唐书·玄宗纪》也说：“开元十二年（公元714年）十二月，……时右威卫中郎将周庆立为安南市舶使，

① 沈福伟《中西文化交流史》上海人民出版社1988年版，第133～134页。

与波斯僧广造奇巧，将以进内。监选使、殿中侍御史柳泽上书谏，上嘉纳之。”至少在开元年间，唐朝初设市舶司之时，安南就与广州一道有了国家政府派住港口的贸易管理机构——市舶司。可以说交州是唐朝乃至中国最早设置海外贸易管理机构的港口，它在唐朝海外交通中的作用也就非常清楚了。

交州港贸易兴盛，一度有压倒广州的趋势，唐代中叶，海商往交州贸易不断增多，贞元八年（公元792年），岭南节度使向朝廷上奏：“近日海舶珍异，多就安南市易，欲遣判官就安南收市，乞命中使一人与俱。”①为此陆贽也上言说：“远国商贩，唯利是求，绥之斯来，扰之则去。广州地当要会，俗号殷繁，交易之徒，素所奔凑。今忽舍近趋远，弃中而就偏，若非侵刻过深，则必招怀失所。”在元和四年（公元809年）张舟就任安南都护时，中国内地诸道商贾曾纷纷请求到安南交易，②这是因为安南海外贸易发展迅速，对内地商人产生了强烈的吸引。

交州港的兴盛，除了其地理位置的重要外，还有唐王朝在安南实行了开放政策，鼓励对外贸易，以及便利的交通道路与岭南西道和南诏统治地区相通，拥有南诏及中国西南内地广阔市场等因素。安南虽然地处唐朝西南海疆一隅，但它港口条件优越、地理区位适中，与内地交通方便，所以海外贸易繁盛，各地的商人远途贩运茶、药等百货至安南，又从安南贩运犀、象、玳瑁、珠玑等物产到内地。特别是于安南相邻的南诏统治地区和广西的邕管地区，交往更是频繁。形成了安南与南诏等地“道阻而通百货，地偏而具王人”③的关系。安南人民日常生活“悉籍岭北茶、药”，因而唐王朝规定安南“宜令诸道一任商人兴贩，不得禁止往来。”④

① 《资治通鉴》卷234。
② 《唐会要·安南都护府》卷73。
③ 《柳河东集》卷10，《安南都护张舟墓志铭》。
④ 《旧唐书·懿宗纪》卷19上。

在这一政策指导下安南与南诏发展了密切的关系。

在政治上，南诏与安南始终都有往来。南诏建立初期，唐朝为了对南诏实行强有力的控制，竭力打通“步头路”，以加强安南与唐朝在西南重要军事据点戎州、嶲州和姚州的联系。天宝战争中，唐王朝三次利用步头路，从安南调兵增援唐军进攻南诏的军事力量，对南诏实施南北挟击的战略。天宝战争后，南诏一度投靠吐蕃，但依然通过安南同唐朝保持政治关系。贞元十年，南诏意欲同唐朝修好，派出和使，前往唐廷议和，但是南诏王室与唐廷多年互不往来，道路情况不甚了解，为防不测，因而三路发使，其中一路便由安南转道而行。贞元十年六月二十一日，南诏派出的和使到达安南，当时的安南都护赵昌曾向朝廷上了一道奏状，说：“（南诏）缘道遐阻，伏恐和使不达，故三道遣使：一道出石门，从戎州路入；一道出牂牁，从黔州府路入；一道出夷獠，从安南路入。其杨传盛等，今年四月十九日从蛮王蒙异牟寻所理大和城发，六月十八日到安南府。其和使杨传盛年老，染瘴疾，未得进发，臣见医疗，使获稍损，即差专使领赴阙廷。”①如前以述，南诏至安南的途程约需52日程，此次南诏和使杨传盛既老且病，也只用了58日程即到达安南都护府，这表明南诏与安南间的道路是非常畅通的，双方往来十分频繁。杨传盛在安南养病后继续完成他的使命，由安南都护赵昌派人护送，经过川蜀达唐廷。《资治通鉴》唐贞元十年记载，南诏所发三使军达到成都，由剑南节度使韦皋接待，然后送往京师。安南通蜀的道路是由蜀至南诏及南诏至安南的道路联系而成。②这件事说明，尽管南诏与唐朝一度交恶，但是南诏与安南间的交通依然畅通，交往依然频繁，而且安南还充当了南诏与唐朝间交通的管道。即便到了唐朝后期，南诏

① 赵吕甫《云南志校释》附录一，第333～334页。
② 见拙文《安南与内地交通》，《思想战线》1992年5期。

多次侵扰安南，与唐朝矛盾再次激化的情况下，南诏还在利用安南作为与唐朝交往的管道，樊绰《云南志·云南城镇》记载：“臣今春见安南兵马使郭延宗曾奉使至拓东，停住一月日，馆谷勤厚，赠遗不轻。”这是南诏与安南间直接信使往来的情况。南诏与安南都护之间也还常有使臣往来，沟通信息。“伏缘数年之间，当州镇厘革南诏入朝人数，纵有经过者，邮传残薄。”①

南诏与安南之间山水相连，民间的人员往来、经济贸易联系自然也十分紧密。“南蛮去安南峰州林西原界二十二日程。自大中八年，安南都护擅罢林西原防冬戍卒，洞主李由独等七绾首领为蛮引诱，复为亲情。日往月来，渐遭侵轶。”②南诏与安南边民间的亲情关系和经济贸易关系不是任何政治隔绝可以随意割断的。唐朝末年，南诏多次侵扰安南，其直接的导火绳是唐朝安南都护对南诏实行不公平贸易，为政贪暴引起的。《资治通鉴》卷249记载：“大中十二年（858年）六月，……初，安南都护李涿为正贪暴，强市蛮中马牛，一头止与盐一斗；又杀蛮酋杜存诚。群蛮怨怒，导南诏侵盗边境。”本来安南边海，多有海盐、蕃舶之物，而南诏地处内陆，只有部分地区有盐井，其他广大地区食盐不足，常仰靠与安南；南诏地域广阔，水草肥美，适宜牧养马牛，畜牧业是南诏最重要的产业之一。“马出越赕川东一带，冈西向，地势渐下，乍起伏如畦畛者，有泉地美草，宜马。”“东爨乌蛮中亦有马，比于越赕皆少。一切野放，不置槽枥。唯阳苴咩及大釐、邆川各有槽枥，喂马数百匹。”“沙牛，云南及西爨故地并生沙牛，俱缘地多瘴，草深肥，牛更蕃生犊子，天宝中一家便有数十头。通海已南多野水牛，或一千二千为群。”③地处热带的安南，难以发展

① 赵吕甫《云南志校释》附录一《〈云南志〉佚文》。
② 赵吕甫《云南志校释》附录一《〈云南志〉佚文》。
③ 樊绰《云南志·云南管内物产》卷7。

畜牧业，马牛却是当时人民生活的必须品，耕作运输，样样都离不开马和牛。因此南诏与安南间经济互补性极强，长期以来，南诏与安南之间自然形成以马牛交换海盐的大宗贸易。这种贸易关系到两地人民的日常生活，不可一日或缺。所以当安南都护李涿肆意妄为，与南诏进行不公平交易时必然激起南诏的强烈反抗，导致南诏连年出兵安南，侵扰边境的恶劣局势发生，从中折射出南诏与安南间经济贸易关系的密切性。

第四节　大理国时期云南对外通道的重大变化

大理国时期，云南对外交通的情况史书记载不多。但大理政权与南诏政权一脉相承，政治、经济、文化乃至交通都有明显的承袭性，所以，大理国时期的对外交通基本上是南诏对外交通的延续。北宋熙宁六年（公元1073年），杨佐从四川进入云南议买马，来到云南驿（今祥云县云南驿），见“驿前有里堠，题东至戎州，西至身毒国，东南至交趾，东北至成都，北至大雪山，南至海上。悉著道里之详，审询其里堠，多有完葺者。”①杨佐所记虽然简略，但是反映大理时期云南交通的走向和至到与南诏时期的对外交通相差无几。然作深入分析，这一时期云南对外通道的路线实则发生了重大变化。主要变化表现在大理时期不再像南诏那样较多地利用交州港出海，而是转而利用广西沿海的钦、廉港，借助邕州与交趾间的交通道路同安南和海外各国发生联系。

一　交州港的衰落与广西海外贸易的崛起

（一）交州港的衰落

从唐代后期开始，交州港在中国海外贸易中的地位急剧下降。其原因大概有以下几方面：

① 《云南买马记》，引自李焘《续资治通鉴长编》卷267，熙宁八年。

第一，交州港内地市场的丧失。汉晋以来，云南有滇蜀通道与内地相联系，又有“ 麋泠进桑道 ”与交趾相通，通过这些道路，内连巴、蜀、黔、桂，外接交州港，西南地区藉之同海外国家发生经济、文化交往。交州港也凭借云南与内地的各条交通道路，获得云南和中国西南内地广阔的市场。唐代中期以后，云南处于南诏、大理地方民族政权统治下，越南北部是唐朝的安南都护府，安南与云南及内地有非常密切的经济贸易关系，南诏与安南间的交通道路“ 南诏通安南道 ”则为唐朝国际交通干线“ 安南通天竺道 ”的重要组成部分。但是政治的隔绝自然限制了双方关系的正常发展，特别是唐朝后期，安南都护李涿贪暴妄为，欺辱云南各民族，对南诏实行不平等贸易，致使两地交恶，破坏了两地传统的经济贸易关系。南诏为之侵扰安南，甚至还将战火引向邕管地区。咸通元年（公元860年）南诏在安南当地的少数民族帮助下，以3万兵力乘安南空虚攻陷交趾，迫使唐朝调发邕管及其邻道军队前往救援。其后，南诏连年出兵安南，侵扰安南和邕管边境，唐廷迫于形势，不得不向安南和邕管地区大量增兵，直到咸通七年（公元866年），以高骈为安南都护和经略招讨使，从海门进攻，才收复交趾。①这一系列争战，导致“ 自李涿始，交趾湮没十年，蛮军北寇邕、容，人不聊生。 ”②从而严重地损害了交州港的正常秩序和外贸环境，自咸通四年，南诏攻陷安南后，原来在安南从事贸易的客商和外地人，多转移到广西沿海，或寓寄于当地少数民族之中。③战争还阻断了安南经云南与内地的陆路交通，交州港失去了南诏和西南内地市场。从此，交州的海外贸易一蹶不振。

第二，唐朝衰微，安南独立。唐末中央王朝对安南的控制不

① 以上参见《资治通鉴》卷249～251。
② 《旧唐书·懿宗纪》卷19上。
③ 《旧唐书·懿宗纪》卷19上。

断削弱，安南地方势力乘机崛起。唐朝灭亡前后，它委派的安南节度使（静海节度使），几乎是徒有虚名，根本不能到任。至10世纪初，土豪曲氏割据交州，自称节度使，唐王朝不得不给予承认，表明安南开始脱离中国封建王朝的统治。公元939年，安南的吴权击败南汉军队，自立为国，在越南北部建立独立政权。①越南北部（原安南都护府辖地）脱离中国中央政权的统治后，与中国内地更为隔绝，交州不再充当中国海外贸易港的角色，并失去中国强大后盾和内地市场。加之，交州缺乏与南诏的沟通，海商在交州难以同唐朝内地和南诏进行贸易，纷纷弃交州港，转向中国的其他港口。

第三，北宋以后，中央王朝的政治经济重心东移，航海技术的发展，海外贸易在东南沿海勃兴，这些因素都使交州港逐渐丧失以往海外贸易中的有利地位。特别是唐代后期至宋代，中国造船技术飞速发展，成为航海大国和外贸强国。汉晋期间，中国造船业尚不发达，凡东来西去的僧人商旅多附外国舶。但自唐中叶起，中国海上运输发展迅速，朝贡、漕运、贸易及战争很多都取海道，中国所造海船往来于东西航线上，大食人伊宾拔都达（Ibn Batuta）曾记：“去中国者，多乘中国船。中国船有三种：大者曰Junk；次曰Zao；小者曰Kakam。大者张三帆，至十二幅，载水手千人，其中六百为篙师，四百为兵勇。且有小船三随行，为Half，Third，Quarter，兼以示其大小。其船皆制造于广州、泉州两处。”②宋代中国指南针的发明和使用，又使中国海舶不必再像汉晋时期航海那样只能沿海岸线航行，而可以撇开北部湾和安南沿海，直趋马六甲和印度洋；东来蕃舶也能直航中国东部的广州、泉州、明州及青州等港口，同中国经济最发达的地区发生联系，交

① 见《古代中越关系史资料选编》，第148页。
② 转引自方豪《中西交通史》第243～246页。

州在中国海上交通中的中转和沿海停泊港口的作用逐渐丧失。

（二）广西博易场的兴起

当宋代交州在中国海外贸易地位急剧下降的同时，西南地区的贸易格局发生了重大变化，广西沿海及其与安南、南诏交界地区勃兴了一批盛大的博易场，成为西南地区国内贸易和海外贸易交融的场所。据南宋周去非《岭外代答》卷5所记：

“邕州横山寨博易场：蛮马之来，他货亦至。蛮之所赍，麝香、胡羊、长鸣鸡、披毡、云南刀及诸药物。吾商所赍，锦缯、豹皮、文书及诸奇巧之物。于是译者平价交市，招马乃私置场于家，尽揽蛮市而轻其征，其入官场者什才一二耳。隆兴甲申，胜■子昭为邕守，有智数，多遣逻卒于私路口，邀截商人越州，轻其税而留其货，为之品定诸货之价，列贾区于官场。至开场之日，群商请于官，依所定价与蛮为市。不许减价先售，悉驱译者导蛮恣买。遇夜，则次日再市。其有不售，许执覆监官，减价博易。诸商之事既毕，官乃抽解，并收税钱。赏信罚必，官吏不敢乞取，商也无他靡费，且无冒禁之险。时邕州宽裕而入皆便之。

邕州永平寨博易场：邕州永平寨与交趾为境，隔一涧耳。其北有交趾驿，其南有宣和亭，就为博易场。永平知寨主管博易。交人日以名香、犀、象、金、银、盐、钱，与吾商易绫、绵、罗布而去。凡来永平者，皆峒落交人。遵陆而来，所赍必贵细，唯盐粗重，然盐止可易布尔，以二十五斤为一箩。布以邕州武缘县所产狭幅者。其人亦淳朴，非若永安州交人至钦者之狡。若右江又有南江栅，与交趾苏茂州为邻，亦时有少博易，则浦江巡防主之。

钦州博易场：凡交趾生生之具，悉仰于钦，舟楫往

来不绝也。博易场在城外江东驿，其以鱼蚌来易斗米尺布者，谓之交趾■。其国富商来博易者，必自其边永安州移牒于钦州，谓之小纲；其国遣使来钦，因以博易，谓之大纲。所赍乃金银铜钱、沈香、光香、熟香、生香、真珠、象齿、犀角。吾之小商近贩纸、笔、米、布之属。日于交人少少博易，亦取足言。唯富商自蜀贩锦至钦，自钦易香至蜀，岁一往返。每博易动数千缗。各以其货物互缄，逾时而价始定。既缄之后，不得与他商议。其始议价，天地之不相侔。吾之富商又日遣其徒为小商以自给，而筑室反耕以老之。彼之富商顽然不动，亦以持久困我。二商相遇，相与为杯酒欢，久而降心相从，佥者乃左右渐加抑扬，其价相去不远，然后两平焉，官为之秤香、交锦，以成其事。既博易，官止收吾商之征。其征之也，约货为钱，多为虚数，谓之纲钱。每纲一千，为实钱四百，即以实钱一缗征三十焉。交人本淳朴，吾人诈之于权衡低昂之间，其后至三遣使较定博易之秤。迩年永安州人狡特甚，吾商之诈彼也，率以生药之伪，彼则以金银杂以铜，至不可辨。香则渍以盐，使之能沉水，或铸铅于香窍以沉之，商人率堕其术中矣。”

此外，廉州港也是重要的交易场所，“钦廉极边。去安南均不相远，异时安南舟楫多至廉，后为溺舟，乃更来钦。今廉州不管溪峒，犹带溪峒职事者，盖为安南备尔。廉之西，钦也；钦之西，安南也。交人之来率用小舟，既出港，遵崖而行，不半里即入钦港，正使至廉，必越钦港。”①

博易场在宋代的广西沿海和邕管、大理（指大理政权统治区，今云南）、安南交界地兴起，正如前所述，是国际关系发展、国内

① 《岭外代答》卷1《地理门》。

政治变化、海上交通发达和广西地理条件等诸多因素的综合影响的结果。

无庸赘言，广西博易场和海港，交易繁盛，既有云南、四川、贵州、广西及中原内地客商，又有来自安南和海外诸国的蕃商蕃客；既有宋朝政府主持的“大理买马”这样的大宗交易，又有蜀锦、两广海盐、广西土布、云南民族特产和交人物品间内外交织的交易；既有宋朝政府管理下的西南各民族与内地商贾和海外蕃商间的土产、各种舶来品、中原内地文化用品、图书典籍的规范贸易，又有自发的沿交通线和海岸进行的小宗走私贸易。从而形成了覆盖整个西南地区和安南，辐射海外的大市场。虽然各个博易场似有分工，横山寨博易场主要面对大理国市马贸易，邕州永平寨博易场面向交趾陆路贸易，钦州、廉州面向海路贸易，但从全局看，所有的博易场都涉及海外贸易，三大博易场加上廉州海港，形成了内外贸交融的市场群体。

（三）广西海外贸易的崛起

宋代是广西海外贸易发展的里程碑。自宋代开始，广西沿海港口逐渐发展成为中国西南的重要出海门户。来广西各博易场交易的外国人主要是安南人，即交人。安南距宋朝的广南西路邕州和钦、廉等地最近，交通最便利。地域相连，使两地的经济文化交往密不可分。如上引文所说，交人凡生生之具，悉仰于钦，钦州与交趾之间，舟楫往来不绝。从永平寨遵陆而来的交趾人，也相望于道。凡安南富商大贾贩卖于钦州港或邕州博易场者称为小纲，凡其国家遣使博易或进贡贸易者称为大纲，民间和国家间的交易日日不停。①元丰年间，广南西路经略使曾布鉴于钦、廉等地与交人贸易的频繁和扩大，为了便于交易和管理，专门上书朝廷，请求在“‘钦、廉州宜各创驿，安泊交人。就驿置博易场，委州

① 《岭外代答》卷5“钦州博易场”。

监押，沿海巡检兼管勾。’从之。”①钦州博易场正是在这个时候，为了方便交人贸易而设置的。

安南民间商人带来交换的主要商品是海产品和舶来品，如海盐、各种香料、真珠、犀牛角和象齿等。交趾物产丰富，用以同中国交换“土产金及银、铜、朱砂、珠贝、犀、象、翠羽、车渠、诸香及盐、漆、吉贝之属；果惟有甘橘、香圆、槟榔、扶留藤。新旧县隔一小江。新州故真腊地，侵得之。不能造纸笔，求之省地。”②换回的则是中国的文化用品纸、笔，及生活必需品米、布、绫、罗、绵、绢等。在永平寨博易场，交人以名香犀象，金银盐钱，换回中国商人的绫、绵、罗布；在钦州博易场，他们从贸易中得到是“纸笔米布”。广西文化用品交易成为双方贸易的一个重要方面。广南西路的容州多大树，当地人用来制墨，“商人举数则搭卖之交趾，墨虽不甚佳，亦不至甚病。交人以墨与角砚鹤笔，并垂腰间。”③可知交人以得中国墨为荣耀，而且凡所文具，纸、笔、墨都仰仗中国输入。即便是安南统治者的服装，虽然多以安南绢制成，但此种绢的原料来自中国，是中国输出的絁子。《岭外代答》卷6《安南绢》说：“安南使者至钦，太守用妓乐宴之，亦有赠于诸妓人，以绢一匹。绢粗如细网，而蒙之以锦，交人所自著衣裳皆密绢也。不知安南如网之绢，何所用也。余闻蛮人得中国红絁子，皆拆取色丝，而自以织衫，此绢正官拆取丝耳。”安南甚至不能铸钱，用中国铜钱为流通货币，所以交易悉用中国铜钱。交人“不能鼓铸泉货，纯用中国小铜钱，皆商旅泄而出者。”④交人在广南西路与中国的贸易是他们生活必需品的重要来源，不可或缺，真是“凡交趾生生之具，悉仰于钦”也。

① 《资治通鉴长编》卷298。
② 《文献通考》卷330，四裔7。
③ 《岭外代答》卷6“墨”。
④ 《文献通考》卷330，四裔7。

安南王廷则通过朝贡方式同宋朝进行国家间贸易。有宋一代，安南多次由钦州或永平寨入贡，宋廷为之制定了具体的规程，以为定制。“其国入贡，自昔由邕或钦入境，盖先遣使议定移文，经略司转以上闻，有旨许其来，则专使上京，不然则否。旧制钦使班在高丽之上。建炎南渡，李天祚乞入贡，朝廷嘉其诚，优诏答之。”①根据宋朝“怀柔远人”“招引朝贡”的对外政策，凡是来宋廷朝贡者，宋王朝都给予优厚的回赐，从而形成对外国朝贡者非常有利的朝贡贸易。因而安南频繁从钦州或邕州向宋朝贡。二十六年，安南以“贡金器凡一千二百余两，以珠宝饰之者居半。贡珍珠，大者三颗，如茄子；次六颗，如菠罗蜜核；次二十四颗，如桃核；次十七颗，如李核；次五十颗，如枣核，凡一百颗，以金瓶盛之。贡沉香一千斤，翠羽五十双。深黄盘龙缎子八百五十匹，御马六匹，鞍辔副之。常进马八匹，驯象五头。二纲衙官各五十人。”一次进贡物品如此之多，宋朝回赐绝不少于安南进贡之数，由此可见，这种官方的朝贡回赐贸易规模是很大的。又乾道九年，安南向宋朝进贡驯象十头，“自邕州永平寨入，象纲所过，州县颇有宴犒夫脚象屋之费。”②广西各博易场也成了宋朝与安南国家朝贡贸易的通道和市场，这种贸易对安南来说是非常重要的。

北宋王安石变法期间，曾经禁止广西与交趾贸易，由此激起交人反抗，安南不昔动用武力，力图打通贸易管道，从而导致广西边患。对这件事，越人所著《越史略》卷2《阮（李）纪》说：宋廷“禁州县不与我边贸易。王知之，乃先发诸道兵十万人，分为二道；使阮常杰领水军出永安攻钦、廉，宗擅领陆军出永平攻邕州。”交人视在邕州和钦、廉州与中国的贸易为生命线。

其实，交人用来贸易的商品不完全是安南土产，也有许多舶

① 《岭外代答》卷2“安南国”。

② 《岭外代答》卷2“安南国”。

来品，交人利用同海外国家接壤或航海的便利，获取海外舶来品然后转贩于广西各博易场。凡与交趾有交往的国家或地区，或经过交趾海域，或通过交人到各博易场进行经济活动，或多或少，直接或间接地与广西发生经济文化联系。周去非在叙述广西“海外诸蕃国”时，就以交趾定方位，他说：“西南海上诸国，不可胜计，其大略亦可考。姑以交趾定其方隅：直交趾之南，则占城、真腊、佛罗安也；交趾之西北，则大理、黑水、吐蕃也。于是西有大海隔之。是海也，名曰细阑。细阑海中有一大洲，名细阑国，渡之而西，复有诸国。其南为故临国，其北为大秦国、王舍城、天竺国。又其西有海曰东大食海，渡之而西则大食诸国也。大食之地甚广，其国甚多，不可悉载。又其西有海，名大食海，渡之而西则木蘭皮诸国凡千余，更西则日之所入，不得而闻也。”①细阑，即锡兰，今斯里兰卡。这些大概都是周去非在广西任职期间所了解到的海外诸国的情况，涉及地域十分广阔，远至斯里兰卡以西的天竺（印度）、大秦（古罗马帝国，约在地中海一带）、大食（今波斯湾地区及西亚一带）。至少可以说明这些国家的商人贡使或直接地、或通过交趾，或经其他国家转辗与广西沿海发生了联系。

由于宋代广西与海外各国交往的扩大，舶来品也云集广西，明代王士性所著《广志绎》载广南物产“广南所产多珍奇之物。……若夫犀、象、椒、苏、岐南、火烷、天鹅、片脑，虽聚于广，皆西洋诸国蕃舶度海外而来者也。”特别是香料，在宋代是最大宗的海外舶来品，王朝及民间都大量消费，至南宋，钦州成为西南地区最大的香料集散地。“光香，与笺香同品第。出海北及交趾，亦聚于钦州”。“笺香，出海南。……出海北者，聚于钦州。”因钦州为香料集散地，所以被西南各民族人民称为“钦香”。“舶香往往腥烈，不堪腥者，意味又短，带木性，尾烟必焦。其出海北者，生

① 《岭外代答》卷3“海外诸蕃国”。

交趾，及交人得之海外蕃舶而聚于钦州，谓之钦香。质量实，多大块，气尤酷烈，不复风味，惟可入药，南人贱之。”①这些都反映了宋代广西沿海外贸市场的形成和交易的繁盛。

钦州海外贸易兴起，四方商贾，国内外商旅游客荟萃，故宋代钦州有五民：一曰，当地土人；二曰北人，本是西北流民，自五代之乱，流落占籍钦州；三曰俚人，即獠人也，当地少数民族；四曰射耕人，本为福建移民至此租种当地耕地者；五曰■，以舟为室，浮海为生，语福广，杂以广东西之音。②“五民”的出现是广西经济贸易范围扩大，人们到这里经商贸易，定居开发的结果。

二　广西对外通道的形成

从地理位置看，广西沿海的钦、廉港口是西南地区最近、最方便的出海门户。但是宋代以前，广西沿海的港口几乎没有得到开发和利用。这恐怕与广州、交州贸易兴盛及广西海域复杂地理形势和艰难航海条件有关。汉晋至唐代，广州与交州是中国最大的海外贸易港，它们并驾齐驱，分庭抗礼，两个港口都靠近广西，东西分置，距钦、廉不过几百里。而当时广西沿海航道不畅，地形复杂，沿海地区开发滞后，难以形成大的海外贸易市场。故海商或直驱广州贸易，或停泊交州港口，致使广西沿海的钦、廉港长期遭到冷落。

广西沿海曲折弯转，暗礁浅滩密布。钦廉一带，有天威遥、天分遥、三合流、象鼻沙等艰险之处，难以行船。俗称：“钦江南入海凡七十二折，南人谓水一折为遥，故有七十二遥之名。七十二遥中，有水分为二川，其一西南入交趾海，其一南入琼廉海，名曰天分遥。”在钦州往交趾海道上有巨石暗礁，最危险的是“天威遥”一带，唐末以前几乎不能航行，南宋周去非说：“钦之人士曾

① 以上均见范成大《桂海虞衡志，志香》。
② 《岭外代答》卷3“五民”。

果得唐人天威遥碑文，文义骈俪，诚唐文也。碑旨言安南静海军地皆滨海，海有三险，巨石屹立，鲸波触之，昼夜震汹，漕运之舟，涉深改以避之，少为风引，遵崖而行，必瓦碎于三险下。”故“钦人舟楫少至焉”。①直到唐咸通年间，高骈征安南，“由安南至广州，江漕梗险，多巨石，骈募工■治，由是舟济安行，储饷毕给。”②天威遥海道始通，广西至安南的海路“自是舟运无险”。在广西至广州的海道上还有“象鼻沙”这个拦路虎，“钦廉海中有沙碛，长数百里，在钦境乌雷庙前，直入大海，形若象鼻，故以得名。是沙也，隐在波中，深不数尺，海舶遇之辄碎，去岸数里，其碛乃阔数丈，以通风帆。不然，钦殆不得而水运矣。尝闻之舶商曰：‘自广州而东，其海易行；自广州而西，其海难行；自钦廉而西则尤难行’。”③正是因为广西沿海复杂的地理条件限制，而交州港又有优越的区位和良好的港口条件，所以交州港开发较早，发展较快，海商多往交州贸易，少至广西钦、廉港，这可能是汉晋时期，广西沿海港口长期得不到充分发展的重要原因之一。

到了宋代，情况发生明显的变化。广西沿海的航道通过多年整治，特别是唐代末高骈的大力开凿，已能顺利通航；人们对广西海域地理情况认识也大大提高，钦州、廉州港湾的交通作用日益为人们所重视。接着安南独立，交州衰落，人们开始把注意力转向广西沿海。还有一个重要因素，两宋广西战略位置十分关键：它东达南宋统治中心江南；西接盛产战马的大理政权统治地区；西南邻于安南；南部滨于海，可通海外各国。特别是邕管，“邕境极广，管溪峒羁縻州县，峒数十。右江直西南，其外则南诏也；左江直正南，其外则安南也。自邕稍东南曰钦州，钦之西南接境交

① 《岭外代答》卷1“天分遥”。
② 《新唐书·高骈传》卷224下。
③ 《岭外代答》卷1“象鼻砂”。

趾，陆则限以七峒，水则舟楫可通。稍东曰廉州，廉之海直通交趾。自廉东南渡海曰琼州、万安、吉阳军。中有黎母山，环山有熟黎生黎。若夫浮海而南，近则占城诸蕃，远则接于六合之外。”①邕州背靠宋朝内地，面对大理政权和安南，有左右江与之相通；钦州、廉州深港相接，海道畅通，海运陆路四通八达，使这片沿海、沿边地区凭借地理区位的优势，逐渐打破自然经济的束缚，成为人物荟萃，商品齐集，国内贸易与海外贸易交织的大市场，兴起了邕州横山寨博易场、邕州永平寨博易场、钦州博易场。

从对外交通的角度看，广西与安南陆地相接，又隔海相望。正所谓安南“永安与钦州为境，茶卢与占城为境，苏州、茂州，皆与邕管为境。其国东西皆大海，东有小江过海至钦、廉。”②所以，安南与广西间的交通有陆海两种走法，即海路一道，陆路三道。自安南“东海路通钦、廉，西出诸蛮，西北通邕州。在邕州东南隅，去左江太平寨最近，自寨正南行，至桄榔、花步，渡富良、白藤两江，四程可至。又自寨东南行，过丹特罗小江，自凉州入，六程可至。自右江温润寨最远。由钦州渡海，一日至。”③

广西至安南的陆路虽有三道，但是温润寨一路较远，少有人走，故记载也少。其他两道，都是显路：一路即太平寨（今广西崇左）入安南，从太平寨正南行，经过桄榔、花步等地，渡过富良、白藤两江，入其境仅需四日，若至其都城，也不过需六日。另一路为永平寨经凉州入安南，其具体走法是“自邕州左江永平寨东南行，入其境机榔县，过鸟皮、桃花二小江，至南定江，亦名富良江，凡四日至其国都。”④两条陆路都不甚远，特别是永平寨入凉州路，位于邕州右江的永平寨，与交趾仅有一涧相隔，宋朝

① 《岭外代答》卷1“并边”。
② 《岭外代答》卷2“安南国”。
③ 《文献通考》卷330，四裔7。
④ 《岭外代答》卷2“安南国”。

永平寨设博易场后，交易日趋繁盛，成为广西与安南间最重要的陆路通道。元代开站赤路，便在永平道设驿，“开道自永平入安南，每三十里立一寨，六十里置一驿，每一寨一驿屯军三百，镇守巡逻。”①为元代中国与安南交往的官道。

海道则是自钦州或廉州港口航海至安南。广西海域原本地形复杂，有天分遥、天威遥、三合流、象鼻沙等激流、暗礁和浅滩，“乱流之际，风焘多恶”，难通舟楫，交人至钦州，只能以小舟遵崖而行，贸易数量多受限制。唐代咸通七年（公元866年），高骈征安南，曾南至邕管，想由水路前行，但“水路湍险，巨石梗涂”，于是募工人开凿，开辟“天威径”水路，自此广西与安南间，不仅漕运无滞，②而且两地的贸易也为之扩大，真是“若令交趾货，尽生虞芮田。天意苟如此，遐人谁能怜。”③这条海道连接钦州和廉州港。也许是因为廉州距广州和内地更近，起初交人多往，“钦、廉皆号极边，去安南境不相远，异时安南舟楫多至廉。后为溺舟，更来钦。”④从此钦州港独占鳌头，成为广西最重要的对外贸易港口。从钦州至安南的海路只需一日航海就可到达安南海岸。顾炎武《天下郡国利病书》交趾西南夷称：“自钦州南大海扬帆，一日至西南岸交州潮阳镇。”《岭外代答》安南条也说：“自钦州西南舟行一日，至其永安州。由玉山大盘寨过永泰、万春，即至其国都，不过五日。”

当然，广西滨海，除了海道通安南外，自然还有航道与海外诸国相通，海商能够直航钦、廉港湾，同中国贸易。宋代淳熙年间，周去非曾在广西做过多年官，他遍访广西政治、经济、文化等情况及其轶事，著成《岭外代答》一书，书中特别注重与广西

① 《元史·安南传》卷209。
② 《旧唐书·懿宗纪》卷19上。
③ 《全唐诗》卷599，于喷《南越谣》。
④ 《岭外代答》卷1“钦廉溪峒都巡检使”。

有经济、文化交往和贸易的国家情况，他记录了钦州“航海外夷”的路线，说：“今天下沿海州郡，自东北而西南，其行至钦州止矣。沿海州郡，类有市舶。国家绥怀外夷，于泉、广二州，置提举市舶司，故凡蕃商急难之欲赴诉者。必提举司也。岁十月，提举司大设蕃商而遣之。其来也，当夏至之后。提举司征其商而覆护焉。诸蕃国之富盛多宝货者，莫如大食国，其次三佛齐国，其次乃诸国耳。三佛齐者，诸国海道往来之要冲也。三佛齐之来也，正北行舟，历上下竺与交洋，乃至中国之境。其欲至广者，入自屯门，欲至泉州者，入自甲子门。阇婆之来也，稍西北行舟，过十二子石，而与三佛齐海道合于竺屿之下。大食国之来也，以小舟运而南行，至故临国，易大舟而东行，至三佛齐国，乃复入三佛齐之入中国。其他占城、真腊之属，皆近在交趾洋之南，远不及三佛齐国、阇婆之半。而三佛齐、阇婆又不及大食国之半也。诸蕃国之入中国，一岁可以往返，唯大食必二年而后可。大抵蕃舶风便而行，一日千里。一遇朔风，为祸不测，幸泊于吾境，犹有保甲之法，苟泊外国，则人货俱没。若夫默伽国、勿斯里等国，其远也不知其几万里矣。”①周去非所记“航海外夷”的航线，即是唐代的南海道。周去非是站在广西沿海钦、廉港的角度看这条海路的。海外诸国远的有大食国、阇婆国、三佛齐国，大食为即阿拉伯帝国，在波斯湾。阇婆在爪哇岛。三佛齐即唐代史书上所说的室利佛逝国，宋代以后称三佛齐，当时三佛齐强大，控制马六甲海峡，是东西方海上贸易最大的转运站，中国、印度、阿拉伯等国的商品在此集散，凡其以西国家要往中国贸易必需经过三佛齐，所以大食、阇婆等国来中国的航线在海峡与三佛齐至中国的航线汇合。而三佛至中国最便捷，正北航线经上下竺与交州海域，直接到达广西沿海港口。

① 《岭外代答》卷3“航海外夷”。

海外诸国中较近的还有占城、真腊等东南亚诸国，都在“交趾洋之南”，交州港海外贸易式微后，这些国家转而至广西钦、廉州贸易。“（占城）人采香为生，国无市肆，地广人稀，多买奴婢。舶舟以人为货，北抵交趾，南抵真腊。”真腊在宋代曾多次经广西向中央王朝入贡方物。真腊与占城国为邻，“北抵占城。最产名香，登流眉所产为绝奇，诸蕃国香所不及也”，真腊每每朝贡宋王朝，也必由海路至广西。①

三　云南通过广西进行的内外贸易

安南独立，交趾成为化外之域；交州港衰落，云南海外贸易失去了传统的滇（云南）交（交州）直通贸易便利。唐末连年战争，道路梗阻，贸易壁障加强，加上安南独立等因素的影响，对云南大理政权来说，利用交州作为自己的出海港口，已不大可能。但是云南经济中，千余年来形成了与海外密切联系，滇交海外贸易对云南经济促进作用的机制，并不因安南国家统属关系的变化、传统海港的衰落而减弱和丧失。谋求新的贸易港口，寻找新的对外交往的途径，在唐宋之际成为云南非常迫切的事情。钦、廉沿海港口崛起，广西博易场的出现，宋朝邕管买马等宋代在广西发生的一系列变化，给大理政权开拓了新的国内贸易和海外贸易市场，并为这些贸易注入了活力，使云南与外界的经济文化联系在宋代展现了新的面貌。

（一）宋朝广西买马

在云南各民族的经济生活中，畜牧是重要的传统产业。云南盛产马牛，南诏的越赕（今腾冲）、洱海地区、拓东地区、通海、曲靖地区是重要的马产区。马牛大量向外输出，在南诏对外贸易成为最主要的输出品。唐代安南都护府曾是南诏输出马牛的最多的地区，南诏各民族赶着马牛，沿着通海路或步头路来到安南，同

① 《岭外代答》卷2《外国门》。

当地的百姓以及来到安南的海外客商进行交易，换取自己生活所需的舶来品或海产品。特别是以马牛换海盐，已成那个时代云南与安南间最大宗贸易项目。海盐为南诏各民族人民食盐的重要来源。唐代后期，大中年间，安南都护李涿贪暴，欺凌南诏人民，曾以一头牛仅换一斗盐，这样不公平的贸易激起了南诏的反抗，导致了长达10余年的战争。由此可见云南与交趾间的经济已是密不可分。唐末南诏与安南间长期处于战争状况，其后安南独立，交州港衰落，这些都大大地影响了云南与交趾间传统的经济贸易关系，破坏了云南以马牛交易海产品和舶来品的传统贸易。

宋代，大理政权与安南间虽有道路通行，但双方的经济关系已大不如前。然而此时，宋朝通过广西向大理政权大量买马，大理通过广西开辟了新的对外交往途径，正好弥补了滇交贸易的不足。

两宋都曾向大理（即大理政权统治区的云南）大量买马，并在沿大理政权边界的地区设置了10余个市马场。如黎州（四川汉源）、雅州（四川雅安）、嘉州（四川乐山）、铜山寨、中镇寨、戎州（今四川宜宾）、泸州（四川泸州市）、长宁军（四川珙县）、广西邕州（广西南宁）、邕州横山寨（广西田东）、宜州（广西宜山县）等都设过市马场。①北宋向大理市马的重点在四川，云南各民族每年都赶着大量的马，经由清溪关道和石门道，来到宋朝设在四川的各个市马场，将马卖给宋朝派出的市马官，然后换取自己所需的内地商品，如锦、布帛、麻织品等，大理贡使也常随市马队前往朝贡，市马成为宋朝与大理政权政治经济文化交往的重要组成部分。但是到了北宋后期，北方外族侵扰日益加剧，在北方金兵的重压下，国内武备日益空虚，宋朝统治者为自身安全考虑，

① 参见林文勋《宋代西南地区的市马与民族关系》，《思想战线》1989年2期。

一再强化对大理政权的隔绝政策。淳佑元年（公元1241年），“黎守阎师古言大理请道黎雅入贡，安抚使孟珙却之，使道邕州。”①宋朝人为地阻断了通过四川与大理政权的政治联系，使四川市马规模剧减。邕州几乎成为宋朝政府与大理之间政治交往的唯一管道，市马活动也主要转向了广西。

宋王朝在接近大理国的广南西路收购大理马，始于北宋，盛于南宋。宋朝在广西邕州横山寨的市马场最为著名，时间最长，大约从北宋元丰年间（公元1078—1086年）开始，几乎终两宋，直至蒙古军平定大理国，市马活动才被迫终止。广西市马的规模很大，朝廷每年以一千五百匹为定额，分三十纲至横山寨等博易场交易。②有的年份多达三四千匹。③“蛮马入境，自泗城至横山寨而止。……官既买马分定纲数，经略司先下昭、贺、藤、容、高雷、化、钦、廉、宜、柳、融、贵、浔、郁林州，差见任使臣三十三人，前来横山寨押马，不足，听募寄居待阙官。”④市马已是宋代广西各州县官员的重要使命。

（二）伴随马市的云南与内地贸易

宋代广西市马活动并非仅限于马的交易，市马场兼有博易场的性质，大理各民族人民在市马场同内地人民及海外客商进行广泛的商品交换。周去非记横山寨博易场说：“邕州横山寨博易场：蛮马之来，他货亦至。蛮之所赍，麝香、胡羊、长鸣鸡、披毡、云南刀及诸药物。吾商所赍，锦缯、豹皮、文书及诸奇巧之物。于是译者平价交市，招马乃私置场于家，尽揽蛮市而轻其征，其入官场者十才一二耳。隆兴甲申，胜■子昭为邕守，有智数，多遣

① 师范《滇系·事略》。

② 《岭外代答》卷5“经略司买马”。

③ 《桂海虞衡志·志兽》，胡起望、覃光广校注《桂海虞衡志辑佚校注》，四川民族出版社1986年版。

④ 《岭外代答》卷5“马纲”

逻卒于私路口，邀截商人越州，轻其税而留其货，为之品定诸货之价，列贾区于官场。至开场之日，群商请于官，依所定价与蛮为市。不许减价先售，悉驱译者导蛮恣买。遇夜，则次日再市。其有不售，许执覆监官，减价博易。诸商之事既毕，官乃抽解，并收税钱。赏信罚必，官吏不敢乞取。商也无他靡费。且无冒禁之险。时邕州宽裕，人皆便之。”①这俨然是一个发育较完善，管理有序的互市场。买马加强了宋朝与大理国各民族的关系，成为宋代云南人民同内地进行经济交往、商品贸易主要流通方式和手段。对于大理国人民借市马同宋朝统治地区进行商品交易，宋高宗曾说：“遐方异域，何由得实，彼云进奉，实利于商贩。”所以要求广西地方官吏“凡是买马去处，并择谨密可信之士，勿遣轻儇生事之人，务使羁縻勿绝，边疆安静。”②在这个政策指引下，宋代，特别是南宋广西买马越来越兴旺，带动了宋朝内地与大理国各民族之间其他贸易的发展。

当然这个互市场内最大宗的交易是马，但“蛮马之来，他货亦至。”大理各民族在横山寨市马的同时，还把云南的特产带来交易。周去非的《岭外代答》和范成大的《桂海虞衡志》关于大理与内地贸易记载很多，如按商品类别来分，大理人在广西博易场出售的最大类是畜产品：除马之外，还有牛、驯象、胡羊、绵羊、长鸣鸡等。云南的牛在唐代以前就往外输出；云南有象，又与盛产大象的骠国、暹罗等国交往密切，云南常以象作为贡品，向朝廷进贡。宋代云南进贡多取道广西。南宋绍兴六年，大理国向朝廷贡象马，高宗特地下诏广西经略使护送到朝廷，并以优厚的礼品答谢。③产自大理国的胡羊、绵羊在广西博易场也很有市场。特

① 《岭外代答》卷5“横山寨博易场”。
② 《宋会要辑稿》第197册《蕃夷四》。
③ 《宋史·外国四·大理传》卷488。

别是云南特产长鸣鸡，范书称长鸣鸡，“自南诏诸蛮来，形矮而大，蛮盛贵之。”从云南运至广西博易场，可以卖到很好的价钱，大约“一鸡值银一两”。①

第二类是矿产品和冶金制成品，矿产有金、银、铜等；冶金制品以大理国所产的刀、剑等武器最为精良，如“云南刀，即大理所作，铁青黑沉不蚀，南人最贵之。”②周去非也赞扬说：“今世所谓吹毛透风，乃大理刀之类。盖大理有丽水，故能制良刀云。”③

第三类是各种手工制品。“大理地广人稀，器械精良。”云南产马，善用马，所以在手工业品中以鞍马器最精，还有各种甲胄等，范成大在《桂海虞衡志·志器》中详细描述了蛮鞍、蛮鞭、蛮甲、蛮毡等的精良工艺、巧妙的制作和一物多用的特点。如“蛮甲，惟大理国最工。甲胄皆用象皮，胸背各一大片，如龟壳，坚厚如铁。又联缀小皮片为披肘护项之属，制如中国铁甲，叶皆朱之。兜鍪及甲身内外，悉朱地间黄，黑漆作百花虫兽之文，如世所用犀毗，器极工妙。”蛮鞭制作精美，小者为鞭，大者可为拄杖。蛮毡是西南少数民族生活必需品，“以大理者为最。蛮人昼披夜卧，无贵贱，人有一番。”④

第四类是云南所产的各种药物。每当市马，或大理国至广西博易场交易，总少不了带来云南产的麝香及“诸药物”。政和年间，大理国贡马，顺便携带着麝香、牛黄等药物前来贸易。⑤云南是麝香的主产区，产量大、质量好，“麝香出永昌及南诏诸山，土人皆

① 《岭外代答》卷9“长鸣鸡”
② 《桂海虞衡志，志器》。
③ 《岭外代答》卷9“蛮刀”。
④ 均见《桂海虞衡志·志器》。
⑤ 《宋史·外国四·大理传》卷488。

以贸易。”①在广西邕州市场上出售的是一种气臊烈的麝香，其产地“谓云南也，是知滇麝甲于天下。”②

此外云南地近佛教产生地天竺和佛教广为流传十分兴盛的骠国等，佛教传入云南很早，影响广泛。大理商人来到广西博易场，也带来了云南佛教文化，范书说大理国人至邕州买马，“其人皆有礼仪，擎诵佛书，碧纸金字相间，邕人得其《大悲经》，称为‘坦绰赵槃若宗’，祈禳目疾而书。”文化交流也成为大理国人与内地互市的一大内容。

从云南历史传统和大理国时期云南现实的社会经济看，云南最急需的内地物品，仍然是纺织品缯、锦、帛、绫等，其次是盐、茶、金银、文化用品、书籍等等。宋以前，云南较多地通过与四川的交往得到这些急需品。南宋以后，云南与四川的交通实际处于瘫痪或半瘫痪状态，云南与内地的贸易基本转向广西各博易场。宋朝在广西买马，各地商人到广西与大理国人交易，往往也投其所好，以缯帛金银盐茶招引，吸引大理各民族前来贸易。北宋熙宁年间，宋朝就制定了凡向大理市马，“以锦、帛、茶、绢招市”③的政策，宋廷南渡后，需马孔急，曾命广西提举峒丁李棫募人入大理国，专门招引卖马，并“厚畀之盐彩，使至善阐府（今云南昆明）求市，大理王许之。”④以后，宋朝在广西横山寨等博易场向大理大规模买马，所付马资常以金银计价，以盐、锦、彩、缯折付。在横山寨博易场，每当“群蛮与吾六校博易等，量于庭下，朝廷岁拨本路上供钱、经制钱、盐钞钱及廉州石康盐、成都府锦，付经略司为市马之费。经司以诸色钱买银及回易他州金、锦、彩、帛，尽往博易。以马之高下，视银之重轻，盐、锦、彩、缯，以

① 樊绰《云南志·云南管内物产》卷7。
② 《桂海虞衡志·麝香》卷7。
③ 《宋史·兵志》卷198。
④ 《建炎以来系年要录》卷33。

银定价。岁额一千五百匹，分为三十纲”。①方国瑜先生曾说：“见于记录广西买马，自建炎以后，至淳熙五十年间为最盛，每年一千五百匹为定额，每匹价银三四十两至六七十两，交易额约为七万两为常，所见拨定二十万贯及锦盐斤。大理人以马来，当以贸易而归，两地贸易之盛，可想而知。”②

云南缺盐，以马易盐，是大理国人在广西市马的又一目的。为买马，宋朝曾“以广西十州民运盐至横山寨，民甚苦之。绍兴十九年，逮陈寿为经略使，始以官钱募小校运送。若盐无缺失，则使部良马至行在以酬之，至今为例。”③

如上所说，云南人民同内地最大的贸易，是通过官方市马活动实现的，换回了大量内地纺织品、盐、茶等生活必需品。同时在博易场内民间交易所换取的也是这些物品，横山寨蛮马之来，他货亦至，云南人以畜产品、矿产、冶金制品、手工制品、药材等在博易场内交易，“吾商贾所赍锦、缯、豹皮、文书及诸奇巧之物”由博易场内专设的译者作中介，平价交市。值得注意的是，云南与内地的贸易中，文书是重要的求取商品，而且大理人曾开出一购物单，指定求购各类儒家经典和内地著作。④所以，云南在广西各博易场同内地人民进行贸易，不仅数量大，品种多，而且涉及广泛，涉及了社会经济生活和文化交流等各个方面。

（三）大理国通过广西实现海外贸易

宋朝广西博易场均设于沿海或沿边，交易具有明显的内贸外贸交融的特征。虽然按周去非所述，各博易场似有分工：横山寨博易场针对大理买马而设，是宋朝向大理（今云南）买马所设时

① 《岭外代答》卷5“经略司买马”。

② 方国瑜《南宋邕州与大理交通》，《云南地方史讲义》中册，第220页引。

③ 宋李心传《建炎以来朝野杂记》甲集，卷18。

④ 《文献通考》卷329，四裔6。

间最长、交易量最大的市马场，几乎终宋一代。永平寨博易场面向陆路而来的交趾商人；钦州博易场是广西海外贸易港口。这些博易场集中在广西西南，它们之间的距离，近者六七十公里，远者不过二三百公里；又有便利的交通道路相连，内地及西南地区来的商人和海外舶商在几个博易场内，辗转贸易，互通有无，十分方便。所以，各博易场内，内贸外贸易根本无法截然而分，从而使大理贩马商人、巴蜀丝绸蜀锦商贩通过横山寨辗转钦州港或永平寨博易场，同那里的海商进行交换和贸易，海商和交趾商人也能来到横山寨等博易场同内地商贾交易。贸易既然不能截然而分，博易场与海港间自然形成相互通连的内外贸大市场。正是“朝廷马政多在邕，边方珍异多聚邕也。”①任何参与这个大市场交易的人、民族、地区和国家，自觉或不自觉地参与了国内外贸易。来广西进行交易的大理国各民族也不例外，最典型的大概要数以下这条史料反映的情况：

“乾道癸酉（九年，公元1173年）冬，忽有大理人李观音得、董六斤黑、张般若师等，率以三字为名，凡二十三人，至横山议市马。出一文书，字画略有法。大略所须《文选五臣注》、《五经广注》、《春秋后语》、《三史加注》、《都大本草广注》、《五藏论》、《大般若十六会序》及《初学记》、《张孟押韵》、《切韵》、《玉篇》、《集圣历百家书》之类，及须浮量钢并（疑为瓷）碗（原注：疑即饶州浮梁磁器，书‘梁’作‘量’）、琉璃壶及紫檀、沉香水、甘草、石决明、井泉石、蜜陀僧、香蛤、海蛤等药。”②

大理人带到横山寨的这张购物清单很有意思。所求购的物品

① 《岭外代答》卷1“邕州兼广西路安抚都监”。
② 《文献通考》卷329，四裔六。

分三类：一为文化典籍，二为日用器物，三为海产品和各种香料药材。若以产地来分，文化典籍和磁器，来自中国内地。琉璃器皿、香料、海产药物等为海产品和海外舶来品，古代中国琉璃器的生产不发达，多半来自海外。所求购药材也大多为海产品或海外诸国所产，如沉香水、蜜陀僧、香蛤、海蛤之类。由此可见，大理人来到广西横山寨，是内贸与海外贸易同时并举，大理各民族通过广西的大市场补充了海外贸易的不足。

又如云南境内所产食盐不足以自给，大理对海盐需求量很大。宋朝在广西购大理马，常以海盐充抵马资。广西博易场上用以市马的海盐并非完全产于广西，也有来自广东和交趾等地。广西边海，海盐当以自给，但是宋代广西居然出现海盐短缺的现象，并从广东调入，“ 广东产盐多而食盐少，广西产盐少而食盐多。东盐日西，散在诸州，有一水之便。西路产盐之州，水陆不便。异时西路客人乐请东盐。 ”①或许需要“ 东盐 ”的“ 西路客人 ”根本不是广西人，而是来自西边的大理国（今云南）人。并且永平寨博易场遵陆路而来的交人，用海盐与中国交易布成为最大宗贸易，当时交人“ 遵陆而来，所赍必贵细，唯盐粗重，然盐止可易布尔，以二十五斤为一箩，布以邕州武缘县所产狭幅者。 ”②交人的海盐很多也流入大理，这样就形成了交人以海盐同广西人交易武缘布，而广西人又用海盐同大理交易马及各种蕃夷特产，大理的对外贸易在这个循环中得以实现。

还有海贝，也是大理人非常喜爱的海产品，也可以在广西博易场上得到。南诏大理时期，云南又恢复了以贝为主要货币，大体上云南“ 交易用贝子，俗呼为■，以一为庄，四庄为手，四手

① 《岭外代答》卷1“ 广西盐法 ”。
② 《岭外代答》卷5“ 邕州永平寨博易场 ”。

为苗，五苗为索。”①而广西博易场内“贝子，海傍皆有之，大者如拳，小者指面大，白如玉。”②而云南南诏大理时期作为货币使用的海贝多为“贝大若指”的那一类，③与广西市场上的海贝相似，或许有一部分就是来自广西各博易场。

在钦州博易场内，最大宗的海外贸易要数蜀锦与蕃香的交易，并逐渐发展成为常规贸易，“富商自蜀贩锦至钦，自钦易香至蜀，岁一往返，每博易动数千缗”，④且《建炎以来系年要录》卷68也说：“川广交通，货宝杂还，有金银茶马之贡，香矾缯锦之利，资其雄富。……南通交趾，结连溪洞。”贸易规模和数量都相当可观。汉晋至唐代，几百年间从四川经云南至交州和西出印度的道路畅通，蜀商由清溪关路和石门路南下云南，再由云南至安南的“通海路”或“步头路”直抵交州港，同海外蕃商进行交易，已成为悠久的传统。但是，两宋王朝采取防夷杜渐、闭关自守的政策，人为地切断蜀与大理政权统治地区——云南的交通，特别是南宋，几乎造成了云南与四川的隔绝。在这样的情况下，广西博易场自然被蜀商作为进行海外贸易的首选。蕃香是两宋最大宗的进口舶来品，蜀锦蕃香的交易在广西博易得到了发展。这样，蜀锦南下，香料北上，蛮马和云南土产东来，中原内地文化用品、图书典籍和各种物产齐聚于钦州和各个博易场，内外贸易交融，西南地区通过广西博易场实现了商品大流通、贸易大发展，广西地区成为西南对外交往的门户，它的对外贸易辐射了整个西南地区。

四　宋代云南经广西出海通道

简言之，宋代兴起的云南广西出海通道就是人们通常说的邕州道，或宋代买马道。这条出海道路，可分为两段：一段是云南

① 李京《云南志略·诸夷风俗》。
② 胡起望、覃光广校注《桂海虞衡志辑佚校注》，第250页。
③ 《新唐书·南诏传》卷222。
④ 《岭外代答》卷5“钦州博易场”。

至邕州各博易场的道路；第二段是自邕州出安南，或自钦州出海，也就是前面已经叙述的广西对外通道。邕州是宋代，特别是南宋西南地区对内对外交通的要枢。从云南东南行，取邕州道至邕州后：往西南可由永平寨陆路到交趾，与安南地区发生联系；自邕州南行可下钦州，取道海路，要么往南航行，与海上丝绸之路连接起来，通达海外诸国；要么由钦州海行抵达广州乃至东南沿海各港口。由邕州东北陆行，可连接岭南、中原各驿站道路，直通南宋王朝的统治中心临安府。在宋代，邕州道可谓是云南与国内海外联系的交通命脉。

由云南至邕州的道路，按习惯称之为邕州道，其开辟于何时尚不清楚，但大约在唐代已经开通。《唐会要》卷99《南诏蛮》曾谈到邕州至善阐府水陆共47日程，再11日程可到羊苴咩。但是具体的路线或走法却缺乏记载。樊绰《云南志》卷1《云南界内途程》曾详细记叙了唐代云南出境的各条道路，也提到了邕州道，但是他说：“从邕州路至蛮苴咩城，从黔州路至蛮苴咩城，两地途程，臣未谙委。”恐怕南诏时期邕州道尚不是云南的重要交通道路，利用较少，故不为人们熟悉。到了宋代，却有了“中国通道南蛮，必由邕州横山寨”之说，①足见这条道路日益重要。所以宋代文献不乏对这条道路的记载，而最详细的恐怕是周去非《岭外代答》卷3《通道外夷》的纪录：

> “中国通道南蛮，必由邕州横山寨。自横山一程至古天县，一程至归乐州，一程至唐兴州，一程至■殿州，一程至七源州，一程至泗城州，一程至古那洞，一程至龙安州，一程至凤村山獠渡江，一程至上展，一程至博文岭，一程至罗扶，一程至自杞之境，名月磨巨，又三程至自杞国，自杞国四程至古城郡，三程至大理国之境，名

① 《岭外代答》卷3《通道外夷》。

曰善阐府，六程至大理国矣。自大理国五程至蒲甘国，去西天竺不远，限于淤泥河不通，亦或可通，但绝险耳，凡三十二程。

若欲至罗殿国，亦自横山寨如初行程，至七源州而分道，一程至马乐县，一程至恩化县，一程至罗夺州，一程至围慕州，一程至阿姝蛮，一程至硃砂蛮，一程至顺唐府，二程至罗殿国矣。凡十九程。

若欲至特磨道，亦自横山一程至上安县，一程至安德州，一程至罗博州，一程至阳县，一程至隘岸，一程至那郎，一程至西宁州，一程至富州，一程至罗拱县，一程至历水铺，一程至特磨道矣。自特磨一程至结也蛮，一程至大理界虚，一程至最宁府，六程至大理国矣。凡二十程。

所谓大理欲以马至中国，而北阻自杞，南阻特磨者，其道里固相若也。闻自杞、特磨之间，有新路直指横山，不涉二国。今马既岁至，亦不必由他道也。”

周去非所记邕州道有三种走法，也就是三条道路，又其所记邕州道的站口、路线和走法记载具体而详细，可见是宋代云南广西间交通显道。道路所涉及的各站地名，年久失考，难以一一确指。但是从已经考定的地名看，三道的大体路线仍清晰可辨：

第一道为邕州通大理国中线——自杞道，它由横山寨（广西田东）发足，向西北至泗城州（广西凌云县），然后渡南盘江，经自杞（今贵州兴义）进入云南罗平一带，再经石城（云南曲靖）、善阐府（今昆明）往西至大理中心地区，凡29程。

第二道为邕州通大理国北线——罗殿国道。这条道路也由横山寨出发，往北行至罗殿国（今贵州安顺一带），然后进入云南，凡19程。而后继续往西，至善阐府后与第一道合至大理国。这条道路上的罗殿至大理国一段，实际就是唐代南诏黔州道的走法。

第三道为邕州通大理国南线——特磨道，它也是起自横山寨，经安德、那坡，由隘岸（今广西剥隘）至特磨道（今云南广南），再经由云南的开远地区至大理国的中心地域。

邕州通大理国三道的兴起与宋代广西买马有密切的关系，这些道路开拓可能很早，但是最终形成或广为利用则因贩运大理马的需要。由于三道所经过地区罗殿、自杞、特磨商人从大理贩运大理马至邕州，人们误认为是来自罗殿、自杞、特磨本地的马。①实际上，“马产于大理国。大理去宜州十五程，尔中有险阻，不得而通，故自杞、罗殿皆贩马于大理，而转卖于我者也。”②罗殿、自杞、特磨的商人只起一个中转贩卖的作用。邕州通大理三道，有两条经过了贵州省的西南地区，因此，也是当时云南与贵州交通的干线。

更值得注意的是周去非述邕州通大理国第一道时，特别指出这条道路至大理国并非终点，从大理国西行5程即蒲甘国（今缅甸），再行可至西天竺（今印度境内），这实际上是把邕州通大理道与云南至天竺，达印度洋的道路连接起来了。两道贯通了人们常说的“南方陆上丝绸之路”和“海上丝绸之路”，连接了印度洋与太平洋，云南与广西则是连接两大洋的大陆桥。

第五节　南诏、大理时期云南对外交往扩大及其影响

南诏、大理时期，云南对外交通在汉晋时期奠定的基础上迅猛发展，基本上形成云南对外交通格局。滇缅印道、滇越道不断加强和完善，已经发展成为横贯云南，连接太平洋和印度洋的交通主干线；新开辟的银生出海三道、云南邕州道等，已初具规模，

① 《方舆胜览》卷39《邕州》、《岭外代答》卷9。

② 《岭外代答》卷5“宜州买马”。

在南诏大理时期云南对外交往中发挥了积极作用。南诏、大理时期云南对外交往，较之汉晋时期，更上一个台阶，有了长足进步，云南与周边及其海外国家和地区的交流圈急剧扩大，对外交往、对外贸易对云南政治、经济、文化的影响日益显著，对云南的社会进步多有促进。尽管在唐宋时期云南处于南诏、大理地方政权的统治下，但是作为中国不可分割的一部分，它的对外关系、对外交通的发展仍然是中国对外关系和中外交通的重要组成部分。

一　南诏、大理时期云南对外交往扩大

早在战国后期就已开通的滇缅印道，即汉晋的蜀身毒道，发展到唐宋时期，仍然充当着云南对外交通的主角，称之为南诏通天竺道。通过这条干线，云南与缅甸和印度境内的各个国家一直保持和发展着密切的联系。樊绰《云南志》卷10《南蛮疆界接连诸番夷国名》具体记载了南诏与这些国家的关系。

南诏、大理时期，缅甸境内存在着不同部落组成的国家，它们都与南诏、大理有过密切的交往。当时缅甸境内最大的国家是骠国。《旧唐书·骠国传》说：“骠国在永昌故郡南二千余里，其国境东西三千里，南北三千五百里，东邻真腊国，西接天竺国，南尽溟海，北通南诏些乐城界。”骠国是伊洛瓦底江流域的大国，樊绰说骠国在南诏永昌城南75日程，南诏兴起初期，阁罗凤统治时（公元748—779年）就与南诏建立了关系，“阁罗凤西开寻传，南通骠国。”①从此常“有移信使到蛮界河赕，则以江猪、白■及琉璃罂为贸易。”②南诏与骠国建立了密切的经济贸易关系，文化交往也随之频繁起来。公元794年，唐德宗派礼部中郎将袁滋出使南诏。“袁滋、■士美致南诏，并皆见骠国乐。则骠国演奏释氏经

① 樊绰《云南志·山川江源》卷2。
② 同上书卷10《南蛮疆界接连诸番夷国名》。

词意乐曲，已洋溢乎南诏。”①

骠国自命大国，称其往来通聘者二十国，役属者九城，食境土者二百九十部落。②这些国家和部落都可通过骠国与南诏建立的关系，骠国所属的国家和部落同南诏也发生联系。《新唐书·地理志》所引贾耽的《皇华四达记》之“安南通天竺道”说：永昌故郡“又西渡怒江至诸葛亮城二百里，又南至乐些城二百里，又入骠国境，经万公等八部落至悉利城七百里，又经土罗城至骠国千里。”方国瑜考定悉利城在缅甸瓦城（今曼德勒稍南），万公八部落即在瓦城以北，他们既与南诏接界，又在南诏至骠国的道路上。③还有夜半国，是当时缅甸伊洛瓦底江上游的国家，与南诏苍望城为邻，樊绰说其国妇女能与鬼神打交道，故“蛮夷往往以金购之”。当时缅甸境内南部沿海一带有弥诺国、弥臣国和昆仑国等，都是南诏自银生出海道路所通的国家，南诏与它们均有交往，贞元二十年（公元804年）南诏同弥臣国的使者曾携手共同朝贡与唐朝。④而据樊绰所载，流入南诏境内的象、青木香、檀香、紫檀香、槟榔、琉璃、水精、蠡杯及各种香药、珍宝、犀牛等海产品和舶来品，很多都是从昆仑国转道贸易至南诏的。9世纪中叶，南诏势力强大，曾对周边国家和地区用兵，也曾进攻骠国及其属国。公元832年，南诏军队“劫掠骠国，虏其众三千余人隶配拓东（今云南昆明），令之自给。”公元835年，南诏军队又进攻弥臣国，“劫金银，掳其族三二千人，配丽水淘金。”⑤但是公元858年，缅甸遭受狮子国（今斯里兰卡）进攻时，南诏又毫不犹豫地派出勇

① 《唐会要》卷33。
② 《旧唐书·骠国传》卷197。
③ 《方国瑜文集》第1辑，云南教育出版社1994年，第623页。
④ 《册府元龟》卷972。
⑤ 樊绰《云南志·南蛮疆界接连诸番国名》卷10。

将段宗膀率兵救缅甸，事后缅甸还赠送金佛酬谢。①

宋代大理国和缅甸友好相处。据《缅甸史》记载：“蒲甘王朝第一代国王阿奴律陀（公元1044—1077年）到达大理时，大理国王很好地接待了他，虽然阿奴律陀未能奉迎到佛牙，但得到了一个碧玉佛像。”又据《南诏野史》说：“崇宁二年（公元1103年）缅人、波斯、昆仑三国进白象及香物。”在政和五年（公元1115年），缅人再次向大理国进金花。1978年在修理大理象圣寺塔时，发现有琉璃佛像，此佛像封存于公元1000年，是由缅甸或印度传进来的。②

滇缅印道的畅通，使南诏与印度东部国家的往来甚为方便。樊绰《云南志》卷10记载：“大秦婆罗门国界永昌北，与弥诺江西正东安西城楼接界。东去蛮阳苴咩城四十日程。蛮王善之，街来其国。”又说：“小婆罗门国与骠国及弥臣国接界，在永昌北七十四日程。俗不食肉，预知身后事。出贝、齿、白■、越诺。共大耳国往来，蛮王善之，信通其国。”大秦婆罗门国就是玄奘所记的迦摩缕波国，和贾耽所记的大秦婆罗门国相同，在今阿萨姆东北境。③小婆罗门国在印度曼尼坡伊姆法尔以南。④这些是正处于南诏通天竺道上的国家，南诏与大秦婆罗门国、小婆罗门国的往来，为沟通中印经济、文化的重要途径。通过这些国家，南诏还深入到印度腹地，同中天竺等国发生关系，而且通过它们延伸到波斯湾地区，同波斯等也有了交往。樊绰在记述南诏与骠国密切的贸易关系后，接着说骠国“与波斯及婆罗门邻接。西去舍利城20日程。据《佛经》，‘舍利国，中天竺国也。近城有沙山，不生草木’。《恒河经》云：‘沙山中过’，然则骠国疑东天竺也。”这反映

① 《南诏野史·丰佑传》。
② 参见陈茜《川滇缅印古道考》，《中国社会科学》1981年1期。
③ 陈茜《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年1期。
④ 木芹《云南志补注》，第131页。

的是云南在唐宋时期通过滇缅印道联系的范围。

通过安南通南诏道，南诏与安南都护府所属地区政治经济交往密切，南诏与安南之间以马牛易海盐的贸易，关系两地国计民生，互补性极强，成为南诏与沿海地区最重要的贸易之一。安南都护府的交州港自汉晋至唐代都是中国最重要的海港之一，唐代交州港与广州港并驾齐驱，海外贸易极为繁盛，与交州有贸易关系的国家和地区远至非洲沿海、阿拉伯沿海、波斯湾、印度沿海及南洋地区，近有东南亚各国，不胜枚数，通过交州和安南通南诏道，它们同云南也发生了不同程度的间接交往。即便五代以后，安南独立，云南与安南间的经济文化交流关系也未断绝。安南李神宗（公元1128—1138年）时，徐道行、阮明空等还取道中国云南到印度学法，回越南后传播密宗，自称能施投胎术。①

南诏时期开辟的银生城出海三道，极大地拓展了云南与东南亚沿海国家直接交往范围。银生城出海三道所通的国家和地区有：弥诺国、弥臣国和昆仑国，均是缅甸边海国家，南诏与他们有道直通，并建立了经常性的经济贸易联系政治关系，虽然南诏曾出兵进犯，但经济贸易关系更为密切，“昆仑国，正北去蛮界西洱河八十一日程。”流入南诏的香、青木香、檀香、紫檀香、槟榔、琉璃、水精、蠡薄杯、各种香料、珍宝、犀牛等，有很多都是通过银生城至昆仑国的道路，从昆仑进口的。女王国，在今老挝境内，与越南北部的交界初，其国正当南诏银生城通羌浪川道上，距南诏镇南节度（即银生节度）30余日程，东南至安南都护府所辖欢州11日程，欢州在越南沿海的荣市，女王国不仅与南诏有政治经济联系，而且同欢州百姓往往有贸易往来，沟通了南诏与沿海地区的交往。水真腊国、陆真腊国，都是今天老挝、柬埔寨境内的

① 贺圣达著《东南亚文化发展史》，云南人民出版社1996年，第149页。

国家，有通道与南诏镇南城相接，南诏曾出兵直接到达其海畔，并与之发生政治经济联系。大银孔地区在今天泰国清迈一带，从银生城经送江川、邛鹅川、林记川与之有道直通，从大银孔继续往南抵达暹罗湾，那里已经发展起重要的国际贸易港，有数条海道可通往婆罗门、波斯、阇婆、勃泥、昆仑等海外诸国，使南诏直接或间接地与它们发展经济文化交往。

宋代发展和开拓的大理国经广西出海道，使云南与广西的对外港口—钦州紧密地联系起来。安南独立，交州港衰落后，钦州充当云南与海外交往的最重要港口，继续保持着云南同波斯湾、印度洋、东南亚沿海国家及南洋各国的经济贸易联系，安南国（越南北部中部）、占城国（越南南部）、暹罗国（泰国）、真腊国（柬埔寨）、昆仑（缅甸南部沿海或南海中国家）、蒲甘（缅甸）、婆罗门（印度）、波斯（伊朗）、大食（阿拉伯帝国）、狮子国（斯里兰卡）、三佛齐国（印度尼西亚苏门达腊岛）、阇婆国（爪哇岛），它们都曾通过钦州更加密切了与云南和中国的关系。

如上所述，南诏、大理时期，云南在汉晋的基础上，通过保持滇缅印及滇越交通线对外交往的主干作用，使安南通天竺道成为贯通印度洋和太平洋的大陆桥，又通过开拓新的出海通道，即南诏银生城出海三道和云南广西邕州道的开拓和利用，寻求新的出海港口，使这一时期与云南发生海外贸易和经济联系的港口已不仅限于传统的交州和印度沿海港口，缅甸南部的白古、马达班湾直通、泰国暹罗湾附近的港口、广西的钦州及廉州港，都已成为可供云南直接和间接利用的海港。对外交通的发展，极大地促进了云南对外交往领域的扩大，云南的交往范围已经拓展到了整个东南亚、南亚次大陆地区，甚至波斯湾地区的国家也有了许多间接接触和经济贸易关系，见于史书记载并基本可以考定的国家或地区不下30个。

二　南诏、大理时期云南对外贸易的发展

云南对外贸易源远流长，发展到唐宋时期，滇缅印道、滇越道、南诏出南海三道、大理广西邕州道都是著名的贸易路线，应该说，南诏、大理时期这些道路的开辟和发展，决不可能凭借政权间区区几次遣使贸易而开通，而是民间频繁往来、贸易发展的结果。凡是与南诏、大理政权有政治交往的国家和地区，必然也有民间经济贸易关系。南诏、大理统治时期，云南社会参与对外经济贸易上至王室，下至大商巨贾，乃至小民百姓。对外贸易的方式既有政权之间的朝贡贸易，也有民间的大宗商品进出口。甚至还有边疆各民族人民的物物相贸，所以对外贸易在云南社会生活中的影响是相当广泛和深入，而且云南对外贸易同全国一样发生了革命性的变革。

唐宋时期，我国对外贸易开始进入到一个由古代型贸易向近代型贸易转变的阶段。出现了如下引人注目的特点：一是进出口商品构成在发生变化，即由汉晋以前的较多地经营纯粹奢侈品贩运，转变为大量贩运民间的日常生活必需品或海外舶来品。从主要进口珍奇异物，转而进口当时人民生活日常所需的香料、木材和各种杂物。在广州、泉州市舶司，进口货物分为细纲和粗纲，细纲是珍宝异物，专供皇朝贵族所用，故朝廷要求市舶司发运至京师；粗纲进口量最大，多为民间生活所需的胡椒、檀香等较低级香料、木材和舶来的各种杂物，朝廷规定在沿海各港口抽税后，即可由各地商人自行贩运到内地。中国出口海外的货物，也是人民生活的日常用品，如瓷器、铁器、书籍、纸笔、折扇、其他文化用品等。二是造船业和航海技术的发展，促使海上贸易日益兴起，国内水陆交通的开发，为远程贸易提供了条件。三是国内市场日趋发达，商业网点遍布全国，许多大城市已经改变了古代那种日中为市的偶然性交换，发展起店肆林立、货贿山积的常设市场，海外贸易的发展，兴起了一系列国际贸易港口，交州、广州、泉州、明州、青州、钦州港，纷纷崛起，在对外贸易中日益发挥作重要

作用。四是唐宋王朝政府都鼓励海外贸易，各海外贸易港口都设置了市舶司，总理港口的中外客商、贸易交换及抽解舶税，并且注重边疆的互市贸易，设置专门官员经理其事，最典型的要数宋代广西沿海和沿边兴起了多个贸易活跃的大型博易场。

在这些条件下，唐宋的商业和海外贸易发生了革命性的变革："且如天下诸津，舟航所聚，旁通巴蜀，前指闽越，七泽十薮，三河五湖，控引河洛，兼包淮海，洪舸巨舰，千舳万艘，交货往来，昧旦永日。"①其特点就是：全国性的市场正在形成，长途贩运逐渐成为当时商业贸易的主要手段，对外贸易与国计民生的关系日益密切。南宋已是"东南之利，舶商居其一。"②统治者公开承认"市舶之利颇助国用"。③海外贸易不仅与人民生活息息相关，而且成为国民经济的重要组成部分。人们的思想观念也在转变，如白居易《琵琶行》诗中所说："商人重利轻离别，前月浮梁买茶去。"离妻别子，长途贩运，盛行于时。水陆交通以舟船为之，陆路贩运车马相续，西南、西北等少数民族地区，马帮则是主要的交通工具，国内贸易常以"驮"计数，据《元和郡县图志》记载："浮梁县……每岁出茶七百万驮，税十五万贯。"沿边互市融入全国性贸易，商贸运输便利易行。

同内地一样，南诏、大理时期，云南对外贸易也在发生着变革，并取得了前所未有的发展。

第一，汉晋时期，云南的对外贸易具有过境贸易特征。从所见主要记载看，在蜀身毒道上从事贸易的主要是蜀地商人，出口商品是蜀地物产，据《汉书·张骞传》记载在滇西边镇腾越，"蜀贾间出物者或至焉"，蜀商来到这里与身毒等国商人贸易。张骞在

① 《唐会要》卷88，《全唐文》卷219。
② 《宋史·食货志下八·互市舶法》卷186。
③ 《宋会要辑稿》职官44之24。

大夏看到的是从蜀身毒道贩运而至的“邛竹杖”和“蜀布”。同样这条商道进口商品的消费地，不在云南而在蜀和内地。云南不过充当了蜀印贸易的中介或过境地，而并非贸易的主体。

到了南诏、大理时期，这种状况得到了根本的改变，云南开始成为对外贸易的主体，开始有了初具规模的出口商品生产。南诏建立以后，重视商品经济的发展，专门设置了管理商业的官员，这就是《新唐书·南诏传》中所载的南诏社会组织机构中的“禾爽”，“禾爽主商贾”。商品生产得到南诏、大理统治者的鼓励，《新唐书·南诏传》说：“不徭役，人岁输二斗，一艺者给田，二收乃税。”这是对那些有“一艺”之能的手工业者的优待政策，凡有“一艺”者，南诏统治者给田，使其有一定的私有土地，上纳一定的土地税，还免除徭役，使其能专心从事手工业生产，这对手工业分工和发展商品生产起到了很大的作用。南诏、大理时期还非常注意引进内地工匠，发展自己的手工业。例如南诏后期曾多次进攻四川和邕管，掳掠大量的汉人，其中就有很多的内地工匠。《樊志》卷7说：“（南诏）俗不能织绫罗。自大和三年蛮贼寇西川，掳掠巧儿及女工非少。如今能织绫罗也。”范成大《桂海虞衡志·志器》也说大理所产甲胄，质地精良，“甲身内外悉朱，地间黄黑，漆作百花虫兽之文，如世所用犀毗花纹，极工妙。”又称“云南刀以象皮为鞘，朱之，上亦画犀花纹”，艺术造诣很高。“今世所谓吹毛透风，乃大理刀之类，盖大理国有丽水，故能制良刀云。”①工艺技术名冠天下。《经世大典·叙录》“诸工匠”条专门称赞说：“漆匠取之于云南”。沈德符《野获编》“云南雕漆”条也说：“唐中之世，大理国破成都，虏百工以去，由是云南漆织之器，甲于天下。”漆织之器及刀剑武器，都是云南对外经济交流的主要输出品。此外，还有畜牧业，南诏、大理时期，云南畜牧业

① 《岭外代答》卷6。

发展令人瞩目，从滇西腾越、大理至滇中拓东，乃至滇东的曲靖等地是著名的滇马产地，正所谓“兽莫巨于象，莫用于马，皆南土所宜。”①整个云南马牛遍野。南诏、大理时期发展起来的漆织之器、刀剑甲胄、马牛畜产的生产，丰富了云南人民的生活，也是云南对外贸易的主要出口品。云南开始具备了外贸商品的生产能力。

云南马不仅大量输往内地，也大量出口海外，马牛的出口曾盛极。南诏、大理时期，以海盐换取所产马牛，成为云南与安南的传统贸易，当唐朝后期，这种贸易遭到安南都护李涿的擅自破坏后，立即遭到云南各民族人民的反抗。南诏、大理商人还将马运往缅甸或印度，换回缅印海边的海贝诸物。这种贸易一直延续到元代，马可·波罗出使缅甸，到达缅甸南部沿海，然后返回，经过云南阿木州（今通海），在他的游记中记载道：“阿木……以■牧耕种为活，……产良马不少，多售与印度人而为一种极盛贸易。”

丝绸纺织品是滇缅印道传统的出口商品，虽然大量产自四川，经云南出口骠国、天竺等，但南诏、大理以后，云南所产丝织品，也开始向海外输出。宋朝广西买马，云南商人带着漆器、云南刀、鞍辔甲胄等手工业品，来到横山寨、钦州等博易场，同内地商人及海外客商交易，换取海盐、舶来品。云南的各种土产方物，也是重要的的出口商品。《政和类证本草》称：青木香生永昌山谷，琥珀生永昌、蘗木生永昌，犀生永昌山谷及益州。所有这些都是云南出口物品，特别是犀牛皮制品，远销印度、阿拉伯各地。据《中国印度见闻录》记载：“中国人用（达摩的犀角）来制造腰带，根据花纹的美观程度，在中国一条的价格可达两千、三千或者更多的迪纳尔。在达摩王国，这一切人们都是用当地的货币贝壳购买的。”关于唐宋的野生犀牛分布，主要在南亚和东南亚的印、缅、

① 《桂海虞衡志·志兽》。

交趾，中国西南益州、宁州、永昌和黔中的部分地区，云南是主产地。商人多由滇缅印道转运，①加上犀牛制品的交易多用贝币，当时云南及印、缅境内的国家，通行贝币，这种贸易同云南有关是很可能的。中国西南主产麝香，但以云南所产质地最好、产量最大。《樊志》卷7载麝香出永昌及南诏诸山，土人皆以贸易。云南所产的麝香被贩运到阿拉伯等地，故阿拉伯商人到南诏后感叹道：“这里出产的麝香极其优良，疗效极好。”②当时的南诏、大理商人用马帮将云南的土产方物运到印度、缅甸、交趾甚至广西等地沿海港口，在那里由海路而来的阿拉伯商人转运阿拉伯等地，在印、缅等港口，换回货贝等物，这类交易的数量和规模，限于资料已难以估算，但是从南诏、大理时期，云南流行海贝作为货币，足以说明交易量是十分巨大的。

第二，贸易商品由奢侈品向大宗民间生活品转变，对外贸易同人民生活的关系日益密切。汉晋时期，由于对外交通尚欠发达，大宗的民间生活日用品的贸易受到限制，汉代社会上流行“百里不贩樵，千里不贩籴”的谚语，③这是自给自足自然经济的写照，人民的生活必需品自产自用，而商业贩运的主要是奢侈品。海外贸易也被局限在奢侈品或珍异珠宝这类重量轻而价值高的商品上。《汉书·地理志》记载：“（汉武帝时）有译长属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧、琉璃、奇石异物，赍黄金杂缯而往。”这是我国出海贸易的第一次记载，所购置的海外舶来品是明珠、璧、琉璃及奇石异物，出口的是缯帛等丝绸，这些都是非常珍贵的，只有统治阶层才能享用。哀牢地区的永昌是汉晋时期在蜀身毒道上兴起的重要外贸重镇，《后汉书》记载哀牢地区出光珠、琥珀、水

① 参见兰勇《南方丝绸之路》，重庆大学出版社1992年版，第99页。

② 穆来根等译《中国印度见闻录》，中华书局1983年。转引自上引兰勇书第99页。

③ 《史记·货殖列传》卷129。

精、琉璃、轲虫（海贝）、蚌珠、翡翠等，《华阳国志·南中志》也说：永昌在“宁州之极西南也，有闽濮、鸠僚、傈越、濮、身毒之民，土地沃腴，有黄金、光珠、琥珀、翡翠、孔雀、犀、象……”琉璃、翡翠、光珠、轲虫、蚌珠、琥珀多产自缅甸和印度，是因为“大秦道既从北海陆行，又循海而南，与交趾七郡外夷比，又有水道通益州永昌，故永昌多异物。”①反映的是汉晋时期蜀身毒道对外贸易状况，以丝绸交易珍宝异物，贸易数量和受益阶层都有很大的局限。

南诏、大理时期，云南作为对外贸易的主体，以马帮为运输工具的贩运贸易逐渐兴起，进口货物发生了重大变化，主要是与人民生活有关的海外舶来品。《新唐书·骠国传》记载骠国人“与诸蛮市，以江猪、白毡、琉璃、罂缶相易”的民间交易状况。这种民间交易是伴随着南诏与骠国国际间政治关系发展日益密切的，《樊志》卷10说：“（骠国）有移信使到蛮界河赕，则以江猪、白毡及琉璃罂为贸易。”《樊志》同卷记昆仑国距南诏中心西洱河81日程，有商道相通，出象、青木香、旃、檀香、紫檀香、槟榔、琉璃、水精、蠡杯、及各种香药珍宝和犀牛。与南诏有频繁商贸交往的小婆罗门出齿贝、白■、越诺布，而“蛮夷善之，信通其国。”《樊志》提到的南诏进口舶来品大都是人民生活所需，有江猪等畜产品，有琉璃罂、蠡杯等日常生活器皿，还有白毡、旃、越诺布等纺织品，为云南及其周边国家人民传统衣被原料，“（骠国）男子多衣白毡”。②旃与毡同，是云南许多民族的必需品，不可须臾或缺，《桂海虞衡志》“蛮毡”条说“蛮人昼披夜卧，无贵贱，人有一番。”青木香、檀香、紫檀香及诸香药，除了家居日常所需外，还与人们宗教生活有关，南诏、大理人民多信佛，平日

① 《三国志·魏书》卷30引《魏略·西戎传》。

② 樊绰《云南志》卷10。

礼佛贡祖、斋戒沐浴、烧香熏衣，都少不了香料。青木香、檀香之类并非贵重的香料自然成为进口的大宗商品。至于齿贝，来自缅、印、交趾、广西等沿海地区，南诏、大理时期在云南作为货币使用，需要量之大不必待言。当然，各种珍宝异物，还在南诏、大理时期对外贸易中占有一定的比例，《旧唐书·张谏之传》说到永昌：“西通大秦，南通交趾，奇珍异宝进贡岁时不阙。”这是供王公贵族所用。

这一时期兴盛起来大量贩运民间生活日常必需品的商品经济活动，成为促进对外贸易发展的巨大动力，元人《纪古滇说原集》这样记叙了南诏对外交往的范围，说：“自唐进封之后，永昌诸郡、缅、暹罗、大秦皆西通之国，交趾、八百、真腊、占城、挝国皆南通之国，具以奇珍、金宝、盐、锦、毡布、珲琚、■贝岁进于王不缺，于是渐有昌也。”大约西通之国，就是滇缅印道（南诏通天竺道）所经由或联系的国家；南通之国似乎为滇越道（安宁通南诏道）和银生出海三道所经由及联系的国家和地区，贸易范围覆盖了整个与南诏、大理有交往的国家或地区，贸易的民间化使贸易品种、贸易数量大为增加，对外贸易开始深入影响云南各民族和各阶层的社会生活，进入了一个崭新阶段。

第三，云南对外贸易从短途接续式贸易，向马帮长途贩运式贸易发展。方国瑜先生说：“开通这条蜀、身毒道，经过西南地区，是在这个地区有一定的社会条件建立起来，而且是在这地区的居民开发的。就是说，在这地区甲地与乙地之间的居民有往还，开辟了一段路，乙地与丙地之间，丙地与丁地之间也如此连贯起来，开成一条漫长的交通线，这条线是人走出来的，而且是在一定社会条件下走出来的，所以，这条交通线的开辟，可以了解西南地区各部族社会经济、文化发展到一定的阶段，各地部族要求与邻

境交换生产品，相互往还频繁，开辟了通路。”①这是蜀、身毒道开辟初期，经济、文化交流和商品贸易情况的写照，这种在西南夷诸部落之间相互经济交往基础上发展起来的，即由甲与乙、乙与丙、丙与丁、丁与戊……之间的民族交通，主要是短距离的以物易物接续式贸易，是汉晋时期蜀、身毒道上贸易的主流，而长距离贩运昂贵商品的国际贸易所占比例依然很小。

南诏、大理时期，经过几百年的发展，不仅开辟了新的国际通道或出海通道，而且道路日益完善，路线清晰，馆舍驿站配备，为大队商进行大宗商品长途贩运提供了条件。如前所述，南诏通安南道、南诏通天竺道及大理国通广西邕州的出海道，在史书里都是日程记叙，各个站口地名清晰，很多以驿或馆舍命名，表明这些主要干线已经有驿馆站铺等供商旅住宿歇脚的设施。李焘《续资治通鉴长编》卷267引杨佐入大理国《买马记》说：云南驿“驿前有里堠，题东至戎州，西至身毒，东南至交趾，东北至成都，北至大雪山，南至海上，悉著其道里之详。”大理国时期就有如像我们现在的公路铁路里程碑，上面把到身毒、交趾和海上各国的路线、里程都标写得清清楚楚，可见当时的对外商业贸易交往频繁，长途贩运正逐渐兴起。南诏的政区，以拓东、开南、镇西、宁北、通海、会川为名，这些既是南诏的军政重镇，也是当时各条对外通道的交通枢纽，军政、交通重镇合二为一，以军事控制保护边远地带的交通，为长途商运护航。大理国前期仍袭南诏旧制，后期设府郡，而边境设镇，也是为了维护边境贸易。其中镇西（金齿）通蒲甘、天竺，开南（蒙舍）通坠和罗、昆仑、真腊，最宁通交趾，大理国在这些镇上都以武力防边，维护交通和与沿海诸国的贸易。

在这样的条件下，以马为交通工具，马帮为组织形式的长途

① 《方国瑜文集》第1集，第44页。

贩运逐渐兴起。和志武先生说纳西先民“唐、宋时期与吐蕃及南诏、大理的贸易更加频繁，史称博易三千二百口的大羊，在纳西象形文东巴经中，也有‘聪本（藏商）马帮九弟兄，赶着九十九驮子来’的记述。”①象形文字东巴经的这个记载，明确地反映了唐宋时期云南各民族马帮的情况和马帮在南诏、大理国与吐蕃和内地贸易的情况。尽管云南对外交通线上山高谷深，河川纵横，瘴疠毒虫为祸商旅，但商人们依然赶着马帮，跋涉在崎岖山径，进行艰苦卓绝的长途国际贸易。当时南诏通天竺道是最繁荣的对外商道，“河赕贾”四海为家，活跃于这条交通线上为“客”经商，常常往返于高黎贡山、寻传及骠国、天竺间。樊绰《云南志》卷2如是记载：“高黎共山在永昌西，下临怒江。左有平川，谓之穹赕，汤浪加萌所居也。草木不枯，有瘴气。自永昌之越赕，途径此山，一驿在山之半，一驿在山之巅。朝济怒江登山，暮方到山顶。冬中山上积雪苦寒，夏秋由苦穹赕、汤浪毒暑酷热。河赕贾客在寻传羁离未还者为之谣曰：‘冬时欲归来，高黎共上雪。秋夏欲归来，无那穹赕热。春时欲归来，囊中络赂绝。’”河赕，指唐代西洱河地区，“河赕贾客”就是当年翻山越岭到骠国、天竺去经商贸易的南诏商人；寻传即缅甸伊洛瓦底江东岸之打罗，南诏强盛时，“阁罗凤西开寻传，南通骠国”，②并在这里“刊木通道，造舟为梁”。③越赕是今腾冲，他们都是这条商路上的重要站口，过往商旅常常于此歇脚休整。高黎贡山和穹赕（今怒江坝）是商路上的绝险之处。这首歌谣生动地再现了当年沿着古商道从事长途国际贩运贸易的商人经营艰辛，苦苦思乡，不得而归的沉重心情。无数商旅贾客在这条漫长的国际贸易线上写下了壮丽诗篇。

① 《近代纳西族的历史发展》，《丽江文史资料》第7集。
② 《云南志·六诏》卷3。
③ 《南诏德化碑》。

三　南诏、大理时期云南对中外关系发展的贡献

唐宋时期，尽管云南处于南诏、大理政权的统治下，唐封建王朝同南诏政权虽然有过多次战争，宋朝为了自身安全，有意识地减少同大理政权的政治关系。但是，云南依然是统一多民族国家不可分割的一部分，与中央王朝保持着密切的关系，大部分情况是与中央王朝友好相处，共同发展。因此，唐宋王朝仍然通过南诏、大理地方政权和缅甸、印度有着密切的政治、经济和文化的往来，发展了友好关系。云南依然起着连接中央王朝同东南亚、南亚各国的陆桥作用，可以说，唐宋时期，中央王朝与东南亚、南亚国家的政治、经济、文化的交流，很大程度上是通过云南实现的。

唐代，中央王朝与缅甸境内各国的密切关系几乎都是通过南诏实现的。当时缅甸境内最大的国家骠国，骠国曾三次派使者到唐朝。第一次为公元802年，骠国派遣使臣到达长安，献其国乐12曲，音乐舞蹈工作者35人，乐器20种，其中有玉螺铜鼓。①据《唐会要》卷33记：“骠国乐，贞元十八年正月，骠国王来献。”这次献乐，完全是凭借南诏为中介进行的。《新唐书·南诏传》载：“贞元中，王雍羌闻南诏归唐内附心。异牟寻遣使杨加明诣西川节度使韦皋请献夷中歌曲，且令骠国进乐人。于是皋作南诏奉圣乐。”“雍羌亦遣弟悉利移城主舒难陀献其国乐，至成都，韦皋复谱次其声，以其舞容、乐器异常，乃图画以献。”骠国乐队在长安用20多种乐器表演了歌舞剧，唐德宗李适观看后兴奋欣喜，专门设宴款待了歌舞使团，又授予率领乐队的舒难陀以太仆卿的名誉官衔。为此，唐代大诗人白居易写下了著名长诗《骠国乐》。第二次是公元806年唐宪宗时，《册府元龟》卷972记载：“元和元年十二月，南

① 刘恂《岭表录异·骠国铜鼓乐》，《新唐书·骠国传》。参见陈茜《川滇缅印古道初探》，《中国社会科学》1981年1期

诏、骠国各遣使进贡。”看来是南诏与骠国使者携手共往唐朝的一次进贡。第三次为公元862年唐懿宗时，《唐会要》卷100称：“咸通三年二月，（骠国）遣使贡方物。”骠国贡方物，难舍经过南诏的道路。

除骠国以外，缅甸境内的弥臣国等也派使者到过唐朝。《册府元龟·外臣部》说：“贞元二十年（公元804年）十二月，南诏蛮、弥臣国并遣使来朝贡。”弥臣国与南诏使臣同往朝贡唐朝。弥臣国进贡唐朝后，唐朝对弥臣国使者礼遇有加，并与弥臣国发展了政治关系，《唐会要·骠国》说：“（贞元二十一年）四月，封弥臣国嗣王乐道勿礼为弥臣国王焉。”

宋时，云南处于大理地方政权的统治下，缅甸则为蒲甘王朝的兴盛时期。宋皇朝与蒲甘至少有过四次往来。第一次为宋镇宗景德元年（公元1004年）。赵汝适《诸蕃志·蒲甘传》说：“（蒲甘）遣使同三佛齐、大食国来贡，获与上元观灯。”这次是从海路航海至宋廷的。

第二次在宋徽宗崇宁五年（公元1106年），周去非《岭外代答，蒲甘国》载：“徽宗崇宁五年二月曾入贡”。

第三次为宋高宗绍兴六年（公元1136年）。据龚鼎臣《东原录·蒲甘进表》记载：“宋绍兴丙辰夏，大理国副使王兴诚、蒲甘国遣使俄记乘摩诃菩进表两匣及金藤织两个，并系大理国王封号；金银书《金刚经》三卷，金书《大成德经》三卷。”《宋会要辑稿》第199册的记载更为详细：“高宗绍兴六年七月二十日，大理、蒲甘国表贡方物，是日诏大理、蒲甘国所进方物，除更不收受外，余令广西经略使差人押赴行在，其回赐令本路转运提刑司于应管钱内取拨付，本司依自来体例计价优与回赐，内章表等先次入递投进，令学士院降书回答。”这次蒲甘国进贡是与大理国同来，表明蒲甘与大理的关系非同一般，十分密切。蒲甘贡使必定经云南陆路，《岭外代答·蒲甘国》称：“蒲甘国，自大理国五程至其国。”

虽然此说并非十分准确，但蒲甘与大理之间的陆路相接，交通便利，所以《宋会要》记载十分清楚，蒲甘贡使到大理后，与大理使者一起经由大理广西邕州道抵达广西，通过广西经略司向南宋皇朝进贡，南宋统治者专门敕令广西经略司，根据贡物价值，优厚回赐。蒲甘进贡路线是从蒲甘至大理，再由大理至广西的邕州道，才与宋朝取得联系，建立了朝贡官方贸易关系。

第四次为宋宁宗时（公元1195—1200年）据《明史·土司传》载：“宋宁宗时，缅甸、波斯等国进白象。”白象是缅甸的珍贵动物，信奉佛教的人都非常尊敬白象。陈茜认为：此处的波斯乃缅甸的勃生，而非古代西亚的波斯（今伊朗）。因伊朗不产白象，且伊朗信奉伊斯兰教，并不重视白象。①象生于陆地丛林，难以海运，自古缅甸向中央王朝贡象，均经云南陆路。到了明代，缅甸同云南之间的陆路已被人们习惯地称为“贡象道路”，这是汉晋至唐宋云南与缅甸交通和中缅关系发展的结果，由此反映云南在中缅友好交往中所发挥的重要的桥梁作用。

四　对外经济文化交往的发展对云南社会进步的影响

任何一个社会的发展与进步都是政治、经济、文化、交通等因素合力影响的结果。南诏、大理时期云南社会快速发展，这一时期云南对外经济贸易和文化交往，在云南社会进步中所起的积极作用是显而易见的。

首先，这一时期云南形成了一批较大的贸易城市，国际贸易的繁盛成为这些贸易城市兴起的重要因素。如阳苴咩（今大理）、拓东（今昆明）、永昌（今保山）、铁桥（今丽江塔城）以及银生城（今景东）等。阳苴咩是南诏、大理时期的政治经济贸易中心，也是云南对内对外交通中心枢纽，“河赕贾客”周流四方，远贩缅印及川蜀、邕州；铁桥是南诏与吐蕃进行贸易的主要市场；拓东

① 陈茜《川滇缅印古道初考》《中国社会科学》1981年1期。

位于云南通安南道、云南至黔州道和大理至广西邕州道等交通干线的交汇地，同安南或广西沿海保持密切的经济贸易关系；银生城是南诏出南海三道的起点重镇，担负着通连南海，镇戍南疆的重任；永昌自汉晋以来就是中国西南门户和国际贸易城市，它“西通大秦，南通交趾，奇珍异物进贡岁时不阙”，①它往北有大雪山道通吐蕃和大、小婆罗门国，西行通骠国、天竺，南通交趾。这些城市都已成为云南与东南亚、南亚海外各国家贸易基地。虽然它们尚没有像唐朝大都市那样发展到店肆林立的地步，但已成为云南较繁荣、有一定规模的商品集散地和贸易城市。

其次，南诏、大理时期一大批城镇在一条条向外延伸的交通线上兴起。交通是处于自然与社会中间部位的契合点，自然条件及社会发展的水平构成交通建设的依据和基础。城镇的建置，作为社会发展到一定程度的标志，同交通一样，是人类社会对客观环境开发和利用的结果。交通与城镇在其发展过程中相辅相成。南诏、大理对外交通繁盛，外向道路的不断展拓，极大地扩大了城镇交往的领域，带动了沿线城镇的兴起，繁荣了社会经济；而城镇的兴起，又成为南诏、大理对外交通道路向前展延的支撑点和枢纽。南诏、大理时期云南兴起了100余座城镇，它们明显地沿交通线分布，特别在当时最繁忙的对外交通线上，城镇集群如雨后春笋般兴起。如南诏通安南的道路上，排列着晋宁州（今晋城）、江川（今江川县城）、通海都督府（今通海县城）、曲江馆（今建水曲江镇）、建水城（即南场馆，今建水县城）等城镇。在南诏通南海的道路上，分布着银生城（今景东县城）、开南城、柳追和城、利润城等，这两道路上的城镇，使云南南部城镇发展初具规模，特别是南诏通南海道所经过的地区，即今天的临沧、思茅和西双版纳等地，一直是云南开发程度很低的蛮荒之地，自南

① 《旧唐书·张谏之传》卷91。

诏打通南海道后，交通站口成为南诏政权镇抚这片广阔地域的据点，同时逐渐成为各民族开拓南疆的居民点，从而带动了云南南部地区的开发。①

南诏以来，通骠国和天竺的道路，一直是当时云南对外交通最重要、最繁忙、贸易最繁盛的交通干线，永昌节度、丽水节度正当这条交通线上，并有许多道路通向东南亚、南亚各国及沿海，因此南诏在这条交通干线及其支线上发展起一个较大的城镇集群，樊绰在《云南志》卷6《云南城镇》介绍永昌、丽水节度辖区城镇时就直接以这一地区对外交通路线为线索，叙述这个大城镇集群的分布特点，他说：“越礼城在永昌北，管长傍、藤弯。长傍城三面高山，临禄卑江。藤弯城南至些乐城，西南有罗君寻城。由西至利城，渡水郎阳川 ，直南过山，至押西城。又南至首外川。又西至茫部落。又西至盐井。又西至拔熬河丽水城。寻传大川城在水东。从上郎坪北里眉罗苴盐井又至安西城，直北至小婆罗门国。东有宝山城。又西渡丽水，至金宝城。眉罗苴西南有金生城。从金生城北牟郎城渡丽水至金宝城。从金宝城西至道吉川，东北至门波城，西北至广荡城，接吐蕃界。北对雪山，所管部落与镇西城同。镇西城南至苍望城，临丽水，东北至弥城，西北至丽水渡。丽水渡南至祁鲜山。山西有龙河栅。祁鲜已西即裸形蛮也。管摩零都督城，在山上。”

南诏西部区域交通网，具有对外开放和延伸的特点，而城镇如网结，是路线延伸的支点。道路因连接城镇而伸展：永昌城是这个交通网之纲，有通往吐蕃、天竺、骠国等五条外向道路从永昌延伸。南诏为了管理这一区域的开发、城镇及交通道路，特于摩零设置都督，“诸城镇官惧瘴疠，或越在他处，不亲视事。南诏特于摩零山上筑城，置心腹，理寻传、长傍、摩零、金弥城等五

① 参见拙文《南诏交通与城镇关系初探》，《思想战线》1995年2期。

道事云。”①所以，南诏、大理时期对外交通的发展带动了城镇的兴起，促使云南的开放从汉晋时期的以中心城镇为据点式的开发，向以交通线为基础的连线延展式开发转变。

再次，对外友好交往的发展，丰富和繁荣了云南的经济生活，促进了社会经济的发展。在云南历史上，南诏、大理时期是一个特殊的历史时期，云南在地方民族政权的统治下，虽然与中央王朝和中国内地保持着十分密切的政治、经济、文化关系，依然是中国历史发展过程中不可分割的一部分。但是，毕竟因政权割据，政治分离，给云南与中国内地经济交往造成了一定的障碍，必然在某些方面削弱了与内地的联系。而兴盛的对外交往和经济联系则在某种程度上弥补了与内地交往不足造成的影响，保证了云南社会经济的正常发展。

以货币为例，自古以来，云南几乎没有铸造和发行过自己的货币，在统属于中央王朝之前，云南的商品交换多是以物易物，或以海外流入的海贝为币。两汉至魏晋期间，在中央王朝的直统治下，中央王朝在云南铸造和发行货币，云南同内地一样盛行铜铸货币，贝币逐渐退出了流通领域。但是，南诏、大理政权割据后，中央王朝的货币难以在云南发行，流入量也急剧减少。南诏商品生产发展，商业贸易繁荣，对货币有更大的需求。这样，一方面是中原货币难以发行，流入量减少；另一方面是南诏商品经济发发展对货币的需求越来越大，形成了严重的矛盾，阻碍社会经济的正常发展。南诏必需寻求新的货币替代品。樊绰《云南志》卷8《蛮夷风俗》说：“本土不用钱，凡交易缯帛、■毡、金银、瑟瑟牛羊之属，以缯帛幂数计之，云某物色值若干幂。”又说：“帛曰幂，长四尺五寸也。”这条记载很明确，南诏时云南市场上交易以“缯帛”作为一般等价物，不用钱，这同中原一致，惟中原缯

① 《云南志·云南城镇》卷6。

帛与铜钱并用，而南诏则是缯帛与贝子并用。《新唐书·南诏传》说：“以缯帛及贝市易，贝之大若指，十六为一觅。”可见南诏时期，云南实际又恢复了以贝为币的货币体制。以贝为币盛行于南诏、大理时期，政和《证类本草》卷22引《海药》说：“贝子，云南极多，用为钱货交易。”李京《云南志略·诸夷风俗》说大理时期云南“交易用贝子”。当时贝币在云南已经形成较系统的货币体系，被称之为“■”“以一为庄，四庄为手，四手为苗，五苗为索，虽租赋亦用之。”①直到元代，贝币仍然在云南通行。马可·波罗出使缅甸，途径云南，所到各州，均见以贝为币，他说：“此地有金甚饶，然使用海贝，如前所述。上述诸州若班加剌、交趾国、阿木等州，亦习用海贝、黄金。”②

云南重新以贝为币，是南诏、大理民族地方政权割据时期经济发展、海外贸易扩大的产物，是这一时期中原货币流入减少，云南对外交往扩大，商品经济发展和与沿海贸易的发达等因素共同作用的结果。正如方国瑜先生所说：“南诏后期商品生产发达之后，商业贸易也随之繁荣，是前古所未曾有的。由于沿海各国与南诏商品流通的发达，不惟一般商品运输到南诏，作为特殊商品的货币也流入南诏。”③作为云南货币的贝正是在云南与沿海国家的经济贸易交往中自然流入的。《马可·波罗行记》第118章《重言哈剌章州》说：彼等所用海贝，“非本地所出，而来自印度。”实际上除了印度之外，许多与云南有经济交往的沿海国家如缅甸、孟加拉、暹罗等都曾以贝作为货币。从唐到明代都见于记录。如《旧唐书·西戎传·天竺国》说天竺“以齿贝为货”，《新唐书·天竺国传》及赵汝适《诸蕃志·天竺国条》也有同样记载。哈威

① 元《混一方舆胜览·云南行省》。

② 《马可·波罗行记》第128章《秃落蛮州》。

③ 《云南用贝作为货币的时代及贝的来源》，载《滇史论丛》，上海人民出版社1982年版。

《缅甸史》引851年（唐大中五年）波斯旅行家至下缅甸所见“居民市易，常以海■（Cowry）以为货币。”马可·波罗曾到过缅甸南部沿海地区Bangala（班加剌，应即白古）他所见“此地习用海贝、黄金”；①暹罗湾一带的国家也大多用贝为币。黄省曾《西洋朝贡录》卷中“暹罗”条说：“其交易以金银、以钱、以海■。”黄衷《海语》“暹罗”条称“贸易用■”。孟加拉湾沿海地区盛产海贝，并以之作为货币，在海外贸易中通行。汪大渊《岛夷志略》“北溜”条说：“地产■子，海商每将一舶■子下乌爹、朋剌，必互易米一船有余，盖彼番以■子权钱用，亦久远之食法。”这些都是与南诏、大理有密切商贸关系的沿海国家。沿海国家以海贝作为货币，不仅在国内流通，随着国际间贸易的发展，也流通到有贸易往来的国家里，这是最普遍的现象。孟加剌湾和暹罗往各国通行海贝作货币，南诏与这一些国家商品交汇关系密切，也就有贝子流通到南诏，而且这种情况维持了很长的时期。②贝币在云南流通了很长时间，最盛行的是在南诏、大理时期。元统一云南后，立即推行全国统一货币中统钞，中统钞的推行在云南碰到了困难，元朝统治者不得不加以变通，特准在云南贝与钞并行，《元史·赛典赤瞻思丁传》说：“云南民以贝代钱，是时初行钞法，民不便之，赛典赤为闻于朝，许仍其素。”但是云南经济同内地经济同为一体，已是不可逆转的潮流，从元朝起，中央政府都在云南坚持不懈地推行全国统一货币，贝币使用逐步减少，到明代终于退出了历史舞台。总之，贝币在南诏、大理民族地方政权割据时期重新在云南流行起来的历史，一方面反映了对外交往扩大、海外贸易繁荣对云南社会经济产生了巨大影响；另一方面，贝子作为特殊商品

① 《马可·波罗行记》第128章《忝落蛮州》。

② 《云南用贝作为货币的时代及贝的来源》，载《滇史论丛》，上海人民出版社1982年版。

的大量流入，使云南特殊历史时期的货币短缺得到一定程度的克服，为保证云南社会经济的正常发展起到了积极作用。

第四，对外交往的扩大，丰富了云南文化内容，促进了文化的繁荣昌盛。对外交通道路的拓展和不断开辟，使云南对外文化交流圈已经扩大到东南亚、南亚等沿海地区。云南与内地政治、经济、文化的密切交往，与中国统一一体。不可分割的历史发展进程，早已使云南文化形成以地方民族文化为本，中原文化为主导，吸收和融合外来海洋文化的发展态势。丰富多彩的云南地方民族文化从大的方面来讲，可以说是中原文化（中原文化有广义、狭义的含义，这里用狭义概念，即汉民族文化）、云南民族地方文化和东南亚、南亚海洋文化共同融合而形成的。云南地方民族文化雏型时正是在南诏、大理时期。中原文化同云南各民族地域文化凝结，而这种凝结的文化具有强大的张力，通过云南的通道作用，向东南亚拓展渗透；东南亚、南亚文化共同构成文化板块，经过各条通道的沟通，人员往来、经济贸易的交往、僧侣贾客的传播，逐渐向云南渗透，它们同云南民族地方文化在云南这片土地上交融粘合。以佛教文化为例，《元无相禅师塔铭》称：唐代以来，云南佛法戒行与禅宗大相远矣。这就是说唐宋时期中原盛行佛教禅宗一派，而云南盛行的则是阿吒力教，阿吒力者，瑜伽秘密宗也。它是南诏、大理时期来自印度的真传。万历《云南通志》卷13说：“赞陀崛多（Candragupta）神僧，蒙氏保和（按：丰佑年号）十六年，自西域摩伽陀国（Magdha）来，为蒙氏崇信，于鹤庆东峰山顶，结茅入定，慧通而神。晋天启（按：丰佑年号，晋字当为至字之误）二年，僧悯郡地大半为湖，即下山以锡杖穿象眠山麓石穴十余空泄之，湖水遂消，民始耕种之利，后莫知所终。”又曰：“摩伽陀，天竺人。蒙氏时，卓锡于腾冲场洞山，阐瑜伽教，演秘密法，祈祷必应。至今云南土僧阿吒力者，皆服其教。”阿吒力教曾在南诏、大理时盛行于云南，元、明亦尚为流行，至清而衰，这

是印度文化影响的一个重要方面。

云南文化吸收佛教文化是非常明显的，特别是8、9世纪，从东南亚一带传入了小乘佛教，影响相当广泛。在南诏文化的表现形式，诸如绘画、雕刻、建筑艺术等等，均可以寻觅到其踪影和痕迹。还有一个特别突出的现象是，南诏、大理的佛教僧人既念佛经，也读儒书，所以叫做释儒。后来释儒的作用越来越大，它的地位也日益提高，在段氏掌权的10世纪末，以释儒为对象进行了“ 开科取士 ”。郭松年《大理行记》说：“ 师僧有妻子，然往往读儒书。段氏而上有国家者，设科选士，皆出此辈。 ”南诏后期受东南亚文化的影响，佛教既盛，又保持与内地密切的文化交流，僧人既念佛经，又读儒书，半佛半儒的释儒，集中原文化与东南亚佛教文化于一身，岂不是对外文化交流的扩大，中原文化与海洋文化交融的结果。

第三章　元明清大一统政治下云南对外交通的全面开通和发展

第一节　元代统一云南后的对外交通形势

公元1253年，忽必烈率领10万蒙古大军，以兀良合台总督军事，从宁夏六盘山出发，集结各路军马于甘肃临洮，经过四川西北的潘松地区，渡过金沙江，分三路进攻大理国。同年十二月，大理城被攻破，大理国灭亡，至此在云南延续了500余年的南诏、大理地方民族割据政权不复存在，云南重新回到中央政权的直接统治下。1274年，忽必烈派赛典赤治理云南。1276年，元朝在云南正式建立行中书省，并把云南的行政中心从大理迁到了中庆（昆明）。从此，“云南”正式成为行省一级的行政区划名称。政治统治的巨大变革，给云南的发展带来了深刻的变化：政治统一，使云南社会、经济、文化及交通等方面都进入一个与内地同步发展的崭新阶段。云南行省政治中心迁移中庆，不仅在消除分裂割据隐患方面起着积极作用，而且带动了云南交通中心的东移，从而奠定了元明清时期云南交通发展的格局。云南对外交通和对外交往作为中央政权对外关系的重要组成部分，统一实行中央政府的对外方针、政策，云南交通道路融入元朝交通网络。

一　元代站赤制度下的云南对外交通道路

（一）元代云南的站赤制度

元代，驿传称为“站赤”，其制始于元太宗窝阔台时期，从那时起蒙古统治者就开始在其统辖区域遍设站赤，用于“通达边情，

布宣号令。”①站赤的主要功用在于军事调度和通报边情，同时也利于政令的下达和下情的上通，增进全国各个部分的联系。可谓“我国家疆理之大，东渐西被，暨于朔南，凡在属国，皆置驿传，星罗棋布，脉络通通，朝令夕至，声闻毕达，此又总纲挈维之大机也。”②站赤不仅设于元朝直接统治的区域，就连其属国也加以设置，遍布元朝的统治整个范围。

元代的站赤制度是在历代驿传制度的基础上发展起来的，到元世祖时期，这项制度日趋完善，站赤道路遍布全国，形成四通八达的交通网络。在国内或通往属国的交通干线上，元朝都根据日程和地理形势设置站赤，作为供军旅、使臣和商旅投宿歇息的驿站，据《元史·兵志》记载，当时在中国本部和蒙古境内站赤数达1496个。各个站赤都设官员管理，备有传驿马匹、草料或车辆、舟船等交通工具，站赤还为过往人员提供食宿，大大方便了使臣商旅。故时人称：“大元一海内，列郡县，梯航万里，咸以驿递。传达旦，建候馆，馈饷相望于道，以待使客，敬上命也。”③对此，作为元帝国边陲行省的云南当然也不例外。

元代，云南行省所辖地域，较之今天的云南省宽广得多。《元史·地理志》称云南行省：“东至普安之横山，西至缅地之江头城，凡三千九百里而远；南至临安之鹿沧江，北至罗罗斯之大渡河，凡四千里而近。”相当于今天云南全省，四川、贵州二省及缅甸、泰国、老挝、越南四个国家的各一部，总面积约70余万平方公里。在这广袤的土地上，生活栖息着僰、罗罗、麽些、金齿、和泥、吐蕃、汉等数十种保持各自社会形态、生活方式的民族，他们需要互相间的经济、文化交流。云南的周边，同缅、暹罗、安南、老

① 《元史》卷101《兵站·站赤》。
② 《永乐大典》卷19416，《站赤一》
③ 朱德润《存复斋集》卷2《凝香亭记》。

挝等国山水相接，自古就有通道相连，交往频繁，这些国家同元王朝有着密切的邻邦关系。因此，改善云南交通状况，对于元朝来说，意义十分重大。

蒙古军初入云南，为确保军情的通达，就在其已经平定的地区或兵锋所到之处，开始整治道路，设置站赤。例如，元军平定大理后，稍加休整，就开始整治云南至广西的道路，当时南宋广西经略使李曾伯曾惊慌地向宋廷上书：“臣近得邕州报，溪洞城州申：敌（指蒙古军）修路至都泥江，按地图此江自大理、自杞、罗殿而出，未知所修路至某处。”其后又说：“及敌人攻打罗殿国，其国已拜降。及在自杞修路，阔一丈有余。”①这是蒙古军攻灭大理国后，为进攻南宋作准备，以修路设驿为其先。

有元一代在云南设置“站赤”，最早可追溯到至元五年（公元1268年）时“中庆路申：至元五年间，前宣慰、都元帅宝合丁设立站赤时，将各户合著差发补买马匹，所种地亩税粮，就充往来使臣祗应米面杯酒并铺马料粟等，自收支用度。”②也就是说，至少在至元五年，云南已经有了站赤，能够向过往使臣和商旅提供交通工具和食宿了。至元七年九月，大理、善阐、金齿等处宣慰司报：“和买到铺马一百五十匹，并察罕章分到站赤户五百户，已于西番小当当地起立马站毕。”③善阐为今昆明，金齿为今德宏，察罕章为今丽江、西番小当当为今德钦，是时云南站赤已日趋完善。至元十一年，云南建立行省后，加强了驿道的修筑，至元十四年打通石门关旧道，设置水陆驿路至叙州。④十六年始置云南

① 宋李曾伯《可斋续稿后》卷7，《贴黄》卷9《奏边事及催调军马》。

② 《永乐大典》卷19418引《经世大典·站赤篇》·

③ 《永乐大典》卷19417引《经世大典·站赤篇》·

④ 《资德大夫云南行省右丞赠秉忠执德威远功臣开府仪同三司师上柱国魏国公谥忠节李公神道碑》，见《牧庵集》卷19。

入缅驿路。①二十年，正式“开云南驿路”，②对以往所设站赤、驿路进行整理，在路线上增设了一些站赤，云南驿路网趋于成熟。

除了站赤外，元朝在云南又设急递铺，专门用来传递紧急文书，《元史·兵志》说：“元制，设急递铺，以四方文书之往来，其所资至重，……”急递铺设于世祖之时，“每十里或十五里、二十五里，则设一铺，于各州县所管民及漏籍户内签起铺兵”，“铺兵一昼夜行四百里”。③云南的急递铺设于至元二十三年，“立急递铺，以省驺骑”，④急递铺由郡县长官督察兼管，每铺置铺兵五人，十铺设一邮长。驿站一般六十里为一驿站，急递铺间隔在十里至二十里之间，比站赤要密集得多。甚或配合军事行动，在一些军事要道上更为密集，如元朝曾连年征缅，在金齿一线的道路上大兵委积，军情飞传，故曾“一里设一小楼，数人守之，公事虽千里，报在顷刻。”⑤

元制，驿传主要出于军事用兵和使臣往来、军情传递、上令下达、下情上报等公务，各处土官、土长进京觐见贡献也可乘驿。元朝重视商业，“自斡歌歹汗时始，凡商贾售货朝廷，皆得弛驿站。”⑥至元二十三年（公元1286年）夏四月庚子，“云南省平章纳速剌丁上便宜数事：一曰驰道路之禁，通民往来；二曰负贩之徒，毋令从征；三曰罢丹当站赋民金为饮食之费；四曰听伐木贸易；五曰戒使臣勿扰民居，立急递铺以省驺骑。”⑦此为促进交通、发展贸易的便民措施，驰道路之禁、立急递铺等与鼓励民间进行

① 《元史·世祖纪》卷12。
② 《元史·世祖纪》卷12。
③ 《元史·兵志》卷101。
④ 《元史·世祖纪》卷14。
⑤ 钱古训撰、江应梁校注《百夷传校注》。
⑥ 《蒙兀儿史记》卷6。
⑦ 《元史·世祖纪》卷14。

商业贸易的同时并举，驿传方便百姓的人员往来和经济贸易。乘驿必需持有官方凭证。凡军事官方急务，朝廷颁给金字、银字圆符以为信，一般常务和民间用驿，由行省给予乘驿玺书即铺马圣旨，且有一定数额。对于云南这样的边陲重省的军事要道，朝廷常常增给驿传信符。至元二十六年，给大理、金齿宣慰司铺马圣旨四道。①大德元年，“增给云南廉访司驿券四十二”，②大德四年，因增云南至缅国十五驿，复增给圆符四、驿券二十。③至顺元年，“立行枢密院讨云南，赐给驿书十五，银圆符五。”至顺三年，云南计掌有驿券六十九，金字圆符四，因秃坚、伯忽之乱而散失。朝廷复赐驿券三十二，圆符四，④等等。由此保证了驿传的有效运行。

关于元代云南站道的记载，主要有两种。一是《经世大典·中书省及各行省所辖各路站赤》，一是《析津志·天下站名》。这两书均已散佚，但以上两篇分别较完整地保存在《永乐大典》的残本中，而以《经世大典》记载较为准确。⑤据《经世大典·站赤篇》记载，元代，凡云南计有“站赤七十八处，马站七十四处，马二千三百四十五匹，牛三十只，水站四处，船二十四只。”此大约为元代鼎盛时期至元二十二年（公元1285年）的情况。元代在云南大开驿道，形成了纵横全省的驿道网，这些驿道分别对内通往云南邻近的省区和中央政权统治中心；对外通往周边各国。它们共有七条，即：由中庆（昆明）经建昌（西昌）过大渡河入川西站赤道；由中庆经乌蒙（今昭通）老雅乙抹入四川水陆站赤道；由

① 《元史·兵志》卷101。

② 《元史·成宗纪》卷19。

③ 《元史·成宗纪》20卷

④ 《元史·文宗纪》卷34、35。

⑤ 王颋《元代云南行省站道考略》，《历史地理研究》第2辑，复旦大学历史地理研究所编，复旦大学出版社1990年。

中庆经贵州、湖广至大都（北京）站赤道路；由中庆经广南路（今广南）至邕州（广西南宁）站赤道；由中庆经临安路（今通海）至安南站赤道路；由中庆经大理、永昌西出缅国站赤道；由中庆经大理北上至丽江站赤道。①

上述元代云南七条驿道干线，至少有三条是涉外驿道干线，即由中庆经大理、永昌西出缅国的驿道，由中庆经临安路至安南的驿道，和由中庆经广南路至邕州的驿道。这三条涉外驿道干线，基本构成了元代云南对外交通的主干。

（二） 由中庆经大理、永昌西出缅国的驿道

元朝称缅甸的蒲甘王朝为缅国。宋代蒲甘王朝与云南大理国始终保持着密切的关系。1253年，蒙古军进入云南，大理国灭亡，蒲甘直接与元朝接境（当时元朝尚未建立，为了行文方便，一律称之为元朝）。1261年，元朝控制了金齿地区，并继续向外扩张，1271年，元朝遣使招谕缅王内附。然而当时蒲甘王朝的国王那罗梯河波蒂（Narathihapate，公元1254—1287年在位）自称是大“三千六百万胜兵的最高统帅”，故不甘愿做元朝的附庸，拒不接见元朝使者。1273年，元朝再次遣使招附，缅王斩使者。②元朝“招谕”不能达到目的，准备诉诸武力。至元十四年（公元1277年），缅军攻占干额（今盈江）总管阿禾之地，欲立寨于腾冲、永昌之间。③“时大理路蒙古千户总管信苴日、总把千户脱罗脱孩奉命伐永昌之西腾越、蒲骠、阿昌、金齿未降部族，驻扎南甸。阿禾告急，忽都等昼夜行与缅军遇一河边，其众约四五万，象八百，马万匹。忽都等军仅七百人。”两军力量悬殊很大，但元军战斗力极强，击败缅军，元军追至干额，“不及而还”。接着于同年十月，元

① 参见王颋上引文。
② 英·G·E·哈威著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，第92～93页。
③ 《元史·缅传》卷210。

朝遣云南行省诸路宣慰使都元帅纳速剌丁将蒙、爨爽、麽些军征缅，一直打到“江头，蹂躏酋首细安立寨之所。”①这是元军第一次征讨缅国的军事行动，首先扫平“永昌以西腾越、蒲骠、阿昌、金齿未降部族”，而后出兵击缅。腾越、蒲骠和金齿都是自古以来云南通往缅甸交通要道上的重要站口。腾越即今腾冲，历来是出缅门户；蒲骠，位于永昌西，怒山之上，是永昌西出缅甸的关隘；金齿，今德宏地区，与缅国直接接境。同时，元军曾驻扎南甸，今梁河，由腾冲经南甸出缅甸，这是元明清时期云南通往缅甸通行大道的要站。元军沿这条大道一直打到江头城（缅甸北部重镇，今缅甸杰沙），表明这一战，元军不仅取得军事上的胜利，而且打通了云南与缅甸交通窒碍。

元军以武力打通云南与缅甸的交通窒碍后，随即继续招抚沿线部族，设站通驿，为更大规模的征缅军事行动做准备。至元十六年（公元1279年）六月，纳速剌丁再次“将大理军抵金齿、蒲骠、曲腊、缅国界，内招忙木、巨木秃等寨三百，籍户一万二百余，诏定赋租，立站递，设卫送军，军还，献驯象十二。”②开始向缅国境内设置驿站。其所设驿站当在金齿至缅国的通行大道上，至于设于何路，驿道抵达何处，不得而知。次年，纳速剌丁、药剌海率兵二万，再行征缅。③行军路线虽未留下纪录，但必定是沿站道进兵，因为元在金齿至缅国的道路上“立站递”的目的，就是为了“设卫送兵”，大军征缅，驿站立即派上了用场。元朝此次征缅“以天热还师”，缅人又逐渐恢复了它们的阵地，元设驿道可能遭到破坏。

至元二十年（公元1283年），元朝动员了四川、湖广的数万

① 《元史·缅传》卷210。
② 《元史·纳速剌丁传》卷125。
③ 《元史·缅传》卷210。

大军，由亲王相吾答儿率领，向缅国发动大规模进攻，《元史·缅传》说：“是年九月，大军发中庆，十月，至南甸。太卜由罗必甸进军。十一月，相吾答儿命也罕的斤取道于阿昔江，达镇西阿禾江造船二百下流至江头城断缅人水路；自将一军从骠甸径抵其国与太卜军会。令诸将分地攻取，破其江头城，击杀万余人。”元军占领江头城后，“以兵守其地”，接着又攻占缅国经略金齿地区的“巢穴”太公城（今缅甸达冈），在这里设置征缅分省，作为进一步进攻蒲甘王朝的大本营（征缅分省属云南省，是一种负责征伐的机构）。①这一次行动，元军沿站赤路到达南甸（梁河），而后分三路，由南甸经罗必甸（今梁河县芒东）一路；由阿昔江（今大盈江）转达阿禾江乘船以进一路；而相吾答儿则自率一军由骠甸进，与太卜所率一路会合。三路大军最后均抵达江头城，然后直捣太公城。由此可见，是时云南金齿地区往缅甸有三条可通行大军的道路。元朝攻占江头、太公城一带后，至元二十六年于太公城设太公路。②并要求于缅国境内再设站赤，但进展并不顺利。至元三十一年（公元1294年），“缅国上言：其边界百姓渐入金齿国者甚多，乞还其民，愿立九站。”这是因为缅国百姓流失严重，不得已才同意元朝于其境内立站，并以此换回其民。但到元朝贞元元年（公元1295年）正月，“又言止得九十户，其余未还，不曾立站。”成宗贞元元年（公元1295年）二月“云南行省平章也先不花言：敢麻鲁有两夷未附，金齿亦叛服不常，乞调兵六千镇抚金齿，置驿入缅，从之。”④这表明元朝为了在云南至缅国的干道上设置驿站，竟动用了军队，直到大德初年，元朝在缅国境内才立站成功。大德三年（公元1299年）“太公城总管细豆，移文江头站头目逮

① 见《元史·百官志》卷91。
② 《明史·地理志七》卷46。
③ 《永乐大典》卷19419引《经世大典》。
④ 《元史·成宗纪》卷20

的剌必塞马加剌言：……”①至此元朝已经将站道设到了江头城，但太公城可能仍未设站，不然，为什么太公城总管细豆要将文书交与江头站头目，由江头站头目转送朝廷呢？此后，大德四年，元成宗铁木耳命“增云南至缅国十五驿，驿给圆符四、驿券二十。”②元朝基本上完成了云南至缅国的驿站设置，元初在云南及入缅的道路上迅速置驿站，与元朝征服大理国，进攻缅国等一系列军事行动有密切的关系。

元代云南至缅国的驿道，在云南境内，即为中庆至腾冲一线，其站、道均有明确记载。这条道路上，由中庆（今昆明）至大理一段，基本上沿袭了唐宋时期拓东至大理的道路走法，到元代设置站赤后，路线固定下来。大约从中庆出发，经安宁站、路品站（今安宁禄脁）、禄丰站（今禄丰县城）、舍资站（今禄丰舍资镇）、路甸站（今禄丰敦仁镇）、威楚路威楚站（今楚雄市）、禄葛站（楚雄市吕合镇）、砂桥站（今南华县沙桥镇）、普淜站（祥云县普淜镇）、云南站（祥云云南驿）、建宁站（今弥渡县城）、河尾关站（今下关）、大理路在城站（今大理市中和镇）。由大理至腾冲，所经主要站名有：河尾关站、样备站（今漾濞县城）、打牛坪站（漾濞县打牛坪）、永平站（今永平县城）、沙磨和站（今保山市瓦窑乡南）、永昌站（今保山市）、龙江站（腾冲县上营东乡）、腾冲站（今腾冲县城）。③

由腾冲经金齿出缅国至江头城一线，元朝曾设置驿站，但是站与道均没有确切记载。前已述从金齿有三条可通行军旅的大道，进入缅国，直达江头城。且《经世大典·征缅录》说：“（至元）十二年四月，建宁路安抚使贺天爵言：金齿人阿郭知入缅三道：一

① 《元文类·经世大典序录·征伐·缅》。
② 《元史·成宗纪》卷20。
③ 参见《永乐大典》引《经世大典·各路站赤》，王颋前引文。

由天部马，一由骠甸，一由阿郭地，俱会江头城。”这也表明元初金齿有三条入缅道路。关于这三条道路的具体走向，前人考说颇多，林超民教授在前人研究的基础上，多有所发，撰有《元代金齿入缅三道考》一文，①今用其说。

第一道，就是从天马关入缅之道，即从腾冲南下至梁河（南甸），沿杨柳江，穿萝卜坝（罗卜丝庄），到清平（杉木笼，亦即沙摩弄），过陇川、警坎、章凤至孟卯出汉龙关或天马关到缅甸。这条道路明清以至近代都是通缅的主要大道。孟卯为今瑞丽，“距天马关百七十里，西南距汉龙关百三十里。”“自孟卯出天马关，自天马关五十里而至小滥，又五十里而蛮布，三十里而猛卡，四十里而蛮空，四十五里而猛老，四十里而猛勒，四十五里而蛮黑，六十里而猛密土司，三十里而不亚，七十里而章谷洞。三十里而尼孤，凡五百九十五里。然后下船，两日即抵阿瓦。……计天马关至阿瓦水陆兼行不过九百里尔。”②天马关至阿瓦的道路是古代至近代通缅的主要大路，元代由天部马入缅的具体途程大概也如此。

第二道为骠甸路。骠甸的位置，林超民教授文中说：“因其地当要冲。今地图在格萨（江头城）东南，太公城东北，龙川江边有地名孟卑（Mabein），疑骠甸即在此附近，而孟乃（Manna）在其东南，隔龙川江而居。”此说甚是。今《中国历史地图集》第7集《元代·云南行省》也将骠甸定位于缅甸马贝英。是故“骠甸路即是自南甸（今梁河县）沿杨柳江经杉木龙，过陇川，至章凤。从章凤向西出虎踞关，经骠甸，沿瑞丽江抵江头城。”③

第三条道路，通过阿郭地界。林文考证“阿郭即建宁路头目。

① 《思想战线》1989年增刊。
② 《滇西兵要界务图注》上。
③ 林超民《元代金齿入缅三道考》，《思想战线》1989年增刊。

建宁路在干崖。知阿郭地即以干崖为中心的建宁路地。因之，行经阿郭地界的第三条路当经干崖（今盈江）。据乾隆《腾越州志》和《滇西兵要界务图注》，这条路由干崖向西，沿大盈江从弄璋街或太平街至蛮允，再经蚌西、三台坡，至红蚌河。从红蚌河入缅，大盈江在今蛮暮与大金沙江（伊洛瓦底江）汇流，沿江而下，至江头城。”这是一条利用水路便利的道路。

阿郭所言入缅三道，天部马道为南路，阿郭路为北路，骠甸路为中路，三路具会江头城。这也正是至元二十年元军三路征缅所行进的道路。此次进军，大军到达南甸后分途：太卜率一路由南甸经罗必甸（即罗卜丝庄，今梁河县芒东）走阿郭所说的天部马道，为南路军；参知政事也罕的斤取水路，所行路线为阿郭所说的第三道，通过阿郭地界，因为也罕的斤的大军曾到达镇西，由阿昔江（今大盈江）转达阿禾江乘船以进，至江头城，此为北路军。镇西，至元八年（公元1271年）分金齿白夷为东西两路安抚使；十二年改西路为建宁路，东路为镇康路。十五年，改安抚司为宣抚司，立六路总管府。所谓六路是：柔远、茫施、镇康、镇西、平缅、麓川。镇西路即由建宁路改来。建宁路为阿郭地，故此路大军经过了阿郭地界；又阿禾江即伊洛瓦底江，吴楷《征缅录》说：“元伐缅甸，由阿禾、阿昔二江以进，今其迹不可考也。意为大金沙江无疑。”大金沙江即伊洛瓦底江。而相吾答儿则亲自率领中路军由骠甸进，与太卜军会合后，挺进江头城。

阿郭所言入缅三道都曾作为元朝征缅的行军大道，那么，此役之后，大德年间元朝在云南入缅至江头城的道路上置驿，是将三道均设为驿道呢，还是仅将其中一道设为驿道？因没有明确记载，难以确征。但是三路都置驿可能性不大。若仅在一路置驿，元朝似乎更重视骠甸路。一是征缅时，相吾答儿亲率中军主力从骠甸路挺进；二是元军以骠甸的军事重镇，至元二十二年，怯烈

“从先吾答儿征缅，拔江头城后总兵三千镇骠国。”①按：此骠国当为骠甸之误。②至元二十二年，元军胜利后，缅王曾遣使纳款，在孟乃受阻，于是“遣腾马宅者持信搭一片来告骠甸土官匿俗，乞报上司。”随后，“宣抚司率蒙古军至骠甸相见议事”，接受缅国纳款投降。③又《经世大典·招捕录》云南条说：“至元二十三年又征骠甸大都马”。《元史·地理志》麓川路有“大部茫”，疑“大都马”为“大部马”之误，此即当《元史·爱鲁传》之“火不麻”，骠甸地区有火不麻等二十四砦。由此，如果元朝仅在入缅三道之一设驿道，那么，骠甸路最有可能。

（三） 元朝云南经中庆通安南驿道

云南与安南的交通道路曾在唐代十分畅行，是当时中国著名的国际交通干线。但在宋代，由于国际关系的变化和海上交通的兴盛，云南与安南的交通逐渐衰落，到大理国后期，云南与安南交界的地区为罗孔道部落所控制，云南至安南的道路几乎不通行了。1254年，忽必烈征服大理后北还，“留兀良合台攻诸夷之未附者。七年丁巳十一月，兵次交趾北，先遣使者二人往谕之，不返。乃遣使彻彻都等各将兵千人，分道进兵，抵安南京北洮江上。复遣其子阿术往为之援，并觇其虚实。交人亦盛陈兵卫。阿术遣军还报，兀良合台倍道兼行，令彻彻都为先锋，阿术居后为殿。十二月两军合，交人震骇，阿术乘之败交人水军，掳战舰以还。兀良合台亦破其陆路兵，又与阿术合击，大败之，遂入其国，日哭窜海岛，得所前遣使于狱中。”元军大胜，“屠其城国兵”，然后“以其天热班师”。④这一役，元朝取得了两大成果：一是基本降服安南，安南遂于次年入贡；二是打通了云南入安南的唐代旧路。兀

① 《元史·怯烈传》卷135。
② 林超民《元代金齿入缅三道考》，《思想战线》1989年增刊。
③ 《元史·缅传》卷210。
④ 《元史·安南传》卷209。

良合台进攻安南，在蒙古军进入云南后不久，分水陆二路并进，故元军进攻安南的水陆两道必定是由大理深入。唐代从大理入安南也有水陆两道，利用水路较多的是步头路，走陆路较多的是通海路，它们均沿红河至安南。元军彻彻都所率一军抵达“安南京北洮江上”，安南京此时称大罗城，为今天越南河内，在红河畔，洮江即红河。其后阿术破安南水军，可能是由红河水道直捣安南水军。兀良合台亲率一部亦败其陆路兵，并与阿术会合，入其国，则为入其国都。所以，元军分道由水陆进攻安南，均获取胜利，唐代大理通安南的道路基本打通。数月之后，南宋遣谍探报：“敌（指蒙古军）军间到交（趾）境，或谕修路，或索执俘。”①说明蒙古统治者已经着手修复安南至云南的道路。

蒙古军征服安南后，安南与蒙古王廷间遣使不断。此时南宋尚未灭亡，由广西和海路至安南的道路还在宋的控制下，云南也未移治中庆，所以至安南的道路只有一条可通，即由中原经川西路入云南，经丽江、大理而后沿红河水道至大罗城，也就是蒙古军灭大理国，“元跨革囊”的行军路线。据《元史·安南传》记载：征安南后的宪宗八年，日煚传位其子光昺，并“遣其婿与国人以方物来见，兀良合台送诣行在。”蒙古统治者“别遣讷剌丁往谕之”通好；讷剌丁还报后，“时诸王不花镇云南兀良合台言于王，复遣使讷剌丁往谕，遣使偕来，光昺遂纳款，且曰：‘俟降德音，即遣子弟为质。’王命讷剌丁乘传入奏。”似乎此时云南至安南间道路已经置驿，为云南与安南间的频繁交往提供便利。中统元年（公元1260年），“孟甲为礼部郎中充南谕使，以李文俊为礼部员外郎充南谕副使，持诏往谕之。”次年，安南再遣使入贡，且请求三年一贡。蒙古统治者议准，“封光昺为安南国王。三年九月，以西锦三、金孰锦六赐之，复降诏曰：‘卿等既委质为臣，其自中统

① 宋李曾伯《可斋续稿后》卷5《安南求援奏》。

四年为始，每三年一贡，可选儒士、医人及通阴阳卜筮诸色人匠各三人，及苏合油、光香、金银、朱砂、沉香、犀角、玳瑁、珍珠、象、手绵、白磁盏等物同至。’仍以讷剌丁充达鲁花赤，佩虎符往来安南国中。”是时尚未征服南宋，东南沿海的海外贸易还控制的宋朝手中，蒙古统治者要求安南入贡，表示臣服，还有更重要的原因，想通过安南的朝贡获取统治者生活所需的海外奢侈品，从要求安南进贡的物品中，不难看出这一点。此后，安南多次入贡，每次必经云南。到至元四年（公元1267年），元世祖忽必烈封皇子忽哥赤为云南王，“往镇大理、鄯阐、交趾诸国。”忽哥赤临行，世祖又“以云南地接安南，同时诏谕安南国以六事。”①蒙古统治者把云南与安南看成一个统治区域，更紧密了云南与安南的关系。

至元十一年（公元1274年），平章政事赛典赤在云南建立行省，云南的政治中心由大理迁至鄯阐（今昆明），云南的交通随即也以中庆为中心，所有通往内地或周边国家的交通道路都始发于中庆。云南至安南的道路也由大理至安南改变为由中庆至安南。至元十一年，安南王陈光昺遣童子治黎、文隐来贡，就应当至中庆。接着“至元十二年，光昺上表请罢本国达鲁花赤，其文曰：‘……臣自附上国，十有余年，虽奉三年一贡，然迭遣使臣，疲于侵害，未尝一日休息，……伏望圣慈，特赐矜恤，今后二次发遣贡纲，一诣鄯阐奉纳，一诣中原拜献。”②安南朝贡，无论是诣鄯阐奉纳，还是诣中原拜献，都得走安南（即大罗城，今河内）至鄯阐（即中庆，昆明）的道路，这是至元二十二年以前元朝与安南之间交往的必由之道。因此，据《元史·世祖纪》所载，至元十二年，元

① 《蒙兀儿史记》卷76《云南王忽哥赤传》，参见《元史类编》卷42《安南传》。

② 《元史·安南传》卷209。

朝诏谕安南“户籍、设达鲁花赤、签军、立站、输租、岁贡”诸事，所谓“立站”当是在鄯阐至安南的道路上设立站赤。次年，至元十三年，赛典赤与安南约为兄弟之国，安南王大喜，亲至云南，赛典赤迎于鄯阐城郊，①所行即是鄯阐至安南的驿道，鄯阐至大罗城的驿道已经成为元朝与安南往来的通衢。

元代在云南至安南的道路上设置的站赤情况和驿道走向均没有非常明确的记载，但明代邓钟《安南图志》所述道路，大概就是元代驿道的走法：由鄯阐南下，经今开远至蒙自，分二道，一道由蒙自莲花滩（今河口西北），一道由蒙自河阳隘，经河口出国境，入安南后分沿洮江（今红河）左、右两岸下行，会于白鹤三岐江，前行渡富良江（红河下游）抵达河内。循洮江右岸而行的道路，地势平缓，为常行大道。元代在这条道路所经过的中庆、安宁、晋宁、澄江路（今澄江）、江川、临安路（今通海）、建水州（今建水）、八甸站②等都设立过站赤，就是云南至安南驿站道上的驿站。

云南至安南的驿道还延伸到了占城（今越南南部），《元史·兵志四》称“至元十九年四月，诏给行省铺马圣旨，扬州行省、鄂州行省、泉州行省、隆兴行省、占城行省、安西行省、四川行省、西夏行省、甘肃行省，每省五道。”占城已经有的驿站，而若从陆路至占城，非经安南不可。通过安南，云南与占城间也有了驿路。至元二十二年，元朝攻占城，曾“遣左臣唐兀■驰驿赴占城，约右臣唆都将兵会合。”③走的就是至占城的驿道。

元朝定都大都（今北京），随后于1279年灭南宋后，便开始恢复了从海路和从广西至安南的道路，并开拓云南经湖广至中原

① 《元史·赛典赤瞻思丁传》卷125。

② 《经世大典》原作“蒙自县八甸”，疑设本站于今开远，即阿迷州羊街镇一带。参见王頲《元代云南行省站道考略》。

③ 《元史·安南传》卷209。

的驿道。从此元朝至安南无须绕行川西、丽江，再经鄯阐至安南，而是直接从大都（今北京）经湖广路入安南。至元二十二年，元朝开通邕州至安南的驿道后，将此路确定为安南朝贡路线。其后云南至安南的道路在元朝与安南关系中的作用有所减弱，但仍不失为元朝与安南间的重要道路。至元二十四年，元朝攻打安南，广泛调集全国的军队，曾“发新附军千余人从阿八赤讨安南，又诏发江淮、江西、湖广三省蒙古、汉券军七万人、船五百艘，云南兵六千人，海外四州、黎兵万五千，海道运粮万户张文虎、费拱辰、陶大明运粮十七万石，分道以进，置征交趾行尚书省。”很显然此次元朝进攻安南，分兵三路：一从湖广经邕州至安南的驿道，一从海路，一从云南至安南的驿道。又《元史·世祖纪》说：“云南省右丞爱鲁兵次交趾木兀门，其将昭文王以四万守之，爱鲁击破之，获其将黎石、何英。”战后，“镇南王次思明州，命爱鲁引兵还云南。”

（四）云南经邕州（南宁路）通安南驿道

自宋代起，云南至邕州（今广西南宁市）的交通道路，就已是云南与中原内地和海外进行政治、经济、文化交往的重要道路。蒙古军灭大理国后，为进攻南宋，立即开始修筑云南通往广西的道路，云南至邕州之道得以迅速恢复。邕州，元至元十三年立安抚司，至元十六年改邕州路总管府兼左右两江溪洞镇抚。泰定元年改为南宁路。①元朝设置从中庆至邕州站赤道路，在云南境内有两种走法，均已设站，即中庆路经和菜至邕州陆路；中庆经曲靖、维摩陆路。前者为干道；后者为支线。

中庆经广南西路和菜至邕州（南宁路）道的主要站名为：①中庆路在城站（今昆明）。②晋宁站，即元晋宁州，为今云南晋宁县晋城镇。③江川站，即元江川县，今江川县城。④宁海站，《元

① 《元史·地理志》卷63。

史·地理志》称：“至元十三年，改通海县，隶宁海府。”故此站设于通海县城。⑤建州站，⑥娘甸站。此二站疑分别在今云南建水县李浩寨及漾田乡附近，确地待考。⑦八甸站，《经世大典·各路站赤》作“蒙自县八甸。本站疑设于今云南开远市羊街镇一带。⑧矣马洞站。《熙康迷州志》卷5：“野马驿站，在治东八十里。”此即元代的矣马洞站，设于开远市中和营镇西逸马邑。⑨落捉站。《熙康阿迷州志》：“罗台驿，在治东一百八十里。”此为元代落捉站，在今云南砚山县稼依镇西北落太邑。⑩必勒龙站。⑾维摩站，《元混一方舆胜览》广西路有维摩州。今砚山县西北部仍有地名维摩，距泸西县城亦约三百六十里左右，今砚山县北的维摩即元明维摩州城所在地。①⑿摩矣龙站，《光绪广南府志》卷2：广南县有“莫雨龙营”。本站设于今云南广南县珠琳镇东。⒀嘉通龙站。⒁广南路和菜站，当设于广南路治，今广南县城。从广南出云南后东行，再经湖广境内的路城州、利州（今田林）、泗城州、上隆州（今百色）、奉议州（今田阳）、归德州、武缘（今武鸣）至邕州（即南宁路，今广西南宁市）。

中庆经曲靖、维摩至邕州道云南境内的主要站名：①马龙站，今马龙县城。②陆凉站，元朝陆良为州，本站设于陆凉州治，今云南陆良县板桥镇东南旧州。③豆温站，本站疑今师宗县城丹凤镇一带。④吉双站，《古今图书集成》卷1491称：“吉双桥，在广西府治东南四里。”吉双站即当在此，本站设于今泸西县城东南。⑤茶起站，本站疑设于今云南丘北县关寨乡一带。⑥马者笼站，《清一统志》卷491说：“马者笼山，在师宗县东二百四十里。”马者笼山当为马者笼站之所在，本站设于今丘北县西南马者龙。⑦弥勒站，《清一统志》卷491：弥勒县有“弥勒湾”。中华民国万分

① 参见尤中、朱惠荣编《西南历史地名考索》，云南大学历史系情报资料室油印本下册338页。

之一地图：砚山县有“弥勒湾镇”，上述所谓“弥勒湾”当“弥勒站”之所在，本站设于今丘北县天星镇。⑧维摩站。前已述，至此两路会合，通往邕州。①

从邕州至安南都城大罗城，如前已述，宋代有一条海道，三条陆路可以通达。这些道路，在南宋末年，因安南内乱和蒙古军的南下均已不通。据《元史·世祖纪》，蒙古宪宗九年（公元1259年），兀良合台率蒙古军平定各地，降服安南后，曾“由交趾历邕、桂，抵潭州。”说明此时道路尚可通行，但是，并未受到蒙古统治者的重视。故在南宋被征服前，安南不能从邕州道抵达内地，所以，此时无论是对安南出使，还是安南向蒙古统治者入贡，都只能由云南至安南的驿道，正所谓“初使传之通也，止由鄯阐、黎华往来。”②待元朝建立，灭南宋，设湖广行省后，由湖广至大都（北京）的驿道不仅成为联系云南的通行大道，而且由大都经湖广至安南更为便捷。加上交趾地区始终叛服不定，因此打通湖广邕州至安南的道路和广州或钦州至安南的海道，对于用兵安南至关重要。

至元十五年（公元1278年），元朝派礼部尚书柴椿等出使安南，这一次没有走惯常的“鄯阐、黎华”路，而是走湖广邕州至安南的道路。《元史·安南传》说：“帝命柴椿自江陵直抵邕州，以达交趾。闰十一月，柴椿等至邕州永平寨。日煜遣人进书谓：‘今闻国公辱临敝境，边民无不骇愕，不知何国人使而至于斯。乞回军旧路以进。’椿回牒云：‘礼部尚书等官奉上命与本国黎克复等，由江陵抵邕州入安南，所有导护军兵合乘驿马，宜来界首远迓。’日煜差御史中瓒兼知审刑院事杜国计先至，其太尉率百官自富良

① 以上地名考证，除了著明者外，均参见王颋《元代云南行省站道考略》，《历史地理研究》第2辑。

② 《元史·安南传》卷209。

江岸奉迎入馆。”《大越史记全书》本纪卷5《陈纪》也说：陈朝圣宗宝符六年（公元1278年），“元帝闻太宗崩，意欲图我，遣礼部尚书柴椿来。时我国使黎克复回，遇元兵平宋，由湖广还国，椿与之偕来。”可见这是元入主中原以来，第一次从邕州路入安南。因此路长期没有使臣往来，所以柴椿一行的到来，引起了边民惊恐，使安南统治者惶惶不安。邕州至安南的道路重新开通后，随即成为元朝与安南往来的主要于道。至元十八年，忽必烈遣元军护送安南降将陈遗爱归国，经邕州至永平界，安南不纳。①

接着，元朝为进一步威服安南，并发动大规模进讨占城的战争，决心在邕州至安南的道路上置驿，以便调动兵马和运送军需。至元二十一年（公元1284年）“万户李邦宪、刘世英领军开道，自永平入安南，每三十里一寨，六十里一驿，每一寨一驿屯军三百镇守巡逻。复令刘世英立堡，专提督寨驿公事。”②元朝投入大量的力量在邕州至安南道路上设驿建营，使道路情况大为改观，是时“邕州营站桥梁，往往相接。”③从此，邕州至安南道取代了从云南中庆至安南的道路，成为元朝与安南间往来的主要道路。以后元朝用兵安南，双方使臣往来，几乎都走邕州道。设置驿站的当年，元军“道交趾，伐占城”，就沿这条驿路打到富良江（红河），入安南国都，并进攻占城。④至元二十三年（公元1286年）元世祖“命湖广行省造征交趾海船三百，期以八月会钦、廉州。……命荆湖占城行省将江浙、湖广、江西三行省兵六万人伐交趾。”这是从海路和邕州路分兵进攻安南，而主力由邕州路进。⑤至元二十四年，“诏发江淮、江西、湖广三省蒙古、汉券军及云南兵，及海外

① 《安南志略》卷3《大元奉使》。
② 《元史·安南传》卷209。
③ 《元史·安南传》卷209。
④ 《国朝文类》卷四41，《经世大典·政录·安南》
⑤ 《元史·世祖纪》卷14。

四州黎兵”分道讨交趾，是为从邕州、云南和海路三道进兵，而邕州一路大军为中军主力，由镇南王亲自率领，三路军马“并受镇南王节制”。军还，“镇南王次思明州”，还是由邕州路凯旋。①至元二十八年，张立道出使安南，“自大都起程，历湖广溪洞，抵安南界”，走的也是邕州驿道。②这条驿道作为元朝与安南交往的主要道路直至元末。

在宋代邕州通安南的三条陆路中，元代设驿的道路显然是路途最近的永平寨路，因李邦宪、刘世英所开驿路是“自永平入安南”。元朝永平为禄州，又称永平寨。永平寨作为广西至安南的边关重镇，从宋代起就已设驿置亭，而且还是中国与安南进行贸易的重要博易场。元代永平寨的驿站，当是在宋代的基础上发展起来的。宋代由永平寨入安南境之机榔县，然后经过乌皮、桃花二小江，再至南定江，即富良江，今红河，凡四日程即到安南国都。③

元代的驿道应该也是这条路线，但具体站名不得而知。从永平寨至邕州一线，太平路（今广西崇左）、思明州（今广西宁明东、思陵州）等均已设驿。在元代从云南经邕州至安南的道路，虽然畅通，但作用并不大，因为从云南沿红河有道直达安南。然而，云南至邕州道为元代云南出省的重要道路，邕州经永平寨至安南道为至元二十一年后元朝与安南交往的主要道路，两段道路相接，把云南东南地区与湖广甚至安南地区联系起来，对这一地区的经济、社会发展具有积极的促进作用。

二　马可·波罗出使缅甸的路线

《马可·波罗行纪》记载了元代马可·波罗在中国期间，为元

① 《元史·世祖纪》卷15。
② 《安南志略》卷4《征讨运饷·附张尚书行录》。
③ 《岭外代答》卷2“安南国”

朝出使缅国的情况，他出使缅甸的往返路线，实际是当时云南往缅甸的两条最通行道路，反映了元代云南与缅甸的交通和贸易情况。

马可·波罗出使是奉忽必烈的之命，“到离京都六个月路程的地方，名叫哈剌章（Karazan）的城市，处理一件重要的国务。”①据方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》的考订，至元二十四年，元军曾大规模进攻蒲甘，并于同年征服缅国。马可·波罗出使是随征缅大军，从京都出发，经云南至缅国。完成使命后，再返回京城。“则他可能于至元二十四年（公元1287年）四月左右由汗八里出发，于至元二十五年（公元1288年）三月左右回到汗八里。”②

（一）从成都至押赤

《马可·波罗行纪》③22卷第113章《成都府》说：“骑行此五日毕，然后抵一遭残害之州，名称土番。”第114章《土番州》说：“行上述之五日程毕，入一极广森林，属土番（Tibet）州矣。”第115章《重言土番州》说：“此土番州是一极大之州，居民自有其语言，并是偶像教徒，……其境甚大，内有八国，及环墙之城村甚众。”按：所谓土番州就是“土番等处宣慰司”，在今天四川西部的雅安、茂汶、汉源等地区。所说“八国”当即是土番等处宣慰司所领的河州路、雅州、黎州、洮州、贵德州、茂州以及脱思麻路的眠州、铁州等八个地区。其中雅州为自汉以来的交通重镇，

① 《马可·波罗游记·序言·第四章》陈开俊等译，福建科学技术出版社1982年版。

② 方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》民族出版社1994年版，第15页。

③ 以下所引《马可波罗行纪》为冯承均译、沙海昂注《马可波罗行纪》，商务印书馆1936年版。

从四川西部至云南的必经之地。①第116章《建都州》说：“自此建都骑行十日，沿途所见环墙之城村甚众，居民皆属同种，彼等可能猎取种种鸟兽。骑行此十日毕，见一大河，名称不鲁郁思（Brius），建都州境止此。河中金沙甚饶，两岸亦有肉桂树，此河流入海洋。”第117章《哈剌章州》说：“从前述之河首途，西向行五日，见有环墙之城村甚众，是一产良马之地，人民以畜牧耕种为生，自有其语言，颇难解。行此五日毕，抵一主城，是国都，名称押赤Yachi。城大而名贵，商工甚众。”凡Yachi冯承钧都译为押赤。按押赤亦作鸭池、鸭赤，同音异写。元代云南省会即大理之鄯阐府，因置中庆路，称中庆，又称押赤。《元史·兀良合台传》说：“前次罗部府，大酋高升泰集诸部兵拒战，大破之于夷可浪山下，遂进乌蛮所都押赤城。城际滇池，三面皆水，既险且坚。”是为元世祖忽必烈攻下大理城后，分兵取鄯阐及乌蛮未附者，由兀良合台率领。兀良合台“拔鄯阐，得兴智以献。”②则押赤就是大理之鄯阐府，在今之昆明。③赛典赤建立云南行省后，置省会于鄯阐城，设中庆路。

以上便是马可·波罗从成都至云南省会押赤所行的路线。它从成都出发，经过了四川与西藏交界的荒原地区至建都，然后，渡过布鲁斯河进入云南境内，行五日抵达云南省会押赤。若以途经路线而论，所谓“土番”（Tibet），即今雅安地区；所谓“建都”，《元史·地理志》卷61说：“建昌路，本古越嶲地。”知“建都”就是建昌，即今西昌；所谓布鲁斯河，元《一统志》“丽江路沿革”说：“考今沿革图志，本路出金，有江曰：丽江，古谓丽水，白人谓金沙江，麽些蛮谓漾波江，吐蕃谓黎枢江，今又名曰：不鲁失。”

① 参见方国瑜、林超民著《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》第55页。
② 程文海《世祖平云南碑》，天启《滇志》卷24，《艺文志》碑类。
③ 方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第22页。

不鲁失即不鲁郁思，为金沙江无疑。是故马可·波罗从成都出发后，经过了雅安地区，走的就是从成都向西，经黎州、雅州而南下通往云南的古道。这条道路是汉唐以来川西通至云南的通行大道，当时称为零关道或清溪关道。

元代，在这条道路的基础上，约于至元二十年前后设置站赤，至元十九年三月，云南、四川行省官“脱铁木儿、剌真等奏：自鸭池地经塔儿八合你，其道立站。”九月，忽必烈即“差成都府同知李庭筠、雅州知州赵文贵相视其地。”①稍后，二十一年八月，“搠完上言：建都女子沙智治道立站有功，已授虎符，管领其父元收附民为万户。今改建昌路总管，仍佩虎符。从之。”②从此，这条道路成为云南通往四川的通行大道，在元初曾是云南与中央政权及中原内地保持联系的最主要的交通线。至元二十二年，元官吏申报：“在先赴云南前往大都的主道，事不急者由水站，急者取道建都。今一切使臣皆往建都道。站中铺马十匹、二十匹，多者至三十匹。使臣既多，站赤消乏。”③又说：此道所经“相公岭雪山、大渡河毒龙瘴，金沙江烟岚，自建都、武定等分立站赤，夏月人马不能安止。”④很显然，元代的这条站赤道路与汉唐时期的川西至大理道有明显的不同。一是目的地不同，元代云南行省治中庆，政治中心的东移，必然导致交通中心东移，故从川西至云南的政治、经济、文化中心，必定直趋中庆，即押赤。二是道路走向的改变，元代的站赤道路，从建都南下，由会理渡金沙江后，不再西折经大姚、姚安等地至大理，而是仍然南行，经元谋、武定直趋中庆。

元代这条道路上的主要站名有：成都本府站（今成都市）、唐

① 《永乐大典》卷19417引《经世大典》。
② 《元史·世祖纪》卷13。
③ 《永乐大典》卷19418引《经世大典》。
④ 《永乐大典》卷19419引《经世大典》。

安站（崇庆县治）、白鹤站（邛崃县治）、百丈站（今名山百丈镇）、雅州站（雅安市）、荣经站（按元代荣经当置站）、沉黎站（元代当在黎州置站，在今汉源清溪区）、①大渡河站，光绪《越嶲厅志》卷2：“大渡河渡，治北三百里，为建昌出入要津。”在今四川汉源县大树乡东北。西番站，疑设于今四川甘洛县海棠乡一带，待确考。邛部站，《经世大典》原写作“邛部州”，是本站设于邛部州治，今四川越西县城。泸沽站，《经世大典》原作“泸沽州”。《明一统路程图记》卷3：“邛部州龙泉驿百二十里泸沽驿站。”即是由本站而来，今四川冕宁县泸沽镇。泸州站，《经世大典》原作“建昌府泸州”，是本站设于泸州治，今四川西昌市。②建都站，今四川西昌。法山站，《经世大典》原作“定昌府法山”，四川德昌县治。明夷站，明夷当是迷易的同音字，为今四川米易县治。大龙站，《明路程记》卷3“大龙驿五十里会川卫。”即是本站，今四川会理县益门镇西北。淦川站，淦川与会川路同名，当在会川路治，即今四川会理县。黎溪站，《清一统志》卷401说：“黎溪驿，在会理州西南一百五十里。”本站设于今四川会理县黎溪镇。姜站，《古今图书集成》卷1053：“姜驿设于金沙江外，站接黎溪。”姜驿当为姜站所在，今云南元谋县姜驿镇。环州站，本站设于今云南武定县环州乡。勒站，疑在今武定县白露乡一带。虚仁站，《古今图书集成》卷1053：“虚仁驿设于高桥，站接元谋。”今云南武定高桥镇。和曲站，景泰《云南志》卷2武定军民府馆驿有：“和曲驿，在州治西南二里许。”即是和曲站，今云南武定县城附近。利浪站，《明一统路程图记》卷3：“云南府七十里利浪驿站，八十里武定府。”《元混一方舆胜览》卷6：富民县“曰利浪”，今云南富民县城。中庆路在城站。元代的这条站赤道路，应该就是马可·

① 参见兰勇《四川古代交通路线》第97页。
② 《明一统志》卷73：“废泸州，在（四川）都司城西南二十五里。”

波罗出使，从成都到达押赤所走的驿道。①

（二）　从押赤到金齿边界

《马可·波罗行纪》第118章《重言哈剌章》说：“从前述之押赤城首途后，西向骑行十日，至一大城，亦在哈剌章州中，其城名即哈剌章。”此哈剌章即今大理。从押赤到哈剌章，也就是从中庆经威楚路到大理路。第119章《金齿州》说：“离大理府后，西向骑行五日程，抵一州，名称匝儿丹丹（Zardandan），即金齿。居民是偶像教徒，而属大汗。都会名称永昌（Vocian）。”这是马可·波罗从大理经永昌至金齿的途程。

至元十六年（公元1279年）六月，纳速剌丁“将大理军抵金齿、蒲骠、曲腊、缅国界，内招忙木、巨木秃等寨三百，籍户一万二百余，诏定赋租，立站递，设卫送军，军还，献驯象十二。”②元朝便将驿站设到了云南与缅国交界的地方。马可·波罗出使，沿驿道行至金齿，驿道具体站名前已详述。

马可·波罗从押赤到哈剌章为10日程，较一般纪录少2、3日程，从哈剌章至永昌，仅用5日程，也比一般纪录少得多，这或许是因为马可·波罗公务在身，军情紧急，利用驿站，快马飞驰；抑或是他的记忆有误，少记了日程，不得而知。

（三）从金齿入阿缅至班加剌

《马可·波罗行纪》第123章《下一大坡》说：“行此二日有半，下坡讫，抵于一州，位置南方，与印度邻近，其名曰：阿缅（Amien）。复自是骑行十五日。”第124章又说：“骑行十五日毕，至此缅州，主要城市亦名阿缅（Amien）。城极大而名贵，是为国之都城，居民是偶像教徒，自有语言，臣属大汗。”（按：阿缅就

① 以上考订参见方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，民族出版社1994年版。王颋《元云南行省站道考略》，《历史地理研究》第2辑，复旦大学出版社1990年版。

② 《元史·纳速剌丁传》卷125。

是蒲甘。）第125章《班加剌州》说：“ 班加剌（Bangala）者，向南之一州也。基督诞生后之一二九〇年，马可·波罗阁下在大汗朝廷时，尚未征服，然已遣军在道。应知此州自有一种语言，居民是极恶偶像教徒，与印度（小印度）为近邻。 ”

这就是马可·波罗前往缅国和班加剌的行程。虽然其具体路线没有详细记载，但是，他是从永昌往西自金齿边界进入缅国，行程15日，抵达缅国城，再往南至班加剌。

马可·波罗的缅甸之行与元朝征缅有关，他是随脱满答儿所率的四川省元军而经云南进入缅国的。至元二十三年，元朝以脱满答儿（即秃满带）为征缅都元帅，将四川省兵五千赴缅省。①大军“ 发中庆府，继至永昌府，与征缅省官会，经阿昔甸，差军五百人护送招缅使怯烈至太公城。二十四年正月至忙乃甸。 ”②时值“ 缅王为其庶子不速古里所执，囚于怯答剌之地，又害其嫡子三人，与大官木浪周等四人为逆。云南王所命官阿难答亦受害。 ”于是，至元二十四年“ 云南省请今秋进讨，不听。既而云南王与诸王进征，至蒲甘，丧师七千，缅始平。乃定所有贡方物。 ”③马可·波罗很可能就是沿这次征缅的路线出使缅国的。又《经世大典·招捕录》云南条说：“ 至元二十三年又征骠甸大都马。 ”据林超民教授《元代金齿入缅三道》考订，“ 大都马 ”为“ 大部马 ”之误在骠甸地区。④是为此次征缅，元军主力从骠甸路入，并经江头城至太公城。骠甸路是陆路大道，且元代历次征缅主力所行路线，马可·波罗从大都出发一直骑行，有可能是走骠甸路至江头城。

马可·波罗从江头城至太公城的路线，也应当沿元军第三阶段的征缅战役的路线进发。在这一阶段战役中，元使怯烈曾至太

① 《元史·世祖纪》卷14。
② 《元史·缅国传》卷210。
③ 《元史·缅国传》卷210。
④ 《思想战线》1989年增刊。

公城。从江头城至太公城，有水陆两道。至元二十年征缅，在攻下江头城后，“遂遣使招谕缅王，不应。建都太公城乃其巢穴，遂水陆并进，攻太公城，拔之。”太公城为缅甸达冈。①在1992年中国地图出版社的《最新世界地图集》中为“太公（德冈）”。水路顺伊洛瓦底江而下。并有陆路可至。马可·波罗就是沿伊洛瓦底江从江头城至太公城。

随后，马可·波罗从太公城至“缅王国的都城”。时缅王国即蒲甘王朝（公元1044—1287年）以蒲甘（伊洛瓦底江中游地区，今缅甸蒲甘）为中心立国。到12世纪时，蒲甘王国的统治范围东到萨尔温江流域，西到克钦山区，南到丹那沙林，北到太公城地区。十三世纪，蒲甘进一步向北发展，金齿地区首当其冲。②元朝统治云南后，金齿地区部落纷纷降附，元朝对蒲甘王朝的多次征伐。当时从太公城至缅国都城蒲甘，有安正国和马来城。《经世大典·征缅录》说：“大德三年（公元1299年）阿散哥也犯边，阿真谷、马来城，距太公城二十里，驻兵寻退。”“（大德）三年十二月，（阿散哥）又攻破阿真国、马来两城，纳速速逃来。”“四年闰八月，云南平章政事薛超兀儿、忙兀都鲁迷失等发军中庆，期至大理西永昌、腾冲会集，十月入缅，十二月五至马来城大会，十五日至阿散哥也兄弟三人守木连城，三城相接。（后围攻木连城不克）……三月五日至阿占国城，……由蒙莱路归。”按：阿真国、阿真谷、阿占国为同一地名，同音异写，即安正国城。从元军的进攻形势看，马来国在太公城之南，元军先攻下马来城，在此大会，然后攻木连城未克，再攻安正国城。因此从太公至蒲甘，经安正国、马来城而至。③关于安正国，法人费瑯（G．Ferrad）在

① 方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第85页。
② 贺圣达《缅甸史》，第36～43页。
③ 参见方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第87页。

《南海中波斯》一文中，论汉译缅文名称说：“阿真国或阿占国、安正国代表缅文的Ngacan—Kon，此地今名为Singa或Nga—Singu。”此说可取。今太公城南水程90里至辛古，又译作“新古”或“厄井古”。马来城在安正国和蒲甘之间。《经世大典·征缅录》称缅王婿为马来土官，则为繁盛之地，故考订马来城在曼德勒。①

马可·波罗由蒲甘继续南行，最后抵达缅甸南部的班加剌，班加剌在缅国之南。时缅国都在蒲甘，南部为登笼国。登笼国又称白古、摆古、勃固，或古剌。古剌与班加剌（Bamgala）系一音之转。疑马可·波罗所说“班加剌”即古剌，即以白古为中心的登笼国。马可·波罗出使时，登笼国尚未被元军征服。大德二年（公元1298年），“云南行省先遣管竹思加使登笼国，其国王遣其舅兀剌合、兀都鲁新合二人从管竹思加赴阙。缅王贴灭的令可瓦力引军登舟，缚去兀剌合、兀都鲁新合，劫掠贡物以去。”哈威著，姚楠译《缅甸史》第3章第2节《白古（1287—1539年）》称白古“1298年得中国之封号，盖自此以往，中国辄以缅境诸王为其藩臣也。”注曰：“中国称白古为古剌。……所谓登笼国，殆即指白古，因登笼似为Talaing之对音。”③

据上述《马可·波罗行纪》所说，知马可·波罗沿元军进兵路线，从金齿入缅至蒲甘，共行17日半。所行经的路线，由金齿出境，沿伊洛瓦底江经江头城、太公城、安正国、马来城、蒲甘城五城，然后继续南行至白古。

（四）　从班加剌返回云南的路线

马可·波罗返回云南的路线记载十分简略。他在记“班加

① 参见方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第88页。
② 参见方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第88页。
③ 哈威著，姚楠译，陈炎校订《缅甸史》，第149、172页。

刺”后，叙交趾国。《马可·波罗行纪》第126章《交趾国》说：“交趾国是东向日出之一州，居民是偶像教徒，自有其语言，臣属大汗，每年入贡。”接下去第127章说：“知此阿木国后为交趾国（Cangigu），相距十五日程。交趾国后有班加剌国，相距三十日程。”而陈开俊等译本《马可·波罗游记》第2卷第57章《阿木州》说：“阿木州（Amu）也位于东方，它的人民隶属大汗。”交趾和阿木州，大概就是马可·波罗返回云南时，提到的两个最重要的地名。交趾的方位，学者持论不一。前人有考释为景迈、老挝、越南、车里诸说。就交趾与阿木的关系，陈开俊等译本在第2卷57章中有这样一段：“这个省和交趾相距二十五天的路程。从这里到班加剌是二十天的路程。”这个叙述和翻译似乎很矛盾。而冯承钧译《马可·波罗行纪》则这样翻译：“应知此阿木国后为交趾国（Cangigu），相距十五日程。交趾国后有班加剌国，相距三十日程。”方国瑜、林超民说：“以日程考校，认为Cangigu在景迈、老挝、越南诸说都不相符合，认为车里略为相近。”“马可·波罗所说Cangigu疑为景谷，即威远城，读音略相近，路程亦相当。”①今以此说考释精翔，故取之。南诏时由银生节度之开南城，经威远至缅甸南部沿海的弥臣国（即白古）、昆仑国抵海上有一条通行大道，也就是樊绰《云南志》卷6《云南城镇》提到的南诏银生节度至南海三道之一，即樊绰《云南志》卷6《云南城镇》载“步头路”之后所说的“青木香山路”。这条路从银生府（今景东）经开南城、威远城（景谷）过茫乃道（景洪，即车里地区）至白古。元代威远城为威远州。车里地区其南为八百媳妇国，至元二十九年，元军经彻里征八百媳妇国，②可知车里地区在至元二十九前已经臣

① 方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》第91页。
② 《元史·世祖纪》卷17。

服元朝，大德年间置“彻里军民总管府”，①后由设置了八百媳妇宣慰司。所以，马可·波罗自班加剌（白古）返回，应该经过八百媳妇国，其国包括缅甸、老挝一部和泰国清迈地区。清迈时称“八百”。②又经车里地区到景谷（威远，Cangigu），当沿着唐代的“青木香山路”而行。交趾国在威远城（今景谷），那么据冯译本，从交趾（Cangigu）向东行15日程到阿木州（Amu）蒙古军入云南时，阿棘为三十七部之一。“元宪宗六年内附，以本部为万户。至元八年改为南路，十三年又改为临安路。领县二、千户一、州三。州领二县。”③所谓“以本部为万户”，就是以大理段氏的秀山郡阿棘部设为万户府，元代临安路即在此，为今通海县，也就是马可·波罗所说的阿木州。据樊绰《云南志》卷6《云南城镇》所说：“量水川西南至龙河，又南与青木香山路直，南至昆仑国。”昆仑国在缅甸南部萨尔温江入海口附近，与白古相近。《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》第97页经详细考订后说：“量水川在江川县地。”江川紧接通海。由此可知，马可·波罗沿着南诏时期开辟的“青木香山路”返回云南。④

“青木香山路”宋代是大理国通往南海的重要道路，发展到元代，已经成为一条云南通往缅甸南部沿海的极盛商道。班加剌，即白古地区，自唐代起就是缅甸南部重要的海外贸易港口。马可·波罗来到这里，见到的依然是一派繁盛的贸易景象。陈开俊译本《马可·波罗游记》第2卷第55章《班加剌省》说：“这个国家有自己特殊的语言。人民都崇拜佛教。这里的牛长得几乎和象一样高，不过没那么大罢了。居民以肉、乳和大米为生。这类作物产

① 《元史·地理志》卷61。

② 《中国历史地图集》第七集“云南行省”。

③ 《元史·地理志》卷61。

④ 以上马可·波罗返回云南的路线考证，多参见方国瑜、林超民《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，第89～103页。

量极丰富。同时也大量种植棉花，商业亦很兴盛。土产中有甘松、良姜、生姜、糖以及各种药材。为了购买这些物品，商人们从印度各地来到这里。”可见，白古在元代仍然为缅甸南部最重要的海外贸易港口。班加剌与云南有密切的贸易关系，陈开俊译本《马可·波罗游记》第2卷第57章说：“这里出产大批的牛马。卖给商人，贩运到印度。”同样冯译本第127章《阿木州》说：“产良马不少，多售与印度人而为一种极盛的贸易。”这是印度商人从海路或陆路来到班加剌，转贩贸易；云南商人将阿木州的牛马等产品，沿这条商路赶至班加剌贩卖予印度商人。故这条道路唐代开通，宋代有了发展，元代成为兴盛商贸通行大道，马可·波罗沿这条路返回云南便是很自然的了。

综上所述，马可·波罗出使缅国的往返路线，是元代云南与缅甸间最通行的道路，他的纪录，基本上反映了元代云南与缅甸的交通情况。

第二节　明清时期云南对外通道的发展

一　明清云南至边境要塞的驿道

（一）　明清云南边境形势与交通的关系

明清时期云南辖境变化很大。明代云南辖土辽阔。《明史·地理志》云南布政司说：“北至永宁与四川界，东至富州与广西界，西至干崖与西蕃界，南至木邦与交趾界。”这实际是明代后期云南的疆域。在永乐最盛的时期，今云南西南徼外的广大地区，曾设置有孟养、木邦、缅甸、底兀剌、古剌、底马撒、八百、老挝等八宣慰司，孟密、蛮莫二宣抚司，以及孟艮府、宁远州，包括有今缅甸（除阿拉干外）、泰国北部（清迈）地区、老挝北部（拉勃拉邦）地区、越南西北部（莱州）地区。从16世纪后，西方殖民主义侵入中南半岛，掠夺土地，挑动战争，西南边境战事频仍，加

上东吁王朝的壮大扩张，至万历年间，云南仅有孟养、木邦、孟密、蛮莫之地，而且不能稳定，设关防线收缩至干崖宣抚司、陇川宣抚司辖境一带。到清初，云南的西南边界只能守护明万历年间所筑防御工事的八关及其之外二三百里地带。乾隆年间，国力强盛，虽然曾一度收复孟拱、木邦、孟育、大山、孟艮、景迈、景线诸土司，但旋即不保。故《清史稿·地理志》说：云南省“东至广西泗城七百五十里，南至交趾界七百五十里，北至四川会理四百里，西至天马关接缅甸界二千三百一十里。”至清季，中国逐渐沦为半殖民地、半封建社会，帝国主义列强纷纷瓜分中国，清朝国弱地缩。同时，英、法帝国主义侵略东南亚，缅甸、越南、老挝沦为殖民地后，中、法交涉界务，云南又被割去了临安边境的猛赖、猛梭、猛蚌及普洱府边境之孟乌、乌得等地。中、英交涉界务，云南边境被割去了潞江以东的阿瓦山、户板、麻栗坝等地，永昌府边境龙川江以南地及昔董等处。①

元明清以来，云南同中央王朝的关系日益密切，云南各民族人民同内地的经济、文化交往不断扩大，云南在统一多民族国家中的地位日益重要，它在西南边疆，守护着祖国的西南大门，成为历代王朝设防治边的重点。云南边疆的安危，牵系着国家的统一和领土完整。明清，在云南社会经济发展和边防巩固方面，交通发展起着举足轻重的作用。

顾祖禹《读史方舆纪要》卷113论云南舆地边防形势说：云南“东接黔、蜀，南控交趾，西拥诸甸，北距吐蕃。其名山则有点苍山、高黎贡山、玉龙山；其大川则有金沙江、澜沧江、潞江、滇池、西洱河；其重险则有石门。说者曰：云南山川形势，东以曲靖为关，以沾益为蔽；南以元江为关，以车里为蔽；西以永昌为关，以麓川为蔽；北以鹤庆为关，以丽江为蔽；故曰：云南要

① 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》，下册，第774～775页。

害之处有三：东南八百、老挝、交趾诸夷，以元江、临安为锁钥；西南诸夷，以腾冲、永昌、顺宁为咽喉；西北吐蕃，以丽江、永宁、北胜为扼塞。识此三要，足以筹云南。”

顾祖禹精辟地论述了明清时期云南地理区位、交通形势和边防重点在统一多民族国家中的重要性。所谓的“关”，是通往边境的必经之地，为交通要冲关口；所谓的“蔽”，并非边界，是明清时期云南边疆的重要防线，即防御屏障。他以四“关”来概括元明清时期云南的交通大势：元明清以来，云南与贵州、四川相接，云南同中原内地和东南经济发达地区的的联系主要靠贵州和四川，元代云南除了建昌路和乌蒙路至四川外，更重要的是开辟了经曲靖接湖广路至大都及内地的道路，这条道路发展到明清时期，成为云南出省大道，分别有两条，即昆明经普安出省大道和昆明经乌撒出省大道。两道都从昆明出发，经板桥驿、杨林驿、马龙驿至曲靖，普安路从曲靖继续东行，经贵州普安等地往东至东南经济发达地区；乌撒路从曲靖往西北经沾益州（今宣威）、乌撒（今威宁县）至北京，故顾祖禹称云南东以曲靖为关，因为曲靖这个“关”是元明清以来，云南与中国统治中心和经济发达地区交通的要冲和枢纽。同样，云南西有缅甸，南有越南、老挝，北接吐蕃（今西藏），云南与他们都有密切的政治、经济、文化联系，故西以永昌为关、南以元江为关、北以鹤庆为关，所谓“关”都是云南西出缅甸，南通交趾和南海，北至吐蕃交通要道的冲要之地和枢纽。自古云南对外交通的西线，始终以永昌作为交通要冲和枢纽，以此为关，西向腾越、麓川（今德宏一带）出缅甸；云南对外交通的南线上，元江扼守红河及至车里的要道，是南诏开辟的通安南“步头路”和抵南海“青木香山路”的要冲和枢纽，故以之为关。“关”更具有交通意义上的“枢纽”、“要冲”之意。对于云南与周边国家的防线，以“蔽”作为边地屏障和边地防线来看。从“关”有不同的交通道路通往边地防线重地，即所谓的

“ 蔽 ”。从“ 蔽 ”还有不同的道路通往边境和域外国家，在这些外向道路上，自然形成一些通道要塞，即顾祖禹所说的“ 云南要害之处 ”，故把通往八百、老挝、交趾道路上的元江、临安看成“ 锁钥 ”；把至缅甸要道上的腾冲、永昌、顺宁看成“ 咽喉 ”；把经吐蕃通往印度要道上的丽江、永宁、北胜看作“ 扼塞 ”。

从上面的分析，我们不难看出，明清时期云南对外交通与边防守卫关系密切：对外交通的发展，不仅是云南与周边国家进行政治、经济、文化交往的通道，而且是捍卫祖国领土完整、国家统一和边防守御的重要设施和保证。

（二） 明代云南驿道建制

明代把开道设驿作为镇戍云南及其边塞的重要举措。明初，大军入滇，即设置驿传，随其疆界远近，开筑道路。《明太宗实录》卷142记载：“ 洪武十五年（公元1382年）二月……癸丑，……命都督府遴选致仕武官五十七员住守云南诸城。遣使敕谕播州宣慰使杨坚曰：‘ 朕以致仕武官守云南，每官一人，备甲兵五十五人卫送之。’谕水西、乌撒、乌劳、东川、芒部、沾益诸酋长曰：‘ 今遣人置邮驿通云南，宜率土人随其疆界远迩，开筑道路，其广十丈，准古法，以六十里为一驿。符至奉行。’”从此云南遍设驿道。至洪武二十三年（公元1390年），朝廷清理各地驿传符验，规定云南都指挥司、布政司各给十道，金齿卫给五道，通往云南要道的建昌、普安各给三道，云南境内的主要交通要冲大理、临安等各给三道，乌撒、楚雄、曲靖各给二道，边地各宣慰司岁一来朝，各给二道。①到洪武二十七年（公元1394年）云南水马驿站已发展到九十个，驿道达七千二百里，且四夷之驿还不在内。②永乐年间，云南辖境最盛，为方便交通，于“ 永乐五年（公元1407

① 《明太祖实录》卷203。

② 《明太祖实录》卷234。

年）三月……庚辰，设云南腾冲、龙川江、南甸、罗卜丝庄四驿，悉隶腾冲千户所。”永乐十年（公元1412年）二月，又设“云南临安府之倘甸驿，蒙自县之蒙自驿、黎花旧市驿，宁远州之者龙驿。”①是为明代云南置驿最盛时，凡通往云南主要边地要塞的道路上均设置了驿站。

明代云南境内主要驿路：①昆明至曲靖，接贵州、四川驿路，即从元代湖广路发展起来的云南出省干线，昆明至曲靖经乌撒往四川至中原驿道和昆明至曲靖经贵州普安通往东南经济发达地区驿道。②云南经建昌入四川驿道，即从元代建都路发展起来的与四川交通的主要干线。③昆明经广西府（治今云南泸西县）、广南府（治今云南广南县）通广西驿道。④昆明至金齿卫（治今云南保山）、腾冲，通缅甸驿道。⑤昆明至元江府（治今云南元江县）驿道。另外，从赵州（治今下关凤仪镇）至景东府（治今云南景东县），从大理府（今大理市）至丽江府（今丽江县）也有驿道。②分析这些驿道，至少有三条通往边地要塞，并且延伸出国境。驿道构成明代云南对外通道的境内干线，足见明朝对云南至边境交通和边防守护的重视。

明代一般60至80里设一驿站，在边远荒僻地区人烟稀少，驿距有达百里以上。③每一驿站，供马十数匹或二十匹，设马头十余名，库子、馆夫一二名，站内一切支销，如铺陈、鞍具、草料、马夫工银等，例有站银，指定州县民户应役，岁派银两，定额为办。如万历《云南通志》卷6《赋役志》就专设“站役”条，详细记载岁办马站、站银、铺造铺陈、廪粮之数。作为邮传应役的铺司兵，云南则与中原州县不同，正德《云南志》卷2说：“云南铺舍，大

① 《明太宗实录》卷81。

② 参见杨正泰《明代国内交通路线初探》，中国历史地理学会历史地理专业委员会编《历史地理》第七辑，上海人民出版社1990年。

③ 参见杨正泰《明代驿站考》“综述”，上海古籍出版社1994年版。

抵与江南中州不同，江南中州铺兵俱民户输充，一年一换；云南或以民户，或系国初调来军士，俱环铺居住耕种，子孙世役。”所以云南站户一般不更换，由固定的站户担负驿传任务，驿站很容易发展成为居民定居点。明代云南驿站原来的主要任务是传送公文，急递军情。自成化以后，云南边远，选官多畏避，乃规定赴任官员由吏部给勘合，所过驿站，征发马匹，由公馆供应停息。边境有急，大军征伐，也沿驿道进兵。驿传递运，为明代政务之重要方面；驿道通衢，成为明代云南交通之主干。

除驿站外，驿道上还设堡，或以堡代驿，加强军事护卫力量。《明太祖实录》卷187记载洪武二十年十二月：“遣前门郎石壁往云南，谕西平侯沐英等，自永宁至大理，每六十里设一堡，置军屯田，兼合往来递送，以代驿传。于是，自曲靖火忽都至云南前卫易龙，设五堡；自易龙至云南右卫黑林子，设堡三；自黑林子至楚雄卫禄丰，设堡四；自禄丰至洱海卫普淜，设堡七；自普淜至大理赵州，设堡二；自赵州至德胜关，设堡二。人称便焉。”洪武末年，曲靖至大理交通沿线设堡23个。堡设于交通要道上，同样也担负驿传任务，堡丁多由军士充任，正德《云南志》卷2说：“云南有驿无递，故以堡代之，有驿必有堡，堡主递送，领以百户，世职其事，实以军士，世役其事。”正统六年（公元1441年），又增“设云南大理卫下关、永平、沙木和、漾濞上、漾濞下五堡。”①到万历年间，云南“各卫御共军堡五十三”。②这些堡中，有36堡设于驿道，以代驿传。

明制，在州县境内，凡于关隘要冲之处，多设巡检司分治。《明会典》卷139说：“洪武二十六年定：凡天下要冲去处，设立巡检司。”由于云南地形的限制，交通道路沿线为经济发达地区，

① 《明英宗实录》卷84。

② 万历《云南通志·兵食志》卷7。

驿道通往边塞，军事防御上的要冲之地，也多是交通要冲，故驿道上多有巡检司设置。另外，明代云南凡于险隘处设关，以卫军驻守，万历《云南通志·建设志》于各府记设关共有65处，大都与驿、堡或巡检司同设，亦有与军哨同设，由此构成了明代云南驿道护卫防御和公文传递体系。

（三）明代云南对外驿道

1．昆明经大理、永昌至腾冲及其迤西边塞驿道

这条驿道在洪武年间已经设立，是明代通缅甸的要道。永乐年间，云南辖土最广，驿道向外延伸，里程最长。永乐六年（公元1408年），明成祖敕令设潞江长官司的潞江驿，干崖长官司的甸头驿，①永乐十一年（公元1413年）又“置金齿猛哈驿丞，驿通猛阳、大小古剌，初腾冲守御千户所以土军领之，至是始设官云。”②这时驿道可通往猛养（今缅甸猛拱、孟养一带）及缅甸勃固一带。到正统年间，边地纷扰，明廷难以控制，于是正统三年，革去云南的南甸、猛哈、萝卜思庄、潞江四驿。③滇西驿道也有所削弱，逐渐革去腾冲以西驿站，从明中叶起这条驿道就只通到腾冲。

明代，这条驿道的走法，方国瑜先生曾有过详细叙述。他说：昆明西南（经碧鸡关）80里为安宁州。安宁西60里曰禄月表驿，西行（经老鸦关）50里曰炼象关（今名大腰站）。关西50里曰禄丰县，由（经南平关、响水关即兰谷关）70里曰舍资驿。驿西20里曰回蹬关，又40里为广通县，今有路甸驿。驿西百里为楚雄府（有峨■驿）。楚雄西40里曰吕合驿，驿西30里为镇南州，由镇南州北行百里为姚安府，今有蜻蛉驿。姚安西南行百里曰普溯驿（按：自镇南35里为沙桥，又50里为英武关，又经普昌河40里

① 《明太宗实录》卷56。

② 《明太宗实录》卷89。

③ 《明英宗实录》卷43。

为普溯驿）。驿西行（经安南关）50里为小云南（云南驿），西南40里为品甸，今立云南县（洱海卫同城）。县西北行40里为白崖甸（今红崖），甸西山有关（即定西岭），关西40里为赵州。赵州西南30里曰龙尾关，入关30里则大理府也。①出龙尾关南行5里许，有石门天桥（即天生桥），又南行70里曰漾濞江（有漾濞驿）。西南行80里曰打牛坪，又西南行（经黄连堡）百二十里为永平县。永平西行60里，俗名丁当丁山（即博南山），又20里曰沙木和驿。驿西南行20里曰澜沧江（渡霁虹桥，登山至水站，经板桥街），百里乃永昌府。由永昌府西行至蒲骠一日，至潞江驿一日，过红木树至龙川江驿二日，至腾冲城一日。②现将驿道上驿站、堡和巡检司的设置表列如下：

驿	堡	巡检司	今地
滇阳驿	在城堡		今昆明。
安宁驿	安宁堡		今安宁市。
禄脿驿	禄脿堡	禄脿巡检司	安宁西禄脿。
炼象关堡			今名腰站。
禄丰驿	禄丰堡		禄丰县城。
舍资驿	合资堡	舍资巡检司	禄丰县合资镇。
		回蹬关巡检司	舍资西二十里。
路甸驿	广通堡		禄丰县广通镇。
峨■驿	峨■堡		今楚雄市。
吕合驿	吕合堡	吕合巡检司	今楚雄吕合镇。
		镇南关巡检司	今南华龙川镇。
沙桥驿	沙桥堡	沙桥巡检司	今南华沙桥镇

① 笔者认为，明代基本不绕行姚安府和蜻蛉，《明会典》卷146姚安军民府称：“旧有蜻蛉驿，革。”直接从镇南州经沙桥、英武关、至普溯驿。

② 方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1160～1161页。

		英武关巡检司	今南华西六十里。
普溯泽	普溯堡	普溯巡检司	今祥云县普。
云南驿	云南堡		今祥云县云南驿。
定西岭驿	白崖堡	定西岭巡检司	今大理市下关东南25公呈今下关市。
德胜关驿			
洱西驿		太和巡检司	今大理太和镇。
漾备驿	漾备堡	漾备巡检司	今漾濞县城。
	漾备上堡		今永平县城东七十里。
打牛坪驿		打牛坪巡检司	今永平县打牛坪。
	黄连堡		打牛坪西二十八里。
永平驿	永平堡		今永平县城。
沙木和驿	沙木和堡	沙木和巡检司	今永平杉阳街。
金齿驿		金齿巡检司	今保山市。
蒲骠驿			今保山市蒲骠街。
龙川江驿		龙川江巡检司	今龙陵县北龙江。
腾冲驿			今腾冲县治。
南甸驿			今梁河县治。
罗卜思庄驿			今梁河芒东。
甸头驿		甸头巡检司	今盈江县旧城镇。
蕾弄驿			今盈江县勐弄街。
古剌驿			今盈江县古里卡。
蛮莫驿			今缅甸曼昌。

正德《云南志》卷11陇川宣抚司有戛赖驿站，正统年间，仍设，至王骥征麓川而罢，其地约在今陇川城附近。《明会典》卷146还记载：“国初麓川、平缅宣慰司有戛赖、大店二驿，缅甸宣慰司有阿瓦驿，正统间，失缅甸，革麓川、平缅宣慰司，改立三宣抚，今惟干崖有驿。”可见明初国力强盛时，驿道设至阿瓦。此外还有

孟哈驿、邦曩驿、景汞驿等曾是明代在永昌军民府边地所设驿站，确地待考。

这条驿道还有一条支线，从永昌府南行，经水眼关、施甸3日至姚关，明代在这条支线上设小堡场驿（今施甸县北保场）和老姚关驿（今施甸县南姚关），然后，可经湾甸、小孟统（今永德县小勐统镇）3日至德党（今永德县城）、耿马安抚司（今耿马县）出木邦、缅甸。方国瑜先生曾亲行这条路线，他说：“瑜之行程，自耿马城四日至今永德城（德党），又三日至姚关，由姚关三十里至施甸北之人和桥，又二十五里至保场（银川街），又四十五里至辛街，又三十里至保山城。”①

2．从赵州通往景东驿道

明代从赵州（大理市凤仪镇）有一条驿道至景东，并可接出车里经八百抵海的道路。若从赵州南行，经明设于这条驿道上的开南驿、定边驿、新田驿、板桥驿站、景东驿。若从昆明行，沿上述路线行至定西岭驿，南行1日至蒙化府，接开南驿等。这条路上驿站、堡和巡检的设置大体如下：

驿	堡	巡检司	今地
赵州			今大理市凤仪镇。
		甸头巡检司	今巍山县北七十里。
开南驿	开南堡		即蒙化府，今巍山县城。
		甸尾巡检司	今巍山县南十里。
	定边堡		今南涧县城。
新田驿			疑南涧县南新街。
板桥驿			今景东县北龙街。
景东驿	景新堡		今景东县城。

从景东继续南行，经威远州（今景谷）、车里宣慰司（景洪）

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》下册1200页。

出八百大甸，过景迈（今泰国清迈）可抵达于海，这是自唐代以来的著名商道。

3．从昆明经广西出海或至安南的驿道

由昆明至广西的驿道，是明代云南经广西出海，与海外国家联系或转达安南的重要道路，天启《滇志》卷2《旅途志》的“粤西路考”记载共有两条道路通广西南宁。南宁至钦江口很近，即可出海。这实际上是从宋代的买马路线发展而来的出海通道。

第一路，从昆明经临安至广西的驿道。大约从昆明经呈贡达晋宁州，约九亭。晋宁东南经关索岭达江川县为九亭。江川东渡海门桥，过宁州甸苴关，循杞麓湖至通海县六亭。通海南至曲江驿八亭。曲江至临安府九亭。临安东南至阿迷州为十二亭。阿迷东经东山关至马者哨，马者哨历矣马驿至多棬铺六亭。多棬东南至罗台驿四亭。罗台驿至陇希寨六亭。陇希六亭至弥勒湾。弥勒湾至者豹公署为六亭。者豹东南六亭可至速为驿。速为驿东南至木铁约四亭。木铁四亭至广南府。广南至宝月关五亭。宝月关至西洋江五亭，次为广南与富州界。西洋江至罗贡寨四亭。罗贡寨至布戛寨四亭。布戛五亭至富州。富州东南三亭至板仑。板仑三亭至纳桑寨。纳桑南入纳桑菁，至镇安州为四亭。由镇安州至归顺州，经四亭（地名）。四亭（地名）东至者散约四亭。者散东至者令为四亭。然后至博隘，为三亭。从这里有大江，即南盘江，可舟行四日达田州，八日达南宁府（今广西南宁市）。

第二条路，由云南治城经水海子、黄土坡、七甸、汤池，九亭。汤池经老大坡、宜良县、一碗水、土官哨、白水屯至路南，八亭有余。路南东南经板桥屯、小色朵等至发矣哨，约七亭，此地有革泥巡检司。发矣哨东南经马矣哨、龙铺、六丰等至弥勒，约八亭。从弥勒至竹园，其途坦平，可通车轮。竹园东南经新哨等至江边，共八亭。渡江后道路崎岖，约八亭至普世隆寨，又九亭至三乡城。从三乡经归德哨，至弥勒湾。在弥勒湾与前面所述的

广南路会合，出博隘，水行至南宁府。以上是天启《滇志》记载的路线，虽然很多地名今天仍沿用，但有不少也难确考。上述路线与《明会典》所记云南至广西驿道实际是一会事，但地名有所出入。明代两条至广西的道路中，广南路还有两条支线，一出元江，一出临安，通八百、越南，都是明代云南对外交通的要道，现以《明会典》所记驿站并沿线堡、巡检司的分布情况表列如下：

驿	堡	巡检司	今地
滇阳驿	在城堡		今昆明。
	呈贡堡		今呈贡西北。
晋宁驿			今晋宁县晋城。
		关索岭巡检司	江川县北三十里。
江川驿			今江川县江城镇。
		甸苴巡检司	在杞麓湖东北。
通海驿			今通海县城。
曲江驿		曲江巡检司	今建水县曲江镇。
新建驿			即临安府，今建水县城
阿迷驿			今开远市。
		东山口巡检司	今开远东。
矣马洞驿			今开远中和营附近。
罗台旧驿			今文山平远街。
曲部驿			今砚山县维摩。
阿母驿			今砚山县阿猛。
维摩驿			今广南县西南旧莫。
在城驿			今广南县城。

上表所列①驿道上有两条支线，向外接出国境道路。一是从临安至元江驿道，明代设宝秀、因远两驿。它由临安西行，经石屏州（今石屏县城）、宝秀驿（今石屏宝秀）、河底巡检司、元江府城至因远驿。因远驿的方位，万历《云南通志·元江府》说：“因远驿站，在府治东。”方国瑜先生考证，以为当在府治西南，因为今天从元江至墨江的道路途中有因远坝，在元江城西南120里，因远驿当设于此，②今元江县因远镇。河底巡检司，《明史·临安土司传》说：“宣德八年，亏容甸长官司奏：河底，自洪武中置官渡船，路通车里、八百，乞置巡检司。”河底巡检司应在亏容甸长官司西北沿红河而居。康熙《元江府志》卷上“邮旅”说：“河底六十里至宝秀”，临安府出元江，河底是重要站口。这条道路的重要性在于它通车里、八百，南抵于海。毛奇龄在《云南蛮司志》卷8中论云南形势说的“更以元江、永昌之外麓川、车里诸地为西南夷，一如旧时成都之视滇池。其南以元江为关，车里为蔽，而达于八百，”正是这个道理。元江自唐代开步头路以来，就是云南通南海或安南的交通要枢，唐代开辟的道路，发展到明代已经成为云南对外交往的重要商道，而且元江还是明代重要的治边关塞，故设驿道通于此。

另一条是在明朝鼎盛时，从临安还有驿道经蒙自，接红河水道出越南。《明太宗实录》记载：“永乐十年（公元1412年）二月……壬戌，设云南临安府之倘甸驿，蒙自县之蒙自驿、黎花旧驿，宁远州之者龙驿。”蒙自驿在今蒙自县城。黎花驿，又称梨花驿，万历《云南通志》卷2“临安府山川”称：“梨花江，在蒙自县东南，来自元江，流经纳楼、茶甸至本县东南入交趾清水江。”是梨

① 资料来源：《明会典》，参见方国瑜《中国西南历史地理考释》，下册1147～1218页。杨正泰《明代驿站考》第62～66页。朱惠荣主编《中华人民共和国地名词典·云南省》商务印书馆1994年版。

② 方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1188页。

花江即为今红河，梨花驿设于梨花江边，具有利用水路之意。方国瑜先生说：“以方位考之，梨花驿站应在今之蛮耗，盖自此可航行，为水陆码头。”①《明宪宗实录》也记成化十七年乙亥“开设云南纳更山巡检司，昔商人贩货往连花滩与交人互市，宜于此设巡检司。”纳更山巡检司在建水州东南280里处，蛮耗上游不远。②莲花滩在河口市西北68公里，因村边红河中有乱石滩，形似怒放的莲花而得名。③莲花滩是明清时期滇越贸易的交易处。显然这条驿道是接红河水道出越南，是汉晋以来云南与越南交往的主要通道。明代设这两条道路，具有交通与边防两层蕴意。如顾祖禹所说：“南以元江为关，以车里为蔽，……故曰：云南要害之处有三：东南八百、老挝、交趾诸夷，以元江、临安为锁钥。”《明会典》、万历《云南通志》都无蒙自、黎花驿的记载，看来，明代后期，云南与交趾接界地区，常受安南侵扰，加之部落叛乱，这两驿已经废止。但是，这条出国境商道，依然畅通，民间贸易的纪录犹见于史书。

（四） 清代云南对外驿道

清代驿道在明代基础上，继续发展。其特点是：①清代驿站制度更加完善，“清代驿站组织，实较元明为完整。”清时驿制，由兵部统领，颁发邮符，称为兵部火牌。持兵部火牌者，通过驿道，即由各地驿站提供脚夫马匹。除公务传递、军情飞送、军旅出征外，凡赴任卸职调迁官员、进京应试的文武举人、参加贡考生员均可乘驿。②清代云南驿道继承了明代的驿、堡制度，凡出省和通往边境的通行大道，均承明制，设驿站，“此为驿递之通道，用驿马、马夫传递重要公件，不通道之处，则别置堡，附于驿站，用

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1183页。
② 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1183页。
③ 朱惠荣主编《中华人民共和国地名词典·云南省》河口县。

堡夫分递。”③清代云南驿道，更重视军事作用，特设军站，“军站则因清初入滇征缅，诸设置专为军兴时递报军需品等，军平后，又多裁去。”④凡明代对外驿道的路线、站口均被清代驿道承袭，并有新驿道开辟和发展。明代驿道主要设于府州所辖地区，而土官、土司统治的地区，除重要的边防要地外，一般均未系统设置驿站，所以明代云南宣抚司、宣慰司地区，都没有驿道，而清代云南的驿道更向边境地区推进，特别是那些传统的对外通道，如元江经车里通八百、交趾的道路，均系统设驿，成为官方驿道。

清代云南驿道所属各府、厅、州、县在置驿站设堡的基础上，又在四通八达道路上设置铺。总计铺数在460处以上，铺与铺之间距离或10里、15里、20里、30里、40里不等，在边地，有的府厅没有置驿，但却有铺，往往接续驿道，向前延伸。①

据《大清会典》，清代云南省置驿89处，其中驿站19个、堡20个，军站54个。清代云南驿站、堡和军站的位置大都设于前代，特别是明代驿站、堡的位置上，今地也大体相当。若按道路条析，清代云南对外驿道情况大体如下。

昆明经楚雄、大理至永昌的驿道上有：昆明县滇阳驿（今昆明）、安宁军站（今安宁市）、禄丰军站（今禄丰县城）、老鸦关军站、舍资军站（今禄丰县舍资镇）、广通县军站（今禄丰县广通镇）、楚雄县军站（今楚雄市）、吕合军站（今楚雄吕合）、镇南州军站（今南华县）、镇南沙桥堡（南华沙桥镇）、姚州军站（今姚安）、姚州普淜军站（今祥云县普淜）、云南县小云南堡（今祥云云南驿）、云南县军站（今祥云县城）、红崖军站、赵州军站（今大理市凤仪）、赵州白崖堡、太和县上关堡（大理上关）、太平军站（今漾濞县太平铺）、黄连军站、天井军站、永平县军站（今永平县）、沙木和军站（今永平杉阳街）、官坡军站、板桥军站、保山

① 以上参见《新纂云南通志》卷56《交通考一》“清之驿站”。

县军站（今保山市）。

从保山县军站西行，经蒲骠军站（今保山市西南蒲漂）、潞江军站、龙江桥、橄榄军站（距腾冲50里）、腾越厅军站（今腾冲县）、曩宋军站（梁河曩宋）、南甸（今梁河县城）、龙抱树军站（距南甸60里）、杉木笼（今陇川县杉木龙）、蛮笼军站出缅甸。或从保山县军站，经龙陵厅军站、镇安军站等，由芒市方向出国境入缅甸。①

云南至广西也有一条驿道，可经广西南宁通海外。雍正七年（公元1729年）云南、广西间有二十五站：呈贡县七甸驿、宜良县宜良驿站、路南州路南驿、弥勒州州城驿、竹园村驿、二台坡驿、邱北县小江口驿、腻革龙驿、白色古驿、树皮驿、广南府弥勒湾驿、上安驿、者报驿、者兔驿、木贴驿、董那孟驿、高枧槽驿、蜈蚣菁驿、响水驿、普听驿、泗亭驿、平岭驿、者桑驿、剥隘驿，往下即至广西田州的渌冲驿，通广西南宁通往北部湾海港。这是在明代云南通广西驿道的基础上发展起来的。

清代云南对外驿道最重要的发展，是把驿道延伸到了江外边地。江外边地指元江以外地区，在明代是宣慰司、宣抚司的辖地。明代的驿站一般仅设于中央政权能够直接统治的府州地区，土司、土官统治的宣慰司、宣抚司地，基本不置驿。从昆明经元江、车里通缅甸、八百至海的道路；从赵州经景东、景谷、车里出国境通缅甸、八百至海的道路；从昆明经临安、蒙自出越南的道路等，明代在这些道路凡元江以外边地的道路基本不予置驿，所以这些道路在明代还不是完全意义上的驿道。清代，改土归流取得巨大成功，云南边地广大地区，虽然许多民族聚居地依然归土司管理，但府、厅的建制深入到了边疆民族地区，为了加强这些民族地区

① 参见《新纂云南通志》卷56《交通考一》，光绪《腾越厅志稿》卷3《地志八，道里》。

与内地的联系，通达军情，保卫边疆，同时也为了保持重要商道畅通，清代将置驿范围扩大到了江外边地，置驿的路段不断向边地推进，使云南的主要对外通道基本上发展成为官府管理的驿道或具有驿道性质的交通线。

（1）从昆明经元江、车里入缅甸、八百至南海的道路，是唐代开辟的重要对外交通线。明代仅置驿至元江，元江以下，并无驿站。清代在这条著名的商道上，江外边地也都设有驿站、军站和铺：从昆明，经晋宁州军站（今晋宁县晋城）过刺桐关（今地名同，为昆明至滇南要冲，明清时期设关驻兵，故名。）又经新兴州军站（今玉溪市）、嶍峨县军站（今峨山县城）、新平县吕罗乡军站、扬武坝军站（今新平县杨武镇）、青龙厂军站（今青龙厂镇）、元江州军站（今元江县城）、莫浪塘军站（今地名同）、大歇厂军站（今地名同）、阿黑江军站（墨江县阿墨江畔，忠爱桥附近）、他郎厅军站（今墨江县城）、把江边军站（今普洱县把边街）、通关哨军站（今墨江通关镇）、磨黑军站（普洱县磨黑镇）、宁洱厅军站（今普洱县城）。这条驿道设驿站至普洱县，普洱以下经思茅厅还有铺，将驿道延续下去。因此，宁洱厅军站后，思茅厅有思茅铺（今思茅）、铁厂河铺等，驿路抵达车里司地（今西双版纳），然后出国境，经缅甸、八百等至缅甸南部沿海。

（2）从赵州经景东、景谷入缅甸、八百至海道路设驿站、军站和铺的情况：这条道路所经的蒙化厅设有漾濞军站、蒙化厅合江军站（约在今巍山县城附近），还有厅前、石佛街、甸中（今地名同）、甸头、三台、漾濞、澜沧江等铺；景东厅设有厅前铺、他郎铺、厅铺（今景东县城）等铺；威远厅设抱母（今景谷县抱母井）、厅前、景谷（今景谷县城）、猛乃（今景谷县勐乃）、香盐井（今景谷县香盐）等铺，由香盐井往下，至普洱，与上述元江路合，然后出国境。

（3）从昆明经临安、蒙自出越南的道路，所设驿站、军站和

铺的情况：昆明县滇阳驿（今昆明）、呈贡县军站（今呈贡县城）、晋宁州军站（今晋宁县晋城）、河阳县县前铺（今澄江县城）、江川县县前铺（今江川县城）、通海县县前铺（今通海县城）、建水县县前铺（今建水县城）、阿迷州州前铺（今开远市）、倘甸铺（今蒙自县倘甸）、矣坡铺（今蒙自雨过铺镇）、十里铺（今蒙自十里铺）、蒙自县县前铺、芭蕉铺等，沿红河水道出国境，通越南北方的海防港。

（五）道路的疏通和建设

云南地势复杂，山高谷深，山川阻隔成为云南对外交通的最大障碍之一。俗话说云南“行船走马三分命”，形象地道出了古代云南交通运输的艰辛和危险。逢山开路，遇水架桥，云南先民为开辟对外通道，荜路蓝缕，以启山林，进行了艰苦卓绝的奋斗，开通了一条条对外交通道路。但是依然未能摆脱交通状况的落后，山川的阻险严重地制约着云南与周边及海外各国进行经济文化交往。元明清时期，云南在中央王朝的统治下，同全国一样，开辟和健全驿道制度，逐渐完善对外交通道路设施，其中重要的方面就是依靠官府或民间募捐集资的方式对道路进行了大规模疏通和建设。如明清政府都设想利用云南河流纵横，水利丰富的特点，发展便利的水路运输，特别是对金沙江的水路，更为关注，明清两代，云南省臣多次上书，要求开辟金沙江水路，同时也对云南各条道路和水系进行了较全面的考察。仅天启《滇志》就载《建昌路考》、《粤西路考》、《金沙江考（附图）》、李元阳《黑水辨》、张机《南金沙江源流考》、前人《北金沙江源流考》等等，此外尚有对各种关、隘、路、桥、津渡的诗文散赋和游记等，难以枚举，清代此类作品更超过了明代，足见当时官府和社会上的有识之士对云南交通发展的重视。

除了考辨道路之外，元明清三代对云南的道路都曾进行的较大规模的疏通和整治。云南的对外通道上，很少有河道航运可以

利用，山高谷深，河流险阻，因此，架桥设渡，成为元明清时期，中央王朝统治下云南对外通道建设的重要方面。

云南地理条件的复杂，不仅使修桥设渡的难度很大，而且因地制宜，桥梁种类也很多。天启《滇志》卷3《地理志·桥梁》说：“津梁利涉，惟水惟石。大江之浒，连舰而过，曰浮桥。在中土，不越此三端。西蜀松维石泉间有索桥，以铁为柱，垣以铁链，或竹或木，从横叠架，左右方墙如竹箩，人行其中；一曰铁桥，牵铁链，纵连直木，横铺平板，左右扶掖而过：皆桥之异也。而滇更有异者，曰藤桥，以藤为之。闻弱水亦有藤，附水而生，仙灵惧为外人导，每每伐之，今渐长，将到此岸。其此数乎！又有天生桥，不劳人力，稳步而利济。其天台石梁之类乎！又有仙桥，木细而柔，月望一易，更不可测。又澄、川间有海门桥，桥边有界鱼石，两江之鱼相望不敢越。尤异已乎！至于长桥数十丈、巨桥数丈，为政者之大惠；其次，有行释子劝化，乡人好义者为之，皆可纪也。”云南人民为冲破山川的阻隔，靠自己的智慧和努力，创造了如此众多的桥梁类型，也是对人类桥梁建筑的贡献。仅就天启《滇志》记载的统计，明代云南的桥梁达370余座，很多是元明设置驿道后修筑或重修的。以下就对外通道的主要桥梁稍加记叙。

昆明经大理、永昌出缅甸的通道上：青蛉桥，在姚安府，跨青蛉河，明代弘治中知府王嘉庆建。安固桥，在大理府，跨龙溪，明成化间知府李逊建，弘治中又由官府重建。赵州永安桥，弘治年间官修。众安桥，在永昌府境内，跨沙河下流，明洪武二十三年由指挥胡渊创建木桥，正德、嘉靖年间官府都曾经整修，是永昌、腾越间通衢之桥。霁虹桥，永昌府境内，跨澜沧江上，自古要冲，原为竹索桥，元代至元年间，也先不花重修，并名为霁虹。①

① 《读史方纪要》卷118。

明洪武年间，镇抚华岳打铸二铁柱于两岸，用以系舟渡江，但十分危险，常常覆舟。后架为木桥，还以竹屋盖之，明成化年间，以铁索系两岸，上盖以板，以利行旅。这座桥是滇西对外通道上最重要的一座，驿道要隘，明代洪武、弘治、成化、万历年间都进行大规模整修。此外还有凤鸣桥，跨沙木河；大盈桥，在腾越州西，跨大盈江；龙川桥，跨龙川江，旧曰藤桥，是滇西著名的藤桥，《景泰云南图经志书·金齿军民指挥使司》说：“藤桥，有三处，在龙川、在瓦甸、在曲石，而其桥俱跨龙江。盖江水湍急，难以木石为之，自古编藤为桥，系于岸树，以通人马，一年一换。”元明征缅，多次整修此桥，如弘治中兵备赵炯、嘉靖间兵备潘润都因边防和出征需要而加以整修。后年久失修，到万历二十六年，设八关之后，更成为边关重塞，又一次重修。

这条道路还必须渡过怒江。怒江水流湍急，架桥不易，历代多设渡口，以渡行人。“山坳巨石如舟，皆乘流而下，一日仅能两渡。”①明嘉靖间，官府造大舟，可渡百人，两岸建官亭，供行人歇息。清代开始造桥，行旅大为方便，清朝后期此桥一度被毁，《禀呈查勘潞江桥工》说：“查得此桥（潞江桥）为腾永要路，桥断后，现以大竹十根编联一筏，一人篙撑，每筏仅载四五人，货二三驮，不过数十往返，计共七筏，遇夏水涨，尤为难渡；马则浮水而渡。此桥一断，商贾往来跋涉维艰，且邮政大有关碍。”②此为怒江交通之大要。

在永昌通姚关的驿道上：明代就有保场桥，在镇姚所小保场驿前，万历二十年建；血战桥，在姚关全胜关外，明代后期，东吁王朝侵边，一直打到姚关，明朝官兵与缅军在此激战，为当时参将邓自龙所建。对这条道路，明代官府作为边防重道，历来非

① 王昶《滇行日录》。
② 《永昌府文征》文录卷17。

常重视，多此进行开辟和修筑。何孟春《请复置永昌府疏》说湾甸州“其州去永昌所属老姚关寨四十里矣，即今孟养，又起兵祸，过金沙江，盘山开道，由茶山直抵腾冲、猛密。”①

在赵州经景东、车里出缅甸、八百的通道上：漾濞桥，建于濞水、漾水等三水合流之处，是南路要津，万历二十七年曾毁，后为官府组织重修；景东有溯澜桥，康熙五十五年修，后日久复毁，嘉庆十八年，募建未成，设船济渡；兰津桥，跨澜沧江上，“两岸峭壁竦立，高广千仞，飞泉急峡，复蹬危峰，森罗上下，徼外一诡绝之观也。南北相望，无可通者，以铁索系两岸为桥，汉明帝创造，永乐初复重修。”等等。

在经临安通安南的道路上：曲江桥，在临安府东北百里，长30丈，原为木桥，天顺间建。万历三十年，在官府支持下乡绅募工改建为石桥，商旅大通。又离阿迷州里许，有一小河，历来不通舟楫，清代组织疏浚，由禄丰乡直达盘江，计32里，遂可行船，雍正十年。又增修由阿迷州至八达通粤河道。开化府有兴宝桥，路通者囊厂等等。②

经过元明清三代，设立驿站，疏通道路，建桥置渡，云南对外交通大为改观，主要干线均已建成能通大队军旅和队商的通行大道，关山阻隔的现象得到一定克服，为明清对外经济贸易交往的大发展创造了条件。正如刘锴《重修梯云路小引》所描述：“博南西土山号罗眠，保岫东来津名澜水。江声流日夜，虹桥锁虎豹之关。岭势凿鸿蒙，鸟道入云霄之径。百尺竿头进步，木杉轮翻。万山深处，行人马前猿啸。”③

二 明代贡道

① 《永昌府文征》纪载卷4。

② 以上均参加天启《滇志》卷3《地理志·桥梁》，《云南地方史讲义》下册225～227页，蓝勇《南方丝绸之路》，223～227页。

③ 《永昌府文征》文录卷10。

明代云南有两条著名的出国境至缅甸的道路，称“贡道上路”、“贡道下路”，或称“贡象上路”和“贡象下路”，顾名思义，是当时缅甸或滇缅边地少数民族入贡明朝所经由的两条重要道路。关于这两条道路的情况，明代云南的史志如万历《云南通志》、天启《滇志》、师范《滇系》等都曾反复加以纪录，现分道叙述如下。

（一） 贡道上路及宝石转输贸易

万历《云南通志》卷16《羁縻志》12“贡象道路”说：“上路：由永昌过蒲缥，经屋床山，箐险路狭，马不得并行。过山即路江，过江即僰夷界也。江外高黎贡山，路亦颇险，山巅夷人，立栅为寨。此栅，三代谓之徼外也。过腾冲卫西南行，至南甸、干崖、陇川三宣抚司。陇川有诸葛孔明寄箭山。陇川之外，皆是平地，一望数千里，绝无山溪。陇川十日至猛密。二日至宝井。又十日至缅甸。又十日至洞吾。又十日至摆古，见今莽酋居住之地。”①

这是明代从腾越州入缅的显路。如上所记，从永昌经潞江、高黎贡山至腾冲一段，险要难行，但是，明代设置驿站，成为能够通行大队军马的大道。而后由腾冲经陇川、猛卯（今瑞丽），沿瑞丽江经孟乃、猛密（今缅甸蒙米特）、宝井（今缅甸抹谷）至缅甸。明代猛乃、猛密宝井一带曾为明代所设木邦宣慰司管辖。又伊洛瓦底江中游有阿瓦王国，都阿瓦，今曼德勒，明永乐年间曾设缅甸宣慰司，故“缅甸”指缅甸宣慰司治城阿瓦城。由缅甸（阿瓦）往南行10日至洞吾（东吁），又行10日至摆古，即明设古喇宣慰司，也就是马可·波罗曾提到的班加剌，明代称白古或摆古，在今缅甸勃固一带。从阿瓦以下的路线，应是沿今天缅甸仰光经

① 按：天启《滇志》第30《羁縻志》“贡道”“二日至宝井，又十日至洞吾，又十日至缅甸”，误。洞吾即东吁，在阿瓦以南，勃固以北。锡唐河中游。所以由云南入缅，必先经缅甸，即阿瓦，后抵洞吾。

勃固、东吁至曼德勒的铁路线。这是一条从云南出国境后直抵缅甸南部沿海经济最发达、贸易最活跃港口的道路。由此可见，明代中叶以前，云南至下缅甸的道路，并没有直接利用伊洛瓦底江水道，而是仍走陆路经东吁至勃固。明代贡道上路的走法，与这一时期，上缅甸猛密、阿瓦经济发达，东吁王朝在南部锡唐河中游兴起，南部沿海仍然以白古为最重要海外贸易港口的经济贸易格局密切相关。

这条道路还是明代从云南至缅甸开采转输宝石的要路。从路线看，这是由元代金齿入缅三道中的第一道，经由天部马入缅的道路发展而来。但是出陇川后，路线有别于元代。元代云南出缅道路，最突出的特点是三条道路都汇集江头城，然后沿伊洛瓦底江而下。而明代贡道上路不绕行江头城，直接由陆路西南行，经伊洛瓦底江以东的猛密至宝石重要产地宝井而后才往缅甸（阿瓦城）。缅甸产宝石，主要集中在上缅甸的猛密、猛养、猛拱等地。云南与缅甸的宝石贸易，汉晋时期就已开始，唐宋时期规模并不很大，到元代宝石贸易勃然兴起，明代达到极盛。明代对宝石的采办和贸易，起初主要集中在猛密一带。猛密以南有宝井，是最重要宝石产地。从云南传输至京师的宝石深受宫廷权贵的喜爱，于是官府开始参与宝石贸易。中央王朝派出宦官、大臣千里迢迢来到云南督促宝石采办，数量极大。倪蜕《滇小记》说：“ 明时京师论宝石，以云南尖儿比西洋，其本色同也。云南宝石出猛密，旧属木邦宣慰司，后猛密构难，设安抚司，而宝井遂为所据矣。 ” 明朝官府据有宝井后，采办规模越来越大。“ 明时有人领镇守太监货物人猛密，货宝石。 ” 成化年间，宝石贸易最盛，“ 京师尚之，自永昌市之，取利三倍；至京师市之，可取利十倍。 ” 从嘉靖六年（公元1527年）起，明朝中央政府几乎年年派官员到云南主办宝

石。①从此，云南宝石进贡的数量大增，嘉靖四十二年（公元1563年），一年中曾两次进贡宝石，第一次“进宝石三百六十两有奇”，第二次，“秋七月，进青、黄、红宝石六千七百六十九块。”隆庆五年（公元1571年），“诏：云南采办宝石以进。”次年又“诏：云南、广东岁贡青、红、黄宝石二万块，三年而止。”②崇祯十二年（公元1639年）徐霞客游历云南，在腾冲曾遇到明朝派出的“买宝舍人”，可见明朝官府采办宝石终明一代，是一件极盛行的事情。

朝廷尚之，下弥企盛。当地少数民族、云南乃至中原内地、江南商贾趋利而往，纷纷沿这条道路成群结队地前往猛密等地开采和贸易。“宝井在阿哇国界，井深寒，蛮服砠始敢下，取石子满囊复以上，寒战欲绝，每袋谓一■，索价甚高，江右客买之。”③倪蜕《滇小记》又说：“其产石二山在猛密，去永昌三十程，于山掘井取之，夷亦严守甚固，又地饶瘴疠，往者多死，明代石祸不可言。”明代中期以前宝石采办之处主要在猛密，万历《云南通志》卷6记载云南布政司进贡，采办宝石，即出于猛密。其后采宝贸易扩大到孟养、猛拱等地，出蛮莫的道路也逐渐兴起，成为明代盛极一时的宝石贸易道路。当时官府取宝苛削，扰民乱边，“缅丑阿瓦，其酋雍罕，结连木邦等夷，用众十余万，直犯蛮莫，蹂三宣而抵腾越之墟，其执词曰：‘开采汉使令我杀思正，以通蛮莫道路，吾为天朝除害焉耳。’”是故陈用宾认为：“全滇之祸，当自宝井启之。”④到猛密、宝井一带采办宝石，成为明代滇缅间极盛的贸易。这条通往宝井的道路即贡道上路，便成为宝石贸易之路，《腾越关隘论》说：“又嘉靖末年，采买之遣，竟无宁岁，译役之从，

① 参见冯甦《滇考》卷下《珍贡条》。
② 倪蜕《滇云历年传》卷8。
③ 檀萃《滇海虞衡志·宝石》。
④ 天启《滇志》卷22《罢采宝井疏》。

难免驿骚。”①故“贡道上路”取道猛密、宝井是有道理的，它既是缅甸入贡明朝的贡道，又是宝石贸易转输要路。杨慎在《宝井篇》中将这条宝石贸易转输道路的繁盛，百姓采宝的艰辛，商人、采宝工人生离死别之情，写得淋漓尽至，他说：“彩石光珠从古重，窈窕繁华急玩弄。岂知两片弱云鬟，戴却九夷重译贡。宝井会闻道路赊，蛇风蜃雨极天涯。驰传千群随票鹞，披图万里逐轻车。君不见，永昌城南宝井路，七里亭前碗水铺。情知死别少生还，妻子爷娘泣相诉。川长不闻遥哭声，但间黄沙起金雾。潞江八湾瘴气多，黄草坝连猛虎坡。遍茅相野甘芝寨，崩碛浮沙曩转河。说有狼牙山更恶，秃头漆齿号蛮莫。光摇戛灯与孟连，哑瘴须臾无救药。莫勒江傍多地羊，队队行行入帐房。红藤缠足诏法女，金叶填牙缅甸王。回收滇云已万里，宝井前瞻犹望洋。紫刺硬红千镒价，真赝入眼无高下。得宝归来似更生，吊影惊魂梦犹怕。吾闻昆仑之山玉拂鹊，庆云之地金掷龟。安得仙人缩地法，宝井移在长安街。”②

（二）贡道下路及朝贡贸易

万历《云南通志》卷16的“贡象道路”说：“下路，由景东历赭乐甸，行一日，至镇沅府。又行二日，始达车里宣慰司之界。行二日，至车里之普洱，此处产茶一山耸秀，名光山，有车里头目居之，蜀汉孔明营垒在焉。又行二日至一大川原，广可千里，其中养象。其山为孔明寄箭处。又有孔明碑，苔泐不辨字矣。又行四日，始至九龙江，即黑水之末流也。由车里西南行八日，至八百媳妇宣慰司，此地寺塔甚多，一村一寺，每寺一塔，村以万计，塔以万计，号慈国，其酋恶杀，不喜争，敌人入侵，不得已一举兵，得所雠而罢。由此又西南行一月，至老挝宣慰司，其酋一代

① 《永昌府文征》文录卷7。
② 天启《滇志》卷26《艺文志》第11。

止生一子承袭，绝不生女。西行十五六日，至西洋海岸，乃摆古，莽酋之地也。”

从记载看，下路所涉及的地名有：景东，即明代景东府，明于此设景东驿，今景东县城；赭乐甸，即者乐甸，在景东南一日程，明于此设者乐甸长官司；镇沅府，今镇沅县城；车里宣慰司，明设，管辖今天的西双版纳、普洱县等地；普洱，在车里辖境，今普洱县城；九龙江，即澜沧江，流经车里宣慰司治所（今景洪）；八百媳妇宣慰司，即八百大甸，明代曾设宣慰司，今泰国清迈一带；老挝宣慰司，明设，辖今老挝，治琅勃拉邦；摆古，今缅甸南部沿海勃固地区。这条出国境至缅甸南部沿海的“贡道”路线，大体是自景东经者乐、镇沅、普洱等地至车里，然后分道：西南至八百，继续往西至摆古；东南至老挝。显然这是对唐代开辟的出缅甸至南海道路的继承和发展，同时，它上接从赵州通往景东的驿道，景东是这条外向驿道的终点，其外接出国境道路就是这条“贡道”下路。

自汉晋起，历代缅甸王朝常向中国中央王朝朝贡，元代起云南土司、土官也向中央王朝朝贡，明代成为定制。向中央王朝朝贡主要是为了表示政治上的臣属，但到明代，周边国家和少数民族的朝贡实际已变成经济上的官方贸易，即“朝贡贸易”。明朝的对外政策中，朝贡贸易是“怀柔远人”的重要手段。明朝规定，边疆民族地区和周边国家的进贡，明朝下属各府州地方官和驿站官员有责任“送往迎来，懋迁有无，怀柔远人而宣威德。”①凡边疆民族和周边国家进贡，明王朝一律给予优厚回赐，其价值往往超过进贡价值；对朝贡使团携带的各种方物，明朝实行优惠的免税贸易，规定“朝贡附至番货欲与中国贸易者，官抽六分，给价赏

① 《古今图书集成·边裔典》卷89。

之，仍免其税。”①明朝对朝贡的看法是“诸番进贡者，盖怀柔远人。”②所以朝贡贸易成为明朝对外政策的重要组成部分，目的在于“通华夷之情，迁有无之货。”③在政治上，加强了中央政权与民族地区的联系和凝聚力，维护国家统一，增强民族团结，发展与周边国家的关系；在经济上，“懋迁有无”，加强边疆民族地区与中央的经济联系，增强明朝同周边国家的经济交往。

明朝鼓励朝贡贸易，因此，明代云南边疆民族地区和周边国家的朝贡活动频繁，明廷要求沿途驿站官吏给予周到的接待，朝廷也给予优厚的待遇。“洪武二十六年，八百国使人入贡，言缅近其地，以远不能自达；帝乃令西平侯沐春遣使至八百国王所谕意，于是缅始遣其臣板南速剌至，进方物，劳赐之。”④“永乐元年，缅酋那罗舍遣使入贡，因言：缅虽遐远，愿臣属中国，而道经木邦、孟阳多阻遏，乞命以职，赐冠服印章，庶免欺凌。”缅《琉璃宫史》也载阿瓦王“达摩悉提（Dammazedi）遣得楞猛将至云南，中途为缅军所获，适华军于1476年再围阿瓦，缅即以所获之得楞将御之。”⑤周边国家频繁的朝贡活动，加上云南边疆的各民族土司、土官的进贡，为当时云南内外交通的显著现象。每次进贡，贡使携带的方物数量巨大，明代景东土司曾一次贡象达500只，象奴300人。因此那些与云南驿道相连、方便畅通的对外通道上，贡使相望于道，逐渐发展为固定的贡道，或“贡象道路”，为明代云南对外交通的一大特点。缅甸等周边国家及云南边疆民族地区朝贡使团，沿上述贡道至昆明后，又由普安路等转至北京。徐霞客于

① 《续文献通考》卷26。

② 《续文献通考》卷26。

③ 付维麟《明书》卷166。

④ 《明史》卷315《云南土司》。

⑤ 转引自G．E．哈威原著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，第166页。

崇祯十一年（公元1638年）曾在贵州盘江索桥不远处亲见贡象的队伍。至今在贵州镇远祝圣桥还有一幅康熙时留下的对联：“劈刀重夷路，汉使浮槎撑斗来。扫画五溪烟，缅人骑象过桥来。”驿站和沿途地方官府转送朝贡使进京的制度，延续到清代，清道光年间，云南省臣还上奏：“即贡使亦遂梯航之愿，至由滇起程，系照章由贵州、湖南、湖北、河南、直隶各省经过，会各省都抚，臣转敕沿途地方官，派人修理桥梁、道路，照例酌给马夫供应，以利遄行。”①

除了进贡之外，这两条贡道还是云南出海的重要通道。两条贡道的目的地均在缅甸南部沿海的勃固地区，即摆古或白古，这是从唐代以来，云南利用缅甸沿海港口作海外贸易出海口时间最长的港口。唐代白古已是云南与海外国家的“贸易之处”，元代，马可·波罗在班加剌（白古），曾看到来自云南商人将阿木州的大量马牛赶到这里，同印度商人交易，成为极盛的贸易。明代，白古依然是缅甸南部的贸易港，“白古，一曰百古，扼诸番之会，商舶合凑，故国富饶，其民沿海而居，驾筏盖屋，闾巷相通，人烟连接，几如城市。”②在15世纪初，缅甸南部沿海与欧亚间海道已经开辟，非常畅通，因此“白古、马都八与顿逊诸地，同臻繁荣。”③这一时期的勃固（即摆古）王朝，进入和平发展时期，沿海的商业繁荣起来，都城勃固成了据点的贸易中心。马都八、丹那沙林和勃生港同中国、印度、马六甲、马来群岛的贸易兴旺。当时勃固主要的贸易商品有虫胶、香料、木材、棉花、丝绸、宝石。④正是这一地区海外贸易的吸引，云南商人把它当作了自己的出海口，因此，明代两条“贡道”，自然都以摆古为终点，贡道也兼有商道

① 《循例护解缅甸贡使晋京摺》，《永昌府文征》文录卷15。
② 《白古外记》，引自《永昌府文征》记载卷20。
③ G．E．哈威原著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，第158页。
④ 参见贺圣达《缅甸史》，第86～87页。

的性质。

三　明清边关及入缅道路

（一）　明清腾越八关

这里所说的边关，是指明代万历年间在腾越一带所置八关。明末，中央王朝势力减弱，难以全面控制永乐时所设的孟养、木邦、缅甸、底兀儿、古剌、底马撒、八百、老挝等八宣慰司的广大地区，一些宣慰司渐次与明廷疏远，成为独立王国。加上16世纪开始，西方殖民势力向中南半岛扩张。公元1519年（正德十四年），葡萄牙殖民主义海盗在马都八海港建立了据点，公元1530年（嘉靖九年），来到孟密挖取宝石，与明朝争夺宝石贸易。接着他们把大批的军火销售给缅甸东吁王朝，鼓励其扩张，煽动发动在中印半岛的战争。公元1531年，东吁在葡萄牙海盗的帮助下，攻破白古及其邻近地区，并远征犹地亚（暹罗首府）。莽瑞体继位后，东吁王朝势力大大发展，连续进攻勃固、阿瓦、阿拉干等王朝，接着发动对云南边疆的侵扰，至16世纪80年代，已经征服了相当于现在缅甸的大部分地区，侵占曼尼坡、中国云南和老挝的一部分地区。①

东吁王朝利用云南边疆诸土司间的纷争，于万历十一年（公元1583年），莽应里率军直入施甸焚掠，占领盏达、干崖、南甸土司地。明王朝派刘挺、邓自龙率兵前往抵御，击败东吁王朝军队，一直反攻至阿瓦。随后，东吁与明王朝长期征战于蛮莫、陇川之间，边境战乱不已，云南巡抚陈用宾迫于严峻的边防形势，开始在腾冲卫所属的勐卯、陇川、干崖诸土司边境筑八关，以扼制东吁的内侵，“万历二十一年（公元1593年）筑八关、二堡于三宣要害，并议屯田。”②随后在勐卯筑平麓城（今瑞丽县城），兴屯

① 参见贺圣达《缅甸史》，第103页。
② 天启《滇志》卷1《沿革大事考》。

田，驻兵以守。①

八关的设置，重要性在于防边，但云南滇西与缅甸山水相连，腾越及三宣（指陇川、干崖、南甸三宣抚司）之地与缅“在在相通”，有无数大路小道入缅。缅人内侵，沿着这些干道或山路，分兵深入，防不胜防。陈用宾设八关，便是要在这些道路上筑关堵卡。因此，八关与入缅道路密切相关，故从八关的形势可看出明清之际腾冲一带的入缅路线大体情况。陈用宾所设八关，均在边境形胜之地，修筑了坚固的防御工事、 望楼塔，扼守入缅要路：

神护关，在盏西邦中山，今盈江县苏典稍东北，猛戛稍西南的孔家湾，台周三十丈，高三丈，楼高五丈四尺，公署三所，控制茶山、古永、威缅迤西等路。

万仞关，在吊桥猛弄山，今盈江县西北的猛弄山，台周三十丈，高二丈八尺，楼高七丈三尺，控制港得、港勒迤西要路。

巨石关，在户冈昔马山顶，今盈江西部的昔马。台周三十丈，高二丈八尺，楼高五丈八尺，公署一所，控制户冈迤西要路。

铜壁关，在布岭山顶，今在盈江县西部的戛渎山。台周三十丈，高二丈二尺。楼高五丈四尺，公署二所，控制蛮哈、海墨、蛮莫要路。

铁壁关，在等练山，今陇川县西部洗帕河内的瓦兰岭下。台周三十丈，高二丈五尺，楼高五丈七尺，控制蛮莫要路。

虎踞关，在张航山，今陇川县西部境外的那潞班附近，台周三十丈，高二丈六尺，公署一所，控制蛮棍、遮鳌、光脑、猛密等路。

天马关，在邦欠山，今瑞丽县西南境外的勐卯三角地。台周二十六丈，高二丈三尺，楼高四丈四尺，公署一所，控制猛广、猛

① 参见《云南地方史讲义》下册16页，云南广播电视大学印。方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第774页。

密、猛曲等路。

汉龙关，在龚回要害。今瑞丽县南部境外的南波河上游北岸。台周二十六丈，高二丈一尺，楼一座，公署一所，控制猛尾、猛广、猛密、猛育、垒弄、锡波要路。

此外，以上各关还有驻扎士兵的营房25间。①可见万历置关，是明代腾越边地的重大军事部署，而且战略思想非常明确，针对性极强，设防先控路，控路则设关。

（二） 明清出关入缅路线

历史发展到今天，道路更迁，边境变化，已经不易看出八关与入缅道路的关系。但在明末，徐霞客巡游于此，立即注意到八关的形势要害，并论曰：“八关，自其西部斜抵东南。西四关属蛮哈守备，自西北而东南：一曰神护，二曰万仞，三曰巨石，四曰铜壁。东四关属陇把守备，自西南而东南：一曰铁壁，二曰虎踞，三曰天马，四曰汉龙。八关之外，自神护而出，为西路，通迤西，出琥珀、碧玉；自天马而出，为南路，通孟密，有宝井；自汉龙而出，为东南路，通木邦，出洋布；自铁壁关而出，亦为南路，通蛮莫，为缅甸阿瓦正道。昔蛮莫、孟密俱中国地，自万历二十二年金腾戚道立此八关，于是关外诸彝，俱为阿瓦所有矣。由州南抵南甸分路，西向干崖，至蛮哈诸关；南向陇川，至陇把诸关。由州西抵缅箐分路：西出神护，通迤西；西北逾岭，至古勇。”②徐霞客所叙八关入缅的道路，是明代的入缅要路，共四条：一是出神护关的道路，通迤西，即至孟拱、孟养（今缅甸莫宁），这是元代不甚显著的道路，明代中期以后，孟拱、孟养宝石开采和转输贸易兴起，道路也日益显著，是为西路。二是出天马关至孟密的

① 以上均参见《永昌府文征》纪载卷7。朱惠荣《徐霞客游记校注》，云南人民出版社1985年，下册，第1033页注文。

② 朱惠荣《徐霞客游记校注》，下册，第1033～1044页。

道路，这是明代贡象上路，或宝石贸易转输道路，是为南路。三是出汉龙至木邦的道路，此路兴起在明代。明代出兵征缅，曾“由木邦出天生桥取宋寨，其地散漫，小径丛出，深入无继，必至溃败。”①是时通木邦路尚不是入缅要路，故道路不畅。明代后期，西方殖民势力深入，从缅甸南部港口大量转销棉布，木邦路成为洋布转输入滇道路。四是出铁壁关入缅正路，此路元代兴盛，即金齿入缅三道中的经阿郭地的道路，出铁壁关后，沿大盈江经蛮莫，由水路可抵达江头城（今缅甸杰沙）。

清代《乾隆腾越州志·关隘志》记八关与入缅道路：“八关，一曰铜壁关，设在布岭，在蛮哈山内南甸宣抚司地，所以控制蛮哈、海黑、蛮暮之要路也。一曰万仞关，设在盏达山，设在吊桥，后在猛弄山顶，所以控制港得、港勒迤西等之要路也。一曰神护关，设在盏西后猛戛山，所以控制茶山、古勇、威缅迤西等路也。一曰巨石关，设在户岗息马山，所以控制户岗迤西要路也。此四关，明陈用宾设蛮哈守备以守之者也。一曰铁壁关，设在等练山，所以控制蛮莫之水路也。一曰虎踞关，设于邦杭山，所以控制蛮棍、鳌脑、猛密之要路也。一曰天马关，设于邦欠山，所以控制孟广、猛曲、猛密等处要路也。一曰汉龙关，设于工回者。此四关，明陈用宾设陇把守备以守之者也。昔八关今止七关，盖汉龙关已沦入木邦，其工回地亦无可考矣。”清代八关仍各守一路要害，各关均有道路人缅。但总体上看，万仞、巨石、神护三关所守为迤西要路，通往密支那、孟拱、孟养；铜壁、铁壁扼蛮莫水路，由大盈江直下大金沙江（伊洛瓦底江），至阿瓦；虎踞、天马、汉龙关把守木邦、孟密要路。这大概是乾隆年间形势。

清代《道光云南志钞·边裔志上·缅甸载记》记入缅道路，兼

① 刘景毛点校《道光云南志钞．边裔志上·缅甸载记》，载《云南文献》1995年第2期。

叙入缅道路与八关的关系：

“入缅之路，由腾越州城南六十里为曩宋，十里为南甸土司，故为府。由南甸左行六十里为龙抱树，又五十里为杉木笼山，山之险者也。又三十里为蛮陇，又六十里为陇川土司，又四十里为邦中山，又一百里为猛卯土司，凡四百五十里。自南甸右行二十里至沙冲，二十里至猛宋，五十里至黄陵冈，五十里至干崖土司，八十里至盏达土司，三十里至太平街，又自翁轮三十里至铜壁关，凡三百五十里。此自州由南分左右之里数也。自陇川八十里至腊撒土司，户撒在其北三十里，自腊撒至铁壁关八十里，由铁壁关而左二十里至蛮等，七十里至虎踞关，又五十里至南喜，三十里至等拐，十里天马关。此境内南行之里数也。

至于临夷之路则有五：一自腾北道四程至茶山界，自腾西道八程至里麻界，十程抵孟养境；一自州南一程至南甸，二程至干崖，四程至盏达蛮哈山，十程由蛮莫至猛密，二十七程至缅甸，三千里有奇至南海；一自腾南一程至南甸，四程至陇川，自陇川西南又十程至猛密，转达缅，自陇川东道又十程至木邦，转达景线，即八百媳妇国；一自腾东南道二程至蒲窝，二程至芒市，转达镇康。旧谓古临夷之路，皆抚剿所必由。惟茶山所住号野人境，峭壁不可梯绳，弱水难于舟筏，而茶山、里麻，前明设有两长官司，明季时为野人所驱，奔入内地，今尚有早土司后裔，已为齐民，其地闭塞，不通久矣。古勇、明光、滇滩诸隘之设，防野夷也。

至于阿瓦之道，出铜壁、铁壁、虎踞三关皆可乘船赴缅，惟猛卯出天马关，陆道多于水道，前明用兵时密探其路，自天马关五十里而小滥，又五十里而蛋布，三

十里而猛卡，四十里而蚕空，四十五里而猛老，四十里而猛勒，四十五里而蛮黑，六十里而猛密土司，三十里而不亚，七十里而章谷洞，三十里而尼孤，凡五百九十五里。然后船行两日即抵阿瓦，水陆兼行不过九百里耳。”

上述《道光云南志钞》关于腾越州入缅路及其道里分为三个层次加以叙述：

首先，叙录腾越州治至边关的要路三条：第一条，由腾越州治南行，经曩宋（今地名同）、南甸（今梁河县城）、龙抱树、杉木笼、蛮陇、陇川、邦中山至猛卯，这是南线。第二条，由腾越州治至南甸，然后西行，经沙冲、猛宋、黄陵冈、干崖（今盈江县城）、盏达、太平街至铜壁关，这是北线。第三条，由腾越与第一线同行至陇川后分道，这一线由陇川经腊撒、铁壁关、虎踞关、南喜、等拐至天马关，这是中线。光绪《腾越厅志》卷5《地理志》“道里”所记“南甸外达诸道”，与上述记载一致，所以，它反映了清代后期腾越至边关的道里情况。

其次，记叙了边关入缅道路的道里，按其记载共有五条道路：第一条是北路，经茶山界、里麻界至孟养，即至今缅甸北部的克钦邦一带，伊洛瓦底江上游，“盖大金沙江上流直通茶山”。明清之际的史籍将中缅交界的这一地区称为野人山，将这里居住的少数民族称为“野人”，他们常常出没抢掠商旅，侵扰边境。此地“去城愈远，人山愈深，野匪愈甚，每穷民出入，抢一案则伤三五至七八人不等，甚至土司因以为利，抢去之人口、骡马、货物，土司串合野官，许诺千金准赎，否则货物瓜分而商人失望。”①通过野人山一带的山路十分陡峭，修有石梯才能通行，“由江外而登茶山，阶梯于猛拱。”②据说：“南牙山即俗所称野人山，石梯之险，

① 《野人山说》，《永昌府文征》文录卷17。
② 《大金沙江形势续论》载《永昌府文征》文录卷17。

今尤在焉。”①为入缅道路中最难走的一条。但是，道路通往孟养，“孟养之上则有孟拱，玉石之所产也。”②野人山“其间有一线之路可通孟养，而达腾越徼外。前明时置宝井于孟养，故设铜壁、巨石、万仞诸关，皆宝井之道。”③所以，这是明清时期滇缅之间的重要商路。明代王骥征麓川，曾从腾越州西进，追击思机发过戛鸠江，即大金沙江上流，至孟养、猛拱两土司地，并于江边刻石，所谓“石烂江枯，尔乃得渡”，即是此道。

第二条是清代滇缅间最重要的交通干线，续接腾越州治至边关北线。由南甸经干崖、盏达、蛮哈山、蛮莫往猛密，由猛密转达缅甸，即阿瓦，今曼德勒，然后从阿瓦南行3000里可抵达南海。这是明清时期入缅主道。蛮莫位于大盈江江畔。大盈江至八莫（新街）与伊洛瓦底江汇流，可通舟楫，或下猛密，或至缅甸（阿瓦）。黄懋裁的《腾越沿边图说》详细记叙了蛮允经蛮莫至新街一带的地理形势和道路情况：“蛮允与新街间中隔野人，自新街用小舟逆流而上，三日至蛮暮。蛮暮以上乱石　崖，不能通舟。蛮允以上复可通舟楫，其坝竹渡为诸司通衢。海坝江即槟榔江，由蛮允地东北流来，会盈江、盏达河，西南流出蛮暮，入大金沙江。由蛮允一日过铜壁关，二日浪宿，三日蛮暮，四日新街，计程约二百七十里，此为上路。一日石梯，二日红蚌河，三日蛮暮，四日新街，计程二百七十里，此为中路。一日蚌洗，二日红蚌，三日蛮暮，四日新街，计程二百五十里，此为下路。”是为沿大盈江经蛮允至蛮暮一段，因河道曲险，不能通舟。蛮暮至新街，已有舟楫之利，从水路可直抵阿瓦。蛮允至新街有三条支线，道里均相差无几，路线的区别，仅在蛮允至蛮暮一段，“蛮莫当缅人水陆之

① 光绪《腾越厅志》。

② 《大沙江形势续论》，载《永昌府文征》文录卷17。

③ 黄茂裁：《西輶日记》　《附游历刍言》，载《永昌府文征》纪载卷21。

冲，为陇川之右臂”，①充分利用水路，在蛮暮下水开始舟行，是最便捷的走法。明清滇缅间无论政治交往，军事征战，还是贸易往来，多由此路。“新街者，南大金沙江水口，缅人与中国市易处，顺流而下，六日可至阿瓦，为贼最要地。”清初顺治十五年（公元1658年），即南明永历十二年，吴三桂领清兵入滇，永历帝伧惶逃离昆明，经大理、永昌来到腾越。次年正月二十日，从腾越出发，二十五日至铁壁关，二十八日，驻次蛮莫。三十日，发蛮莫，二月一日至河口，即大盈江与金沙江汇流处，然后水陆分行，沿大金沙江经井梗至缅甸王城阿瓦。②乾隆三十二年，明瑞将3000满兵，2万余川滇黔兵，分两路征缅，“明瑞由锡箔路，参赞大臣额尔登额由猛密路，约相会于阿瓦。”由猛密进兵至阿瓦的一路，就是走这条道路。乾隆三十四年，付恒领兵征缅，曾于九月下旬，会集闽、粤习水之士，“将由蛮莫江出大金沙江，贼已列舟扼江口，阿桂击败之。贼目滨雅得珠被创死，由是江路无阻。”蛮莫江即大盈江，所谓“江口”即大盈江与大金沙江汇流处。接着，征缅大军顺流而下，一直打到“老官屯”，即元明时期的江头城，今缅甸杰沙。乾隆五十五年，缅甸进表臣服，要求开关贸易，清廷许其封王、开关，并派云南粮储道永惠、广南营参将百福赴缅宣封。他们六月十五日出铁壁关，十九日抵新街，然后扬帆直下，七月十日，抵达阿瓦宣封。十三日，原路返回，八月二十一日进铁壁关，二十七日抵腾越。此后缅甸沿这条道路进贡不绝。③

第三条，续接腾越州治至边关中线，由南甸、陇川西南行至孟密，与第二道会合，转达阿瓦。

第四条，续接腾越州治至边关南线，由陇川东南行，经木邦

① 《道光云南志钞·边徼十八土司》

② 《永昌府文征》纪载卷10。

③ 参见《道光云南志钞》卷5《边裔上》“缅甸载纪”。

转达景线，至八百媳妇国。后者是明代开辟的出木邦，运销棉布的道路。由木邦至景线后，这条道路就与元明清以来赵州经景东，出车里、八百至南海的道路会合，也是一条著名商路。

第五条，是由腾越经芒市，转达镇康。清代开辟了由镇康出木邦入缅的道路，“木邦为缅甸东路咽喉，与滇境遮放土司连界，前明为羁縻土府，又改宣慰使司，后为缅甸所灭。”①“其东路为木邦，为孟艮。孟艮所属为整欠、孟勇、整控、大孟养（有香柏城）诸地，在耿马土司衮龙江南，地势稍微平。由阿瓦东北行，过来卡、卓落至大山、宛顶，再三日则永昌西南孟卯土司也。”明末，追随永历帝入缅的兵众“桂家”就散落此地，开矿垦殖。②可见，这条路也通阿瓦，是由腾越南至陇川，经遮放、芒市、宛町出境至孟艮。清代，逐渐发展为著名商路。近代，英国殖民者修筑了一条铁路，由曼德勒（阿瓦）至腊戍，大概就是这条道路的走法。

再次，《道光云南志钞》详细记叙了入缅之后抵达阿瓦的道路情况。它说从铜壁、铁壁、虎踞关入缅的道路都可以乘船赴缅。从这三关入缅之路于蛮允一带曾分三条支路，俱会于新街（八莫），然后沿大金沙江而下至阿瓦。而最捷径的走法是从孟卯、天马而出的路线。此路水陆兼行，行陆路11日程，595里；水路2日程，即至阿瓦，“水陆兼行不过九百里耳”。清初，永历帝及其随员逃奔缅甸，避难阿瓦；其后吴三桂率清兵入缅受降，押回永历帝都是走的这条捷径。

明清两代，腾越边地除设八关，以防缅人内侵外，又置七隘或九隘、十隘，其说不一，以防野人扰袭。所谓的七隘，据《隆乾腾越州志·关隘志》说：古勇隘，又称古永隘，在胆札山地，此

① 《探闻缅甸军情并关外土司恳乞内附摺》，载《永昌府文征》文录卷15。

② 《缅甸东北两路地形考》，载《永昌府文征》纪载卷1 9。

地有三路通夷境，并可至小茶山，其外即蛮莫，可通金沙江；明光隘，在古勇隘北，过此即野人境；滇滩隘，滇滩隘在茶山瓦高之冲，蛮寇出没，扰民不安，于明宣德五年设置；止邦隘，在盏西境，有江路通神护、万仞两关，又通古勇，奔麻山，是一要路；马面隘，是盐枭出没之所；大塘隘，即滇滩关也，在明光、马面之间，通野夷。《腾越厅志》卷11《武备志·边防》的记载，除了上述七隘外，尚有坝竹隘，在铜壁关之右，由盏达可出境；杉木笼隘，在南甸东南百二十里；石婆坡隘，又名邦掌隘，在南甸司百十五里；茨竹寨隘，今称茨竹山口，在腾冲县城关镇北88公里的中缅界山上，有山路经过垭口，可通行马帮。山口东南为中国的地盘关，西北为缅甸的拖角。①从形势看，隘多半设于八关之北，位于腾越厅北部，通茶山、里麻要路隘口，是明清与缅北交往的要地。

四　明清时期其它主要对外通道

上述明代贡道和腾越八关入缅通道，仅是明清时期由滇西腾冲一带入缅的道路，除此之外，云南还有多条对外通道与周边的越南、老挝、八百媳妇国和缅甸联系。

（一）明清时期云南与越南的主要通道

在汉晋至隋唐时期，云南与越南间的通道，除了沟通云南与交趾或安南的联系外，还担负着沟通中央王朝和交趾的联系。宋代，安南独立后，一方面由于中央王朝的政治中心移出关中地区，向东转移；另一方面海上交通日益发达，广西通往越南的陆路和海上通道，逐渐发展成中国中央政权与越南交往的干道，云南作为沟通中央王朝与越南联系的交通桥梁作用日益减弱。因此，元明清三代，仅在蒙古人灭大理国后，南宋王朝尚未灭亡的一段时间内，中央王朝主要通过云南与越南发生联系。元朝至元二十年，

① 朱惠荣主编《中华人民共和国地名词典·云南省》腾冲县。

由广西置驿道入安南后，中央王朝与越南的官方交往，无论是朝贡、使臣往来，还是军旅征战，几乎都由广西陆路和海上航道进行，绝少利用出云南的通道。明成化十一年，镇守云南太监钱能从安南以解送广西龙州犯人为名，“不由贡献旧路，径自云南以往”，为此在朝廷引起一场争论，兵部以为：“云南自祖宗以来，不系交人通贡道路。今欲递解人犯，于理难从。”“安南国贡路，旧率自广西，今因钱能交通，故欲自云南，以避龙州之怨耳。”①可见，明代以来朝廷与安南通贡不经云南，平常官方往来也不由云南。在这样的政策下，势必造成明清时期云南与安南政治交往减少的趋势。政治虽不通，但是云南与安南间具有长期经济往来和商品贸易的传统，各条通道，作为民间互市、经济贸易的通道，仍然繁忙，并得到发展。

明代邓钟《安南图志》、顾炎武《天下郡国利病书》及清代王崧著的《道光云南志钞》等史籍都记载云南有两条道路通往交趾，这些史籍记载的内容基本一致，表明明清两代云南与安南的交通干线具有明显的承袭性和一致性，兹录《道光云南志钞·边裔志下》“越南载记”的记载于下：

> “云南入交趾有二道：其一由蒙自经莲花滩入交州之石陇关，下程澜峒，循洮江源右岸行，四日至水尾州，又八日至交盘（邓钟《安南图志》作“文盘”）州，又五日至镇安县，又五日至夏华县，又二日至清波县，又三日至临洮府洮水，即富良江上流，其北为宣化江，南为沱江，所谓三江者也，临洮三日至山围县，又二日至兴化府，即古多邦城，自兴化一日至白鹤神庙三歧江，又四日至白鹤县，渡富良江；其一道自河阳隘循洮江左岸，十日至平源州，又五日至福安县，又一日至宣江州，又二

① 《明宪宗实录》卷141

日至端雄府，又五日至白鹤三歧江，然皆山径，欹侧难行。其循洮江右岸入者，地势平夷，乃大道也：由莲花滩达安南之东都，可四五日而至。”

上述滇越交通第一条线，遵洮江右岸而行，洮江，《越南三圻考》说：“洮江又名红河，发源于云南，由开化之莲花滩入北圻。”蒙自经莲花滩、石陇川关和程澜峒至水尾州四日程。莲花滩，《明史·地理志七》卷46说：“蒙自，……又东南有梨花江，即礼社江也，东南注于交趾清水江，有梨花旧市栅，宣德五年，置临安卫千户所于此。又西南有溪二，出银厂。又南有莲花滩，即澜沧江下流，交趾洮江上流。西南有筈口关巡检司，又有大窝关、杨柳河关，东南有废果寨，又有贺迷寨，俱道通交趾。”蒙自县南为礼社江，下流即洮江，莲花滩在梨花江之南，沿红河而居，是云南入交趾的要冲之地。《道光云南志钞·地理志》临安府说蒙自“城南百二十里入安南之道，侧有莲花滩，即梨花江所经也。明永乐初，沐晟出蒙自莲花滩，进讨安南；嘉靖中，莫登庸之乱，汪文盛以莲花滩当交、广水陆之冲，遗兵据其地。”其所说蒙自至莲花滩的里距，不一定准确，但其在入越道路中的重要性则是可靠的。莲花滩在蒙自与保胜之间的适中之处，今名同，河口西北68公里处。莲花滩以南的石陇关、程澜峒，均在红河西岸，今犹有此地名。①水尾州，今越南老街省水尾县。然后经文盘州（今越南安沛省文盘县）、镇安县、夏华县（今越南富寿省华和县）、清波县、临洮县（今富寿省临洮县）、山围县、兴化府（今越南富寿省兴化县）、白鹤神庙至白鹤县渡富良江（即红河），即可抵达安南都城。②尽管史料上说“由莲花滩达安南之东都（即交州，今河

① 方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1186页。

② 参见杨正泰《明代国内交通路线初探》，《历史地理》第7辑，上海人出版社1990年版。

内）可四五日而至”，但不可考，方国瑜先生认为4、5日至少是15日之误。而按实际途程约需31日，这与唐代从安宁经通海路至安南所需35日程，相差无几，故上述引文的纪录，应当是比较准确的。

这条道路是明清时期云南与越南交往的主要干道，它上接昆明经临安至蒙自的驿道，明清两代，蒙自都是滇南驿道的重要站口。明代永乐年间，驿道还延伸到梨花江，今蒙自蛮耗。清代蒙自之南虽没有设驿站，但依然置寨堡，作为驿路延伸的站递。这条道路由蒙自而南至红河，沿右岸而行，在汉唐传统道路上发展起来，所以“地势平夷，为大道也。”

虽然，明清以来云南通安南道路作为越南同中国中央政权联系通道的政治作用有所减弱，但在云南与越南交往中的经济、军事作用依然非常重要。在经济上，它是云南与越南贸易往来重要商路，《明宪宗实录》成化十三年五月庚寅记载云南巡抚王恕曾奏于朝廷：“近闻安南国遣人潜入蒙自县莲花滩市我生铜，铸造兵器。”成化十七年七月乙亥，又载云南巡抚吴诚奏，要求开设纳更山巡检司，并说：“昔商人由此贩货往莲花滩与交人互市。”是则莲花滩为云南与越南经济贸易重场所。在军事上，战略意义重要，是边防要地。永乐四年七月，“沐晟出蒙自莲花滩进讨安南。”①此次发兵为永乐四年，沐晟率兵南下，曾“次洮江北岸，与多邦城对垒”，随后又“造浮桥济师，遂抵城下，攻拔之。”②沐晟由洮江右岸的道路以进，顺利攻下越南都城，可见，此路军旅辎重委积而下，畅通无阻。明邱浚的《大学衍义补》论《四方夷落之情》说：“在云南，则由临安府经蒙自县河底莲花滩，至其东都，可五日程。此中国与交南边境之大略也。”明代后期，在莲花滩一线重点防御。

① 《读史方舆纪要·临安府》。
② 《道光云南志钞·边裔志下》越南载记。

嘉靖十七年，云南巡抚汪文盛请求朝廷在蒙自莲花滩一线列寨树营，以“其地当交、广水陆要冲”之故。随后嘉靖二十年，又将“云南别集之兵，于莲花滩分三哨部署”，以控扼滇越要路。①

滇越交通第二线，从河阳隘遵洮江左岸南行。经平源州（疑今越南宣光省大市附近）、福安县（治今越南河江省南部）、宣江州（治今越南宣光省宣光县）、端雄府（治今越南山西省端雄县玉轴庄），②然后至白鹤三歧江与第一路会合，直往越南东都，今河内。这条道路是明清时期由今马关一带出境后，沿红河左岸山林地带深入越南的道路。

这条路线皆是山径，比第一道更为难行，但是在反击越南蚕食侵扰云南边境的斗争中，这条道路日益重要。乾隆五十三年，云贵总督富纲与提督乌大经，曾由此路领8000精兵征讨侵扰边境的越南人，为了配合大规模的军事行动，运输军需，在道路沿线“乃设二十五台站，自白马关（即今马关）起至宣光镇止，共二十台，计程一千一百里。马自属开化，为内地，出关二十里至达号寨，有小咒河，即交趾界矣。达号三十里至都龙，有都龙铜厂，都龙五十里至箐口，崎岖险要，过溪四。箐口三十里至南温河，过溪三，无村落。南温河四十里至竹瓦房，过溪四，路崎岖。竹瓦房五十里至清水河，路崎岖，过溪四，上坡四。清水河六十里至安边，过溪六，不用吊桥，大坡一。安边过渡，七十里至富灵社，路险平不一，无村落。富灵社七十里至外油，崎岖平坦不一，无村落。外油八十里至外巧，崎岖险要，过溪二十二，石坡二，土坡三，无村落。外巧八十里至平衡，崎岖平坦不一，过溪四。平衡八十里至廊岭，过溪四，无村落。廊岭八十里至大蛮州，过贺良社。贺

① 《明世宗实录》卷276。

② 参见杨正泰《明代国内交通路线初探》，《历史地理》第7辑，上海人民出版社1990年版。

良社六十里至贺良下畔。贺良下畔六十里至福安县冗律八十里。冗律过大河至雄异总上畔七十里。雄异总上畔至下畔七十里。异总下畔至宣化镇八十里。宣化镇至黎城尚有八日程，其地平坦，过渡雷河与红毛国交口，大河二道。故自马关至安边二百九十里，自安边至大蛮州四百五十里，自大蛮州至宣一千三百六十里，总计一千一百里。”①

史料中提到的许多地名，难以确考。但是其中的福安县、宣光镇（即宣江府）等重镇都是上述第二道中的重要地名，所以我们有理由相信，乾隆时期设台站的路线就是明清入越南第二道，共1100里，从开化府之南马关一带沿红河左岸深入越南。由于所经地区开发程度较低，多是丛林山溪，道路崎岖，常无村落，与前面所说第二道“然皆山径，欹侧难行”的情况吻合，可能这是明清时期开辟或为人们较多利用的滇越通道。

由马关入安南道的开通，使开化府（今文山州）与越南贸易日益兴盛起来。开化镇（今文山）南有逢春里，再南为马白关（今马关）即出越南要隘，马关南即都龙，②逢春里和都龙为当时著名铜矿，明时安南商人至水尾州（今老街）买铜，即仰给于都龙厂者。万历以后，安南人来到都龙参与开采。清代开采规模越来越大，康熙年间，鄂尔泰奏章中说开化镇总兵、游击各弁等呈报：都龙一带，有江西、湖广人等，向皆聚居开采铜厂及往来贸易，约有万人。雍正年间云贵总督高其倬也曾上奏：“因都龙厂产银铜，内地及外夷俱往打矿，贸易者亦多，近经客民开铜矿，呈出旧界。”“开化镇总兵高必胜在任之时，开化有八撒汛，下有河口通海，广东洋船可到，高必胜私开课利。彼时，广商到者颇多，

① 《道光云南志钞．边裔志下》越南载记。
② 参见《中国历史地图集》第八册，清代云南。

遂有往都龙贩货者。”为此清政府曾为这两个铜矿与安南交涉。①由此可见，开化一带渐成云南与越南经济贸易要地，通商的道路，应当就是上述路线。

除了上述两道外，元明清时期云南还有第三条入越通道，即传统的元江水道。明清两代凡论说滇南边境形势，常常强调“元江为关”的重要战略地位。元江位于红河边，江外为车里、八百、老挝等土司和徼外之地，红河水道直通越南，古人称元江“东邻越南，南接老挝，道路四通之地也。”②从元江顺红河直入越南的水路，是唐代开辟的“步头路”，明清元江至越南的水路依然通行。明代邱浚论说云南与安南的边境情况说：“临安之阿迷州、左能寨等九长官司，皆其近界。元江有水路通之，而蒙自县则其必由之路也。”③是故元江通越南是水路，蒙自通越南多行陆路。成化十八年，“云南守臣奏浪穹县民张平者，率十余人群卖卜，自元江府白沙等营，沿河间道窃出境外，为安南水尾州土官陶崧等所执，械送以来。又以舟载其二人日李甲、杨保春者，由水道进，莫知所往。”④这是明代元江水路通越南的情况，当时下水上水均可行船。清末光绪二十一年《中法续议商务专条》规定：云南设河口关，在蛮耗设分关，由蒙自（陆路）、元江（水路）运货至蛮耗者，在分关查验凭证出入河口。⑤时至近代，元江与河口间仍然通航，也就是元江可以直航越南。1921年编《河口地志资料》说：“由红河往来多用小船，可通越南，亦可通元江。”并在滇越铁路通车之前，由河口至省城昆明，仍“须沿红河乘船至元江，再经峨山、玉溪

① 故宫博物院1952年出版《史料旬刊》《安南勘界案》，转引自方国瑜《中国西南历史地理考释》下册第1296页。

② 《道光云南志钞·地理志》元江直隶州。

③ 邱浚《大学衍义补》卷153《四方夷落之情》。

④ 《明宪宗实录》卷230。

⑤ 《新纂云南通志》卷134。

等处，约十一日始达。”①这是当时通行的走法。元江人孙乐斋多次往返于此道，并亲口对方国瑜先生叙述说：“又自元江航红河，五日至蛮耗，二日至河口，凡水行七日。自元江船行，多经险滩，操舟技术不高，则往往失事，且上溯尤难，故自元江航行至河口者，枯水季节多在河口卖船，徒步而归。”②或许元明清时期从元江经水路通越南的情况是自蛮耗或河口以下航行较易，终年可以通航；自元江航船比较困难，上水尤难，枯水季节几乎不能航行。

（二） 经思茅、车里至南海的道路

从唐代开始，就有道路从南诏统治中心洱海地区往南至南海，这里所说的南海是指缅甸和泰国南部之海。发展到明清，已经成为上接驿道干线，下通于老挝、八百至缅甸南部白古的通行大道。

明代，从赵州有驿道至景东，或从昆明有驿道至元江因远驿，下接“贡象下路”，由车里而出分途：东南至老挝宣慰司，或西南经八百宣慰司至缅甸南部的白古。清代，驿道干线延伸到思茅和车里司地，通南掌国或缅甸、暹罗南部沿海等地。这条出南海的道路在云南境内，由昆明经新兴州（玉溪）、元江州的驿道和赵州经景东厅、镇沅州至普洱、思茅的驿道会合后出境，元江和镇沅是这两条驿路的重站枢纽。因此《道光云南志钞·地理志》称：元江“东邻越南，南接老挝，道路四通之地也。”镇沅正“当缅、越、挝之通衢，作景（东）、元（江）、楚（雄）、普之外障。”

南掌国，即老挝，明代永乐年间设老挝宣慰司，并多次入贡，所经由的即“贡象下路”。清代，称南掌国，“明成宗即位，老挝土官刀线歹贡方物，始置老挝宣慰使司，以刀线歹为宣慰使。其地东至水尾，南至交趾，西至八百，北至车里宣慰使司，自司西

① 《云南边地问题研究》下卷。

② 方国瑜《步头之方位》，《滇史论丛》第1辑，上海人民出版社1982年。

北六十八程至云南布政司。”按其方位，老挝至云南布政使司（昆明）的道路，应从老挝西北行，经车里、思茅、元江一线的驿路至昆明，共68日程，这是明清时期通行走法。明代永乐年间，老挝宣慰司“连年入贡”，明廷对贡使优待有加，常“量给道里费”。直至明代后期，贡使依然不绝。老挝与安南间，唐代就有道路可通。到明代永乐年间，“安南黎灏率兵九万，开山三道，进兵破哀牢，入老挝境，杀宣慰刀板雅及其子二人。”这次兵乱，安南劈山开道，拓展了老挝与安南的道路，也使云南的这条对外通道延至安南，畅通无阻。当交趾黎氏叛乱时，陈天平曾经老挝从贡道进京求助于明廷。到清代，乾隆皇帝以为南掌国地处僻远，“远道致贡未免烦劳，定为十年一贡。贡道陆路至云南永昌府入境，达京师。”①按：“贡道陆路由云南永昌府入境”，在《清史稿·属国·南掌》中作“由普洱府入境”，《清史稿》所记为是，又永昌入境似不合情理，而由普洱入境，实际走明代的“贡象下路”，在清代仍然通行。

这条道路出车里西南行，至八百即称八百媳妇国，大约为今天泰国清迈一带。元设八百宣慰司，明置八百大甸宣慰使司，清代渐属暹罗。元明清时期，八百经这条道路与云南和中国中央政权发生紧密联系，大凡征战、朝贡和商旅往来的记载，不绝于史。仅据《明实录》的记载，从洪武二十一年（公元1388年）到正德八年（公元1513年）的100多年间，八百媳妇国共36次遣使中国，明王朝也多次遣使到八百媳妇国。永乐二年（公元1404年），明王朝在今泰国清迈设置了八百大甸宣慰司，以刀招尔为宣慰使，并发给信符和金字红牌作为官方往来的凭证。②同时在八百大甸

① 以上均见《道光云南志钞·边裔志上·南掌载记》。
② 《明太宗实录》卷29。

宣慰司内设置都事经历各一员，负责译写汉字公文。①宣德六年（公元1431年）明朝四夷馆内增设八百馆，训练培养翻译八百文字的人员。②八百与明朝的交往基本都是通过云南进行的。

通过八百，云南还与暹罗（今泰国南部）发生联系。特别是明代在八百、缅甸置宣慰司，“缅即内属，则暹罗即云南之边裔矣。”由八百直南行可至暹罗边海地区。虽然历史上暹罗与中国交往以海路为主，但与云南的经济联系也甚为密切。例如，云南唐代至元明时期以贝为币，称为海■而八百、暹罗“交易用海■，是年不用■，则国必大疫。”③这种货币上的同一性，自然是经济交往的结果。甚至明代开始，澜沧江也开辟为云南出海的又一水路，张机在《南金沙江源考》中引《蒙化府志》说：“澜沧江、漾濞江，蒙人谓之大小二江，合西洱河、胜备河至蒙化交界处，土人谓之罗擦聚，日出水光荡射可观，不二十余日，至锦龙江，即水下流，海客船多会于此，渐渐至南海。”④澜沧江在今西双版纳称锦龙江，这似乎说明从明代开始澜沧江就有海船往来，被作为出海通道加以利用。

由八百再往西南，即至缅甸南部沿海的白古地区。缅甸南部沿海的的贸易港口，古今发生了很大的变化。在中国古代文献记载中，自唐代至清代中期，白古地区一直是云南至缅甸南海的外贸港口。唐代南诏商人来到昆仑（白古及萨尔温江入海口一带），同海外国家进行贸易；元代，马可·波罗出使缅甸，来到这里曾见大量云南阿木州（通海）的马从这里贩卖到印度。明代，贡象上路和贡象下路的终点都在白古，昭示着白古仍为云南通过缅甸沿海进行海外贸易的重要港口。清代继续通行，出车里后，东南

① 《明太宗实录》卷31。
② 吕维祺《四夷馆馆则》卷1；严从简《殊域周咨录》卷8。
③ 《道光云南志钞·边裔志上》暹罗纪载。
④ 天启《滇志》卷25《艺文志》11。

至老挝（南掌国）延至安南；西南经八百通暹罗或继续西南行至白古地区，并通过暹罗和白古同海外国家进行贸易。这条道路所通地区形势：“大古喇亦曰摆古，地滨南海，与暹罗邻，亦近佛狼机，善用火器，由缅甸渡大江不过两程即至大古喇境。底马撒在大古喇东南，又有洞吾，在大古喇之北，得楞在大古喇西南，得楞与暹罗相近，亦曰小古喇，诸夷并为缅甸所并。自老挝司治西北至省城六十八程。”①清代中叶以前，云南就是通过上述沿海地区港口，同海外发生广泛联系。

但是18世纪以来，西方殖民主义势力深入缅甸，伊洛瓦底江的内河航运作用日益为人们所重视，伊江三角州的仰光被殖民主义开辟为缅甸对外商埠，白古则淤积严重，外贸港口的地位急剧下降，并向仰光转移。1435年，威尼斯商人孔底（Nicol0 di Conti）来到缅甸，他离开阿瓦，向海的方向行进，17日后，抵达一个不甚大的河口，再循河航行10日，抵达一繁盛之城，曰白古尼亚，②这就是元代白古港口情况，是时还是缅甸南部繁盛外贸海港，但自16世纪末以来，白古港淤积加快，当时的商船必须等待涨潮才能在窄狭的港口停泊。因此“白古镇在1600年后衰落的原因，在于商舶不能直达其地之故。”③仰光的崛起，白古的衰落，促使云南至缅甸南海的道路，至迟在清代中叶发生了显著的变化。

大理回族马德新曾经此路往仰光乘船去麦加朝觐，在《朝觐途记》中他说：“予于西历迁都一千二百五十七年十月二十二日，乃道光二十一年（公元1841年）诚意朝觐，偕诸商人，向阿瓦而行。商人马元德，丰城庄人也。由是自景东、普洱、思茅经行，是年十一月十六日出中国界，经一巨城，名曰九龙江（即车里）在

① 《道光云南志钞．地理志》卷1。
② 见G．E．哈威著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》，第139页。
③ G·E·哈威著，姚楠译注，陈炎校订《缅甸史》第53页。

大江滨（即澜沧江）。十二月初二，至一巨城，名曰闷硁（即孟艮），属阿瓦。二十日至一巨城，名曰扪乃（猛乃），住五日，三十日至护博城，其城乃各商寓所。时年已尽，迁都一千二百五十年正月第二日，由护博城起行，时乃道光二十二年壬寅正月初五日也。越二日至落觉城，商人至是而止。居九日，辞诸商，与数佣人由小路步行八日，是月二十二日至阿瓦城（即曼德勒），王都也。土人呼其城白庞，尔勒补之语白而庞，其间穆民多者。……约三千户。居十八日，国王由漾贡（即仰光）归，予见之。二月第七日，由阿瓦起程，行于大江（即伊落瓦底江）运铜之船，其铜卖自中国商人。后十七日，于西历二月二十六日至漾贡，其城近海，乃阿瓦极边界。……至欣抵（印度）。”然后马德新从漾贡乘海船经印度至阿拉伯半岛，到麦加朝觐。①由此可见马德新起初是遵传统路线，从大理经景东、思茅、九龙江（车里）出国境。出国境后，其所行路线与我们上述传统的经八百（今泰国清迈一带）至缅甸白古（今勃固）不同，不再西南行，而是往西行，经闷硁（猛艮，今缅甸景栋）、扪乃（今缅甸孟乃）、护博（疑今缅甸黑河城）、罗觉城（疑今缅甸劳索）至阿瓦（今缅甸曼德勒），再乘江船，沿伊洛瓦底江南行至漾贡，后乘海船经欣抵（印度）往阿拉伯半岛，最终达到麦加。马德新的这一走法，在清中叶以前的史料中都不曾见记载，有可能是漾贡崛起后，才逐渐发展起来的道路。而且马德新所行路线上滇缅贸易昌盛，他从大理至阿瓦，一路皆“偕诸商”而行；由孟乃前行五日所至的护博城，是“各商寓所”，当是这条商道上的重要站口和商贸集散地；由阿瓦乘江船下漾贡，又乘坐运铜之船，并说铜卖自中国商人，反映了马德新所行路线是清代以来一条非常通行的商道，且中缅贸易极为频繁。同样道光《云南边防志》记载由车里自打洛隘口出，290里至

① 《云南史料丛刊》第22辑。

孟艮，又1800余里至孟乃，又1200于里至阿瓦国城，这就是清代中期以后，这条道路转经阿瓦出海的大体途程。17世纪以后，白古衰落，漾贡兴起，导致云南出车里至南海的道路发生的重大变化是：以伊洛瓦底江水路为通道，以漾贡为目的地和出海门户。

（三） 由永昌经姚关的对外通道

明代在昆明经永昌府至腾越的干道驿路上，由水昌府南行，有一条支线经姚关（今施甸县姚关）出木邦的道路，发展到清代，这条驿道支线虽未向前置驿，但是出木邦的道路联系范围更加广泛，成为滇西又一通缅甸和南海的要路。

清代此路由永昌南行，经小堡场、施甸至姚关。光绪《永昌府志》卷16说：“府城南九十里小堡场，四十里施甸，四十里姚关。”这是从永昌府城至姚关的路程。姚关是置驿终点，又是重要站口和要枢。从姚关分途，至少有三条支线，一渡喳哩江至木邦；一经孟定入木邦；还有一条东南行至八百。“自姚关而南，渡喳哩江二十程至木邦；自姚关南行八日入孟定府境。”若往八百，“自姚关东南行五十程至其地，自司治北至省城三十八程。”①

第一条，姚关渡喳哩江直至木邦的道路：姚关南即湾甸州，距姚关仅40里。②然后经小猛统、德党、镇康或耿马至木邦。据《道光云南志钞·地理志》所记：“自湾甸土州之姚关，渡喳哩江，十二日至其地，自司治东北至省城三十五程。”喳哩江即今怒江，在耿马和镇康之外，滚弄至今仍是是重要的渡口。明代木邦宣慰司治所在今缅甸登尼，又称兴威，兴威至滚弄今天有公路相通，这当为明清是路线。兴威西南行有腊戍，今为缅甸重镇，铁路抵达于此。由此可转达阿瓦或缅甸南部沿海一带。

这条道路在滚弄一带经过“麻栗坝”，它位于怒江以东，镇康

① 《道光云南志钞·地理志》边徼十八土司。
② 何孟春《请复置永昌府疏》、《永昌府文征》纪载卷4。

以南。“（麻栗坝）其疆域广三百三十里，袤八十里，至缅都一千四百里，至木邦四百三十里，距顺宁府城五百四十里，计程九站，在府正西。计由府城六十五里至镇康土州城，烟瘴极大。六十五里猛永街，七十里猛彭街，均有烟瘴。六十里麻栗林，四十里刷布厂，入缅界。五十里麻栗坝土司所住之楂子树城。”①所以，麻栗坝正当这条商路之中，具有方便的交通条件，加上地势平缓，自然条件较好，渐渐得到开发，成为棉花和大烟的重要产地，并运销云南内地。而到这里进行开发活动的主要是云南内地来的汉人。光绪十七年，英探路队来到麻栗坝，张成瑜作为翻译随从同行，据其所记，麻栗坝又曰独牛，又曰老街，此一带尽是汉人，据调查，麻栗坝全境9万人口，其中汉人占87%，②这些汉人当是明清之际迁移来的。

第二条，姚关经孟定出木邦的道路：由姚关往南，经湾甸、小勐统、镇康、孟定而出木邦。这条道路明代已有，“（木邦）其东为孟定，南为猛密，西为缅甸，北为芒市。自姚关渡喳哩江，十二程至其地。”③明永历帝入缅后，被安置在阿瓦，寄人篱下，日子十分困难。李定国和白文选曾分率大西军，于1659年进入孟定、孟艮、木邦一带，并多次前往阿瓦“迎驾”和“救驾”，所行即此路。特别到清代乾隆年间，茂隆银厂的兴起，这条道路逐渐成为昌盛的商道。茂隆银厂位于镇康之南，孟定府西南，今沧源佤族自治县境内，过去称“葫芦王”的地方。乾隆年间，吴尚贤由石屏伙同唐启虞等人前来开采银厂，经过几年的发展，居然成为年产白银万两，拥有各民族矿工2、3万人的大银厂，内地工商之人闻风趋往，或赴此开采，或前往贸易，道路日渐繁忙。“今在彼打

① 《麻栗坝图说》，《永昌府文征》纪载卷22。
② 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1251页。
③ 天启《滇志》卷30《羁縻志》第1 2。

槽开矿及走厂贸易者不下二三万人，其平常出入，莫不带有货物，故厂民与商贾无异。”①一时之间，这条道路上矿工与商贾相望与道，迅速发展成为一条繁盛的商路。

上述两道至木邦（今缅甸兴威）后，往西达猛密，西南至阿瓦。在往孟密的途中，有波龙银厂，也是明末清初发展起来的大矿区。南明永历政权失败后，其余部散落木邦、孟艮、孟密一带不少。宫里雁就是其中一支的首领，他率众开始在波龙（今缅甸包德温矿区）经营银厂。到18世纪50年代，波龙银厂已经发展到相当大的规模，矿工不下数万，矿区“商贾云集，比屋列肆，俨一大镇。”②这条道路沿线茂隆银厂和波龙银厂所在地区，一度成为滇缅边境上交通最发达、经济最具活力的地区。故“由镇（康）至保（山），为商贾往来大道”③是云南对外通道又一干线。

明清时期姚关至木邦道的具体走法缺乏详细纪录。公元1922年祝鸿基由此路至缅甸，在他的《姚关通缅甸行程记》中详细记载了此道情况，其路线应与明清时一致：“民国十一年夏四月，避唐祸自昆明潜行，凡二十一日抵永昌府城，行一日至由旺故里，侦者四人至，乃复逸焉。又半日至姚关（一名全胜关），又一日至湾甸，又一日至大勐统（湾甸土知府所在地），又三日至镇康县治（距永昌城三百八十里，全县僰夷），再二日至麻栗坝（旧中国地，土司杨姓，顺宁人，英设果敢县，烟瘴最烈。自姚关来，不经湾甸、镇康至麻栗坝之路，中间所经地名有猛菠罗河、松林寨、大水塘、麦坝、小水井、猛棒、猛堆、麻栗岭、南伞。南伞之南为老街，即麻栗坝）。又一日至亥修水（汉人七八十户），又一日至龙潭（汉人二十余户），又一日过潞江（以独木船摆渡，江之两岸，

① 《清高宗实录》卷269。
② 周裕《从征缅甸日记》。
③ 《修筑保山至镇康县道路募捐启》，《永昌府文征》文录卷28。

山势陡峻，江广三四十丈，沿江产大竹，巨过一人，为世所罕见）。又一日至腊戍。”①

第三条，由姚关东南行至八百道，这条道路在明代开始逐渐引人重视，天启《滇志》卷30《羁縻志》八百大甸军民宣慰司说：“自姚关东南行，至其地五十程。”其路线为由姚关沿上述路线南行，经湾甸、镇康、耿马、募乃寨、孟连司、孟艮至景线（小八百，今泰国昌盛）等地。募乃寨，位于澜沧县北部的募乃区，清代属孟连傣族土司管辖，也是云南边疆地区历史悠久的一座银厂。明成宗永乐二年（公元1404年），就有汉族商人朱明堂（湖南人）和拉祜族土官在此联手办厂，开采银矿，称为“募乃银厂”。孟连司，今孟连县，清代为土司地，它东至车里界，西至木邦，南至孟艮（今缅甸景栋），北至普洱府威远厅地，故孟连是这条道路的出境地和要冲，“由姚关东南行十九程至其地，又七程至孟艮司东景线村，道通车里，出普洱、元江可达交冈；又有路通老挝，可达越南。”②此乃这条道路的走向和联系区域。

此外，明清时期还有一些对外交通支线，如“一路自白崖过景东，从木通甸至湾甸，渡河入芒市，约十日程到陇川。又一路自怒江上流蒙来渡至景线，沿河小渡数十处，皆可入其境。”③同时还有一条利用怒江出海的水路，张机《南金沙江源考》说：“《押赤府志》：‘潞江，一名怒江。’《水经注》云‘漏江’，杨慎云‘漏江’，今讹为露江。源出吐蕃，流经芒市至木邦地，名喳哩江。又流经八百、车里地，至摆古，东入南海。自木邦以下，即可通舟楫。昔年陇川多士宁前往摆古见莽端体，皆由此江顺流而下。”④只是怒江是滇西的高原河流，水急流险，自古很少利用为

① 《永昌府文征》文录卷30，上述引文中括号内容为原文所有。
② 《道光云南志钞·地理志》边徼十八土司。
③ 《道光云南志钞·边裔志上》缅甸载记。
④ 天启《滇志》卷25《艺文志》。

商贸水路。云南与缅甸国境线长，山水相连，出国境干线和支线无数，难以一一枚举。

总之，“由永昌出姚关，走镇康、宛定，出麻栗坝，抵瓦城；由顺宁走耿马，亦出麻栗坝；由普洱出九龙江、车里，亦毗连缅地。”①此乃由姚关出对外通道的大势。

（四） 经由广西、广东出海道

这条道路是宋代曾经兴盛一时的广西大理买马道，其继续延伸，连接两广沿海港口，明清两代，云南与广西之间有驿道相连，所以自宋以来，这条道路就是云南重要的出海通道，除了传统利用广西钦州港之外，清代起云南还利用了广州这个历史悠久的国际贸易大港与世界各地进行交往。马德新的《朝觐途记》记载，他朝觐了麦加，周游了西亚之后，于回历一千二百六十三年，（道光二十七年，公元1847年）回程，乘海船经马喇戛（马六甲）、新歌敷尔（新加坡）抵达广州，溯珠江，经肇庆、梧州、浔州、南宁至北塞（今广西白色），然后陆行，沿驿道回滇。由此他得出结论：“至是始知朝觐有二途：一路由阿瓦，一路由北塞。”阿瓦路则利用伊洛瓦底江水路出海；北塞路，经广西利用珠江水道出海，因而成为当时云南最便捷的两条出海通道。

第三节 滇缅贸易水路的兴起和发展

一 伊洛瓦底江水道在滇缅交通中的意义

亚当·斯密说：“水运开拓了比陆运所开拓的广大得多的市场。”②明清时期云南对外交通的一大发展，是滇缅水路贸易的兴

① 余泽春《禀查勘滇缅交界要隘远近情形》，见《永昌府文征》文录卷17。

② 亚光斯密《国民财富的性质原因研究》商务印书馆1981年版第1 7页。

起。在元明清的云南对外交通史料中，常常会看到大金沙江这一名称，以及对这条水道在滇缅交通中重要作用的叙述。中国古书上的大金沙江，即伊洛瓦底江，它是云南六大水系之一，其正源恩梅开江发源于西藏察隅地区，南流经过云南省贡山县出国境，沿滇缅边境一带，自北至南纵贯缅甸中部，至仰光迤西南的地区，注入安达曼海的马达万湾，全长2400公里，流域面积410500平方公里，约占缅甸总面积60%。

伊洛瓦底江对缅甸人民具有重大意义，如同长江、黄河在我国所具有重大意义一样。自古以来，缅甸人民就把伊洛瓦底江称为“ 天惠之河 ”，它灌溉着流域内肥沃的土地，养育着世代缅甸子民，培植着缅甸文明，沟通着上下缅甸的交通，联系着中缅、印缅经济文化的交流。非但如此，伊洛瓦底江水道，在滇缅交通中也具有非凡的意义。

其一，它的上游，自发源地至杰沙。虽然伊江流经云南很短，从贡山县就流出国境，但是，它沿上缅甸中缅交界地带自北向南而流，所流经的掸邦高地，又称“ 珊邦高地 ”，无论在地质上或地形上，都与云南西部不可分割，在滇缅边界尖高山以南的伊洛瓦底江两岸及八莫、密支那附近，有现代冲积平原，是缅甸开发较早的地区。同时，滇西几条主要河流，大盈江、龙川江等出境后于这一地区汇入其中，使伊江水量大增。因此在伊洛瓦底江上游尖高山以南的珊邦高地及其向北延长部分与云南省西部之间，地形上相联系，国界附近并无高山大川阻隔。自古以来，形成交通便利，民族迁徙频繁的大通道，沟通着云南、缅甸和印度的交往，汉晋时期的“ 蜀身毒道 ”，唐宋时期的“ 安南通天竺道 ”，无一不是凭借这一地区贯通中印，就是现代修筑的中印公路，经过密支那，有一段沿伊江支流猛拱河而行；滇西一些东北至西南的河谷，如伊江支流的太平江（大盈江）、瑞丽江（龙川江）以及萨尔温江支流的南丁河，尤其成为滇缅交通的孔道；伊江在大盈江汇入之

前，基本不能通航，直到大盈江注入，水量大增，河道稍微平缓，即可通航。

太平江，即大盈江，源自腾冲以北，尖高山以东，向西南流，在八莫之北1.6公里处注入伊江，全长240公里，大部分在云南境内。自河口上溯30公里，约从蛮暮起可以通航。所以，太平江谷地很早就成为滇缅交通最重要的孔道。自八莫（清代称新街）至杰沙（元代的江头城，明清的老官屯），虽然河道陡险，水流较急，仍可通航。在八莫附近，伊江两岸为冲积平原，伊江受珊邦高地的阻扰，突然折向西，并且在冲积平原之南，有一两岸崖壁高耸，河中漩流迴回的河段，号称“第二峡谷”，虽给航行造成困难，但仍能行船。第二峡谷以下迄杰沙，水势渐缓，因此自八莫至仰光1404公里之间，伊江水道均可终年行船。

由大盈江一线入缅的道路，是元明清时期滇西与缅甸交通的主线。元代，金齿入缅三道中的通过阿郭地界的道路，就是沿大盈江而出，直通缅北重镇江头城。明清时期，凡由腾冲出铜壁关、铁壁关甚至虎踞关者，必以蛮暮、八莫（新街）为主要站口，一般从虎踞关、铜壁关而出，陆行经曼允、蛮暮；由铁壁关而出至蛮暮，自此下水，沿大盈江船行至八莫，即开始在伊洛瓦底江水道航行。所以，蛮暮、新街都是滇缅交通要冲和滇缅贸易重地，故清人论之曰：“蛮暮直走金沙江，当缅人水陆要冲”，“夫蛮暮何地也？三宣之藩篱，腾永之垣墉；腾永，全滇之门户也。蛮暮失，必无三宣；三宣失，必无腾永。”又“新街在大葫芦口之北，而大盈江入金沙江之口，则在新街之北，皆水道旁出之地。”①明清两代，在蛮暮和新街都有较完备的客栈、货场和码头。“大葫芦口”，即“第二峡谷”自古为交通要冲，元代及明清著名的江头城或老官屯

① 《论大金沙江形势下》，《大金沙江形势续论》，见《永昌府文征》文录卷17。

（杰沙）即在第二峡谷西口附近的南岸，所以也是兵家必争之地，元代征缅，以江头城的据点，直捣蒲甘王城。明清征缅，或进兵老官屯扎营，或以老官屯为主攻目标，正是其在交通上的重要性所决定的。

其二，伊洛瓦底江中游，自杰沙至第悦茂。伊洛瓦底江中游是一个典型的干燥河谷地带，这里气候干燥，蒸发量大，在旱季，河水减少很快，但仍能通航。伊江中游的干燥地带，由曼德勒以北至第悦茂之间，是缅甸历史上开发最早，经济最发达的地区，同时也是19世纪中后期以前的政治、经济、文化中心所在地。缅甸历史上的著名王朝，除早期的骠国和东吁王朝前期外，几乎都建都于干燥地带。蒲甘是蒲甘王朝的都城，曼德勒及其附近的阿摩罗补罗、实阶、太公等地都曾是缅甸的古都。曼德勒（中国史书上称阿瓦或瓦城）曾先后五次为缅甸京城，最后一次在1857—1886年，当时王宫建筑辉煌，颇有中国故宫风格，显示着这一地区的繁荣和富庶，以及高度的文明程度。元明时期，缅甸有五座著名城市，“江头城在腾冲西南十五日程，太公城在江头城南十日程，马来城在太公城南八日程，安正城在马来城南五日程，蒲甘城在安正国城西五日程，去大理五十余程，所谓缅中五城也。”①据方国瑜、林超民的考证，此五城中江头城为今缅甸杰沙；太公城今仍同名；安正国在今缅甸辛古附近；马来城大约为今曼德勒；蒲甘，今仍同名。②是五城均沿伊洛瓦底江而下，分布于伊江中游地带，从一个侧面反映了伊江中游是14至17世纪缅甸发展程度最高的地区。

在伊江中游，滇西有瑞丽河汇入。瑞丽江，中国古书上称龙川江，明张机《南金沙江源考》说：“有一江源自腾越龙川江，经

① 《正德云南志》卷14。
② 《〈马可波罗行记〉云南史地丛考》第87～88页。

界尾、高黎贡山、陇川、猛乃、猛密所部莫勒江，至太公城、江头城，入于金沙江。”①其河谷也是滇缅交通的重要通道。元代，金齿入缅三路中的天部马路和骠甸路，均是沿瑞丽江河谷而行。明清两代，凡出天马关、汉龙关者，必走瑞丽江河谷通道。瑞丽江水量较小，难以行船，但在杰沙以南瑞丽江注入伊洛瓦底江，故至杰沙即可利用伊江水道。若从天马关而出，大约陆行11程，595里陆路，而后船行两日抵达阿瓦，水陆兼行共约900里。②此外伊江西岸还有一条由滇西而出的商贸陆路大道，乾隆三十四年，腾越州民寸存福曾向官府报告：“向因贸易，由大南金沙江西一路到过木梳，道路平坦，自怕烈而西，可通车行。”③加上前述大盈江水路，在明清之际，滇西三条主要入缅贸易商道，均以阿瓦为目的地。由此形成了云南滇西及伊江上游、中游的广大地区，以阿瓦为核心，以伊江为主线的交通格局：一路由伊江之东，联系猛密经济区；一路由伊江之西，有通车大道经木梳下阿瓦；一路循伊江水路，联接孟养经济区，此乃明清时期滇西入缅之大势。

阿瓦即曼德勒交通地理位置异常优越，它位于伊江中游干燥地带与珊邦高地邻接处，海拔约76米，南北向的伊江至此西折南下，古代循伊江上游河谷、亲墩江河谷、西当河河谷以及珊邦高地移动的各民族部落，都以此为焦点，使伊江中游的曼德勒及其周围城市，长期作为缅甸全国政治、经济、文化中心所在。这里还是北上伊江上游和珊高地的门户，是沟通上下缅甸的要冲，至今仍然保持着在交通上的优势，几乎所有联系上下缅甸的水运、铁路、公路都贯通这一地带，为经济大动脉之核心，而伊洛瓦底江这条自古以来缅甸南北交通的大动脉，更以曼德勒等地为枢纽。这

① 天启《滇志》卷25，《艺文志》之11。
② 《道光云南志钞·边裔志上》缅甸载记。
③ 《东华录》乾隆三十四年。

就是古代滇缅交通以抵达阿瓦为目的地的原因所在。乾隆年间，官府遣云南当地少数民族密入缅甸，刺探地形和防御形势，探子回报：“缅甸幅员辽阔，南通外洋，所辖土司二十余处，人民亦众，建城阿瓦地方，又名三江城，由永昌前往，有水陆三路可通，间有险要之处，木邦、蛮暮二处为缅甸门户。”①此其伊江中上游地区与云南交通的大要。

其三，伊洛瓦底江下游，自第悦茂至入海口。下游地区，由第悦茂至阿考东山仍为河谷地貌，这段河流穿经曲折而倾角较大的沙岩地层，所形成的河谷宽度锐减，水流湍急，但水量渐大，行船较易。著名的河港卑谬即位于此段河谷中。

阿考东山以南为伊江三角洲，这里水道散漫，分道而流，河道交织成网状，最后归纳为九条出海河道，但大部分由伊阿口入海。三角洲的九条主要分流，即使在今天，也只有极西的勃生河和极东的仰光河能出入海轮。伊江三角洲地区，虽然有广阔的平原，肥沃的土地，充沛的雨量，但是在生产力极不发达的古代缅甸，它在经济上的重要性一直不能与中游的干燥地区相比。因为19世纪中叶以前，缅甸还没有能力有效地防止伊洛瓦底江的洪水，更没有足够的人力、资金和技术来开发大片的丛林和沼泽，从而使下缅甸最有潜力的农业区伊洛瓦底江三角洲平原一直没有得到开发。三角洲地带虽然有一些河口可以直通海洋，也因为开发滞后，经济不发达，无法形成对外贸易的重要港口。曾到过缅甸一些地区的英国人西姆施在1795年、克劳福特在1826年都谈到，仰光附近森林茂密，人口稀少，农业落后。②直到17世纪，勃固港淤积加重，仰光才开始受到重视。19世纪中叶，西方殖民主义

① 《东华录》乾隆三十一年。

② 海伦．德拉基《外国人所看到的缅甸》第126、133页，转引自贺圣达《缅甸史》第187页。

东来，看好仰光的优良通洋港湾条件，在三次缅英战争中，逐渐加以开发，使之发展成为缅甸最重要的对外海港。

然而仰光以东西当河口附近的勃固，则是缅甸南部历史悠久的海港。西当河，属于伊洛瓦底江水系，其发育史上是伊洛瓦底江的一部分，后来其中上游被劫夺，成为独立的河流。自8世纪至1 6世纪，勃固都是缅甸南部繁盛的贸易港口，中国史书多有记载，唐宋时，南诏、大理政权都有商路通达于此；元明清时期，仍为云南借助缅甸出海的门户。马可·波罗出使缅甸，看到这里贸易繁荣景象和云南商品在这里出售给印度商人。因此，尽管伊洛瓦底江下游行船便利，但是在古代长期经济不发达的情况下，至少在19世纪前，云南由滇西入缅，自阿瓦而下，基本不循伊江水路至仰光等地，而是由阿瓦开始陆行至勃固（白古），此乃马可·波罗出使至班加剌和明代“贡象上路”的走法；或由景东、姚关等出境，也直趋勃固。故清代中叶以前，伊洛瓦底江下游水路在滇缅交通中的作用是有限的，但其流域下游的勃固地区则是与云南经济贸易联系最密切的缅甸港口。①

二　伊洛瓦底江流域的经济发展

就缅甸的经济而言，历史上常以上下缅甸来划分经济区，而且它们的发展极不平衡。公元13至19世纪初，即中国的元明清时期，上缅甸的经济较下缅甸要发达的多。

所谓上缅甸，主要指伊洛瓦底江中上游地区。当时那里人口占全缅甸的2/3，特别是中游干燥地带，已经有较发达的农业和较为系统的灌溉网，是缅甸农业最发达的地区，可以说也是当时缅甸的基本经济区。缅甸封建王朝自蒲甘王朝到雍籍牙王朝，长期建都于这一地区，因为这里是一个可靠的大粮仓，能够为统治提供经济保障。以阿瓦为中心的伊江中游地带，农业发达，不仅生

① 上述缅甸地理的资料，主要参见赵松乔《缅甸地理》。

产大量的稻米等粮食作物，还是缅甸的主要棉产区，从17世纪起，就有大量的棉花出口云南，成为极盛贸易和滇缅贸易中最大宗货物。阿瓦“土产，棉花最多，每岁贩入云南者十余万驼。”①莽白王（公元1661—1671年在位）时期，荷兰东印度公司在阿瓦的商人就大量收购棉花，再买给中国商人，获优厚利润。②

阿瓦以上的伊洛瓦底江两岸地区，是缅甸著名的矿产区和宝石产区，也是当时缅甸商品经济最活跃的地区。“孟拱、孟养在其（指伊洛瓦底江）西，孟密、木邦在其东，产米、棉花、柚木、翡翠、碧霞，此言大金沙江下游之富饶有如此；其上游之所产若何？曰江滨多松与琥珀、金、玉、水晶，噫！此江之所由名金沙。”③这里主要讲阿瓦以上的伊洛瓦底江流域，足见伊江中上游地区物产之丰富。

伊洛瓦底江下游地区的经济，在缅甸封建时代，一直落后于上缅甸地区，但是发展极不平衡。从7世纪起，下缅甸地区的海外贸易就已兴起，那时勃固（即樊绰《云南志》中所说的昆仑国地区）是缅甸最大、最重要的出海港口，一直到18世纪以前，勃固仍然是下缅甸的经济中心。农业经济较发达的地区，也主要是勃固附近的锡唐河谷和直通与马都八之间的沿海平原。古代孟族王国的中心正是在这一地区，而勃固、直通曾是古代缅甸最重要最繁荣的出海贸易港口。因此云南很早就与这一地区就发生经济联系，并借助其港口作为自己的出海口，特别是勃固，同云南的经济贸易关系颇为密切。古代云南出南海的道路，如唐代南诏的青木香山路，元代马可·波罗所行班加剌与云南间道路，明代的两条贡象道路和清代出车里、八百至南海之路，几乎都以此为终

① 黄懋裁《西輶日记》，《永昌府文征》载记卷21。
② 贺圣达《缅甸史》第1 30页。
③ 《大金沙江考》，《永昌府文征》文录卷28。

点，云南商品曾大量运往此地，同海外国家进行广泛的海外贸易。然而，大约在19世纪初，仰光附近还是森林茂密，人口稀少，农业落后。当时伊洛瓦底江三角州地区，远未得到开发。卑谬以下的整个下缅甸，还没有形成一个完整的农业区域。

但是，自17世纪起，勃固港淤积日渐严重，妨碍海舶的顺利进出，勃固的海外贸易开始呈衰颓之势。海外贸易重心开始向仰光等地转移。仰光古称大光（梵文意即“三岗村”），只是仰光河畔的一个小渔村，1756年缅王雍籍牙在此击败得楞族军队，奠定了统一全国的规模，乃重命名为“仰光”（意即“战争的终结”），并开始扩展市区，发展经济，成为一个商埠，当时居民约1至1.2万人，逐渐成为仅次于首都阿瓦的第二大城市。但是，随着西方殖民主义的东来，向缅甸扩张，曾一度限制仰光的发展。特别是1826年，第一次英缅战争，英殖民者占领颠拿沙帘海岸，并以毛淡棉为商港，仰光的对外贸易一度受到打击。1852年，第二次英缅战争之后，英殖民者占领整个下缅甸，以仰光为首府。此后仰光随逐渐发展为缅甸全国最大的城市兼最大的海港。①

18世纪末到19世纪初，仰光的对外贸易已经有相当的规模，缅甸海路贸易，逐渐为殖民主义所把持，当时主要贸易对象是英属印度和中国东南沿海的走私商人，18世纪后期，仰光1.2万人口中，约有1/10是外国侨民，其中有不少闽、粤华侨。由于明清时期，中国封建王朝实行闭关自守的政策，凡出海贸易的海商都是非法的，所以，在下缅甸经商的中国人，从人数到经济实力远不能与西方和英属印度商人相比。当时从下缅甸输出主要产品有象牙、紫胶、胡椒、蜂蜡、宝石、银、锡、铅、棉花、石油等。18世纪末每年输出石油就达120万公斤。1800年，仰光港的进口总

① 参见赵松乔《缅甸地理》第18章《缅甸城市》。

值达60万英镑，全缅进出口总值达90英镑左右。①正所谓“自英人经营仰光，轮船如织。”②仰光也是缅甸同中国进行贸易的主要港口，中国商船大都来自福建和广东，把铁器、长刀、棉布、丝绸、磁器运到仰光，返回时把棉花、香料、硼砂、盐、虫漆、儿茶、鱼胶等运回中国。

下缅甸经济的迅速发展促进了缅甸全国的经济交往，特别是沿伊洛瓦底江形成了上缅甸与下缅甸两个经济发达地区的运输干线和贸易通道，而且规模越来越大。当时从上缅甸输往下缅甸的，主要有石油、石灰、漆、棉花、丝织品、铁器等；从下缅甸输往上缅甸的，主要有大米、盐、干鱼和一些外来商品。上下缅甸之间的贸易，对于加强缅甸全国国内的经济联系，促进经济发展，起着颇为重要的作用。③如果认真考察这一时期上下缅甸经济贸易发展的条件和因素，不难看出伊洛瓦底江流域的滇缅经济交往、贸易发展起着至关重要的作用。

三　伊洛瓦底江流域的滇缅贸易和交通发展

元明清时期，伊洛瓦底江中上游地区与云南的经济贸易关系最为密切。明代官府的宝石采办，民间的珠宝贸易和开采，主要在这一地区的孟密、孟拱等。据说缅甸北部的玉石矿，是13世纪元朝时期，由云南的一个小商贩首先发现的。开采玉石的技术，也是由云南传入缅甸。④到明代官办私贩，玉石贸易极盛，缅甸北部的玉石通过伊江水道或陆路，运入云南腾冲、大理加工，转销京师和各地。自清初开始，南明桂王失败后，其随从和士卒流落滇缅交界地区，从事银铜矿的开采和垦荒，使滇缅伊江上游的经济联系更为紧密。王昶的《征缅纪略》说：“其酋居阿瓦，城三面皆

① 贺圣达《缅甸史》第1 83页。
② 《缅藩新记》载《永昌府文征》纪载卷22。
③ 贺圣达《缅甸史》第182页。
④ 参见贺圣达《缅甸史》第94页。

距南大金沙江，发源于番境，至蛮暮南来河汇之，至速怕又合孟卯江，及近阿瓦之堵御营，锡箔江又入焉，南流注入南海。沿海富鱼盐，缅人载之以上，行十日抵老官屯、新街、蛮暮，贸市边内外，诸夷人皆赖之。而江以西为孟拱土司地，出琥珀，江东为猛密，有宝井，多宝石。又波龙山者产银，是以江西、湖广及云南大理、永昌人出边商贩者甚众，且屯聚波龙，以开银矿为生，常不下千万人。自波龙以东丫头茂隆厂，亦产银。乾隆十年，葫芦酋长以献，遂为内地属，然其地与缅犬牙相错。”①

在这样的经济条件下，明清之际，上缅甸地区与云南的经济交往、商品贸易达到了极其繁盛的程度。明代后期，缅甸出产的棉花、木棉、宝石、矿石等开始大量输入云南，而云南和中国内地所产的铜铁器、陶瓷、丝绸等产品也大量输入缅甸北部地区。甚至连所谓的“野”建都人也卷入的这种商品贸易，他们把沙金、琥珀、宝石等，出售给商人，换回他们所需要的物品。②因此从明代后期起，由腾越州迤西出国境入缅甸的道路得到了很大的发展，不仅形成蛮暮、新街或瑞丽江入缅至阿瓦的三条主要干线，而且腾越以北的茶山司、瓦甸安抚司一线，出现多条经所谓的“野人山”至孟拱、孟养等伊江上游的道路。当时腾越为迤西极边重镇，迅速发展成为滇缅贸易的中心。1 639年，明末大旅行家徐霞客曾到腾越游历，他惊叹道：“城南居市甚繁，城中所无，而此城又迤西所无。”③意大利传教士圣迦曼诺从1783年到1806年在缅甸住了23年，他十分了解当时缅甸的情况，并注意到了滇缅之间在伊洛瓦底江中上游地区繁荣的贸易，他说：“云南的中国人由老官屯沿阿瓦江（伊洛瓦底江）而下，来到缅甸首都，带来他们国家的

① 《永昌府文征》纪载17。

② 参见贺圣达《缅甸史》1 30页。

③ 《徐霞客游记校注》，云南人民出版社1985年版，第1031页。

产品，如丝绸、纸张、茶叶、各种水果和各种杂货，而将棉花、生丝、盐、羽毛和一种黑漆运回云南。”①1795年，代表东印度公司出使缅甸的英国人考克斯也描述道：“在缅甸首都和中国云南之间，有着广泛的贸易，从阿瓦输出的主要商品是棉花……沿伊洛瓦底江运到八莫，同中国人交换商品，后者从水陆两路把棉花运回云南。”②这大概为18世纪至1 9世纪初，伊江中上游与云南贸易繁荣情况。

当下缅甸经济迅速发展起来后，整条伊洛瓦底江流域都成为滇缅贸易经济区，伊洛瓦底江水路全线成为滇缅贸易通道。云南商人由水陆各条道路入缅后，沿伊江将丝绸、铁器、纸张和各种杂货，顺流运下，在阿瓦或直达仰光同缅人及海外客商进行贸易。仰光一带盛产稻米和海盐、海鱼等海产品，并有大量的海外舶来品输入，很多商人从仰光沿伊洛瓦底江而上，将各种海产品、舶来品运至滇缅边境同云南商人贸易。当时“中国输入缅甸之商品，为生丝绸缎、裁制朝服之丝绒、滇边出产之茶叶、金、铜、酒、火腿、朱红漆中需用之水银与大量之针线。自缅甸输往中国之商品以棉花为大宗，此外尚有燕窝、盐、象牙、鹿茸、琥珀与少数之漆器与宝石（宝石矿向由华商承租开采）。”③俞正燮的《缅甸东北两路地形考》称：“孟密之蛮暮、新街、老官屯为阿瓦运盐通市中国，地直虎踞关外。”以前缅甸北部不产盐，所需食盐常从云南输入。但19世纪后，非但不从云南进口盐，反而从阿瓦运盐与中国通市，这是利用伊江水路之便，将南部的海盐运销上缅甸乃至云南的实证。他又说：“向时老官屯海盐、烟、鱼足自给，其象牙、苏木、翡翠、碧■■、翡翠玉、葱玉、木棉布、羽毛、缎布、大

① 《缅甸帝国》第21 7页，转引自贺圣达《缅甸史》第184页。

② 钦貌妙《缅甸统治时期的棉花贸易》，载缅甸英文杂志《前卫》，191 7年第4期，转引自贺圣达《缅甸史》第184页。

③ 哈威《缅甸史》，商务印书馆1957年版第357页。

小呢、花洋编锦、碎花印花洋布、糖青，及波龙老厂新厂之铜（当为银）恃云南官采买及商贩买者，自用兵关闭，其南海道贩出价又贱，葫芦国又以茂隆铜厂输中国，中国铜充益。”①上述缅甸输入云南的商品，很多显然不是上缅甸出产的，有很大一部分是下缅甸所产，一部分为海外舶来品，由仰光等海港进口之后，转销于云南，故黄懋裁称英人“既踞漾贡海口，不啻扼其喉吭，内河商舶直抵新街，操其权利。”②这反映伊洛瓦底江流域全线贯通作为滇缅贸易的重要水路，仰光所起的重要作用。

伊洛瓦底江全线成为滇缅经济贸易带之后，全线交通形成了以阿瓦为枢纽和商品集散地的格局。凡孟密、孟养和猛拱等上缅甸出产的矿产、宝石等，除部分直接销往云南外，大部分汇集阿瓦，再从这里转销云南和下缅甸及海外；伊洛瓦底江中游和下游所产棉花、稻米基本上也由阿瓦及其附近的城镇中转上缅甸及云南。

从阿瓦至云南腾越一带边境有水陆两种走法和运输方式，具体路线前面已作过详细叙述。陆路的运输工具主要是马、牛，在一些平坦的路段，缅人喜欢用牛车。哈威《缅甸史》说清乾隆征缅战争结束后，滇缅贸易逐渐恢复，在腾越至阿瓦的陆路上，常有牛400头，马2000匹这样的运输队伍，有如往日那种大规模滇缅贸易的景象，缅甸又重新占有了云南的棉花市场。③每年十二月起，滇省的商人就开始抵达缅甸，商队的马帮一般由数百头（匹）牛或马组成，大的马帮达上千头牛马。商业繁盛的年份，每年甚至有1万余头（匹）牛马由云南出腾越，从陆路入缅甸进行

① 《永昌府文征》纪载卷19。
② 《西輶日记》，《永昌府文征》纪载卷21。
③ 哈威《缅甸史》第298页。

贩运贸易。①

而清代以后，伊江水路的滇缅贸易作用越来越突出，英国人西姆施在1800年写的《1795年出使阿瓦记》说：“在缅甸与中国云南间存在着广泛的贸易，从阿瓦输出的主要商品是棉花……沿伊洛瓦底江运到八莫。”同一时期到过缅甸的英国商人科克斯则说：“实阶（阿瓦附近重镇）是（棉花输出）的主要市场，载着棉花的船只从那儿驶往中国。每船装载100捆（每捆约重150公斤）棉花。航运时间为30～40天。”据估计19世纪20年代，每年运入云南的棉花，价值不下228000英镑，数量不下500万公斤。②据当时来缅甸传教的天主教神父圣基曼奴所著《缅甸帝国》的记载：“缅甸对外贸易，以甚多国家为对象，云南华商自拱洞沿阿瓦大河（即伊洛瓦底江）乘大舶至缅都，携来彼国商品、丝绸、色纸、茶叶、各种水果与其它杂货，归国时载运棉花、生丝、花盐、雀羽与一种黑漆，此漆采自树中，经提炼后即为著名的中国漆。”③“洋货则自漾贡，棉花则自缅降，玉石则自猛拱，皆由水路运至新街，至蛮暮，过野人山，抵蛮允，至干崖。”④上述这些史料大概是当时伊洛瓦底江中上游滇缅贸易规模和交通运输情况的基本写照，可见在伊江里航行的不仅有缅甸船，也有云南商船。

自阿瓦以下滇缅贸易的交通运输，就主要依靠伊洛瓦底江的水路航运了。伊江下游水路航运的日益兴盛，甚至改变了云南由车里出国境后的传统走法，马德新的朝觐路线，从车里而出，不再南行，而是西行，直趋阿瓦，从阿瓦而下，他乘坐的是商人运

① 孙来臣《明清时期中缅两国贸易关系及特点》，载《东南亚研究》，1989年第4期。

② 钦貌迎《缅甸国王统治时期的缅甸棉花贸易》，载缅甸《前卫》杂志（英文）1917年4期，转引自贺圣达《缅甸史》第214页。

③ 转引自哈威《缅甸史》358页。

④ 余泽春《通禀各大宪请展限投界日期》，《永昌府文征》文录卷1 7。

铜船，铜来自中国，应当是云南。至漾贡后乘海船经印度至阿拉伯半岛，到麦加朝觐。这样的走法是为了更多地利用伊江水路，减少陆路行程，既省力，又便捷。总之，正是下缅甸经济迅速发展后，伊洛瓦底江水路成为滇缅贸易主要通道后带来的新气象。整个伊洛瓦底江流域形成“蛮暮、漾贡为南北两大都会，蛮暮滨江，多滇商；漾贡滨海，多粤商，皆设官榷其税”①的交通贸易格局。

阿瓦以下，伊洛瓦底江水量增大，运输船只也不是中上游那种小而狭长的木船，船的规模较大，很讲究装饰。下游的船运输能力较强，下缅甸“江海舳舻与中国同，摆古江中莽应里僭拥金叶龙舟五十艘，中设金花宝座，目把所乘皆木刻成象头、鱼头、马头、鸭头、鸡头等，船亦以金同围庵，画甚华丽。部夷船亦如之，但不以金饰。海水日潮者二，乘船载米谷货物者随之进退。自古江船不可数，高者四五尺，长者二十丈，大桅巨缆，周围走廊，常载铜铁瓷器，往来亦闽广海船欤。”②

除了分段运输方式外，从滇缅边境大盈江的蛮暮至仰光，可利用伊洛瓦底江直航。同治十年（公元1871年），王芝，字子石子，四川华阳人，原在滇西从军，脱离军队后，从腾冲出发，陆行经铁壁关，沿红蚌河（大盈江上游）至蛮暮，然后乘江船，一直沿伊洛瓦底江行船，沿途经过了新街、拱洞、瓠芦口（距新街300里，即“第二峡谷”地带）、格萨（今杰沙，明清老官屯）、德稿、伊董、刀蠢、刀二村、杂摹、加牙、曾札多、格白、纪标、叶柁、缅王城（阿瓦）、蒲甘、闷剌、端底■等至漾贡。虽然这时英国人已经把轮船通到了八莫，但王芝此行，乘坐的依然是缅甸伊洛瓦底江中传统的木船，他做了详细描述：“缅船刳大木为之，亦有桡有帆。每风顺，则以两船骈而行，帆跨两船张之。船无桅

① 袁崧毓《缅述》，《永昌府文征》纪载卷20。
② 明朱孟震《西南夷风土记》。

樯，帆张于竹竿，竿插于船之舷，前无桨，后无柁，以橈代，橈前后凡三。船中亦有篷舱，顾窄矮，才可坐二人，眠不敢放脚。子石子同行二十人，用船凡四双，夜来露宿者犹十人，船之无便可知矣。行尤钝，日不过百二十里，风顺亦难及二百里。风太顺，又不敢张帆矣。竹竿不敌大风力，船舷亦不能牢插也。以视轮船之行灵钝迥别。幸江水阔而干，船行虽钝，而覆溺撞折者，岁不一见，故缅人亦不复思所以灵其钝。”①王昶在《滇行日录》中也说，戛鸠江（即伊洛瓦底江）的船只，“刳木为之，长而狭，仅受两三人，不能渡马。”②当伊洛瓦底江滇缅棉花贸易最兴盛的时期，缅甸船只都进行了改装，以便在雨季也能安全可靠地运输棉花到滇缅边境贸易。“缅人刳木为舟，联二舟为一，覆以草篷，驮运棉花，西行数百里至新街，合于大金沙江。”③

四　伊洛瓦底江流域重要的滇缅贸易城镇

伊洛瓦底江滇缅贸易的繁荣昌盛，极大地带动了滇缅交界地区和流域内贸易城镇的兴起。在云南，腾冲是滇西门户，“腾越以西，大金沙江为第一重门户。”④传统的外贸重镇，这时发展为滇缅伊洛瓦底江贸易带上的云南极西的商贸集散地，明清之际，“腾居天末，地广土肥，士醇民顺，十八省之人云集焉，诚福地也。……金、珠宝、象牙、棉花、兕角、琥珀出其中。腾民强壮者，深入贸易而不忧；幼弱者，挈家就食而不恐。课税日益，赋贡日增，朝廷无满顾之忧，而边鄙乐太平之化。”⑤

蛮暮、新街，是云南入缅甸，沿伊江水道进行贸易的水陆两

① 王芝《海客日谭》卷1，沈云龙主编《近代中国史料丛刊》文海出版社印行。

② 《永昌府文征》纪载卷17。

③ 《槟榔江考》，载《永昌府文征》文录卷17。

④ 姚文栋《南甸土司属地直至大金沙江考》，《永昌府文征》文录卷17。

⑤ 何自恺《腾越边务得失论》，《永昌府文征》文录卷14。

路码头和商品集散场，也是滇缅边境伊江水道的始航点。所以明清之际这两地的商业贸易十分繁盛，“蛮暮有汉人街，临于河干三十余家，为寄屯货物之所，……西行百数十里至新街，合于大金沙江。腾越人商于此地者三百余家，建有关圣庙。缅地皆板屋，独此为砖瓦，颇为轩敞。”①“新街当槟榔江之口，水陆交通，商货云集。”②缅甸政府在这里依据滇缅贸易繁荣实际，专门设立税收机构，“蛮暮、新街一带，闻向为缅夷贸易处所，沿江而下，并有缅夷税口，则其地交易之货必多。”③

老官屯，元明时期又名江头城，缅甸杰沙，是伊江上游滇缅贸易重镇。《东华录》乾隆三十四年记载：“查老官屯地方，西江中洲渚，东孟密，西孟墅，南阿瓦，北猛拱、猛养，水陆交通。”《西南夷风土记》说：“江头城为门十二，东入者东出，西入者西出，南北如之。或出入不由故道者罚之。夹道有走廊三十里。”这是明代的情况，因为是伊洛瓦底江上的要冲，商业繁忙之地，因此有较为先进和严格的城市管理制度，管理四方商贾，确保城市交通畅通和秩序。缅甸为热带季风气候，每逢夏秋季节，雨水很多，几乎日日有雨，为了保证雨季交易能正常进行，缅甸的许多商贸城市都建有夹道走廊，以供商贾避风雨。如缅甸古代海外贸易最昌盛的“摆古（勃固）等温城，每日中为市，市之周围，亦有走廊三千间，以避风雨。”建有走廊的都是缅甸繁荣的商业城市，足见江头城的繁盛。明代江头城商业兴盛的主要原因是滇缅贸易的发展，“江头城外有大明街，闽广江蜀居货游艺者数万，而三宣六慰被携者亦数万。”④所谓闽（福建）、广（广东）、江（江西）、

① 黄懋裁《槟榔江考》，《永昌府文征》文录卷17。
② 黄懋裁《西輶日记》，《永昌府文征》纪载卷21。
③ 《东华录》乾隆三十二年。
④ 以上史料均见《西南夷风土记》丛书集成本。

蜀（四川）到此经商或做手工业者，并非从伊江海口北上的，而是明代到云南屯垦或从事滇缅贸易而定居的。这是明代的情况，清代还有发展。

在伊洛瓦底江中游，最著名的是阿瓦，今曼德勒，为伊江流域滇缅贸易的中心。是当时缅甸的王城和最大的城市，在其周围形成了一个城市群。它有三重外城，皆用砖建筑，周十二里，为十二门，商民居之，有街有市，从云南和中国内地而来的商人自成聚落，曰汉人街。①

此外，有直梗城与阿瓦隔江相望，“民房数千，贸易多集于此”；木梳在直梗西180里，也为周10里的砖城，城内约2万余家，也是伊江流域的商贸重地；九钮城，在伊洛瓦底江畔，离木梳七十里，约万家，“贸易亦多，江边多船。”②还有实阶城，前面已经多次提到是滇缅棉花贸易的重要港口和集散地。这些商贸城镇，可以说都是在元明清时期，伊洛瓦底江流域滇缅贸易繁荣的带动下，逐渐兴起和发展的。

在伊洛瓦底江中游以东的孟密，明代属木邦管辖，是元明清时期与云南经济交往最密切的地区之一，特别是宝石传输贸易兴起后，其境内因有宝井（今蒙米特），大量当地人民和内地汉人前往开采贸易，孟密迅速成为伊洛瓦底江流域的重要新兴经济区。明谢肇淛《滇略》记：“猛密在腾越南千余里，其地宝井、金矿，估客云集。”猛密商品经济十分活跃，如《西南夷风土记》明代缅甸的集市贸易大凡“交易或五日一市，十日一市，惟猛密一日一小市，五日一大市，盖其地多宝藏，商贾辐辏，故物价常平。贸易多妇女，无升斗秤尺，度用手，量用箩，四十两为一载，论两不论斤，故用等不用秤，以铜为珠，如大豆，数而用之，若中国之

① 彭崧毓《缅述》，《永昌府文征》纪载卷20。
② 付显《缅甸琐记》，《永昌府文征》纪载卷18。

使钱。”可见其时猛密的贸易方式虽然很简陋，但却因地制宜，符合当地物产贸易特点，即宝石交易难以用斤来作基本计算单位，故交易中用两不用斤。

伊洛瓦底江下游，仰光是其出海口，有“内河商舶直抵新街，操其利权”，控扼伊洛瓦底江进出海贸易，仰光虽然作为缅甸的外贸港起步较晚，但发展很快。漾贡“终岁常熟，入夏多雨，西为跋散，东为模儿缅，皆通商码头，货物辐辏，所产木材堪以造船，每岁运出者价值二十万，此外米粮棉亦为大宗。其伊洛瓦底江自别侔（卑谬）以下分为无数支派，左支经流漾贡，南行五十里而入海，正干则西南经跋散，故又称跋散江云，其模尔缅则潞江入海之口。”当时“漾贡物产殷阜，赋税所入，除本处支销外，每年可余四十万。”①仰光作为缅甸最富庶的地区和贸易港口，成为缅甸经济的龙头。而在滇缅贸易中，也举足轻重，凡由伊江溯水销入云南的洋货，几乎都是从仰光进口的；运销云南的棉花，也有许多是从印度和西欧通过仰光进口，沿伊洛瓦底江转运云南的。

第四节　大一统政治下云南对外交往和贸易发展的特点

自公元1253年（南宋理宗宝佑元年）忽必烈率领蒙古军挥兵南下，从丽江东部渡过金沙江，攻灭大理国，并指挥蒙古军队一改往日攻下一地屠城掳民的惯例，“书止杀之令，分号街陌，由是民得相全保。”②使云南避免了政权更迭时的残灭破坏。1274年，建立云南行省，从此云南重新回归中国中央政权的直接统治之下，

① 黄懋裁《西輶日记》，载《永昌府文征》纪载卷21。
② 《元史·姚枢传》卷185。

成为中国的正规行政区域，“吏治文化，侔于中州。”①作为中央政权统治下的一个行省，彻底结束了分裂割据的历史，云南的对外交往、对外关系和对外贸易，作为中国对外交往的一个重要组成部分，实行全国统一的对外政策，以中国内地和中央政权作后盾，代表中国同周边国家和地区进行交往，开始了云南对外交往的新纪元。

一元明清时期云南对外交往政治实力的增强

首先，云南有中央王朝强大的后盾，以扩大域外藩属领地的方式，巩固边疆，稳定边防，确保国家的主权、独立和领土完整。

《元史·地理志》说：“云南诸路行中书省，为路三十七、府二，属府三，属州五十四，属县四十七，其余甸寨军民等府不在此数。其地东至普安路之横山（在今贵州省普安县境），西至缅地之江头城（今杰沙），凡三千里而远；南至临安路之鹿仓江，北至罗罗斯（今四川凉山州）之大渡河，凡四千里而近。”

明清两代，承袭元制。明代永乐年间国力最强盛的时候，曾于今天境外西南的广大地区，设有孟养、木邦、缅甸、底兀剌、古剌、底马撒、八百、老挝等八个宣慰司，孟密、蛮莫二宣抚司，孟艮府、宁远州等，包括今缅甸除阿拉干地区以外的全部、泰国北部（清迈地区）、老挝北部（琅勃拉邦）地区和越南西北部的莱州地区。②正如毛奇龄在《云南蛮司志》卷8中论云南形势说：“版籍其地，加以经划，创置云南、楚雄、临安、太理诸府为内地，更以元江、永昌之外麓川、车里诸地为西南夷，一如旧时成都之视滇池。其南以元江为关，车里为蔽，而达于八百；其西以永昌为关，麓川为蔽，而达于木邦；其西南则通缅甸，抵于海；其东南则通宁远，而竟于安南；其西北则拓丽江，而达于吐蕃，幅员广

① 李京《云南志略·云南总叙》。
② 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》上册，第774页。

大，至是已极。虽叛服不一，而控制驿络，鞭捶可使。”以“关”、“蔽”为屏障护卫，确保了云南边疆的安全，而且云南各条出国境通道与边关、边防形势紧密相连，边防巩固是对外交通顺利发展基本保证。

明末以后，缅甸东吁王朝兴起，急剧扩张，云南边境虽有所收缩，但也能凭籍中央政权的力量设关自保，使云南内地免受外族侵扰之涂炭。清代，云南边境形势复杂，缅甸势力渐盛，越南侵扰边境，西方殖民主义东来，对云南虎视耽耽，然而，云南边疆从总体形势看，依然稳固。在乾隆年间，国力强盛之时，还一度收复明代三宣部分失地，客观地看，有效地阻止和延缓了殖民主义对云南的侵入和剥夺。

其次，大一统政治下，云南对外交往政治实力加强，还表现为周边国家和边疆少数民族地区恢复和发展了通过云南同中国藩属朝贡关系的交往。

汉晋时期，周边国家以云南为通道，向中央王朝朝贡贸易非常频繁，但南诏、大理时期，云南在地方政权的统治下，与中央王朝产生了一定而隔绝，周边国家通过云南向中国的朝贡聘访，日渐减少。元明清以后，云南在中央政权的直接统治下，周边国家又恢复以云南为通道或中介的朝贡，并且还有极大的发展。云南对外交往实力急剧增强，以此作为处理对外关系的政治基点，元明清三代通过云南与周边国家和边疆少数民族地区（主要指元朝新扩大的八百宣慰司、太公路、蒙怜路、蒙莱路及明代的孟养、木邦、缅甸等宣慰司及孟艮等地区）建立了较稳定的藩属朝贡关系。

元明以来，中央王朝凭借着强大的政治经济军事实力，对云南西南边疆及其以外的广大地区实施统辖和控制，这种统治既有武力征服，也有派官设治，而更多更重要的则是建立藩属关系，由周边属国或宣慰司、安抚司按规定向中央王朝朝贡，表示政治上的臣服。朝贡分为两种：一种为云南内境的少数民族土司、土官

的朝贡，以此来安定和巩固边疆，增强他们对中央政权的情感和向心力，这是处理国内少数民族与中央政权关系的措施之一，是国家内政的范畴；另一种是云南周边国家的朝贡，对中国中央王朝表示政治上的藩属，具有国际关系的意义，我们把它看作是对外交往的范畴。例如《元史·缅传》说：“至元二十四年（公元1287年），云南王与诸王进征至蒲甘（今缅甸的蒲甘），丧师七千余，缅始平。乃定岁贡方物。”蒲甘王国被元朝覆灭之处，元朝仍以原蒲甘国王的后裔为缅王，使为藩属，这时“定岁贡方物”的朝贡是宗主国与藩属国的关系。后来元朝又于蒲甘旧地设官府，仍要求其入贡，“（后）至元四年（公元1338年）十二月戊戌，立邦牙等处宣慰司都元帅府并总管府。先是，世祖既定缅地，以其处云南极边，就立其酋长为帅，令三年一入贡。至是来贡，故立官府。”① 邦牙等处宣慰司隶属于云南行省，辖境为元朝新立的缅王领地，并且仅存在了5年，即被撤消，②故其通过云南的朝贡或短暂地隶属云南，也还带有较明显国际关系性质。

据《元史》各本纪记载，至元十年（公元1273年），云南行省建立前夕，元朝就派使者通过云南至缅国，谕其子弟近臣来朝；至元十六年那速剌丁平定金齿，疏通了缅国经云南的朝贡道路；至元二十年元军分道征缅，破江头城，缅国进童男女80人并银器入贡；大德四年，元朝为了与缅国通好，在云南至缅国沿线设15驿，驿给圆符四。从此，缅国入贡使者可以乘驿，通过云南与中原内地相连的驿道，由地方官护送进京。当年缅国就有91人各奉方物来朝。

元朝与老告总管府（今老挝琅勃拉邦）的关系也大致如此。《元史·顺帝本纪》载：“（后）至元四年（公元1338年）八月，

① 《元史·顺帝本纪》。

② 参见尤中《云南民族史》云南大学出版社1994年版，第282页。

云南老告土官八那，遣侄那赛，赍象马来朝，立老告军民总管府。”

明代周边国家与中央王朝的藩属关系更加稳定，特别是明代所设的几个外域宣慰司等朝贡成为定制。俞汝楫《礼部志稿》说：“圣节止许各宣慰、宣抚、安抚官具方物，差人赴京，其余佐贰官以下及把事、头目、户印、舍人，止许朝觐年入贡；每司量起的当通把二三人赍执方物，多者给与本册咨批，少者给与咨批，各给关文，应付马匹，就彼变卖，银两贮库，……其不由本布政司起送，或斤重不足，差人过多，不待朝觐之年擅自起贡，礼部不与进收，责其遣回，赏赐应付，通行停止。”照这一规定，朝贡必须经由当时布政司起送，所以云南土司或周边国家的朝贡都得经过云南布政司，由云南布政司向朝廷禀报，朝廷获准后，再派员护送进京。负责处理周边国家的朝贡事务，也成为云南布政司职责的重要部分。清承明制，各边疆省地方官有责任转送周边国家过境朝贡使团。《清世宗实录》卷86记载：“雍正七年（公元1729年）九月甲午，云贵、广西总督鄂尔泰疏言：‘附近云南之南掌国王岛孙，向化天朝，输诚纳贡，备象两只、蒲编金字表文一道，转乞奏闻，情词恳切，相应具题请旨。’得旨：‘南掌国远在西南徼外，从来未通职贡，今输诚向化，甚属可嘉。滇省起送来京之时，着沿途地方官护送照看，应用夫马食物，着从厚支给，以示朕加惠远人至意。’”

朝贡并非仅是政治意义上表示臣属的方式，还有很大的经济利益。在明朝“怀柔远人”对外政策指导下，朝贡国家或使臣能通过进贡回赐和附带方物与中国贸易得到优厚的经济回报，事实上形成了官方“朝贡贸易”。“朝贡贸易”包括两个方面：一是周边国家通过朝贡得到优厚回赐，如明朝就制定了明细的回赐标准，《明会典》记载凡朝贡回赐“以马数多寡为差，进一、二匹者，准一人作差来，各色赏钞二十锭，彩段一表里；三、四匹者，作二人；五、六匹者，作三人，彩段、钞锭照数递加。二年，题准若

所差系土官弟侄儿男，进马四匹以上，与方物重者，照旧例，以衙门品级高下为差，其马少物轻者，照杂职例；若所差系他把头目人等，照新例，以马数方物多寡为差。”朝贡寓予了官方贸易和互通有无的经济蕴意。二是允许朝贡国家同中国进行广泛贸易，乾隆五十年，缅甸孟陨（孟云）遣使赍金叶表文、驯象6只等由云南向朝廷进贡，其表文说：“仍求大皇帝逾格恩施，敕赏小臣阿瓦封号，并准十年进贡一次，俾子子孙孙得以世世藩臣，仰承恩泽。再自禁止通商以后，边民生计艰难，还祈照旧关使，使小臣所产棉花等物籍以销售，不但小臣身蒙厚恩，即举国臣民均沐天恩万万年矣。谨具表以闻。”①这一表文将缅甸通过朝贡向中国表示政治藩属，在经济上求得通商贸易的利害关系表现得淋漓尽至，只有两国友好，通过朝贡建立正常的藩属关系时，缅甸才能够获准朝廷开放云南市场，发展正常的经济贸易关系。在经济利益的趋动下，周边国家朝贡不绝于道，明代云南通往周边国家的两条主干线都被称为“贡道”或“贡象道路”，正是朝贡使团频繁往来于这些道路、贡献方物以象为主和周边国家通过云南所进行的朝贡兴盛的折射。

元明清时期，朝贡或朝贡贸易是云南同周边国家及藩属地区政治交往的重要方面，这种关系是建立在中央王朝强盛，国家国力强大的基础上。凡国运昌盛之时，云南周边国家及藩属地区朝贡就谨勤；一旦国力衰弱，周边国家朝贡就疏怠，甚至云南边疆的安全也受到威协，这就是明清时期云南对外政治交往的最大特点。下表为元明清时期云南周边国家及主要土司地区进贡情况的统计，从中不难得出我们的上述结论。

① 《孟陨缅人入贡文》，载《永昌府文征》文录卷11。

时　　间	进 贡 者	资　料　出　处
至元7年（公元1270年）	骠国、金齿	《元史．世祖本纪》
至元10年（公元1273年）	骠国	同上
至元26年（公元1289年）	金齿	同上
至元30年（公元1293年）	金齿	《元史．成宗本纪》
元贞元年（公元1295年）	缅	《元史．成宗本纪》
大德元年（公元1297年）	缅	《元史．缅传》
大德3年（公元1299年）	缅	同上
大德5年（公元1301年）	缅	同上
至大元年（公元1308年）	缅	《新元史·缅传》
皇庆元年（公元1312年）	大小彻里	《元史·仁宗本纪》
泰定三年（公元1326年）	缅、八百媳妇	《元史·泰定帝本纪》
致和元年（公元1328年）	八百媳妇	同上
洪武15年（公元1382年）	景东	《明史·土司传》
洪武20年（公元1387年）	车里	《太祖实录》卷183。
洪武24年（公元1391年）	麓川平缅、车里	《太祖实录》卷214。 《明史·云南土司》卷31 5。
洪武25年（公元1392年）	麓川平缅、车里	《太祖实录》卷215。 《明史》卷315。
洪武27年（公元1394年）	麓川平缅	《太祖实录》卷231。
永乐元年（公元1403年）	车里	《太宗实录》卷12。
永乐5年（公元1407年）	麓川平缅、干崖	《太宗实录》卷48、50。
永乐6年（公元1408年）	车里	《太宗实录》卷59。
永乐8年（公元1410年）	车里	《明史》卷315。
永乐9年（公元1411年）	麓川、车里	《太宗实录》卷76。 《明史》卷315。

永乐12年（公元1414年）	千崖、车里、麓川平缅	《太宗实录》卷90。
永乐14年（公元1416年）	车里	《太宗实录》卷103。
永乐21年（公元1423年）	麓川平缅	《太宗实录》卷127。
永乐22年（公元1424年）	车里	《太宗实录》卷128。
洪熙元年（公元1425年）	麓川	《仁宗实录》卷9。
宣德5年（公元1430年）	麓川平缅、木邦	《宣宗实录》卷66、67。
宣德7年（公元1432年）	车里	《宗实录》卷94。
宣德8年（公元1433年）	潞江、干崖、茶山、瓦甸	《宣宗实录》卷106。
宣德9年（公元1434年）	车里	《宣宗实录》卷111。
正统2年（公元1437年）	车里	《英宗实录》卷34。
正统5年（公元1440年）	车里	《英宗实录》卷71。
正统10年（公元1445年）	车里	《英宗实录》卷128。
正统13年（公元1448年）	云南总兵黔国公	《英宗实录》卷169。
景泰6年（公元1455年）	车里	《英宗实录》卷253。
天顺5年（公元1461年）	车里、老挝	《英宗实录》卷329。
成化2年（公元1466年）	车里	《宪宗实录》卷34。
成化10年（公元1474年）	车里	《宪宗实录》卷204。
成化21年（公元1485年）	车里	《宪宗实录》卷271。
万历13年（公元1585年）	缅	《神宗实录》卷221。
万历41年（公元1613年）	老挝、军里	《神宗实录》卷512。
乾隆18年（公元1753年）	缅	《清吏稿》卷528。
乾隆50年（公元1785年）	缅	《缅人入贡》（上引）。
乾隆52年（公元1787年）	缅	《清史稿》卷528。
乾隆53年（公元1788年）	缅	《清高宗实录》卷1308。
乾隆55年（公元1790年）	缅	《清高宗实录》卷1345。
乾隆56年（公元1791年）	缅	《清高宗实录》卷1371。
乾隆58年（公元1793年）	缅	《清高宗实录》卷1428。

乾隆60年（公元1795年）	缅	《清高宗实录》卷1483。
嘉庆15年（公元1810年）	缅	《清仁宗实录》卷157。
嘉庆16年（公元1811年）	缅	《清仁宗实录》卷252。
道光3年（公元1823年）	缅	《清宣宗实录》卷83。
道光4年（公元1824年）	缅	《清宣宗实录》卷84。
道光13年（公元1833年）	缅	《清宣宗实录》卷247。
道光14年（公元1834年）	缅	《清宣宗实录》卷248。
道光23年（公元1843年）	缅	《清宣宗关录》卷400。
道光24年（公元1844年）	缅	《清宣宗实录》卷401。
咸丰3年（公元1853年）	缅	《清文宗实录》卷115。
光绪元年（公元1875年）	缅	《清德宗实录》卷3。

参见蓝勇《南方丝绸之路》重庆大学出版社1 992年版，第158～160页。

二　元明清时期云南对外交往经济实力的增强

任何一个时代，对外经济交往的发展和扩大，都必须建立在自身经济发展和经济实力的增强基础上。元明清时期，云南对外经济交往的规模、深度和广度远远超过先前任何一个朝代，对外贸易数量和商品种类都是以往时代不可比拟的。寻其根源，在大一统政治下，云南以中国内地的经济、文化联系日益增加，云南社会进步，生产力发展，商品市场壮大和繁荣，为对外经济交往创造条件。

（一）云南经济开发与工商之风的兴盛

在这一节里仅以云南经济大开发和社会进步，作为云南对外交往的经济基石。元明清三代，中央王朝对云南的统治和治理，都有一个非常突出的特点，就是注重云南的开发和经济发展。

忽必烈率蒙古军灭大理国后，就开始在大理地区劝课农桑，恢复和发展生产。至元四年（公元1267年），世祖忽必烈下诏以张立道为王府文学，与忽哥赤一道“往镇其地”，张立道一到云南就竭力劝王“务农以厚民，即署立道大理等处劝农官兼理屯田事，佩银

符。”至元十三年，张立道又领大司农事。云南行省建立后，赛典赤作为云南的第一任平章事，他到云南后，也把发展生产作为第一要务，他提倡大兴水利，教民农桑。任命张立道为大理等处巡行劝农使，主持对滇池的治理，“得壤万余顷，皆为良田。爨僰之人虽知蚕桑而未得其法，立道始教之饲养，收利十倍于旧，云南之人由是益富庶。”①对边疆地区也进行了初步开发和屯垦。“赛典赤行省云南，疆理永昌，增田为多，阅中庆版籍，得隐户万余，以四千户即其地屯田。”②元代镇戍云南的蒙古军、探马赤军、新附军、汉军以及回回军、爨僰军等，在滇中、大理、昭通、永昌等地及各关塞要地进行了大规模的屯田。这些措施的实施，使云南生产力水平得到极大的提高，促进了云南地主经济的发展，解放了生产力，繁荣了经济。

明代中央王朝移民垦殖与开发，对云南的经济大发展具有决定性的意义。“自洪武十六年（公元1383年）傅、沐二将平定后，留兵戍守，太祖又遣江南闾右之民以居之，复有宦游商贾入籍，大部南人较多，故俗亦类江南。”③明代对云南移民垦殖规模之大，超过了历代王朝，进入云南的移民主要有镇戍卫所军士，三分镇守，七分屯种，成为开发云南生力军；还有移民屯田的民户，进行商屯的农民、以及工商业者、宗室藩封、流寓文人、士大夫和罪逋逃亡者等等。据估计到晚明时，进入云南的民户至少有48万6千多户，200余万人，分布于府卫及军民府的19个府，40个州。这一数字也许还比较保守。明代移民在云南垦殖和屯田的土地面积估计也在150万亩至200万亩之间，占当时登记在册的全省耕地

① 《元史·张立道传》。

② 《元史·爱鲁传》。

③ 光绪《楚雄县志》。

面积的一半以上。①这样的移民规模和垦殖程度，对云南的大开发和经济实力的增强，是难以言表的。

清代云南农业开发向山区和半山区推进。清朝总结了历史上对云南的筹边经验，采取了一系列新的措施，推动云南的发展。首先，在军事上实行汛塘制度，将大量的关塘汛哨置于山区和半山区，总计当时全省汛有300余个，塘房达1893个，汛塘棋布，密如蛛网，互通声气，维护当地安定，同时打破了山区闭塞状况，将山区和坝区连成一个整体；汛塘成了山区和半山区新的居民点和经济增长点，由此推动山区和坝区经济的共同发展。其次，清代云南大部分地区成功地进行了改土归流，较彻底地消灭地方割据势力，使国家的统一更加深入和完整，中央政府的政治、经济、文化势力深入边裔山区，并带动这些地区生产力的发展和经济关系的变化，同时也有利于内地各省和云南腹地众多剩余劳动力向山区转移。再次，清代大量的外省流民和本省坝区剩余劳动力进入云南山区、半山区，促成了云南的全面开发。从康熙年间开始，自发移民势头迅猛，嘉庆以后，以前开发程度较低的开化、广南二府也有“湖广、四川、贵州苗疆一带流民”，“每日或数十人，或百余人，结群前往该处，租夷人山地，耕种为业”，至道光初“约计已不下数万人”。②临安府“内地民人贸易往来纷如梭织，而楚、粤、黔各省携眷食居其地，租垦营生者亦几十之三、四。”③其余如元江、普洱、顺宁、永昌等府，情况也大体如此。这些内地来的流民，除了锄山者外，还有大量从事商贩活动和聚众开矿者。④

① 史云群《明初云南安定局面的出现和农田水利事业的发展》，《思想战线》1975年6期。

② 尹佩芬《条陈滇省事宜四条疏》，《道光咸同光四朝奏议》。

③ 江源《条陈稽查所属夷地事宜》，《介亭文集》卷6。

④ 参见孙大江《清代云南的山区开发》，《研究集刊》1992年合刊本。

云南的工商业开始很早，唐宋之际，并有长足发展。但是与内地发达地区相比，受地理条件和开发程度较低的限制，云南的工商业依然相当落后，就是到清代，仍然还是“滇南（滇省）道路险远，舟车不通，商贾罕至，……市廛未集，百货未通，一粟一丝，其价十倍于他省，军民困苦，长此安穷。”①但是，如果我们进行纵向比较，元明清三代，云南人民对从事工商观念的改变和工商业的发展令人瞩目，是这一时期云南对外经济交往发展的重要前提。

元明清以前，云南与中原内地相对隔绝，经济文化的发展相对落后，加上交通阻险，商品经济的发展受到诸多限制，人民思想上商业观念淡薄。就是在经济较发达的大理地区，直到明清时期，当地居民仍“少工商而多士类”，②“居人能农不能贾”，③百姓中普遍存在“贫乏耻为商贾”，④特别是边地少数民族中更是缺乏商品经济意识，如云南东南边地的广南府“耕织相兼，……地无杂产，人鲜逐末”，⑤思想意识的落后，必然导致商品经济的极不发达，导致生产力的低下，就是到雍正年间，张允随对云南的看法还是：“云南自古不毛之地，贝盈千索便为富家，以银而论，未及百金，而至今犹称富民曰‘有■’，则其他可知矣。”⑥

尽管如此，元明清以来，促进云南经济发展的因素大大增加，云南与内地政治经济文化交往密切，交通道路的大力拓展，大量中原汉人迁入屯田、开矿和经商，云南与国外经济文化交流的不断扩大等等，都使商业文化气息大量向云南渗透。特别是大量汉

① 雍正《云南通志》卷29，艺文4。
② 《景泰云南图经志书》卷4。
③ 雍正《云南通志》卷8，风俗。
④ 道光《云南通志》卷30，地理志5，风俗。
⑤ 道光《云南通志》卷30，地理志5，风俗。
⑥ 《新纂云南通志》卷158，农业考1。

族移民进入云南，他们多是中国先进发达地区的农民、工匠、官宦乃至大批知识分子，他们不仅参与云南的经济开发，更重要的是带来了先进的生产技术、文化观念和商品经济意识。而且他们身体力行，经商开矿，发家致富，成为元明清时期云南开发的有生力量，例如临安地区，原来“居民怀土，贸易不出近都，其自远方服贾而来者，江西人最众，粤人次之，楚人、蜀人又次之。”①这些经营活动对云南原住居民产生了巨大的影响，工商之风逐渐在云南各民族中盛行起来。

在一些交通要道上人民更容易受到商业之风影响。大理一带明代已有月为二集的朔望市，百姓“力田之余负贩而出，则子女勤织纺贸布匹”，光绪时太和县民“合众结队旅行四方，近则赵、云、宾、邓，远则腾、顺、云，又或走矿厂，走夷方，无不各挟一技一能暨些赀金，以工商事业，随地经营焉。”②楚雄一带之民“性警捷，善居积，多为行商，熟于厂务。”③永昌府商业发达，“故其习尚，渐趋华饰。”④就是边地的人们也学会利用当地资源，经营谋利，“威远、普洱产盐，思茅产茶，民之衣食资焉，客籍之商民于各属地，或开垦田地，或通商贸易开流寓焉。”⑤从事长途贩运，参与国际贸易，已成边民的重要生计，“腾越商人，向以走缅为多，岁去数百人。”⑥此其明清时期云南人民思想观念改变带来的新气象，“至今士尚诗书，民知礼让，工商辐辏，耕织维勤，熙熙然，其移易诚有所来自也。”⑦

① 《临安府志》卷7，风俗。
② 《大理县志稿》卷3。
③ 嘉庆《楚雄县志》。
④ 康熙《永昌府志》卷5。
⑤ 道光《普洱府志》。
⑥ 光绪《腾越乡土志·商务篇》。
⑦ 康熙《永昌府志》卷5。

在工业方面，元明清时期，云南矿业发展最为突出。云南矿产丰富，然而，直到元明清时期，矿产开发才兴盛起来。元代，马可·波罗出使缅甸，行经云南的很多地区，他了解到云南丰富的金矿产品以及金币的流通，在其《行纪》第116章《建都州》中说：“至其所用之货币，则有金条，按量计值，而无铸造之货币。”第118章《重言哈剌章》说：“此地亦产金甚饶，川湖及山中有之，块大逾常，致于交易时每金一量值银六量。”马可·波罗所看到的不仅是云南盛产金，而且元代云南边境贸易中，以银易金，就已是一个重要的内容，外地商人纷纷至此易金，而获大利。由于云南产金多，元朝政府曾设打金洞达鲁花赤及造卖金箔规措所，统理其事。①据《元史．食货志》所载，云南金课至元十四年（公元1277年）时为一百五锭（每锭50两）；天历元年（公元1328年）为一百八十四锭一两九钱，为全国之冠。以天历元年全国的金课算，云南金课约占全国百分之33%左右。②

明清时期是云南开采铜银矿鼎盛时期，矿工不下几十万，除各地来的汉人外，有许多少数民族也参与了矿业的开采。明清两代，云南铜银矿的开采达到极盛。铜以东川铜矿最负盛名，其产量之丰，含量之纯，位列全国之首。清代乾隆年间，每年运京铜达700多万斤，道光年间。滇铜每年运京也还有360万斤，号称“京铜”，云南铜几乎供应当时大半个中国，作为鼓铸铜钱、制造器皿之用。清廷派大员专门督运京铜和监制铜钱，一时之间“滇铜甲天下”盛传全国。③银也是云南明清时期开采的主要矿产。明清两代，云南白银产量居全国首位。明天顺二年（公元1458年）。

① 《元史·世祖本纪》。

② 参方国瑜、林超民《〈马可波罗行记〉云南史地丛考》，第127页。

③ 杨毓才《云南各民族经济发展史》云南民族出版社1 989年版，第267页。

滇省上缴课银达10余万两，为当时全国的一半多。①矿业的发展，不仅给云南各民族带来经济实惠，而且成为思想观念改变和工商之风开启的催化剂，云南各民族人民开始了将资源优势转化为经济优势的尝试。

（二）边地矿业、茶业的开发与发展

元明清时，云南边地矿业、茶业的兴起，为云南对外贸易注入了新的活力，强有力地促进云南对外交通的发展，促使这一时期出现了一些因边地矿业、茶业生产贸易而兴起重要对外交通道路。

元明清时期，矿产品进出口逐渐成为云南对外贸易的大宗商品。马可·波罗出使缅甸，当他来到云南与缅国交界地区时，他注意到此地“其货币用金，……其境五日程之地无银矿，故金一两值银五两，商人多携银至此易金，而获大利。”②接着又叙述滇缅交界的一个被他称之为“下一大坡”的地方“彼当有金甚饶，每精金一两，易纯银五两；银价既高，所以各地商人携银来此易金，而获大利。”③

明清，边区矿业的开采，促进了外贸的发展。云南矿产分布广泛，明代，除开采内地矿产之外，所设宣慰司地区矿产也开始得到进行开发。明朝政府最初督办了孟密、孟养一带的宝石矿开采，宝石的开采和传输贸易，曾盛极一时。当清代云南矿产的开采由国家垄断逐渐放宽，允许商办矿业后，云南边地的银矿得到了大规模的开采。从运销渠道看，云南内地矿产主要销售中国内地，而商办矿业之后，边地矿产有相当一部分外销缅甸，甚至经过缅甸有转销闽、广一带，这一部分外销矿产，属于对外贸易范

① 同上书第278页。
② 《马可·波罗行纪》第119章《金齿州》。
③ 《马可·波罗行记》第123章《下一大坡》。

畴，明清时期云南对外经济交往的重要组成部分。

宝石开采：宝石产地在伊洛瓦底江上游，明朝所设孟养宣慰司、木邦宣慰司辖地。《滇海虞衡志》说：“白玉、翠玉出蛮莫土司，琥珀之属出孟拱，宝石、佰沙、碧霞之属出猛密。”明代宝石的主产地为孟密的宝井（今缅甸蒙米特），“自永昌市之，取利三倍；至京师市之，可取利十倍。弘治时皆籍没其家而戍之边，石价始定。”①这就是明代宝石贸易的垄断经营情况。清代木邦虽然脱离中国，但宝石依然由云南开采，“宝井在阿瓦国界，井深寒，蛮服砒式敢下，取石子满囊复以上，寒战欲绝。每袋谓一■，索价甚昂，江右客买之。”②江右客是指从云南而至的各地客商。又《滇粤杂记》也说：“孟密土司有三宝井，分三处，如铛角，其城即随而围之，故号之角城，地属缅，缅酋封禁甚严，必土司先以文申请，酋遣人莅视，始得开。人缒而下，遇石即取以出，石中有宝者，有无宝者。岁只开一井，故一井常三岁一开，欲休其地力，使生宝也。”③如果说明代云南疆域广大时，宝石的开采由官府督办，还略带有内贸性质的话，到了清代，则完全发展为滇缅间国际贸易了。宝石开采之后，常有闽、广客商由大金沙江溯流前往收购；而大部分经过云南转销国内各地，滇缅边地宝石的开采促进了云南宝石玉器手工业的兴起。当时缅人不善治玉，玉石开采出来后，往往运至腾冲、永昌和大理等地加工。徐宗樨的《玉石厂记》说：“明清之交，腾冲边民自古永乡越高梁公山，循崎岖鸟道旬日而至大金沙江东岸，渡江而西即昔日之三亚矿，今之密支那府所在地也。当时诸厂野人咸负玉石至三亚矿与腾边民交易。腾边民获玉，归售于滇粤商人，如是者有年。”④《滇海虞衡

① 倪蜕《滇小记》永昌府事钞。
② 《滇海虞衡志·志金石第二·宝石》。
③ 《永昌府文征》纪载卷18。
④ 《永昌府文征》文录卷30。

志》也记载，玉石开采出来后，“粗矿外护，大小如鹅卵石状，不知其中有玉并玉之美恶与否。估客随意贸之，运至大理及滇省，皆有作坊，解之，见翡翠，平地暴富；其此利随差而赢；最下则中外尽石，本折也。”滇人治玉精湛，在明清时期，已闻名于世，甚至缅甸进贡中国朝廷的玉佛，也出自滇人工匠之手。“缅佛石作新，出于滇，滇匠刻之以更缅贡。……故其制造颇陋，不及滇匠雕琢之工，滇人审其石也。”这就是明代中期以后滇西宝石传输之路成为最繁盛的对外交通干线的原因。

波龙银厂：位于今缅甸腊戍以西的包德温矿区，明代属木邦宣慰司所辖。他的开采在清初。南明永历政权西奔缅甸阿瓦，有大批的汉族军士随从逃亡，后李定国、白文选又转战滇缅交界地区，失败后，大量的汉族军士等流落滇缅边地，或开矿，或垦殖谋生。以宫里雁为首的一批汉人流落于木邦境内，开始在波龙银厂采矿为生。《老银厂采掘记》称：“明祚移，永历帝奔缅后，从臣失主，散居各歹莎，有桂家宫里雁至银厂，纠集散亡兵士，子孙以采掘为业，照例纳税于缅政府。”①波龙银厂最盛之时，矿工达4万多，以至波龙厂所在地“商贾云集，比屋列肆，俨然一大镇”。因而，“各土司及徼外诸夷一切食用货物，或由内地贩往，或由外地贩来。”②

茂隆银厂：该银厂位于云南孟定府西南沧源所属班洪佤族部落辖地，过去称“葫芦王”的地方。乾隆年间，原籍湖南的云南石屏人吴尚贤，为人“勇敢机警，家贫无以谋生，遂挺而走险，流落南坎，探悉卡瓦山产银，质佳矿富，乃晋谒葫芦王蜂筑酋长，说以采化良法，能获厚利。蜂听其言，留以筹划信任之，命主开茂

① 《永昌府文征》纪载卷28。

② 光绪《云南通志》卷43《食货志·矿务》，参见尤中《云南民族史》第513页。

隆厂。”①吴尚贤获得开矿权之后，逐渐发展，几年之间，势以坐大，拥有各民族矿工二、三万人，年产白银万两，内地工商人等闻风趋往。但是，乾隆十六年（公元1751年），朝廷以为吴尚贤办厂发财，用矿工二三万，实力雄厚，担心难以驯管，遂“谕令吴尚贤居住省城，安分守法。倘若显违约束，即拘禁请旨办理。”②这位矿业家吴尚贤被送往昆明后，茂隆银厂关闭，2、3万矿工遣散，滇缅边境上一个兴盛的工商业区遭到破坏，现在还有炉房、焦山、湖广寨、永广寨、金厂坝等地名，堆积矿渣如山，可以想见当日的繁荣景象。③而这些以湖广寨、永广寨等矿工旧居命名的村寨，足以说明到这里来开矿谋生者，非但有云南各民族，还有明清时期迁移来的内地人民。从姚关或景东经镇康、麻栗坝至茂隆银厂或继续出缅甸腊戍至波龙银厂的对外交通干线，在波龙银厂、茂隆银厂的带动下，一跃成为滇西入缅商贸大道。

募乃银厂：位于澜沧县北的募乃区，也是云南靠近缅甸边境地区的一个历史悠久的矿区。明成祖永乐二年（公元1404年），就有汉族商入朱明堂和拉祜族土官联合办厂，开采银矿。据1930年《澜沧造报征集云南通志资料》稿的记载：“募乃老厂银矿，在明清之际开采慝盛。相传有360座银炉锻炼不停，每座炉平均每日可取银八十两。”④由姚关出国境的道路就经过募乃矿区。

都龙银厂：为今马关县都龙锡矿，是云南与越南交界地区的著名矿区，明清之际云南边地、湖广和越南等地人民大量进入这一地区参与开矿，都龙矿区成为滇越贸易繁盛之处。康熙年间聚集都龙矿区参与采矿贸易的各地民工不下万人。⑤清代开化府经

① 《老银厂采掘记》，载《永昌府文征》纪载卷28。
② 《清高宗实录》卷269。
③ 参见参见方国瑜《中国西南历史地理考释》下册，第1254～1256页。
④ 参见杨毓才《云南各民族经济发展史》第283页。
⑤ 参见方国瑜《中国西南历史地理考释》下册第1296页。

马白关出越南的交通要路正是在都龙银厂的带动下迅速发展的滇越交通干线。

此外在滇缅边境还有其它规模不等的银厂，如卡瓦山地区的永广厂、山通厂和莫列厂，耿马悉宜银厂、沧源的藤篾厂、孟连的公鸡厂和木戛的麻篾厂等等。①

除了矿业之外，茶叶也是云南边地新兴的对外贸易产业。云南产茶具有悠久的历史，樊绰《云南志·云南管内物产》就说：“茶出银生城界诸山，散收无采造法，蒙舍蛮以椒、姜、桂和烹而饮之。”南诏设银生节度于景东，所辖地远至西双版纳，所谓银生城界诸山产茶，即此地区，今天仍是云南的茶叶主产区。南诏时，虽然开始以茶为日常饮料，但生产却很粗放，仅为散收，无采造之法，说明这时的制茶业还很原始。明清时期，云南茶叶产量大幅度提高，生产技术已相当成熟，所制名茶享誉国内，而且还开始作为重要的外销产品销往海外。

清代，云南茶叶以普洱茶产量最大，也最为有名。其产地在西双版纳，当时有六大茶山，即攸乐山、革登山、倚邦山、莽枝山、曼端、慢撒，除攸乐山在车里外，其他五大茶山均在今勐腊县的易武、象明两区。雍正七年（公元1729年），清朝政府在普洱设府，委派流官知府进行管理，西双版纳的车里宣慰司属普洱府管辖，而且普洱正当通往内地和出国境至缅、泰、老道路要冲之地，凡六大茶山所产茶，无论是运销国内，还是外输海外，大部分都要集中到普洱府，经过精制后外销，因此，人们把从普洱府精制后运销的茶叶统称为“普洱茶。”清代，“普茶名遍天下，味最酽，京师尤重之。”②优质的茶叶在天下广为流行后，各地商贩

① 参见申旭《中国西南对外关系史研究》，云南美术出版社1 994年版，第86页。

② 阮福《普洱茶记》。

纷纷前来经营，迅速刺激了“普洱茶”的生产，檀萃《滇海虞衡志》中说：“普洱茶所属六大茶山，一曰攸乐、二曰革登、三曰倚邦、四曰莽枝、五曰蛮端、六曰曼撒，周八百里，入山作茶者数十万人。”最高年产可达8万多担。

普洱茶生产销售的极盛时期，主要是18、19世纪。最早进入易武各大茶山进行茶叶贸易的是石屏茶商，大约在乾隆年间（公元1736—1795年），石屏商人就在易武开设茶庄，头一年底即以粮食、盐和白银放贷茶农，开春之后，茶叶上市，按贷粮银数收购春茶，然后由制茶工人制成圆茶、饼茶、紧茶，运销国各地。当时易武茶区号称“万亩茶山万担茶”，可见产量和营业额之大。随后滇西商帮中的腾越茶商也于嘉庆年间进入勐海等地，开号经营茶叶。此外，下关、玉溪、思茅商人纷纷进入茶区，茶叶经营日益兴盛。《滇海虞衡志》说：“普茶，名重天下，此滇之为产而资利赖者也。入山作茶者数十万人。茶客收买运于各处，每盈路，可谓大钱矣。”

普洱茶的销售主要有三条渠道：一是销往云南和中国内地，这一部分茶叶，质量上品，为中原士人所喜爱；二是销往藏区，每年由藏区中甸、德钦（当时称阿墩子）等地的藏族商队有驮马300至500匹，前往西双版纳的勐腊、佛海（今勐海）驮运茶叶，销往西康、西藏。藏族人民十分喜爱用云南大叶茶，有时还夹杂一些老叶制成的“紧茶”，被称为“边销茶”或“蛮装茶”，其味醇重，用来制作酥油茶，初每年约销3000担，光绪年间，曾达到3万担。三是销往国外。乾隆元年，由于瘴疠，清政府将攸乐同知改移至思茅，改称思茅同知，从此思茅也成为普洱与西双版纳之间的茶叶中转站。从道光至光绪初年（公元1821—1876年）思茅城商旅云集，市场繁荣，“年有千余藏族商人到此，印度商旅驮运

茶、胶（紫胶）者络绎于途。”①又从滇南出思茅、车里至国外的道路也成了“茶叶商道”，印度、缅甸、暹罗、越南、老挝、柬埔寨等国均有商人往来于西双版纳、思茅、普洱之间，茶叶成了云南一大出口商品。②毫无疑问，思茅在清代中后期迅速发展成为滇南对外交通枢纽和商贸重镇与茶叶贸易的兴起不无关系。

（四）对外交通干线上重要城镇商贸的繁盛

云南各地自然条件差异极大，经济发展极不平衡，加上山川阻隔，交通不便等因素的综合影响，使云南商业和对外贸易发展呈现出一个重要特征，就是长途贩运与干线城市的集中交易相结合，交通发展成为市镇兴起和发展的关键。所以，凡是交通干线重要的站口和枢纽，都是经济发达、商贸繁荣、文化先进的城镇。元明清对外交通干线上这一特点尤为突出。

昆明是元明清时期兴新的商业都市，对外交通的中心枢纽和中转贸易市场。自从元代建立云南行省，以中庆为省会，带动了云南政治、经济、文化和交通中心的东移，从此昆明作为云南的中心城市迅速发展起来。特别是元代建全站赤制度，云南所有的站道均以中庆（昆明）为始发地，从而确立了交通中心的地位。

元代赛典赤治滇，着力整治滇池，扩建中庆城，当时昆明的范围已经东至盘龙江西岸附近，北至五华山，南至土桥，西至福照街、鸡鸣桥，③近代昆明城的规模已见雏型。而且城内市容繁荣，店铺林立。马可·波罗经过时，看到押赤“城大而名贵，商工甚众。”④昆明的发展引起了当时的文人不尽的感慨，多有着墨，王升《滇池赋》说：“五华钟造化之秀，三市当闾阎之冲，是双塔挺擎天之势，一桥横贯日之虹。千艘蚁聚于云津，万舶峰屯于城根。

① 《普洱府志》卷17。
② 参见杨毓才《云南各民族经济发展史》第295～302页。
③ 于希贤《滇池地区历史地理》云南人民出版社1981年，第67页。
④ 《马可·波罗行记》卷117章《哈剌章州》。

致川陆之百物，富昆明之众民。”明清昆明已经发展为云南对外各通道与内地转口贸易的枢纽和市场。全国各地的商贾云集于此，“城凡大商贾，多江西、湖广客；其当贴设质库者，山右人居其大半。”①而且大凡经营滇缅、滇越等国际贸易的商帮，如四川商帮、迤西商帮、临安商帮等都纷纷到昆明设号开店，转贩川丝、棉纱、宝石、石磺、茶叶、鸦片等。②罗养儒在《云南掌故》中记叙道：昆明道光年间（1821—1850年）“实是繁盛极。彼三市街、珠市桥、东寺街、金马坊、碧鸡坊、云津街、得胜桥、盐行街、三元街、太和街（北京路交三桥至塘子巷一带）等，是道路宽阔，烟户密集，房屋栉比，楼阁云连，巷道参差，店铺杂错。市面之上，货物山集，行人水流。早有早市，午有午市，夜有夜市。”商贸之繁荣无庸赘言，最重要的是此时的昆明，有几条街是专门经营外贸货物的。如上述提到的“所谓三市街，是绸缎、布匹、纱花三种生易之集合市场，故曰三市街。”从当时云南的贸易路线和格局看，这个纺织品市场中，除绸缎为国内内地产品外，布匹、纱花有很大一部分可能是从滇缅及其他对外通道转运而至的。“又如珠市桥，诚是一售珠宝玉器的市场。是时的珠宝玉器多而贱。在此市场上，玉器就有二三十间，还有腾越（今腾冲）客挟些珠玉来，以无力开铺，遂在此一段街上摆摊售卖。”③珠宝玉器，是滇缅贸易的重要物品，历代均从腾冲进口销往内地。

大理是滇缅道路上商品贸易的集散地。大理是南诏、大理国时期的古都，当时经济贸易的中心。元明清以后，虽已不再是云南的政治经济文化中心，但其地当滇缅要路和茶马古道交汇地：凡川货西出缅甸，茶叶北上藏区，藏区药材杂货南下，缅甸棉花、宝

① 《昆明县志·物产志》。
② 陆复初《昆明简史》下册349页。
③ （民国）罗养儒《云南掌故》卷二《纪百余年前昆明之繁荣》。

石、珠玉东入都必经此地，并以此为集散市场。从唐代以来，大理地区就形成了以三月街为代表的市场和内联外贸的商业集会。嘉靖年间，三月街可延续20余日不散，附近13省商贾皆至交易。①徐霞客在明代曾亲历三月节盛会，他在《徐霞客游记》记载道：“入演武场，俱结栅为市，环错纷纭。其北为马场，千骑而驰于中，更队以觇高而下焉。市男女杂沓，交臂不辨，乃遍行市场。”到清代三月街比明代又有更大的发展，“盛时百货生易颇大，四方商贾如蜀、赣、粤、浙、湘、秦、黔、藏、缅等地及本省各州县之云集者殆十万计。马骡、药材、茶、布、丝、棉花、毛料、木材、磁、铜、锡器诸大宗生意交易之，至少者值亦数万。”②由此看来，大理三月街最能体现交通干线那种内连外贸的商业特点，商贾来自全国各地和省内各州县，货物有本地的马骡，大理自古就是云南著名的马产地，四川的丝，内地的瓷器、药材，藏区的毛料，西双版纳的茶叶，滇东的铜，滇南的锡，缅甸的棉花，及云南各地的药材、木材和布匹，而且都是大宗交易，动辄数万。平时大理商业也很兴旺，城内店铺作坊林立，玉器的雕琢，大理石的解制以及缝纫、染织、皮革、金银首饰、笔墨文具、铜铁器的打制等等，已颇具规模，享誉于省内外乃至周边国家。《道光云南志钞》卷1《地理志·大理府》说：“夙称沃壤，山川灵秀，文物蔚然，而商贾辐辏，甲于他郡，亦滇中一大都会也。”仅距大理30里的下关，原非商业重地，但其地控扼滇西和大理的交通，元明以来官府着力经营，元代设为赵州，明清因之，“其州为往来孔道，控苍洱之要冲，山川萦抱，原显沃衍。”③明清时很快发展为滇西入缅干道上的马帮集散地。

① 嘉靖《大理府志》卷2《地理志·市肆》。
② 《大理县志稿》卷6《社交部》。
③ 《道光云南志钞》卷1《地理志·大理府》。

保山，即永昌，滇西入缅干道上的要站和商贸城市，保山的地理位置在滇西干道上非常适中：由此而东即是经济较发达，民风较开化的云南内地，意味着道路日益宽敞，行走更加安全，气候温和；由此而西，则为少数民族聚居的滇西边区和瘴疠之地，即所谓的“夷方”，更艰辛更冒险。凡往来于这条干道上的商贾军旅，无一不在这里歇息休整、补充马料给养。故明清两代都作为边关要冲之地加以扩建，特别滇缅贸易兴盛时，滇西干道繁忙，永昌成了滇缅贸易货物主要的转输站口。“永昌府城，城周十四里，八门，明指挥胡渊筑，扩而修洁，为滇城第一。与顺宁、大理、丽江、蒙化连界。……滇西重镇也。城内外居民万余家，土地平衍，山川秀丽，语言风俗仿佛江南，人文极盛。……商务繁盛，民多殷实，大客栈十余家，马栈十四五家，货栈五六家。”①在滇缅贸易的带动下，永昌商贸发展尤其带有对外贸易的特色。谢肇淛《滇略·俗略》说：“永昌、腾冲之间，沃野千里，控制缅甸，亦一大都会。山高水深，饶竹木鱼豕鹿虾之利，其人儇巧，善制作，金银铜铁象牙宝石料丝什器布罽之属，皆精好甲他处，加以诸夷所产琥珀、水精、碧玉、古喇锦，而洋布及阿魏鸦片诸药物，辐辏转贩，不胫而走四方，故其习尚，渐趋华饰。饮食宴乐，谚谓永昌一日费二百石酿米，亭午以后，途皆醉人。”滇缅贸易，长途贩运，支撑着永昌的繁荣，故有称：“永昌之产在通省独多而奇，然有取之三宣六慰缅甸者，远至数千里。”②清代乾隆以后，滇缅贸易发展到极盛，《永昌府志》这样描述永昌的地区的商贸状况：“永郡之在滇省，地处极边，与缅甸接壤，一切货殖较他郡为多，故贾客亦最众。兼之土地富饶，产物甚多，南北街场星罗棋布，至

① 《滇西兵要界务图注钞》上。
② 天启《滇志》卷3《物产》。

如十二属象定于期，则滇省风气使然，不徒一郡。”①

腾冲，自古以来为滇西门户，具有对外贸易长期发展的历史和传统。到了明清时代，腾越在云南保卫边疆，确保内地安全不受外族侵扰方面，更有特殊的意义，起着至关重要的作用。元明清时期缅人进犯，首攻腾越；朝廷出征，无一不以腾越为军事据点。特别是三征麓川后，大批的汉人进入腾越屯田镇戍，增加了人口，带来先进的生产技术，垦殖发展，士商之风大盛，是滇西文华荟萃、经济繁荣的典型。明末设八关以后，腾越更成为边关战略重地。所有这些发展，都因为腾越地当滇缅交通咽喉之处，在缅甸定都阿瓦的很长时间里和近代交通兴起之前，云南与缅甸伊洛瓦底江中上游的地区所有政治、经济和文化的往来，都与腾越有关。《腾永关行记》称：“我国西南边防重镇腾，古越赕地，与永路隔龙潞两江，北通片马，南控七司，为出缅之门户。民善贸迁，多侨缅，四乡殷实，瓦屋鳞比，为滇中各县所罕见。”②寸开泰《腾越乡土志·商务篇》中说清朝，“海禁未开，凡闽粤各商，贩运珠宝、玉石、琥珀、象牙、燕窝、犀角、鹿茸、麝香、熊胆，一切缅货，皆由陆路而行，必须过腾越，其时商务称繁盛。”是时“洋货则自漾贡，棉花则自缅降，玉石则自猛拱，皆由水路运至新街，至蛮暮，过野人山，抵蛮允，至干崖。”③然后从腾越转运永昌、大理或昆明销售。

思茅，先前不甚有名，但它是内地经元江往车里的必经要地，交通战略地位十分重要。清代开始置思茅厅，接着驿道延展至车里，将这里辟为驿站，在对外交通中的作用就更加重要了。《道光云南志钞》卷1《地理志》说“（思茅）厅为普洱之门户，车里为

① 光绪《永昌府志》卷17《市肆》。
② 《永昌府文征》文录卷30。
③ 《通禀各大宾请展限投解日期》，《永昌府文征》文录卷17。

厅之藩篱”，“而六茶山在（思茅厅）之东南三百里，产茶，备土物之贡。”所以车里土司向朝廷贡茶，商贾贩运茶叶至内地或藏区必由此地，国外客商采购普洱茶也至其地。故雍正七年（公元1729年）云贵总督鄂尔泰在思茅设总茶店，即官茶局，管理当时茶叶事宜，规定：“客商买茶每驮征税银三钱，令通判管理试行一年之后，征税若干定额报部。”①从此商人经营茶叶，要向思茅总官茶局和六大茶山官茶子局领取茶引，每引为茶叶百斤，收税钱三钱三分。雍正十三年（公元1735年）共颁发茶引三千引，收税960两；乾隆年间每年颁发茶引五千引，征收税银1500余两；嘉庆年间发展到一万引，每引增为四钱税，每年茶税达4500余两。②思茅正是在茶叶贸易兴起时期，发展起来。

三　元明清时期云南对外贸易发展的特点

元明清时期，是封建社会时代云南对外贸易的鼎盛时期，特别是明清两代，对外贸易的规模、范围乃至对云南社会生活和经济发展影响的广度、深度，都是以前任何朝代无法比拟的。但是，古代文献中缺乏系统的统计和记叙，对此问题难以确说。不过我们依然能从一些零散记载中看出这一时期云南对外贸易发展的基本特点。

第一，元明清时期，云南对外贸易对象发生了重大改变：滇印贸易基本中断；滇越贸易不振；而滇缅贸易急速发展，十分昌盛。

汉唐期间，云南最大的贸易伙伴是印度，但是，随着远航贸易的兴起，中国经济重心移至东南，滇印道路的险阻等因素的综合影响，元明清以来，印度同中国西南传统的陆路贸易，即所谓

① 鄂尔泰《请添设普洱流官营制疏》，见雍王《云南通志》卷29，艺文5。

② 杨毓才《云南各民族经济发展史》第302～303页。

南方陆上丝路的贸易逐渐减少，乃至基本中断。云南商人基本不往印度贸易。正如《黑水禹贡考》说：“ 滇人经商皆在缅甸境内，无一至印度者。 ”①此话虽有绝对之嫌，但在元明清时期的文献中，我们很难找到这一时期云南与印度进行贸易的纪录，或许也可以说明这一点。

越南是云南的传统贸易伙伴，从汉晋以来两地经济互补性极强，曾发展为极其繁盛的以云南畜产品换取安南海产、舶来等生活资料、生活用品的贸易。但是后来安南独立，交州港不再属于中国自己港口，海外客商也较少利用它同中国内地贸易，交州港急剧衰落。加上南诏、大理时期，受云南割据政治的影响，两地间的传统贸易严重受挫。元明清以来，中央王朝把安南经广西至内地的道路作为中国内地同安南交往的通道加以建设，设置驿道，并严格规定安南进贡和民间交易，一律由广西进行，却把云南作为防夷杜渐的重地，害怕云南与安南的政治、经济交往会引起边患，所以，从元代至元年间后期，就开始阻绝安南经云南往中央王朝的进贡和使臣往来，进而禁止云南边民与安南的贸易。但是，统治者人为的阻隔，不能完全断绝云南与安南间业已存在的传统经济贸易，因此元明清时期云南与安南之间，特别是边民间的经济贸易并未完全中断，只是受到了很大的限制。明代在蒙自南红河边的梨花滩等地，就一直存在着规模不大的民间贸易。清代前期和中期，双方贸易的范围和规模有所扩大，道光《广南县志》说：“ 贾客贸易于此，百物流通，无异于东南繁富之区。 ”但与滇缅贸易相比则逊色得多。据道光《开化府志》记载，当时云南销往安南所货物主要有铁制农具、丝绸产品、瓷器、药材、牛、牛皮、麻布、铜器、纸张、蓝靛、神香、调料、广南鸭和其他生活用品。越南流入云南的有杉木，或遇灾荒，粮食减产时进口少量的大米等。

① 《永昌府文征》文录卷17。

故这是滇越贸易不甚兴盛的时期。

与此同时，滇缅贸易直线上升，日益昌盛。缅甸是云南最早的贸易伙伴之一，早在西汉，蜀身毒道为人们认识时起，缅甸东北部地区就已有滇缅贸易存在。平心为论，那时的滇缅贸易规模很小，主要是滇印贸易的中介，伊洛瓦底江上游地区也仅作为云南与印度经济交往的走廊而发生贸易关系。唐宋以来，云南与缅甸的贸易逐渐兴起，贸易区域不只局限于伊江上游，并向缅甸中部发展，缅甸南部的港口也开始被南诏、大理国人民利用为同海外交往的出海门户。元朝建立，曾派几万大军征缅，滇缅道路上，驿道畅通。这些军事行动，客观上拓宽了滇缅商道，打破双方因“山川延邈，道里修阻”而不能进行大规模交往的局面，使云南与缅甸的关系进入一个新时期。从此云南与缅甸的经济交往向伊洛瓦底江纵深发展。明清时期滇缅贸易规模继续扩大，并代表了云南古代对外经济交往的最高水平。

第二，滇缅贸易空前发展。明朝同阿瓦王朝一直保持着友好关系，阿瓦王朝的朝贡相当频繁，如《咸宾录》所说“自洪武至弘治不断”。缅甸朝贡必经云南，当时云南与缅甸的两条主要交通道路，都被冠予“贡道”之称，反映了通过云南的官方朝贡贸易十分昌盛。缅甸通过云南与明王朝之间，除了朝贡贸易外，还有被明朝官方垄断的宝石转输贸易也在明代中叶兴起。明初，缅甸正处于蒲甘王朝瓦解各个地方势力并起争雄的时期，他们力量较弱，彼此常有战争，都想得到明朝这一强大王朝的支持，便纷纷向明朝纳贡，明朝则按当地的传统加以治理，先后设置了孟养、木邦缅甸、底兀儿、大古剌、底马撒等宣慰司和茶山、里麻、孟密、孟艮等长官司和安抚司。这些宣慰司、安抚司、长官司经常派使团向明朝纳贡，明朝也时常派使节前往这些地区去宣慰或册封，从而更加密切了关系。而云南和内地的商人也在这样的政治背景下、纷纷前往滇缅边境或开矿挖宝，或转输贸易，缅甸间宝石贸易盛

极一时。

滇缅边境上的各族人民更是“檐相邻而同井饮，籍虽两国之民，居处难分”，①更是密不可分。边民、内地移民乃至官吏都为与缅甸贸易的高额利润所驱动，趋之若鹜。弘治十三年（公元1500年），巡抚云南监察御史谢朝宣上奏曰：“臣闻蛮莫等处，乃水路会通之地，夷方器用，咸自此出，货利之盛，非他方比。以故思录屡抚不退，况迩年以来，透漏边情，不止恭们段和而已，又有江西、云南、大理逋逃之民多赴之，盖镇夷关巡检地职微势轻，不能禁此故也。云南官员，一差抚夷，即谋多赍违禁货物，往彼馈送互市。”②明代朱孟震的《西南夷风土记》写于16世纪，反映的却是明初以来滇缅贸易的繁荣情况，他特别指出“自孟密以上，山多宝，蛮莫以下，地饶五谷。当国初（指明朝初年）兵力盛时，翦荆棘为乐土，易鳞介以衣冠”，并且在孟密地区出现了“一日一小市，五日一大市”，“估客云集”，“商贾辐辏”的盛况，又说：“江头城外有大明街，闽、广、江、蜀居货游艺数万，而三宣六慰被携者亦数万。”这是明代向云南大规模移民后，孟密设为安抚司的情况下，云南的经济开发向滇缅边境推进，在缅甸与云南经济交往最密切的地区率先得到了开发，促进了经济发展。可以说，14至16世纪，缅甸伊洛瓦底江东岸及上游经济带的开发，是滇缅贸易、经济交往的产物。缅甸商人也到云南贸易，明朝初年在昆明设“缅字馆”，它的任务主要是接待缅甸朝贡使团、培养缅语翻译人才，而且还包括接待来云南贸易的缅甸商人。缅甸商人来到昆明，先到“缅字馆”，通过翻译再与云南商人贸易。③

进入清代，滇缅贸易的势头有增无减。首先，跟随永历帝入

① 江应梁《百夷传校注》，云南人民出版社1980年版，第129页。
② 《明孝宗弘治实录》卷153。
③ 《腾越州志》卷11；《滇系》12之1。

缅的兵众随从，流落于滇缅边境一带，或垦殖开荒，或开矿冶铸，云南内地缺乏土地的农民也纷纷前往开矿，在这一时期滇缅经济交往中的作用尤其重要，在滇缅经济交往发展过程中，还有大量的云南人往来于滇缅之间，不少人流落、定居于缅甸。18世纪末在缅甸的华侨已不下60000人，①缅甸南部多为闽、粤等地从海路来的华侨，而北部则多为从云南进入的滇人，除从事商业外，还有很多人从事宝石矿、银矿的开采和棉花的种植，并将先进的生产工具和生产技术带到缅甸。在上缅甸阿瓦、八莫、孟拱等城市和矿区形成了以滇人为主的聚居街区，有的称为“德由谬”（即中国城）。为滇缅经济交往闯出了一条矿业开发和农业开发的新路。

其次，这百年来，边境安定，商旅往来，不绝于道。云南与伊洛瓦底江的大宗贸易正是在这个时期开始兴起。云南从缅甸输入的大宗商品，主要为产自伊江中游的棉花，上游的玉石，甚至有了下游的鱼盐，云南从食盐输出变成了海盐输入。此时云南已成为逐渐形成中的全国大市场组成部分，云南输出的商品，除了滇产的各种商品外，还汇集了四川、湖广的生丝、铁器、铜具等，中国内地各省直接或间接地参与了滇缅贸易。17世纪中叶，中国的丝绸和其他商品已大量由陆路输往缅甸，队商的牛车多至三四百辆，驮驴可达2000只。当时设在阿瓦的荷兰厂商，也和华侨商人建立了密切的联系。②乾隆二十一年至乾隆三十四年，中缅之间爆发了大规模的战争，给滇缅贸易造成了很大的危害，双方正常的经济交往几乎中断。《东华录》乾隆三十三年记载：“查缅夷仰给内地者：钢铁锣锅、绸缎、毡布、瓷器、烟、茶等物，至黄丝、针、线之类，须用尤亟。彼处所产琥珀、玉、棉花、牙角、盐鱼，

① 贺圣达《缅甸史》215页。

② 参考G.D.E.Hall,Europe andBurma第34页。参见并转引自赵松乔《缅甸地理》，第93页。

为内地商民所取资，其还俱有税口。自用兵以来，概行禁止，臣等严加防范，商民俱不敢偷越。至该土司等，或有潜往商贩，亦所不免。自新街、蛮暮一带，经兵火后，已成废墟，近亦无人到彼。”这是清初百年间滇缅两地民间自发贸易已经发展到相当规模，成为双方人民获取生活生产资料的重要途径，不可或缺的结果。乾隆时期的战争却将正处兴旺阶段的滇缅贸易破坏殆尽，几至闭塞。然而乾隆三十四年，中国和缅甸签订了老官屯和约，决定重开滇缅商道，允许两国商贩自由贸易。但双方真正建立友好关系则在1790年以后。①从此滇缅贸易进入了快速发展时期。1822年，中国和缅甸两国遣使互访。中国使团向缅甸国王赠送了大量的人参、丝绸、锦缎、地毯、瓷器等。缅甸使团向中国进贡了玉佛、象牙、牙雕、金箔、银箔、檀香、英国花布、红呢、绿呢、黄呢、孔雀翎、幼象、母象等。②缅甸与中国间的朝贡贸易得到恢复。随后“陆路交通贸易也继续蓬勃发展，滇籍商人沿太平江及伊洛瓦底江谷地直至阿瓦，输往缅甸丝、纸、茶、果品等，运回棉花、盐、羽毛、漆等，1826年，由陆路输往中国的棉花即达700万公斤。”③在缅甸境内滇缅贸易的中心城市阿瓦，缅王设置“伯坎们纪德由蕴岛”这一官职，专理中国商民事务，（缅人称中国人为德由）④这是缅甸完全沦为英国殖民地之前滇缅贸易的盛况。尹梓鉴在《缅甸史略》中对元明清时期滇缅贸易的发展情况总结说：“故元明时虽见通商，而商人事业未见发展。清乾隆末，缅王孟陨入贡，仍祈照旧通商，此后商业发达，亦为商人自行奋

① 贺圣达《缅甸史》第497页。

② 切基本耶基纽《从蒲甘王朝到贡榜王朝时期的中缅关系》，转引自贺圣达《缅甸史》，第214页。

③ 赵松乔《缅甸地理》，第93页。

④ 王芝《海客日谭》卷2。

进。”①

第三，云南对外贸易向大宗民间生活必需品贸易转变。唐宋时期，云南对外贸易已开始向民间生活用品的转变，但是那时山川阻隔对交通限制很大，生产也不甚发达，民间生活品的贸易规模较小。元明清时期，驿站道路的开辟和疏通，交通状况的改善，滇缅双方生产为长足发展，都为云南进行大规模对外贸易，以及贸易品种向民间大量需要的生活必需品转变提供了条件。这一转变的最重要结果是滇缅两地人民经济互补性日益加强，对外贸易甚至成为两地人民获取生活必需品、生产资料的重要途径。明人李本固《安插思化疏》就曾说：“盖缅中鲜盐、茶、缯帛、毛缨诸物，势取于中国，往时曾遣人贸易，道经蛮莫、思化。”②元代蒲甘王朝衰亡之后，上缅甸与下缅甸相互隔离，此时上缅甸人民的食盐仰给于云南的井盐；但到清代以后，伊洛瓦底江水路在上下缅甸和对外贸易中的作用日益重要，南部廉价海盐溯江而上，销售云南边民，这种变化反映了滇缅贸易中市场的调节作用。

又以滇缅贸易中两项最大宗商品丝绸、棉花为例，不难看出对外贸易与人民生活的密切性和深入性。通过云南向缅甸输出的主要是丝绸产品。丝绸出产于云南和四川、湖广等内地，是一种透气性极好的纺织品，非常适合在缅甸炎热潮湿的气候下穿着，缅甸上至王公大臣，下至小民百姓都崇尚穿着从云南输出黄丝制成的衣服，世世代代仰给于云南。缅王曾下令“如中国丝绸，自陆路运来，不得销售国外，恐人民无衣也。”③乾隆中缅战争爆发后，滇缅贸易受损，缅甸市场上丝绸奇缺，价格陡涨，“且自禁止贸易以来，伊处必用之黄丝等物价增十倍，见上下莫不需”，因此“至

① 《永昌府文征》纪载卷29。
② 《永昌府文征》文录卷8。
③ 哈威《缅甸史》，第362页。

于贸易之事，缅人急于相通”，故而缅甸多次急切地向清廷要求贸易。①

明清以来，云南从缅甸进口的最大宗商品是棉花。云南气候温和，在高海拔地区，常有低温冷冻之害，棉织品保暖性强，适宜云南人民穿着。但云南的气候不适宜种植棉花，产量较低，难以满足云南市场的需要。缅甸伊洛瓦底江中上游是著名的产棉区，每年有大量的棉花运销云南，换取他们所需商品。如前以述，明清之际，缅甸棉花对云南的贸易发展很快，上缅甸人民赖以生存。乾隆年间，厉行禁商之后，缅甸棉农无法销售自己的产品，生活陷入困境。故乾隆五十年（公元1785年），缅甸国王孟陨（云）向清廷入贡，特上人贡奏文请求：“再自禁止通商以后，边民生计艰难，还祈照旧关照，使小臣所产棉花等物籍以销售，不但小臣身蒙厚恩，即举国臣民均沐天恩于万万年矣，谨具表以闻。”②言词切切，足以反映此时缅甸经济对滇缅贸易的依赖程度，关系国计民生。当西方殖民者势力向下缅甸渗透，东印度公司进入缅甸后，随即将在印度生产的棉花和西方工业国家生产的纺织品，从海路运至仰光，经伊洛瓦底江，顷销云南，棉花贸易规模进一步扩大。英国人克劳福特也估计，19世纪20年代，每年运入云南的棉花，价值达228000英镑，数量不下500万公斤。18世纪末，英国人科克斯说：“实阶是棉花输出的主要市场，载着棉花的船只从那儿驶往中国。每船装载100捆（每悃约重150公斤）棉花。航运时间为30～40天。”③滇缅棉花贸易的兴起，不仅解决了云南人民的衣着问题，还极大地刺激了云南纺织业的发展，使云南这个棉产小省，于清代后期，一跃成为棉纺大省。1847年，在云南传教14年

① 《东华录》乾隆三十五年。

② 《缅人入贡文》，载《永昌府文征》文录卷11。

③ 钦貌迎《缅甸国王统治时期的缅甸棉花贸易》，载缅甸《前卫》杂志（英文）1971年4期。转引自贺圣达《缅甸史》，第214页。

之久的史梯芬牧师（Rev.C.Stevensen）说：“ 八年以前云南织布很少，而现在织布业很庞大，这种增长完全由四川移民和廉价的印度棉纱几乎是同时来到云南所致。 ”①

① 《布莱克本使团调查报告》，那维力和比尔部分，第263页。

第四章　云南对外交通向近代交通转变

1824年至1885年三次英缅战争后缅甸沦为英国殖民地；19世纪60年代，法国强占越南南方，80年代后，越南、柬埔寨和老挝完全沦为法国殖民地，云南周边国家几乎都进入西方殖民统治时期。中国自1840年鸦片战争后，也开始沦为半封建半殖民地社会。从此至抗日战争结束，云南对外贸易对象和交通方式都发生了变化：云南对外贸易关系从此已不是原来意义上云南与周边国家间的单纯关系，掺杂了西方列强的干扰，带有受殖民主义严重压迫和侵略的因素：云南的对外交通运输，也在这个时候，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近代化进程。然而这一过程既是西方殖民主义不断加深对云南政治经济侵略的结果，也是在云南人民逐渐觉醒，奋起反抗外国侵略，发展自身经济的斗争中实现的。

第一节　云南周边国家殖民化及近代交通的兴起

一　缅甸殖民化与近代交通的兴起

18世纪下半叶到19世纪初，西班牙、荷兰、法国和英国等西方列强在东南亚进行侵略活动的同时，英法等殖民帝国的争夺重点已从印度转向东南亚地区。特别是英国，把缅甸作为进入东南亚的必争之地，加紧进行活动。1753年，英国趁缅族和孟族在上缅甸酣战之机，由东印度公司派出一支军队，占领了缅甸的尼格

莱斯岛（恒枝岛），为进一步深入缅甸建立起一个桥头堡。1754年，英国东印度公司向孟人政权提出在缅甸享有贸易特权的要求，未被获准。1755年，英国参与缅甸孟人政权与籍牙雍王朝之间的争斗，引起籍牙雍王朝的不满。随后籍牙雍王朝统一缅甸，英国多次致信或派使者通好，均未能如愿。在法国的进逼下，英国下决心在缅甸施加更大的影响，打开缅甸的大门。仅从1795年至1811年，英国东印度公司就6次遣使缅甸，他们的目的很明确，企图诱使缅甸统治者签订不平等条约，以达到取得缅甸柚木，把英国产品大量输入缅甸，防止英国之外的国家控制缅甸的目的。①1802年，英国派西姆施出使阿瓦王朝，在给他的训令中说，“总督认为把法国人排除出阿瓦王国，消除他们对阿瓦事务的影响，具有极大的重要性。”并要求他此行“建立英国的影响，促进英国在缅甸的利益。”②然而，此时缅甸籍牙雍王朝比较强大，并未听命于英国。而英国已经巩固了在印度南部的殖民统治，正竭力向东扩展，籍牙雍王朝漫长的西线地带与英属印度接壤，英缅之间大规模的冲突已不可避免。

从1824年到1885年，英国先后发动了三次战争，对缅甸进行殖民侵略，逐步吞并了缅甸。

1824年3月到5月，英军兵分三路，从沿海地区大肆入侵缅甸。第一路沿马普得拉河入侵阿萨姆，第二路进攻阿拉干，第三路从海上逼近下缅甸。第一次英缅战争中，英国进攻的主线是南部沿海，主战场在伊洛瓦底江流域，在这一地区进行了两年的激战，1826年初，英军攻占敏巫、仁安羌和缅甸古都蒲甘，进抵距离缅甸首都阿瓦只有一日之程的扬达波。缅甸封建王朝在英军的

① 卡亚尼·巴达亚巴迪耶亚《缅甸与印度尼西亚》，新德里 1983年英文版，第3页，转引自贺圣达《缅甸史》第225页。

② 道勒斯·伍德曼《缅甸的形成》，伦敦1962年英文版，第47～48页，转引自贺圣达《缅甸史》第221页。

威逼下，无条件接受了侵略者提出的各项要求，于1826年2月24日正式签订了丧权辱国的扬达波条约。其主要内容是：一、缅甸政府放弃对阿萨姆及其邻国的要求，今后不得干预他们的事务；承认曼尼坡原来统治者的地位。二、缅甸国王把阿拉干和丹那沙林割让给英国。三、缅甸政府赔款1000万卢比（在当时折合缅甸上等银225000公斤），分四次还清。四、英国方面可以派出使臣驻缅甸首都，使臣可以拥有一支50人的卫队。五、英国船只可以自由进入缅甸港口，商船免税。①第一次英缅战争的结果，对缅甸交通运输的影响巨大，从此，英国船只可以自由出入缅甸南部港口，迫使缅甸海港对外开放，成为英国大量向缅甸倾销廉价商品的桥头堡，使缅甸封建经济直接受资本主义商品经济的冲击，间接冲击了滇缅贸易。

19世纪40年代，英国对华鸦片贸易遭到了中国人民的强烈抵抗，为了打开中国大门，实行其在中国的经济战略目标，英国于1840年挑起了鸦片战争，强迫清政府签订了中国近代史上第一个不平等条约《中英南京条约》，英国的势力进入中国东南沿海地区。鸦片战争结束后，英国虽然在中国取得了巨大的利益，但法、美国等的势力也趁机打入中国。在列强瓜分中国，争夺在中国的势力范围的争斗中，英国越来越想从西南打开一条进入中国的道路，获取在中国的更大利益。但是，横亘在从西南进入中国的道路上还有缅甸的阿瓦政权，为了达到这一战略目的，英印当局重新审视与缅甸王朝的关系，决心搬开进入中国西南的拦路虎，一场新的英缅战争邻近了。

1852年4月1日，英国以仰光港英国商船船员被杀为由，不宣而战，向缅甸发动了第二次侵略战争。侵略军总人数10000多人，其中英印陆军8000多人，由总司令高德温率领；海军军舰19

① 参见贺圣达《缅甸史》第230页。

艘，兵员2500人，由兰伯特率领。4月12日，英军在仰光强行登陆，虽然缅甸官兵进行顽强抵抗，但终因装备太差，挡不住英军的进攻，到5月，英军已经战领了仰光、马都八和勃固等下缅甸大部分地区，10月，又攻占了卑谬。第二次英缅战争的结果：一是英国完全侵占了下缅甸，迅速使下缅甸社会殖民化，以扩大贸易，倾销商品和移民垦殖等方式，刺激下缅甸经济的快速发展；二是孤立了缅甸阿瓦王朝，使成为一个没有出海口，孤悬于内地的弱小政权。

与此同时，从第二次英缅战争结束到第三次英缅战争爆发（公元1885年）期间，英国侵略者为了便于把廉价英国商品输往缅甸各地和云南，也为了掠取缅甸资源，开始在缅甸境内进行近代交通建设。这一时期英国殖民者对缅甸的近代交通建设，主要集中在下缅甸进行海港和铁路的近代交通设施建设，开辟伊洛瓦底江内河轮船航运。

海港建设方面，以仰光港为重点。仰光在第一次英缅战争前，已经是一个初具规模的商埠。但1826年，第一次英缅战争后，英国占领颠拿沙帘海岸，以毛淡棉为商港，仰光对外贸易一度受到打击。1852年第二次英缅战争之后，以仰光为首府，加强仰光港的建设和对外贸易。仰光地理位置十分优越，它是缅甸的精华地区，伊洛瓦底江谷地的吞吐港，它濒临仰光河，当勃生堂溪注入仰光河处，海拔高度仅5.5米，距马打湾约37公里，终年可通行吃水9米的海洋巨轮，又以勃固河及勃固——西当河水系相联接，形成缅甸最密集和繁忙的内河航运网。仰光港建于1853年，即第二次英缅战争爆发的第二年，随着殖民主义者对缅甸联接商品倾销的加剧，缅甸进出口贸易的发展，仰光进出船只迅速增加。1860年至1861年，仰光港进出船舶438只，共计157472吨，到

1880年至1881年，即增加到874只，598303吨。①20年时间里，每年进出港口的船只数增加了一倍，吞吐量增加了三倍，从此仰光发展为缅甸最大的都市和最大的海港，并成为中南半岛最大的海外贸易港和出海口。同治十年（公元1871年）王芝从腾越乘缅人江船沿伊洛瓦底江而下，至仰光登海轮至英国等西欧国家游历。他对仰光的感受是“漾贡气候蒸热倍蒲甘，腊月似中华秋夏，稻岁亦数获。闽粤米商最多，番舶总集于步头，繁庶不亚沙市、汉口。”且漾贡所产“棉花、大米、嘉木、海错之属甚夥。广东、福建通商者数万人，浙江、云南商人亦间有之，……吾闻英吉利所在皆号通商，其性实胜过缅人百倍，近又日益强富。其意不专在通商矣，其所据多海滨巫来由地。以巫来由易为兵，与利动也。其经商海滨诸步，不惮竭变其计，招来西南洋诸商。西南洋诸商通，则中华诸商源源自来。通商既久，渐致优裕，遂以兵以利谄胁步地之主而据之。”②1878年黄懋裁在仰光看到中国闽粤商人已不下万人，滇商也有10余家，仰光作为“通商码头，货物辐辏，所产木材堪以造船，每岁运出者价值二十万，此外米粮棉花亦为大宗。”③

英国殖民者还在下缅甸兴起了铁路建造。1877年建成了从仰光到卑谬的铁路，1884年，仰光到东吁的铁路也建成通车，这两条铁路长约500公里，当时缅甸是中南半岛地区唯一有铁路的国家。

为了打通上下缅甸乃至云南的交通，英国殖民者非常重视伊洛瓦底江的内河航运。1863年。英国格拉斯顿亨得逊公司的几个股东合伙创办了缅甸第一个近代化的内河航运公司——伊洛瓦底

① 赵松乔《缅甸地理》第184页。
② 王芝《海客日谭》卷3。
③ 黄懋裁《西輶日记》，载《永昌府文征》纪载卷21。

江公司。这家公司1839年以来，就从事对缅甸沿海三个港口（仰光、毛淡棉和实兑）的贸易。1863年，英属缅甸首席专员潘尔把属于殖民地当局所有的4艘轮船和3艘平底船卖给了该公司股东盖尔勃兰等人。1864年底，“伊洛瓦底江船队和缅甸轮船航运有限公司”正式成立，当时全部资产约2万英镑。该公司在1868年至1869年相继开设了由仰光到曼德勒和八莫的航班，伊洛瓦底江可通航的水域，开始进入近代化运输的时代。1876年改名为“伊洛瓦底江轮船有限公司”，已用有11艘轮船、32艘驳船、65艘平底船，几乎垄断了伊洛瓦底江上的航运业务。①

1885年11月13日，英国向缅甸宣战，对缅甸发动大规模的侵略战争，即第三次英缅战争。战争仅进行了半个多月，几乎没有什么军事交锋，缅甸最后一个封建王朝——籍牙雍王朝就被彻底击败，锡袍王和王后被流放，缅甸完全沦为了英国的殖民地。

1886年到1917年，是缅甸殖民地社会全面形成时期。缅甸作为英属印度的一个省，在英国的殖民统治下，经历了巨大的变化，殖民地缅甸的一切基本特点，在这一时期都已基本具备。殖民地缅甸的社会阶级结构和社会基本矛盾，也在这一时期完全形成。

同时缅甸殖民地经济迅速病态发展，成为这一时期缅甸历史上引人注目的特点。在这32年里，缅甸的铁路里程从500公里，扩展到2500公里，水稻种植面积从400万英亩增加到800万英亩，稻米产量从不到200万吨提高到400万吨。石油产量从1888年前不到200万加仑，增加到2.09亿加仑，增长了100倍。其他矿产，锌、铅、锡、银也大规模的开采，发展极快，缅甸已经为亚洲最重要的矿产区之一。对外贸易方面，缅甸进出口总值1886年达1.5亿卢比，到1915年已达5.6亿卢比。仰光成为英属印度仅次于加尔各达和孟买的第三大港。同时，英国殖民者加

① 参见贺圣达《缅甸史》第246，255～256页。

紧了对缅甸资源和物产的掠夺，缅甸大米输出一直居世界首位，从约90万吨，增加到200万吨。英属印度石油产量的2/3，大米产量的15%，森林面积的25%，都依靠这个人口占4%、面积占13%的缅甸省。因此，缅甸被一些英国人称为“大英帝国的印度王冠上的最光辉夺目的珍珠”。①

在缅甸殖民经济高速发展期间，缅甸境内近代化交通运输勃然兴起。19世纪90年代以后，交通的发展是进行殖民统治、镇压人民反抗的迫切需要。英国殖民主义者克鲁斯威尔就叫嚣说：“公路交通，是平息这个动荡国家最有力的工具。”同时，交通的发展也出于殖民主义经济的需要，为了推销廉价工业品，为了掠夺当地资源和原料，为了大量投资矿业，更重要的还为了打开中国西南部地区的广大市场，等等，因此英国殖民者加速了缅甸近代化交通的建设步伐。

铁路网的建设是其重点。1886年至1889年，仅用3年的时间，就筑成了从东吁到曼德勒的铁路，随后又在1898年，将这条铁路延伸到密支那，成为沟通上下缅甸，纵贯南北的交通大动脉。实际也将铁路修到了云南的家门口。1902年，曼德勒到腊戍的铁路通车，又为从另一线进入云南延伸铁路线埋下了伏笔。同年又建成从礼不旦到勃生市的铁路。1907年，在下缅甸又修筑了从仰光到毛淡棉的铁路。从1886年到1914年近30年间，英国在缅甸修筑的铁路总里程达2000公里，耗资3.5亿卢比，都从英属印度借取。②到1914年，缅甸铁路总里程达1599英里（2500多公里），超过法属印度支那（共2043公里），相当于暹罗（共1120公里）的两倍。

这期间内河航运也发展很快，特别是缅甸水上大动脉伊洛瓦

① 参见贺圣达《缅甸史》，第285页。
② 卡迪《缅甸现代史》，第163页。

底江上的航运。伊洛瓦底江轮船公司在第三次英缅战争中为殖民主义者运送兵员，发了一大笔横财，战后获得更大的发展。1903年，公司已有大小船只120艘，雇员7000人，每年运送旅客225万，收入达810万卢比。到1916年。公司有大小船只500多艘，雇佣人数超过11000人，公司在仰光、达拉、曼德勒和八莫等地建造了码头。20世纪初，伊洛瓦底江轮船公司已是世界上最大的内河航运公司之一，垄断着缅甸的内河航运。而在进入20世纪之前，或者说在铁路通达到密支那之前，缅甸的主要运输仍在内河航运，在1895年前，内河航运量几乎是铁路运输的两倍。

缅甸境内的公路交通也在这一时期兴起，缅甸的公路里程，1891年约4000公里，1915年达8000公里。光绪十二年（公元1886年）据云南边境探报，“英人甫至新街，即欲修路，上通蛮暮，并招集野人之曾经入教者，扎近新街各处，居心实不可测。”①随后将公路修到了茅草地，仅距云南边界一程之处。②

缅甸的海上运输，发展更为迅速，早在英国兼并缅甸前，总部设在加尔各答的英属印度轮船公司，就开辟了从加尔各答到仰光、毛淡棉和实兑的航线。1907年，该公司又开设了加尔各答——仰光——日本的航线。1914年，该公司已拥有海船126艘，总吨位达57万吨，该公司承担印缅间的海运量，在19世纪80年代为平均每年177万吨；到20世纪的头10年，平均每年为523万吨。其他外国公司的船只海运量大为增加，在1886～1890年间，每年为121万吨，到1910年至1915年间，年平均运输量达249万吨。③在第二次世界大战前，英属印度轮船公司的客班轮船（多为六、七千吨船只），自仰光至加尔各答每周三次，至新加坡、印度

① 《覆陈滇缅边务译呈英人递书摺》，载《永昌府文征》文录15。

② 陶思曾《藏輶随记》，载《永昌府文征》纪载卷21。

③ 关于缅甸近代化运输发展的情况均引自贺圣达《缅甸史》第293～295页。

东南海岸及马德拉斯每周各一次，万吨以上较大轮船至中国及日本每三周一次，又有许多小船行驶缅甸各海港之间。①

二越南、老挝等的殖民化及近代化交通的兴起

西方殖民主义早在16世纪初，就开始向越南渗透。1516年，葡萄牙探险家来到这里。接着西班牙、意大利、荷兰、英国、法国等国的传教士和商人纷至沓来。法国在与英国争夺中南半岛的斗争中，在缅甸逐渐失利后，就把重点放到了越南等国，并且开始对越南采取军事侵略的手段。1843年和1845年，法国军舰两次侵入岘港。1847年，由拉皮埃尔率领的两艘法国战舰“光荣”号和“胜利”号又来到岘港挑衅，用炮轰击岘港，摧毁了越南大量船只。1856年击广安港，1857年，派使者蒙蒂尼到顺化，要求允许建立法国商务代办处和法国领事馆。这一要求遭到拒绝后，法国加快了对越南的侵略行动。

1858年8月，法国、西班牙联军开抵岘港，摧毁炮台，登陆侵扰。次年2月占领了西贡。其后因英法在中国的战争牵制了法国深入越南的力量。1861年，法国结束了中国的战争，立即增兵越南，将在中国的军队调往这里，兵力达到3500～4000人，开始了新的进攻。1862年，法国殖民军队夺取了下交趾、边和、嘉定、定祥、永隆四个州和康道尔群岛，几乎控制了整个交趾支那，以及昆仑岛和湄公河三角洲入海处的全部小岛。并强迫越南订立了西贡条约12条，规定商船有权在湄公河——澜沧江下游自由往来，以及开放岘港、巴叻和广安三港与欧洲人通商。而位于越南北方最重要的港口海防港，也于1848年开始建港，逐渐成为对外开放的近代化海港。

此时，西方殖民主义国家在中国略活动越演越烈，英国以炮舰打开了中国东南沿海大门。法国派人潜人云南堪察地形和物产，

① 赵松乔《缅甸地理》，第162页。

获知云南矿产丰富，而滇南对外贸易的主要路线是红河水道，这样法国就更加急切地想深入越南北方，以为只要拥有北部湾及其沿海港口，就能够与中国东南沿海港口抗衡。因此，法国巴黎的殖民主义者和金融界，对侵入越南北方和开通红河近代化内河航线十分感兴趣。

一方面，法国趁云南境内回民起义之时，深入红河水道，向云南提供军火。1868年，法国海军提督杜沛与云南提督马如龙为商讨镇压回民起义签订由法方供给军火及食盐，由滇省卖售铜、锡矿给法方的协议。1872年，杜沛用炮舰一艘率军队170人，溯红河而上至河内，又改乘民船四艘，将军火运抵云南境内售予马如龙，标志着海防港到河内的水路近代航运开始。1874年3月，法国强迫越南签订了第二次西贡条约。根据这项条约，越南承认法国对交趾支那的主权，同意法国派一名驻扎官进驻顺化；向法国开放归仁、岘港和河内为通商口岸，法国在这些地方各派一名带有卫队的领事；宣布红河航道可以自由通航到云南等。通过这些事件和条约，越南北方实际已经被迫开放，海防港、红河航道进入近代化交通运输时期。

另一方面，法国开始有计划地侵占越南中部和北部。1882年，法国以保护公民安全为由，派军队远征河内，同年4月，攻下河内。次年3月侵占南定。河内、南定失守后，刘永福统帅黑旗军3000余人，发起反击，击败法军。但法国不甘心，继续向顺化进攻，顺化失守后，越南被迫又与法国签订阿尔芒条约，条约规定：越南接受法国的保护；法国掌管越南外交和海关，并在越南主要城镇派驻带有卫戍部队的驻扎官，越南当局受其节制；法国占领顺化炮台，以及所有维持东京安全的炮台；越南军队撤出东京，并由法军控制红河商路，越南割让平顺省，并承诺赔款。

阿尔芒条约签订后激起了越南爱国人士的极大愤怒，就在条约签订不久，阿尔芒即被刺杀身亡。同时，中国也对阿尔芒条约

提出了强烈抗议，接着出兵越南，在越南境内爆发了中法战争。中法战争以法国惨败，中国大胜而告结束。但是腐败的清政府一味妥协苟安，竟于1885年6月9日，由李鸿章与法国驻北京公使巴德诺在天津签订了丧权辱国的《中法会订越南条约》，中国承认越南为法国的保护国，承认法越订立的各项条约有效。至此，越南完全在法国的直接统治下，进入了全面殖民化时期。①

到1893年，法国又基本上控制了老挝、柬埔寨，并将它们与越南合并，建立印度支那联邦，包括越南、老挝、柬埔寨，在印支半岛上，完成了殖民化。

法国在越南实现殖民统治后，在它的殖民经济政策中，非常重要的一条就是在殖民地发展近代交通运输，以便倾销廉价工业品，掠取当地资源。法国人经过多次潜入中国西南内地的侦察，已深知自古以来越南北方经济同中国有密切的关系，所以，法国在越南计划进行近代化交通之始，就将深入中国作为重要目标，而不是孤立地发展越南境内近代交通。②中法战争结束后，就在与中国订立条约的同时，法国提出在越南北圻一带修筑铁路，将来中国修筑铁路可以向法国人商办，不久即由法国国会通过了建筑越南东京湾铁路。这是法国觊觎我国铁路之始。起初，法国人仍受元明清以来中国官方同越南的交往以广西人越南的道路为主线的影响，以为有东京湾海口，加上北圻铁路，就能顺利地将势力延伸至广西，进入中国腹地。后来发现香港、广州和广西均有优良的港口，水运方便，铁路难以竞争。于是别图路线，开始考虑修筑可以延长到云南的铁路。此后便不时派人入滇观察形势，谋图机会。

① 以上均参见刘迪辉等编著《东南亚简史》，广西人民出版社1989年版，146～151页。杨毓才《云南各民族经济发展史》，第316页。

② 《新纂云南通志》卷168。

光绪二十一年（公元1895年）中日战争后，俄国伙同法德两国，迫令日本退还辽东半岛，事后，法国乘机租借广州湾，更要求以云南路权相让。光绪二十三年（公元1897年）秋，法国驻华公使吕班向清政府总理各国事务衙门要求拥有由越南至云南省昆明的铁路修筑权。1898年3月19日，法使吕班再次向清政府提出照会三条，其中第一条说：“ 中国国家允许法国国家或所指法国公司，自越南边界至云南省城修筑铁路一道，中国国家所应备者，惟有该路所经之地路旁应用地的而已。该铁路正勘查，以后由两国合订，再行会同订立章程。 ”清政府总理各国事务衙门批复：“ 可允照办 ”，就这样法国取得了滇越铁路的修筑权。

1901年，法国成立了滇越铁路公司。滇越铁路最后勘定全长为854公里。路轨1米。越南段至老街389公里，云南段由河口至昆明465公里。滇越铁路所经云南路段，山高川险，难以修筑，加上云南人民反对法国殖民主义的斗争，滇段路线几经周折和改线，直到1904年才正式开工。越南段先行于1901年开工，因为越南境内的所经路线均在平原地带，施工较易，故于1903年完工通车，滇越铁路越南段的建成通车，加快了法国殖民地越南的近代化交通进程，极大地扩大了越南往云南的运力，海防港、红河水道及滇越铁路越南段的交通近代化，标志着越南北方对云南近代交通网的初步形成。而这一过程最大的特点是法国对云南觊觎和侵略野心与在越南进行的近代交通建设紧密结合。

第二节　英法对云南侵略过程中的探路和抢夺筑路权的活动

英法殖民主义对云南周边国家加速殖民化进程，大力发展近代交通，这不是他们的终极目标，云南乃至整个中国才是他们真正的目标。19世纪末，他们在云南周边国家进行的殖民化统治基

本建立，近代交通体系也初具规模，在上缅甸和越南，殖民主义者的火车或轮船都已经开到了云南人的家门口，进入云南仅剩一步之遥，英法殖民主义者更是迫不及待，一方面，急切地寻找一切可以打开云南大门的机会和途径，加快了对云南边境的侵扰，进行所谓探路活动，采取威协引诱的外交手段，企图从腐败的清政府手中获取将近代交通延入云南的优先权；另一方面，以抢夺在云南的筑路权为先导，加快对云南的侵略步伐，同时利用殖民地已有的近代交通条件，向云南大肆倾销商品。

殖民主义东来，中国就是他们梦寐以求的想要打开的市场。云南的重要性不仅在于它本身就是一个硕大的市场，还在于它的地理位置的关键。自古以来，云南就是中国西南的门户，是联系巴蜀、藏、陕西部广大市场的纽带；是进入中国腹地经济最发达地区——长江流域市场又一重要通道和陆桥。深入云南和中国内地，必须有方便的交通道路，所以，当殖民主义者一进入东南亚地区开始实行殖民化时，发展殖民地近代交通并深入云南，就是英法殖民者推进殖民地与世界经济整体化进程的重要组成部分。

一　英法在殖民地攫取通往云南的水道运输线

在上个世纪中，拓展交通的主要措施一是借助水道，发展航运；二是修筑铁路，加大运力，加快运输。云南自古对外交通就有利用水道航运的传统，所以，英法殖民者首先在抢占其殖民地内原来业已存在的与云南相接的水道运输上下功夫。

18世纪初，英国在缅甸以抢占缅甸与当时云南最重要的出海口为目标，先后发动了第一次、第二次英缅战争，获取了下缅甸最富裕的地区和全部对外海港，着力发展仰光等国际贸易港。当时仰光作为东南亚最重要的国际贸易港，与西方的联系尤为紧密，甚至成为云南的出海口。从19世纪初到20世纪初，滇越铁路通车之前，几乎所有前往西亚朝觐的云南穆斯林和去西欧、印度等地游历经商的云南人均由伊洛瓦底江水路至仰光，换乘海轮前往；

西方国家进入云南探路及进行侵略活动的殖民者，也由仰光溯伊江而上，然后深入云南内地。如回族十分重视到麦加朝觐，当时中国穆斯林已经有一条经过云南、缅甸至“天方”的朝觐道路，①对利用伊洛瓦底江内河水道与海上航行情况，有很多记载都加以反映。如前面提到的王芝《海客日谭》、黄懋裁《西輶日记》及回族人士马德新《朝觐途记》等，还有光绪元年（公元1875年），马嘉理事件后，包家吉陪同清朝政府格维那参赞等前往云南缅甸与英国谈判处理这一事件，这一行人所走路线为由湖广普安路入滇，“自滇起程，由缅甸航海入京。”②可见当时云南至中国内地也可经伊洛瓦底江内河航行至仰光，转乘海船，返回中国沿海。英国人密斯耨曾以考查事务为名，留居中国17年进行间谍活动，光绪二年（公元1876年），由贵州绕道川康滇赴缅，由仰光乘海轮回国。③《缅藩新记》说：“缅甸西南滨海，轮船不过四日可抵南洋之槟榔屿，六日可抵新加坡。从前洋轮未通，与云南人互市，出入配带货物，以骡马驮之。自英人经营仰光，轮船如织，云贵一隅通商渐少矣。”④

英国对伊洛瓦底江轮船航运的经营，也具有针对云南交通的意味。1862年，英国诱逼缅甸王朝订立商约，从而取得了伊洛瓦底江航行和贸易权，英国免征来自上缅甸沿伊洛瓦底江而下货物的关税，以此拓展与云南的贸易，并基本控制了滇缅交通主干线缅甸段的运输贸易权。1868年至1869年，英国殖民者的“伊洛瓦底江轮船公司”相继开通仰光至曼德勒及八莫的航班，机动轮船开始成为伊江内河航运的主力，每月都有两班定期班轮至曼德勒

① 何平《云南回族与滇缅贸易》，《思想战线》1992第3期。
② 包家吉《滇游日记》，载《永昌府文征》纪载卷21。
③ 英国密斯耨《滇缅行程》，载《小方壶斋舆地丛钞》第10帙。
④ 载《永昌府文征》纪载卷22。

和八莫。伊洛瓦底江干流，从仰光至八莫1404公里，全年通航。①轮船单向航行时间，从仰光至曼德勒缩短到3至5日，仰光到八莫仅要10天左右。“英人之船每月往来瓦城二次，上水五日，下水三日；缅人之船则无定期，窃观此江与内地长江大概相等，……野人境又二千里至蛮暮、新街，其猛拱以上，石硖奔流，稍通舟楫，自新街（八莫）至跋散海口（仰光一带），轮舶水程十有余日，亦与长江自宜昌至上海途程相仿也。”②这比《海客日谭》所记王芝于同治十年（公元1871年）十月己亥离开腾冲，陆行十余日后，在八莫乘缅人木船，直到十二月辛丑才到达仰光，大约在伊洛瓦底江上航行1个多月的行程，大大缩短了。戴维斯在《云南，印度和扬子江的链环》一书中也说：“云南距仰光有39～46天的路程”。③在伊洛瓦底江上，英国轮船开始占据优势，传统的缅人木船难以同机动轮船竞争，英国轮船公司逐渐垄断了伊洛瓦底江内河航运，也开始控制对云南的贸易。在1898年铁路修到密支那及1903年滇越铁路越南段通车前，伊洛瓦底江航道和仰光港口，仍不失为云南与海外国家甚至中国的津沪等沿海地区交通的重要纽带。如《大金沙江行船片》所说：“再大金沙江，即译音所谓厄勒瓦谛江，其上源发于印度、西藏，贯野人山全境及缅甸全境婉蜒曲折五六千里，入于南海，为中国西南边外第一巨川。……大金沙江之一律深通，可驶轮舰，转输便捷。此次定约，中国之船可随便在大金沙江往来行走，则形胜与英共利。……今则八莫即开商埠。轮舰由江入海，旬日可达津沪，云南西路矿务似可渐营海运，以节糜费。”④

① 赵松乔《缅甸地理》，第163页。

② 黄懋裁《西輶日记》，载《永昌府文征》纪载卷21。

③ H．R．戴维斯《云南，印度和扬子江的链环》第1章《云南和它的交通》（英文），剑桥大学1909年版。

④ 载《永昌府文征》纪载卷24。

法国在越南更是积极寻求通往云南的水路或航行权。1866年，法国政府任命拉格莱为总办、安邺为帮办，率领由植物学家优伯尔等组成的调查团，从西贡出发，沿湄公河上溯，经过柬埔寨、老挝，水陆兼程，于次年抵达思茅。了解到澜沧江急流险滩，河床落差过大不宜通航。随后他们又到元江、石屏、昆明等地活动。安邺还试图与大理政权建立联系，他们到达大理时，杜文秀拒绝给予接见，并勒令出境。1868年，他们转道东川铜矿区，而后赴四川宜宾，顺长江东下，由海道返回西贡。调查团对云南的地质、河流、矿产、商业贸易、气候、社会政治都做了广泛了解，还窃取了吴其浚编著的《滇南矿产图略》，并译为法文。由于调查团在云南受到杜文秀的严正拒绝，因而法国人决定采取支持岑毓英镇压回民起义的立场。

当法国“交趾支那总督派特拉格来及佛兰斯安邺组探测队，得悉湄江不适于航行”，①随即转向红河水道，加速了对越南北部的进攻和殖民化进程。19世纪60年代，法国商人堵布益来到昆明，接受了岑毓英等关于购买军火的请求。1871年，堵布益携带大量军火从四川进入云南，还带来了法国人罗舍前来办军工厂。其后，堵布益沿红河顺流而下到达河内。由此他了解到红河是滇越间最主要的通航要道。1873年，堵布益再次溯红河而上，为岑毓英运来大批军火。通过上述调查，法国已经清楚红河水道在滇越交通中的重要性，正如安邺所说：“如果红河航道上阻扰商业往来的政治障碍能够消除了，云南迥然成为法国商品的市场和良好的出路，而西贡可望与上海竞争，成为远东巨大的商埠。”②

中法战争说到底，就是法国殖民主义为获得红河航运权，通

① 《新纂云南通志》卷164。

② 安邺《印度支那探查记》，巴黎1873年出版，第1卷，第447～448页。转引自李珪主编《云南近代经济史》，云南民族出版社1995年版，第25页。

过将越南北方变为自己的殖民地，进而对云南进行经济侵略而引起的。1873年，法国海军大尉贾宜借口向河内总督阮知方（安南人）要求红河航行权并攻占河内及东京三角地带，中国在刘永福领导下的黑旗军应安南政府的请求，支援安南军队，刘永福击毙法国海军大尉贾宜。1874年，法越再订所谓友好条约，这一次法国居然以承认越南为自主国的条件，换取了掌握越南外交大权和得在红河航行的权力。①1882年，法国海军攻陷河内，引发中法战争。战后，越南完全成为法国殖民地，法国驻越南总督都墨上任后，就立即着手开拓红河航线，红河航运权全部操纵在法国人手里。

二英国殖民者对云南的探路侵略活动

英法殖民者获得了各自殖民地与云南交通相接的水路航运权后尚不满足。19世纪中期以后，在全球修筑铁路的热潮中，英法殖民者越来越认识到铁路作为经济命脉的重要性，掌握了铁路，就控制了市场；延伸了铁道线，就拓展了市场。于是开始新的一轮以争夺铁路修筑权为目标的侵略活动。

英国对滇缅交通进行了多次探测活动，最初的探测目标集中在云南固有的滇缅交通线上。光绪十二年（公元1886年）岑毓英《覆陈滇缅边务译呈英人递书摺》说：“永昌府属之腾越、龙陵两厅，顺宁府属之云州、缅宁县，距缅较近，而腾越厅尤为出缅冲途，外人窃视，必由此路。”②早在1831年，英属印度军队里的一个上尉斯普莱，因为参加了英缅战争，在缅甸呆了一段时间，对滇缅交通贸易有所了解，便提出了开通从毛淡棉到景洪的铁路线。这是在第一次英缅战争后，英国尚以毛淡棉为主要贸易港，还没有完全控制仰光的时候，提出这一铁路线规划。1856年，第二次

① 《新纂云南通志》卷164。
② 载《永昌府文征》文录卷15。

英缅战争结束后，他又写了一本小册子，提议修建一条铁路由仰光到云南，再延长到广州，以缩短从英国到中国东海岸的路程。1858年，他再次建议勘测由仰光到税打，逆萨尔温江至大考渡口，再由此北上过景栋、江洪到思茅的铁路路线。①斯普莱的几个提案，都是在英国尚未完全征服缅甸封建王朝，还没有取得伊洛瓦底江航道和上缅甸交通控制权的情况下提出的。他的注意力集中在古代云南经车里、八百通南海的道路上。

1862年，英国诱逼缅甸王朝订立商约，取得伊洛瓦底江航行和贸易权，基本控制了滇缅交通主干线缅甸段的运输贸易权后，便开始对八莫路线产生了兴趣。此时英国人克莱门特·威廉斯（Clement Williams）被调任为最高专员代理，驻缅甸阿瓦王朝。他研究了中缅贸易，并考查了曼德勒附近的滇缅贸易盛况。1863年1月，他逆流前往八莫考查滇缅间的交通和贸易，并向英国政府提交了一份详细的报告，指出：云南及其邻近省份出产的丝、茶、铜、金、银、煤、盐、药材、火腿、蜂蜜、鸦片、烟叶等，其中不少适宜运销英国或作为原料供给英国的工厂，而英国的产品，如宽幅布、毛料、毛毯、麻布、刀、剑、针、锁，均可畅销云南。并且他认为沿伊洛瓦底江从仰光上溯到八莫，登岸而行，经过野人山，即可进入腾越，而且从八莫进入云南境内仅42英里。②并且说：“我认为如果印度洋一带能与中国西部交通，那么英国在中国东部的商业，便可以跟印度以电报直接往来。中国地大物博，现在想到中国的西部，先须经过马六甲海峡和异常危险的中国海面，然后再由中国东部走二千多里的旱路或长江水道，……倘若从瓦城（曼德勒）筑一条铁路到八莫，再从八莫筑商路经过云南的腾

① 参见吕昭义《英属印度与中国西南边疆（1774—1911年）》，中国社会科学出版社1995年版，第94页。

② 参见吕昭义《英属印度与中国西南边疆（1774—1911年）》，97页。

越、永昌、大理到云南府（昆明），由云南府再展至四川叙州，即可顺长江水道直到中国东部。”①英国人首次将缅甸至云南的交通建设同掠夺云南原料资源、扩大英国工业品在云南的销售及深入中国内地市场等关系联系起来。他的建议得到了英国政府的重视。

其后一支由政务官斯赖登少校率领的探路队，其中包括工程师威廉士、生物学家安德森和50名士兵。他们得到大理回族政权大司空李国纶的许可。1868年初由八莫进入云南，沿途测绘了险要地形，了解云南物产、风土人情等与通商有关的情况。5月，斯赖登一行到达腾越，受到李国纶的接见并商谈通商问题。②当时大理回族政权大司衡杨荣有“西结英人为奥援之谋”，③但是杜文秀坚决反对任何与外国相勾结、分裂祖国的打算，斯赖登探路队才未能到达大理。斯赖登返回后在报告指出：“现在一项重要的事实是，在八莫、腾越之间的路上，修筑一条长达130英里的公路或铁路，就能有效地开发云南的资源，且使我们与中国西南的财富和资源发生直接的联系。”④

随着英国在缅甸殖民统治逐渐向上缅甸的推进，印度与缅甸被看着英国的远东利益一个整体，英国殖民者开始将印缅作为一统一体来设计交通建设，在上缅甸印缅交界地区同中国云南、西藏的交通关系，以及从这里深入中国内地的交通，也开始受到英国殖民者的关注。1869年，上海租界的英国商会委托原英国驻八莫领事古柏寻找一条从上海沿长江上溯并贯通印度的道路，同时为印度的茶寻找对华销路。古柏沿长江上溯，到达滇、康、藏交

① 转引自杨毓才《云南各民族经济发展史》，第319～320页。

② 参见田汝康《有关杜文秀对外关系的几个问题》，《历史研究》1963年第4期。

③ 李珙《滇事述闻》第21页。

④ 斯赖登报告书，转引自王绳祖《中英关系史论丛》，人民出版社1981年版第76页。

界处重镇巴塘，并企图继续向西经里麻出境到达印度的阿萨姆。但他在西藏即被当局扣留，令其返回。古柏的原定目的虽未达到，但却对印、缅、滇、藏间的交通有了深入了解，他注意到云南所产团茶经四川运销西藏，每年竟达600英镑以上，与西藏出产的金、银、羊、羊毛皮、药材等交易。他意识到这是印度茶叶进入中国市场的巨大障碍，“不能不设法夺之于中国人之口”，只有利用近代交通优势，“使印度茶在西藏销行，以代替中国。”①于是他向英国政府提出建议，打通由巴塘经滇缅交界里麻地区到阿萨姆的路线。对此，古柏在他的《中国印度之游记》中向英国政府提出了一个庞大交通侵略计划。他说：“开通西康商路之关系，其重要可知，盖此路一面可连通八莫大理铁路以控制云南，一面又可打通四川与扬子江上游，使英国商业之势力范围取得联络，同时又可控制西藏之政治也。”②这样古柏首次将还在拟议中的对云南铁路交通侵略，同英国在中国乃至整个亚洲的经济利益和殖民主义战略联系起来。为实行这一计划，古柏又提出了诱使中国开辟重庆为商埠和打通由巴塘至阿萨姆的商路，重申斯赖登的八莫至大理铁路建议。③

古柏的游记被认为是“英帝国向外发展史上的重要文件”。④英国朝野多有应和，随后，英国加速了对云南的探路和侵略活动，气焰嚣张。1874年，英国驻印度驻缅当局派军官柏郎（H.A. Browne）率领武装探路队近200人，从缅甸出发，次年2月，未经通知地方官，即由英驻华公使派往云南的翻译官马嘉里（A.R. Margary）带领下闯入云南腾越一带进行路线勘查。此次大规模探路队的使命，包括勘查各条商业路线，了解开发古商道的障碍和

① 《永昌府文征》纪载卷36。
② 《永昌府文征》纪载卷36。
③ 参见《新纂云南通志》卷168。
④ 参见《新纂云南通志》卷168。

改进商路的方法，对于最好的交通运输工具、各种商业捐税、保护商人安全的办法以及商务代理等几个问题提出报告。并准备收集有关云南资源、商务、地理及历史等情报，研究鸦片问题等。显然探路队是为英国对云南进行大举经济侵入作直接准备的。马嘉里进入云南活动的目的，虽然蒙骗了清朝政府，但却没有蒙骗过云南人民的眼睛，立即激起了当地景颇、傣、汉等各民族人民的极大愤怒，各民族人民包围了探路队，杀死马嘉里于盈江蛮允，将柏郎等逐回缅甸。虽然云南各民族人民的反抗，使英国殖民者尽快修筑八莫至大理的铁路搁浅，但是马嘉里事件后，清朝政府在英国的胁迫下签订《中英烟台条约》，却使英国获得了对云南经济侵略的更大利益。

1885年，第三次英缅战争后，英国加快了缅甸境内近代交通建设步伐。1889年。铁路从东吁延至曼德勒，1898年延至密支那，形成纵贯缅甸南北的交通大动脉，曼德勒至腊戍铁路也正在修筑中，英国殖民主义在上缅甸的铁路布局，对于深入云南具有明显的针对性。密支那已经成为英国殖民者将铁路继续北上印度，东进云南的端口，腊戍正当云南姚关经镇康、腊戍至阿瓦（曼德勒）的要道上，也是将铁路延伸至云南的重要端口。在上缅甸，铁路运输较伊洛瓦底江内河航运和陆路畜力运输，更具有优势，它不受伊江枯水季节及河道险峻对运输的影响，也没有雨季人畜难行的困扰。所以，到19世纪末，英国殖民者已经主要考虑延伸缅甸铁路进入云南的线路了。

在这一形势下，最有代表性的探路活动是英国远东情报局长戴维斯于1894年至1900年期间所进行的多次进入云南的活动。之后他写了一本《云南，印度和扬子江之间的链环》一书，或许在他考察期间，密支那铁路还未通车和刚通车不久，密支那铁路运输对云南的巨大影响还未显现出来，他的注意力还集中在修筑连接八莫或连接腊戍深入云南的铁路线上，对这两条线路进行了

详细的阐述和比较。

对八莫线路，戴维斯说：“云南的铁路问题1867年再次被提出。当时，伊洛瓦底江上流能够通航直到八莫已经为人所知。八莫更接近中国的边界，这说明它是与云南建立贸易的一条最好的路线。从八莫到云南府的道路，自从马可·波罗以来，还没有人考察过，似乎有希望在这个方向找到一条可以修铁路的路线。”① 修筑这条铁路的原因是“云南最富庶的地方是位于大理府北面、东面及南面的一系列开阔的坝区。这个区域的商业重心是大理府以南8英里的下关，这一地区甚至这一地区以东的相当大的一部分地区目前靠缅甸供给，因为在东京边境线上从下关到老街比从下关到八莫远得多。”“尽管八莫目前还没有铁路，但在这里通过轮船连接仰光，连接缅甸铁路于Kathe的枢纽，也是一条通往云南的铁路的一个合适的起始站。并且云南和缅甸的大部分现今贸易通过八莫线仍在进行，那么这条线路将会具备作为一条已确定的良好贸易线的有利条件。”据戴维斯估计，这条线路从八莫至腾越长122英里，造价至少100万英镑，将是比较容易和非常便宜的。但是从腾越至大理的地理形势则不利益修筑铁路。“在腾越的东北角有一个山隘。八莫到腾越的铁路可以穿过这个山隘抵达瑞丽江河谷（龙川江——笔者注）。但是陡峭极高的山脉把瑞丽江和萨尔温江（怒江——笔者注）分隔开来。湄公河（澜沧江——笔者注）谷延伸在坚固的群山间。这些都被认为可能是修筑铁路进程的巨大障碍，直到对这一地区进一步的勘察结果公开后，才确切地断定这些障碍是无法克服的。”

鉴于上述原因，戴维斯提出了修筑一条连接缅甸腊戍经滚弄进入云南，延伸至扬子江的铁路。他重点考察了这条路线。“1）修

① H．R．戴维斯《云南，印度和扬子江的链环》第2章《从缅甸进入中国的铁路计划》（英文）剑桥大学1909年版，第4页。

路的探察活动开始于缅甸边境的滚弄，直到扬子江流域的叙府（纬度28°45′，经度104°35′），或纳溪县（纬度28°45′，经度105°25′）。2）滚弄距扬子江总共1000公里，此线的大部分将横过极度困难的地区。一些地方，坡度陡峭达25度，可能必须使用一些很短的轨道。用米轨线将花费总额1500万至2000万英镑，建筑时间要求至少10年。”故其说：“我建议缅甸铁路暂且从腊戍修到滚弄。云南铁路从滚弄修到云州。”①戴维斯计划是古柏计划的发挥，根据他们的计划，英国要夺取缅甸和云南，控制西藏和四川，使长江中上游与长江下游地区的英国势力范围相接，并同英国在缅甸、印度的殖民地连成一片，建立从南亚、东南亚至东亚，从印度洋到太平洋，横跨亚洲，长达数万里的英国殖民地势力范围。在这个计划中，夺取云南，特别是云南交通的控制权最为关键，如黄懋裁所说：“英人尝言，欲从缅甸修筑铁路，驶行火车，直达云南，为陆路通商之捷径。盖此路一开，则英人独占其利，他国莫敢过问，非若东南各海口，万国商贩云集也。业已创造铁路，由漾贡至别牟千有余里，再由别牟溯伊拉瓦底江而上，经阿瓦都城至蛮募、新街，不过二千余里，如此则印度至云南边境水陆程不逾一旬之外，较之迂道南洋至粤东者，仅三分之一而已”。②这便是19世纪中期以后，英国殖民者在云南大肆进行以探路为名侵略活动的核心。

1886年，英国皇家地理学会召开会议，曾把斯普莱、斯赖登、拉格莱及法国人安邺的调查和计划放在一起进行研究，对于江河通航与铁路修筑的各项计划的可行性及利弊得失进行比较。《新纂云南通志》卷68说：“英国皇家地理学会开会，哈莱德提出论文，

① 以上引文均见H．R．戴维斯《云南，印度和扬子江的链环》第3章《云南铁路》（英文）剑桥大学1909年版，第7～18页。

② 《西輶日记》，载《永昌府文征》纪载卷21。

名为《关于联络印度暹罗与中国之铁道察堪报告》云：“过去二十年中，许多计划均集中由安南北圻拟顺江而入滇，因地理知识不充分，而无由实现。第一计划之提倡者为斯普莱大尉，其拟顺怒江而上，以达思茅，惟怒江不惟不通航，且两岸绝岩悬壁无从开通铁道；第二计划倡之于英缅官吏如斯奈登上校及马克马洪将军，斯马二氏拟沟通缅甸与暹罗掸地之铁道，继之遂有斯奈登上校与柏郎二氏的测探，但并未达中国；第三计划拟以沿澜沧江而上，后因法人拉克里及安邺发现此江不通航而作罢；第四计划拟以沿红河经东京省而入滇，法人致力于此甚力。”在这些探路侵略活动中，英法两个殖民帝国，始终是既相互勾结，又相互激烈争夺，可见云南已经成为英法两国的必争之地。

三 英法抢夺云南筑路权

正当英国殖民者为修筑进入云南铁路的选线吵吵嚷嚷，举棋不定的时候，法国人在云南南部的探路活动也在紧锣密鼓的进行，而且很快就付诸实施了。

在堵布益探测和打通红河航道，进行近代航运后，法国人罗舍也窜入云南活动3年，广泛收集了云南的经济情报，返国后著成《中国的云南省》一书，其中的《云南冶金业》一章，尤其引起西方国家的兴趣。①特别是书中提到滇南丰富的锡矿资源，滇东、滇中等地的各种矿产资源，更使法国人垂涎三尺。但是，对矿产的运输并非生活用品和奢侈品运输相比，物重货多，必须具备近代大运力的运输，才可能做到对云南矿产资源的大规模开采。这时红河航道越南段虽然已被法国人掌握，但红河航运有天然的缺陷，河水涨落不定，舷身稍大即难以通行，而云南境内靠马帮驮运，根本不能满足其掠夺云南矿产资源的运输需要。只有修筑铁路才能做到对云南进行大规模的商品输出和资源掠夺提供近代

① 李珪主编《云南近代经济史》，第25页。

化的运输手段。于是修筑进入云南腹地经济发达地区的铁路，成为19世纪末20世纪初法国侵略云南的主要目标。都墨说：“云南为中国天府之地，气候、物产之优，甲于各行省，滇越铁路不仅可以扩张商务，而关系殖民政策尤深，宜选揽其开办权，以收大效。”①另一法国殖民主义者也直言不讳地说：“欲将云南为利益上侵占，只需稍投资本以筑铁路，铁路成功，则筋骨脉络皆在我之掌握，试问云南果谁之物乎？”②目标很明确，法国想通过修筑滇越铁路，把云南同越南连结在一起，由滇南而上，建立自己庞大的殖民地和势力范围。

中法战争后，于1885年订立的《中法条约》的有关条款，已经为法国日后在云南修筑铁路埋下了伏笔。《中法条约》第七款说：……彼此言明日后若中国酌拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办。其招募人工，法国无不尽力襄助。唯彼此言明，不得视此条系为法国一国独受之利益。

是后法国迫切地要将上述条款中取得的利益付诸实现，苦于没有机会。但1895年，中国在甲午战争中失利，帝国主义又掀起了瓜分中国的热潮。法国借机以“干涉还辽”有功，向清政府明确提出了修筑滇越铁路的具体要求。在《中法会订商务专条》中第一次明确提出要修筑越南至中国境内的铁路。其第五款说：“越南之铁路，或已成者，或日后拟添者，彼此议定，可由两国酌商妥定办法，接至中国界内。”③此条款规定给予法国日后筑路的优先权，但没有给予具体的允诺可以开工修筑进入云南的铁路。光绪二十四年（公元1898年），法国驻华公使吕班向总理各国事务衙门提出照会，开列四端，其中之一即“照请自越南边界至云南

① 盛襄予《法国对华侵略之滇越铁路》，《新亚细亚月刊》卷3，第6期。
② 《云南杂志》第6号“来函”。
③ 《新纂云南通志》卷57《交通考二》。

省城修筑铁路一条，中国应备该路经过之地基与路旁应用地段，俟勘后再由两国会定章程，当经总理各国事务衙门照复允准。”①法国外交部强硬地声称“所开四端，必须照准”。清总理衙门被迫于三月二十日中法双方互换照文，清政府允许“法国国家或所指法国公司自越南边界至云南省城修建铁路一道，中国国家所应备者，惟有该路所经之地与路旁应用地段而已”。至此，法国人已经明确要修筑从越南至云南的铁路，并获得了筑路权。同年法国就迫不及待地派出工程人员进入云南，在开远、蒙自等地进行勘测。

1901年，法属越南总督都墨又派遣法国人古德尔孟潜入云南进行侦察活动。他返国后，将他对云南的了解和云南在法国殖民政策中的重要性著成了《云南游记》一书，并对已经确定修筑的滇越铁路寄予很大的希望，他说：“吾之政策，当割据云南全省，……攻守形势之外，云南气候温和，尤似法国南境，于法人尤为相宜。其粮田之富，物产之饶，较诸越南，奚啻霄壤？藉沃壤之余，以养瘠地之不足，此云南所以不独为越南之屏藩，而且为越南之仓库矣。美哉云南也！……吾望他日火车游行云南时，吾法之权力随之而达于云南全省，吾尤望云南铁路告成之日，则席卷云南，如探囊取物矣。”②显而易见，法国是想通过滇越铁路的修筑，将云南划为自己独占的势力范围，进而将云南变为自己的殖民地，掠夺云南的资源和财富。这一年法国先后多次派考察团勘察由河口沿红河经新现至蒙自，再经临安（建水）、通海、晋宁达云南府（昆明）的线路。因蛮耗至蒙自间地势陡险，线路须采用最大坡度35%及最小曲线半径50米，工程艰巨。同时临安至云南府间，因“侵占农田太多，妨害水利太甚”，遭到曲江、通海、新兴（今玉溪）、晋宁等地方人士的反对，方案被迫放弃。

① 《新纂云南通志》卷57《交通考二》。

② 转引自《滇铎》，陈录译《云南游记·序》。

1902年，滇越铁路法国公司及印度支那铁路公司提出采用新的线路方案，即由河口沿南溪河经阿迷州（今开远），再沿八达河及大成河（即南盘江）经宜良至云南府。经过勘察，新方案线路比原来的方案有很大的优越性。故新方案于1904年，由印度支那总督正式批准实施。1903年，云南总督代表清政府与法国驻昆领事方苏雅签订了《中法会订滇越铁路章程》共34款。其内容包括了法国出资，中国出地；筑路的监工由法国人担任，而劳工则在中国招募；滇越铁路的所有权、管理和使用权均属于法国，中国只有在80年后才能收回路权等等。1904年，云南第一条铁路，同时也是一条带有浓厚殖民主义色彩的铁路——滇越铁路开工建设了。①

法国人抢先一步获得进入云南的筑路权，对于英国殖民主义者来说，是一个极大的刺激，其极不甘心。于是英国人急忙采取了行动。光绪二十三年（公元1897年），英国强迫清政府签订的续议条款规定：“中国答应将来在云南修建铁路与缅甸铁路相接。”②英国实际也获得了进入云南修筑铁路的权力。但是对于英国来说，修筑连接缅甸的铁路，比法国人修筑滇越铁路要困难得多，从线路上看，无论是采用戴维斯的八莫、腾越、大理至云南府线，还是采用腊戍、云州线，均非易事。一是工程十分艰巨；二是费用巨大。如果这条铁路按计划从滇西通到重庆，至少“需小洋二万万五千万元，以中国银两计之，约在一百兆以外。”③英国人一时难以筹集如此巨大的款项，迟迟未能动工。后来当法国人修筑的滇越铁路即将告成时，云南人民已经清楚的意识到，英法帝国主义利用修筑铁路对云南进行侵略的严重危害，“法人享有滇

① 以上参见《云南省志》卷34《铁道志》，云南人民出版社1994年版，第6～9页。李硅主编《云南近代经济史》第34～38页。

② 《新纂云南通志》卷143。

③ 省档案馆“清代至国民党外交部特派员公署第204卷”。

越铁路权，为我云南心腹之大患”，“尚再以此路（滇缅铁路）畀英人，则是置两虎于胁下。”①为阻止英国人修筑铁路，云南人民自行成立了滇蜀缅铁路公司，决定自筹资金，修筑铁路。鉴于上述原因，英国的滇缅铁路筑路计划只能束之高阁了。

四　英法利用殖民地的近代交通向云南倾销商品

19世纪20年代，第一次英缅战争前后，云南与缅甸的传统贸易发展到了最为兴盛的时期。第一次英缅战争，英国殖民者的势力主要深入下缅甸地区，对滇缅贸易的影响尚不大。这时每年12月起，云南商人的马帮，或数百头（匹）牛马，或上千头马牛，成群结队从云南进入缅甸进行贸易。云南商人在滇缅贸易中占据主动，他们运来铁锅、铜器、丝绸、瓷器、针线、纸张、折扇、雨伞、茶叶、水果等，几乎涉及日常生活用品的各个方面，伊洛瓦底江中上游地区的大半个缅甸居民的日常生活用品仰给于云南，视此为生命线；通常云南商人从缅甸输入大量的棉花、食盐、珠宝、玉器、黑漆等，其中以棉花的输入为大宗。据克劳福特估计，大约1827年，从缅甸输入中国的棉花约值22.8万英镑，同年从中国输入的丝绸价值约7.2万英镑。②故贺圣达以为：考虑到这些因素和双方贸易的平衡，当时中缅陆上贸易的总额在40～50万英镑之间。③19世纪50年代初，云南同缅甸贸易保持平稳发展的势头，贸易额依然达50万英镑。玉尔估计，1855年从缅甸输入云南的货物价值为23.5万英镑，其中棉花为22.5万英镑，从云南输出到缅甸的货物为18.7万英镑，其中丝为12万英镑。滇缅贸易中缅甸有价值4.75万英镑的顺差，玉尔估计由云南输入的

① 《云南杂志选辑》第471页。

② 亨利·玉尔《1885年出使阿瓦记》，牛津大学出版社1 968年英文版，第148～149页。

③ 贺圣达《缅甸史》第497页。

金银铜铁器等金属用品填补。①其后在50年代中，缅甸国王敏同宣布棉花贸易为国家垄断，他以20卢比收进100缅斤棉花，而后又以40～50卢比的价格卖给云南商人，使云南商人的利益大大受损。1855年，云南爆发了各民族人民反清起义，腾冲地区的清军团练曾以断绝滇缅贸易打击起义军建立的大理政权，这些事件使滇缅贸易一度受损。但是，19世纪50年代末，杜文秀政权控制了滇西大部地区后，比较重视商业。滇缅贸易又得到部分恢复。②这时的滇缅贸易依然还是云南与缅甸的双边贸易。

但是到19世纪60年代以后，情况开始发生变化。首先，第二次英缅战争后，英国完全占据了整个下缅甸，不断向上缅甸地区扩张，进行经济渗透和商品倾销，并且通过上缅甸把英国商品打入云南市场。1862年潘尔访问上缅甸时，同敏同王达成协议，议定由中国输入英属缅甸的货物只须缴纳1%的进口税，而英属缅甸输往中国的商品一概免税。③1867年英国诱使缅甸敏同王又签订了一项新的贸易协定，再次降低双方过境货物的关税；同时缅甸国王接受英国代表进驻八莫，帮助英国打开通过缅甸边界同中国云南的贸易关系；并废除了王室对柚木、石油和红宝石之外的一切输出品的垄断。1876年，敏同王同意帮助英国通过上缅甸打开同中国的贸易关系。④从而使英国商品在上缅甸畅通无阻，而上缅甸王朝与云南的贸易也不可避免地掺入了英国殖民者商品倾销的因素。1885年英国吞并缅甸后，滇缅贸易变为主要是云南与英国殖民地缅甸的贸易，而且英国在缅甸境内已经扫除了一切障碍，进入云南乃至中国大市场目标更加明确。英国的“中国通”曾

① 亨利·玉尔《1885年出使阿瓦记》，牛津大学出版社1 968年英文版，第148～149页。

② 参见贺圣达《缅甸史》第498页。

③ 贺圣达《缅甸史》第499页。

④ 参见贺圣达《缅甸史》第270页。

直言不讳地说：“缅甸的重要性还不在于它本身的贸易，更重要的是，‘它构成我们通往中国大陆的一部分’。中国才是我们将占领真正的市场。”①

其次，英国在缅甸加紧进行近代交通建设，企图通过近代交通打通云南商道，开辟云南市场，向缅甸各地和云南倾销商品。1869年起，英国开设了从仰光到八莫的定期航班，通过内河轮船航运，将商品直接运至云南边境地区。蛮暮濒临太平江，本为腾越商人由旱路转水路运输寄屯商货之所，腾越商人在此有三百余家，并建有关圣庙，此地建筑均似腾越风格，为砖瓦房，缅甸原设蕴已一员，管理滇缅贸易，英国将缅甸置为自己的殖民地后，也在蛮暮设置官员，每个月轮船两次到此，运来大量工业品。②1874年底，英国伦敦的《泰晤士报》报道说：“4年来，轮船航运发展，差不多每两星期开船一次。到1874年10月的一个年度结束时，载运往来八莫的货物总值达20万英镑。”③至19世纪70年代后期，上下缅甸直接的贸易总额已超过300万英镑，输出输入基本持平。④毋庸置疑，英国通过伊洛瓦底江运至滇缅边界八莫的货物主要是倾销入云南的商品，而输往上缅甸的相当一部分商品，如棉布、棉纱、煤油等，又转输入云南。特别是第三次英缅战争后，缅甸完全变为英国的殖民地，英国加强了针对云南的近代交通建设和商务运输。1897年《中英续议缅甸条约附款》第12条规定，“英国欲令两国边界商务兴旺，并使云南及条约内中国新得各地之矿务一律兴旺，当应允中国运货及运矿产之船，有中国来或往中

① 伯尔考维茨《中国通与英国外交部》，商务印书馆1959年版，第124～1 25。

② 《槟榔江考》，载《永昌府文征》文录卷17。

③ 王绳祖《中英关系史论丛》，第74页。

④ D．P．辛格《英国的外交和上缅甸的兼并》，新德里1981年英文版，第148～149页。转引自贺圣达《缅甸史》第499页。

国去，任意在伊洛瓦底江行走，英国待中国之船，如税钞及一切事例，均与待英国船一律。”①这一条款表面上给中国很大的利益，实际上是为适应英国对云南的经济侵略而制定的。1898年，从仰光到密支那的铁路全线修通，1902年，曼德勒至腊戍铁路建成通车。在云南边境商业重镇腾越的西北境外有密支那至仰光铁路纵贯南北，腾越西南有八莫轮船航运码头，可以直航出海口仰光，还有曼德勒腊戍支线作为通往云南铁路的端口，于是基本形成了针对云南进行商品倾销的交通运输格局。“密支那至仰光是缅甸政治的大动脉，国家的大干线，如猛允、歪勒、稳助、果岭、瑞波，以及其它繁荣的大市场，一起大托拉斯、大工程，1世界上稀有的矿产，都在此一线。又有伊洛瓦底江略与铁道平行，水陆联运，直出仰光海口。”②这就为英国直接对云南倾销商品提供了条件。针对云南的轮船航运和铁路运输相继开通后，英属缅甸与云南的陆路贸易进展很快。1890—1891年度缅中陆路贸易额为162万卢比，到1 901—1 902年度，就已增加到897万卢比。③仅仅10年，云南与英属缅甸的年贸易额就翻了4倍多，足以看出英国在缅甸大力发展近代交通运输后，对云南商品倾销的急剧增长。

清代，在法国殖民势力侵入越南之前，滇越贸易因受清政府的限制，并不兴盛。但鸦片战争后，英国割据香港，使之成为国际贸易商业城市，其后1848年，法国人进入越南，开辟海防港为近代化的对外贸易港，越南连接香港及海外各国的航线开始兴旺起来。从而开辟了将云南个旧的大锡，经红河水道运至海防转运香港的运输线。蒙自、个旧对外经济贸易的联系日益增多了。故

① 复旦大学历史系编《中国近代对外关系史料选编》，上卷，第2分册，上海人民出版社1977，第17～18页。

② 李芷谷《关于滇缅铁路西段问题》，载《永昌府文征》文录卷24。

③ 吴登澄《1800—1940年缅甸经济发展》，第84页。转引自贺圣达《缅甸史》300页。

中法战争前，滇越贸易已经形成自蒙自驮运至蛮耗，水运经老街、河内至海防转香港的运输格局。束世澄在《中法外交引越事备考》中说：“滇南所产铜、铅、铁、锡、鸦片烟，取道红河出洋，各项洋货，又取道红河入滇，愈行愈熟，已成通衢。”①这一线的滇越贸易既有法国殖民者大量的商品倾销，也有对云南矿产的大肆掠夺。虽然，中法战争期间，因红河至海防的贸易路线“进海防口所完成之税过重，且往云、广两省边界，又须再完中国税饷”②等因素影响，使云南、广西与越南的贸易又主要经北海口转运，当时“经过北海至云南贸易，进口棉纱达海关银100万，棉织匹头25万，毛织品20万，而锡出口为数亦巨。”③但是云南由北海道进行贸易，路途遥远，税制限制，所以兴衰无常。戴维斯在《云南，印度和扬子江之间的链环》一书第1章《云南和它的交通》中，对云南府（昆明）对外通道接续通航水路的陆路里程做过这样的比较，他说“云南府距八莫有505公里，距老街有240公里，离百色355公里。”“记住，以上所说路程，运送货物必须由牲畜和人来背负。”靠畜力和人力运输货物是相当困难的，因此，路程越短对进出口货物的运输越有利，那么，云南府至老街是人背马驮最短最有利的运输线。实际上还不需到老街，只要到蛮耗就可利用红河水道进行廉价的航运了。戴维斯还说：“所有的外国商人自然由海港而来，由海港运货要花费时间，使外国货物难以运入云南。”“粗略地计算一下，最终我们发现，云南距离仰光有39～46天的路程，距海防有16天的路程，距广州是67天，距上海是70天。”而蒙自、蛮耗等地经红河水道至海防港的交通优势显而易见，所以当法国势力深入越南北部，控制红河水道之后，就

① 万湘澄《云南对外贸易概观》，第18页。
② 万湘澄《云南对外贸易概观》，第19页。
③ 《新纂云南通志》卷144。

急不可耐地抢先胁迫清政府设关通商，实现对云南的商品倾销和资源掠夺。

第三节　云南开埠通商及对外交通的局部变化

英法将云南周边国家变为自己的殖民地后，急于打开云南通商大门。一方面利用殖民地已经兴起的近代交通运输优势，向云南大肆倾销工业品，冲击云南的自然经济，进行经济侵略；另一方面，采取种种卑劣手段，强迫清政府签订一系列不平等条约，迫使云南开埠通商，从1889年至1898年，云南蒙自、河口、思茅、腾冲等海关在英法殖民主义的胁迫下先后开关，1905年，昆明口岸在云南士绅保护自己的利益的协约下，自行开关。五口开关后，云南对外贸易走上了半封建半殖民化道路，原来较为散漫的对外交通路线，也因周边国家近代交通格局的变化和报关需要相对收缩，发生局部变化。

一　蒙自开关及滇越铁路开通前的对外交通

（一）蒙自开关

早在1873牛，法国向未完全控制越南北部时，杜沛在致法国海军和殖民部的信中就说：“在我看来，占领这块富饶的地区（北圻），占领毗邻中国各地，占领通往中国西南各省的天然商道，将决定我们日后在远东的统治成败的问题。”①次年（公元1874年）10月10日，他又在给其部下海军大尉安邺的信中，提出了尽快开放红河与中越边境设置海关的问题，他说：“你必须延长留居的时间，为着从沿海至云南的法、中、越商务越快越好地进行开放红河的工作。并在河内和越、中边境设置海关，分别对进出口货物征收关税。此项工作切不可迟缓，因为我们必须攫取一部分税款

① 《越南近代史》第1卷，第236页。

来作为远征事业的开支。”①法国迫使中国开关企图已经相当明白了，清朝大臣为之忧心忡忡。光绪七年（公元1881年）十二月，出使英、法的大臣曾纪泽在奏疏中说：“法人觊觎云南，蓄意已久，缘该国初据西贡、柬埔寨之时，满意由澜沧江、湄公河可以直达云南。其后见该二水浅涸，故不能通舟，遂欲占据越南东京，由富良江入口，以通云南，添开商埠。”②

中法战争前夕，法国殖民者加快了吞并越南北部和胁迫清政府在云南开埠通商的步伐。1882年9月，法国驻中国公使宝雷（Bource）向清政府提出：“法国切愿设法自海口以达滇境通一河路，惟使该河有裨商务，自应上达中国，以便设立行栈埠头行事。”当时清政府中主张投降保守的李鸿章主持对法交涉事务，他同宝雷经过几天的谈判，于1882年11月在上海签订关于越南问题的草约，第三条称中国在保胜（老街）立关开埠，准许外国商人溯红河前往中、越边境，在云南自由贸易；“亦照中国已开各口洋货运入内地章程办理，中国亦应设法使云南境内土物运往保胜，畅行无阻。”③法国通过这个草约，既获得了中国自越南北部撤兵的承诺，又攫取到了在云南通商的重大利权，取得在云南设埠通商的重大进展。但是法国仍不满足清政府草约上的承诺，它要立即付诸实施，于是迅即进攻越南北部，挑起争端。导致中法战争的爆发。其后中国以战胜之国反受法国的威迫，于1885年6月9日，在天津签订了《中法天津议和新约》10款，在放弃对越南的宗主权，承认法国为越南保护国的同时，“第五款，中国与北圻陆路交界，允准法国商人及法国保护之商人并中国商人运货进出，其贸易限定若干处。……总之，通商处所在中国边界者应指定两处，一

① 《越南近代史》第1卷，第241页。
② 《曾惠敏公奏疏》卷4。
③ 《清光绪朝中法交涉史料》第3卷，第25页。

在保胜以上，一在凉山以北。……”“第六款，北圻与中国之云南、广西、广东各省陆路通商章程应于此约划押后三个月内，两国派员会议另定条款。在本约之后所运货物进出云南、广西边界应纳关税，照现行通商税则较减。……”“第七款，……由法国在北圻一带开辟道路，鼓励建设铁路，彼此言明，日后若中国酌创造铁路时，中国自向法国业此之人商办，其招募人工，法国无不尽力襄助，惟彼此言明，不得视此条系为法国一国独受之利益。”①这一条约的签订，使法国同时获得中国放弃越南宗主权，在云南、广西通商开埠和日后修筑进入云南铁路等利权，通商开埠已经迈出了实质性的一步。次年，光绪十二年三月二十三日（公元1886年4月25日），中、法在天津又订立《越南边界通商章程》19款。②光绪十三年五月六日（公元1887年6月26日），中法又在北京缔结了《续议商务专条》10条，其中第2条明确规定：“按照光绪十二年三月二十二日所订和约第一款，两国指定通商处所，广西则开龙州，云南则开蒙自。缘因蛮耗为保胜至蒙自水道所必由之处，所以中国允开该处通商，与龙州、蒙自无异。又允法国任派在蒙自法国领事管属下文官一员，在蛮耗驻扎。”“第三条，改定光绪十二年三月二十二日和约第七款内所订税则为凡由北圻入中国滇粤通商处所之洋货，即按照通商海关税则，减十分之三纳正税，其出口至北圻之中国土货，按中国通商海关税则减十分之四收纳正税。”③

从1882年到1887年，法国殖民主义者强迫清政府签订了四个通商条约，步步胁迫，达到了在广西龙州、云南蒙自和蛮耗开埠通商的目的。1889年，七月二十八日，开蒙自商埠，于县城东

① 《斯纂云南通志》卷1 64。

② 全文见王铁崖编《中外旧约章汇编》三联书店1957年版，第1册，第477～482页。

③ 王铁崖编《中外旧约章汇编》第1册，第514～516页。

门外设立正关，并于蛮耗街设分关，又蒙自自西门外及河口设查卡。①

光绪二十一年闰五月二十八日（公元1895年6月21日），中法双方又在北京签订了“中、法商务专条”附章9条，其中第2条规定：“两国议定：法、越与中国通商处所，广西则开龙州，云南则开蒙自。自蒙自至保胜（老街）之水道，允开通商之一处，现议非在蛮耗，而改在河口。法国仍在河口驻有蒙自领事管属下一员，中国亦有海关一员在彼驻。”②从这时起，蒙自成为正式海关，而且蛮耗分关改在河口，蛮耗设立查卡。云南的海关，一般都设正关、分关和查卡，它们的关系是：正关设于对外交通枢纽地，为进出口货物的集散重镇；分关置于对外交通要道的要塞和重要站口处，负责交通要道的控制；查卡分置于各对外交通支线上，具有查漏拾遗的作用。

（二）滇越铁路开通前蒙自关的对外交通线

设关后，通往蒙自正关或蛮耗分关的道路，据《新纂云南通志》卷144记载：

“清季云南进出口货途径蒙自海关第一次报有五：

一、以汉口为起点，经过洞庭湖之岳州，穿湘黔入滇，全部系陆路运输。自汉口至昆明约需四十日，商品多由牲口负驮。

二、自扬子江之南溪县起运，溯永宁河而上，至永宁县登陆，水运约十日，改由马驮至云南府又需二十余日。

三、自四川之叙州起至云南府陆运约二十二日，据鲍宜所著中国西南游记记载，红河边上之老鸦潭关，每

① 《新纂云南通志》卷143。

② 《新纂云南通志》卷143。

年净收关银二十四万两，此为最主要通商路线。

查当时云南省进口货，包括盐，自汉口来之棉花及土布，用汉口花在四川纺织之棉纱、布匹、烟草；出口货包括五金、药材及普洱茶。

上述三路，自海岸线至云南省会，其迂远与困难，不待严喻，而时间、运费、税捐之损失极重。

四、以北海为起点，由北海至省会之旅程，计北海至南宁十四日，南宁至百色十七日，百色至剥隘三日，剥隘至广南八日，广南至云南府十三日，共计五十四日。该路进出商业颇繁，百色尤为滇黔土产出口必经之要道。据云每年棉纱进口者达十万包。当时北海海关代理税务司毛司氏估计，经过北海之云南贸易进口棉纱达海关银一百万，棉织匹头二十五万，毛织品二十万，而锡之出口为数亦巨。但因经过广西及进入云南之税捐极重，陆运之路途又长，故亦不足为理想之路线。

五、海防至省会经过旅程如下：海防至河内汽船一日，河内至老街舢板十二日，老街至蛮耗舢板运七日，蛮耗至蒙自牲口运三日，蒙自至云南府，牲口运九日，共计三十一日。当时蒙自、蛮耗间原有康庄大道，可见该路线以往之繁荣。盖不但运输时间可以减短，而且越南之通过税最多不过从价百分之五，商品只须在蒙自一次交纳进口税，即可在省内通行无阻达四川边境。故实为最便利之通商路线。且水运下行，自蛮耗至河内十二日至十五日即可到达，对于土产出口益加有利。（《云南经济》第十六章引）盖滇越铁道未兴以前，云南进出口货之途径由此可以考见。”

上述所言是蒙自设关之初的交通情况。首先，前三路主要面向内地，为当时云南重要的国内贸易商道，也兼有国际贸易商道

的性质。第一线由汉口而至云南府，实为明清以来的入云南的湖广大道；第二线的起点为长江上游的南溪县（今四川南溪县），在宜宾以东，货物从长江水运至南溪后，溯永宁河水运至永宁（今四川永宁县，清代设叙永厅），然后由永宁登陆，靠畜力驮运，经贵州毕节、威宁入云南宣威至曲靖与当时入云南普安大道合。第三线是当时云南与四川最重要的商道，从四川叙府（今宜宾）陆运入云南，经昭通、东川、会泽等至云南府（昆明），当时四川所产生丝，经云南出口东南亚各国为最大宗商品，很大一部分经此线运入云南，通过海关出口。这三线虽然主要是国内贸易商道，但它们都有一个共同的特点，均以长江沿线的港口为起点，水陆兼行，将货物运入云南。然而从这三线进入云南的货物不单纯是国内产品，也有海外商品。1840年，第一次鸦片战争后，英国胁迫清政府签订了中国历史上第一个不平等条约《南京条约》，其中规定中国开放广州、厦门、福州、宁波、上海五个通商口岸，从此殖民主义国家的大量商品从长江口湧入内地。第二次鸦片战争之后，1858年6月，中国又被迫签订了《中英天津条约》，这一条约规定“ 长江一带各口，英商船只俱可通商。……自汉口顺流至海各口，选择不逾三口，准英船出进货物通商之区。 ”从而使中国完整独立的内河航运权和内地通商权遭到了破坏。开放沿江口岸，本是英美等发动第二次鸦片战争的主要动机之一，名义上仅自汉口以下开三口，实际上沿江各处城镇均可上下客货，并且还可以从议定口岸前往内地游历通商。如《中英天津条约》第9款就规定：准英人“ 前往内地各处游历、通商。 ”所以，由汉口、南溪和叙府这些长江沿线港口运入云南的货物，也有部分国外商品，只是此三路从海岸线至云南，路途遥远，增加运费，还要多次交纳捐税，成本很高，不可能成为蒙自关的主要进出口商道。

其次，北海至云南的商道，在蒙自设关之前或设关后的一段时期内，曾经一度繁荣兴盛，但终因陆路途程过长，货物所经广

西、云南两地均需纳税，难以同从海防经红河水道至蛮耗、蒙自的商道抗衡，逐渐衰落。

再次，海防经红河水道至蒙自关的线路，是当时最便捷的商道。蒙自开关之初，“由蛮耗直达海防通海既近，驿程亦短。蛮耗在蒙自城南七八十公里，约二百华里左右。由蛮耗至海防，需时七八日至半个月，由海防逆流至蛮耗需时约一个月。”①从蛮耗起利用红河水道运输，具有相当突出的优势，特别是蛮耗下水，仅七八天至半个月就能抵达海防，这是云南对外交通道路中，直达海港最近的路线。蒙自开关后，滇越铁路通车前，云南出口最大宗货物——个旧大锡，几乎全靠马驮至蛮耗，藉红河水道，水运至海防出口，所以，蒙自开关之初在蛮耗设置分关。

但是，红河水道的航运也有其不足之处，例如上水航行就十分困难，至少需要下水航行的两倍时间。而且红河水量有限，难以通汽船。“其航行情形，当清末季，滇越铁路未通车时，对外交通厥惟是河是赖，蛮耗、新街等地均成为繁盛埠头。但因江小水急，只能载运帆船，汽船不能行驶。迨至滇越铁道通车，货运转移车上，于是全流航业顿呈萧条，蛮耗之盛，亦转移于河口。现在虽有帆船数支，不过供沿河一带运输山货及沙、盐、水油而已。”②实际上不待滇越铁路全线通车，蛮耗的交通地位就已经开始下降了。溯红河水运耗时费力，特别是河口至蛮耗间180里航道，大小滩达有百多处，大滩有莲花滩、新滩、乌龟滩等10余处，极难航行。③故自古以来的滇越交通运输，往往只从河口以下才利用水运，从越南而来，常在河口登岸陆行，而蛮耗设分关，难以控制从河口陆行的商货，所以，1895年再次签订“中法商务专

① 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。
② 《新纂云南通志》卷57《交通考二》。
③ 万湘澄《云南对外贸易概观》第20页。

条”时，就将分关改设于河口，在蛮耗仅设查卡。1903年，滇越铁路越南段通车，火车通到河口对岸的老街，中国出口的货物或从蛮耗水运，或陆运至河口，然后转由火车运往海防，河口的交通商务作用日益突出。

二　思茅开关及对外交通道路的发展变化

（一）思茅开关

自古思茅就正当云南出境至南海的贸易要道上。清代云南茶叶出口贸易的兴起，使思茅这个偏僻小镇逐渐发展为滇南对外交通、贸易重地，同越南、缅甸、泰国和老挝有较为频繁的经济贸易关系。在清康熙年间，思茅的商务之兴已见雏型。当时省外如江西、湖南、四川、贵州、两广等地，省内如石屏、建水、通海、河西、玉溪等地的商人，纷至沓来，商贾云集，向西藏和内地运销茶叶，又从国外进口棉花，并在当地少数民族中推销省广杂货，思茅逐渐发展为滇南贸易重镇。乾隆、嘉庆年间，思茅商务最盛，其后咸丰、同治时，云南省内回汉人民反抗清朝统治，地方秩序紊乱，道路梗阻，商旅裹足，思茅商务一度衰落。①法国将越南、老挝变为自己的殖民地后，重视从思茅对云南进行经济侵略战略。光绪二十一年（公元1895年），中法在北京签订的“中、法商务专条”中，除了确立蒙自为海关，将蛮耗分关改设河口外，还专门规定了思茅开关的条例。其中第3条说：“议定云南之思茅开为法约通商处所，与龙州、蒙自无异。即照通商各口之例，法国任领事官驻，中国亦驻有海关一员。”这样法国殖民者将侵略之手伸到了思茅。光绪二十二年，“云贵总督崧蕃、云南巡抚黄槐森奏准：于十一月二十九日开关于思茅城，设立正关于东门外，永靖哨设立查卡，易武、猛烈各设分关。”②永靖哨，又称永靖关，位于思

① 刘瑞斋《思茅商务盛衰概况》，载《云南文史资料选辑》第16辑。

② 《新纂云南通志》卷1 43。

茅西南25里处，是进出思茅的要冲关隘，故设查卡于此。易武在著名的茶乡，为明清以来茶叶进出口贸易的重镇，因而置分关；猛烈为今江城县城，是出南掌国（今老挝）的交通要冲之地，也设分关。

（二）思茅关近现代对外交通道路

据《新纂云南通志》卷162《边裔考一·边防》记载：

“思茅至各处道路，自厅城二十五里永靖关，又四十五里麻栗坪，又七十里普藤，又八十里关铺，又五十里关坪，又四十里四十八道河，又五十里小孟养，又五十里九龙江，又六十里至孟松路：六十里至猛海，又六十里至猛混，又八十里至猛板，又八十里至打洛隘口；又自猛松八十里至顶真，又五十里至猛遮，又六十里至帚乃，又六十里至帚龙隘口；又自猛松七十里至猛康，又四十里至猛阿。自猛阿北走野人寨，又自郎奈分走猛克、猛谙、野人寨。猛克走圈乃，猛谙走圈英，各野人寨自猛阿南走猛莽八十里。自猛莽东走猛遮一百二十里；自猛阿至猛遮七十里。

自打洛隘口六十里至缅甸猛麻，又七十里至打丙，又七十里至猛港，又九十里至孟艮，又一千八百里至猛乃，又一千二百余里至阿瓦城。

自帚龙隘出口，二百五十里至缅甸大猛养，又三百八十里至猛丙，又一百八十里至邦海，又五百八十里至猛章，又二千二百余里至阿瓦国城。

自猛笼一百里至缅甸猛类，由猛类分走漫牛、猛勇、猛歇，由漫牛西北猛麻，由猛歇走猛欠，由猛欠走猛堪，由猛堪走整克，由整克走猛岭，由猛岭走猛叭。由猛勇亦走猛叭，由猛叭走猛街，由猛街走猛来，由猛来走猛艮，又由猛街走独瓦，由独瓦至猛乃，又由独瓦至猛八，

由猛八至阿瓦国城。

由猛笼走南乃隘口，八十里至暹罗国定邦昂，由定邦昂西北猛勇，由猛勇走猛龙，由猛龙走整迈，由整迈走腊本，由腊本走腊管，由腊管走猛吞，由猛吞走暹罗国城。

由猛拿走旧岭隘出口，一百四十里至暹罗国猛辛，由辛渡打丙江，走猛龙合江。

由猛腊走猛润隘出口，一百五十里至南掌国猛温。

由乌得走整发隘出口至南掌补千掌。”

综上所述，思茅关至少有七条出国境道路，其中三条至缅甸阿瓦城，二条至暹罗国（今泰国），二条至南掌国（今老挝）。

1．从思茅至缅甸三条主要道路及其发展和变化

第一条路走法，由打洛隘口而出。具体走法是由思茅南行经永靖关、普藤（今景洪普文镇）、关铺、关坪（今景洪县关官坪）、小猛养（今景洪市）、猛海（今勐海）、猛混（今勐混）、猛板（今勐板）至打洛隘口，其走法与今昆洛公路大致相同。从打洛而出，经缅甸的猛麻（今孟马）、打丙、猛港、孟艮（今缅甸景栋）、猛乃（今缅甸孟乃）至阿瓦城（今缅甸曼德勒）。这是思茅主要入缅道路，也是马德新的《朝觐游记》所记的走法。

第二条走法，由帚龙隘口而出。由思茅经永靖关，与第一路同行，至猛松而分途，而后经顶真（今勐海县景真）、猛遮（今勐遮）、帚乃至帚龙隘口。由帚龙隘口而出，经缅甸的大猛养（今缅甸孟洋）、猛丙（今缅甸孟宾）、邦海猛章至阿瓦城。

第三条走法，由猛笼（今景洪县勐龙）出国境，其走法应该是由思茅经永靖关，同上述二路至小猛养（景洪市）至勐龙而出国境，而后经猛类（今缅甸猛雷）转达猛艮（今缅甸景栋）后与第一路合，经猛乃至阿瓦。

上述三条至缅甸阿瓦的道路都可接续缅甸境内的伊洛瓦底江

水道和至仰光铁路。万湘澄称之为思茅口的“景栋西路”，近代从思茅到景栋陆路16天，景栋至阿瓦陆路25天，阿瓦至仰光火车1天。①这一走法达到了充分利用便捷的伊江水路和缅甸铁路运输的目的，故这三条道路，特别是打洛线开始兴盛起来。

此外值得注意的是本世纪初缅甸境内的近代交通体系基本形成，发挥了畜力运输无法比拟的效益，云南商人开始寻求最大限度地利用缅甸近代运输条件的道路。从思普边地运销出境的商品主要是茶叶，茶叶的流向除了部分进入中国内地市场和东南亚及南洋一些国家外，绝大部分是运销西藏。清代末期，滇茶在藏区一些地方的销量已经超过了川茶。每年有大批的藏族马帮从中甸、丽江、大理等地南下，深入茶叶产地佛海和易武等地，收购茶叶，驮运至藏区销售；或者由汉、回马帮深入思茅，收购大量的茶叶，运至丽江或中甸、阿墩子（今德钦），再转交藏族马帮运销藏区各地。这样的运销方式主要是因为汉、回马帮难以适应丽江以北恶劣的气候和艰险的道路，故全线运输不得不通过汉藏马帮的转运方式来完成。况且滇西北地区和通往藏区的道路十分艰险难行，气候又恶劣，每年约有半年大雪封山，不能通行，因此运输困难极大地限制了滇茶藏销贸易的发展。民国初年，滇茶主要由古宗商人（藏族商人）通过中甸、阿墩子、毕透运入西藏拉萨。由于当时西藏地方上层受英帝国主义势力挑拔和怂恿，汉藏关系趋于紧张，数度发生川藏战争，社会动乱频仍，使本来已非常艰难的滇藏交通更为阻碍，严重影响滇茶销藏，滇茶商亦陷于困境。

藏区动乱，滇藏山路阻塞，云南商界为谋求茶叶等物资的出路，于民国七年（公元1918年）开始打通了滇缅印藏商道。最初为滇商杨末其将其贩运的茶货从澜沧江之孟连土司地运入缅甸之锡泊（今缅甸昔卜，为曼德勒至腊戍铁路上的要站）从这里由火

① 万湘澄《云南对外贸易概观》第24页

车转运，经曼德勒至仰光，再转海轮运至印度的加尔各达，复装上火车运至西里古里，再换汽车运至噶伦堡，此后仍用驮运至西藏拉萨等地。后来缅甸境内公路有所发展，为便捷计，滇商改运新道，即由勐海用马帮驮运7日达缅甸景栋，由景栋改乘汽车至洞已（东吁），乘火车至仰光。以下海路及入藏运输方式同前所述。①当时的具体行程是，“由佛海至缅甸景栋达仰光，转印度加尔各答至噶伦堡折人拉萨。其日程是从佛海骡马驮运至景栋8天，换汽车至洞已2天，洞已交火车至仰光2天，仰光换轮船至加尔各答3～4天，加尔各答装火车至西里古里2天，再换汽车至噶伦堡半天，从噶伦堡用骡马驮至拉萨20天，全程共40多天。虽然绕道国外，比起国内从下关至丽江，丽江至拉萨，每做一转，须时三四个月，快捷得多，并且一年四季可做，不受气候制约，比较起来，不但缩短了时间，还大大节省了运费。”②

自滇缅印藏运输线开辟后，滇茶销藏数量大增，“1928年前后，滇茶经缅印销藏茶叶达到了一万五千至一万八千担，说明滇缅路的货运已为国内滇藏路混运的四倍以上。”③马铸材经营的铸记商号，“原来经丽江入藏，每年只能做几百包，改经缅印后，增至二三千包，各家商号，原来每年约共做五六千包，以后增至数万包（每包重40公斤，内装紧茶18筒）。”④这就是抗日战争前，由思茅关一线经缅甸、印度转运西藏贸易鼎盛时期的情况。

2．从思茅至暹罗有两条道路

① 参见陈一石、陈泛舟《滇茶藏销考略》，载《西藏研究》1 989年第3期。

② 马家奎《回忆先父马铸材经营中印贸易》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

③ 陈一石、陈泛舟《滇茶藏销考略》，载《西藏研究》1 989年第3期。

④ 马家奎《回忆先父马铸材经营中印贸易》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

一由猛笼（景洪县勐龙）而出至暹罗定邦昂，经孟勇、孟龙至整迈（今清迈），再经腊本、腊管、猛吞至暹罗国城，即曼谷；第二条路由猛拿（今勐腊）而出至暹罗的猛辛，而后渡打丙江后，与走猛龙路合。这是近代云南与泰国近现经济贸易往来的主要道路。

此外云南出缅甸、老挝的道路也可转达暹罗（泰国），据黄诚沅《滇南界务陈牍》中卷记载：“商人由车里出外域贸易者有四道：一由易武、猛白乌经猛岭，一由大猛龙（景洪县勐龙）至猛岭，一由猛混（今勐海县猛混）、猛艮（今缅甸景栋）至猛八，以上三路均可至暹罗之景梅（即今泰国清迈）一带。其由孟艮西过达江角，则走缅甸路也。”“整迈（泰国清迈）乃暹罗之边地，地极平坦，多产犀象。光绪十二年（公元1886年），英人同各骆人到此重修城垣道路。其北与孟艮相接。……景梅（清迈）人烟稠密，土人名日各骆。地产杉木、槟榔，城系砖造，极宽大高峻，有内外二重。现英人于此设木行、药行，商贾云集。至暹都水路十六天，陆程十二日，至盘安水路半日便可以到莫洛缅（缅甸南部毛淡棉）。”此路为万湘澄所说的“景栋南路”，走此路贸易的多为回族商人和部分茶商。①又薛福成《出使日记续刻》称：“老挝之江垦城，即孟奈之第二城，有小路西南通景迈（泰国清迈），相距十二日程。民多野番，户口萧条。景罕城在南哥克河岸，昔为老挝各部之都会，景迈、景东（今缅甸景栋）皆属焉，今则或归暹罗，或归缅甸，即景罕亦有暹官驻扎。景线城亦在南哥克河入湄公江之口，此城为最古，每见于老挝、暹罗碑记，景迈于乾隆三十九年（公元1774年）归暹罗保护。”②这是从滇南出国境经老挝至泰国的商道。

清末至民国年间，云南玉溪、河西、峨山等地的马帮，常年

① 万湘澄《云南对外贸易概观》第24页。
② 薛福成《庸庵全集》卷6。

赶马走迤南线，至思茅、普洱、车里及佛海一带收购茶叶及各种土产山货，运往泰国、缅甸和老挝等地贸易。这种生意当时称“走夷方”。它们驮运大量的毡子、黄腊、广丝、笠帽、花线、土布等，从思茅经景栋，到泰国的清迈，有时又从清迈转达毛淡棉，购回英国、德国的各种西药和工业品。而最大宗的生意依然是从思茅、佛海等地运去茶叶，换回大量的棉花。在这条贸易线上，当时“每一马帮锅头约有二三十匹牲口，也有六七十匹的，从头年阴历九十月间出发，要到第二年三四月间才回家，走一转大约要半年的时间。其路程从河西到思茅15站，思茅到佛海8站，佛海到景栋7站，景栋到清迈15站，清迈到毛淡棉17站，每站约25～30公里。”①

3．从思茅也有两路至南掌国，即今老挝

一是从思茅至猛腊（今勐腊），出猛润隘口，至老挝的猛温（今老挝芒温），光绪《云南通志》卷206也说：“由猛拿走旧岭隘出口一百四十里至暹罗国孟辛，又孟辛渡打丙江走猛龙合江，又猛腊走猛温隘出口一百五十里至南掌猛温。”“猛辛”即今老挝南塔省芒新县，史称“暹罗国猛辛”，是由于当时老挝为暹罗国属国的缘故。“猛龙合江”当指湄公河，“猛温”即今琅勃拉邦省之芒温。②二是由思茅经猛烈（今江城县城），南行经中老边界地带的猛乌、乌得、整发而入老挝。道光《普洱府志》卷13也说：“由乌得走整发隘出口至南掌千补掌，由猛乌与乌得接壤，由猛乌出口可通交趾国。”这些道路同时也是云南至老挝的主要商道，“马帮走老挝做生意也同缅甸、泰国一样，运进去的货物有土布、黄腊、蚕丝、铜器、铁锅、缎子、辫子、毡子、鞋子和故衣（满清末年用绸缎做的衫子马褂，当地少数民族用来装老）。收买的货物

① 马桢祥《泰缅经商回忆》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

② 参见申旭著《中国西南对外关系史研究》，第190页。

有鹿茸、象牙、山货等。老挝产的鹿茸比缅甸、泰国的好……商人到老挝若能买到鹿茸运回昆明卖，一定能获厚利。”①

民国年间，江城、易武一带所产的茶叶，行销于香港、越南、新加坡、菲律宾等地，很受欢迎。当时还有三条道路从猛烈（江城）而出，将茶叶转运香港各地：一路从江城雇牛驮到坝溜江渡下舢板或木船经李仙江三天至越南莱州，莱州之下可通小船，由越南海防转口香港；第二路由马帮运到昆明，装滇越铁路火车到海防，再海运到香港；第三路从江城雇牛或马帮驮到老挝或景栋，转运曼谷，再从曼谷装海轮运到香港。由江城查卡稽查征税。②

此外思茅西南边境小路很多，常有走私货物出进，思茅关距离边境又太远，故在于1931年，于猛连、打洛、猛笼设三卡，以便稽征。③

三 腾越开关及滇缅公路开通前的对外交通线

（一）腾越开关

自从英国势力进入缅甸后，就企图通过缅甸对云南进行侵略，打通云南的商业通道。在不断对云南进行探路骚扰和商品倾销的同时，又加紧通过外交手段，胁迫清政府开埠通商。1875年，“马嘉理事件”发生后，英国殖民者借机要挟清廷在云南通商。1876年5月11日，英国驻北京公使威妥玛向清廷提出照会：“一，总督奏述惋惜马嘉理，并晓谕保护洋人。二、英人前往视察晓谕。三、中国人伤害英人案件时，准英国派员观察。四、滇省边界商务派员会商。五、英国派员在云南大理府或他处居住，四川重庆亦然。六、多开口岸。”④清朝政府未完全同意这一照会。但英国人苦苦

① 马桢祥《泰缅经商回忆》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

② 马泽如《云南原信昌商号经营概况》，载《云南文史资料宣辑》第16辑。参见万湘澄《云南对外贸易概观》第26页。

③ 万湘澄《云南对外贸易概观》第26页。

④ 《新纂云南通志》卷165。

相逼，同年7月26日，李鸿章被迫与英国公使威妥玛签订议结马嘉理案件的《中英烟台条约》三端1 6条。其第一端第3条规定“请旨饬云南督抚，俟英国所派官员赴滇会同妥订滇缅边界通商事项”；第4条“商定通商章程前五年，由英国先派官员在滇游历调查，到时由英国斟酌订期，开办通商。”①英国通过胁迫清朝政府处理马嘉理事件，基本得到了清政府在云南定期开放通商的许诺。

1885年，英国全面占据了缅甸，在八莫设海关，并派员到腾越要求保持滇缅贸易关系，扩大与英国通商。腾越边将《禀陈英领事来文》称：“光绪十一年（公元1885年）十月初十日，英使缅人六名到腾，赍上新街领事洋官阿大杂寄来缅字一帖，当敕腾越通事译出汉字。据云英国昨将缅甸得手，缅属各城概已平靖，理宜奉闻，今特遣使持字前来，请祈敕令华国生意人等照常进缅贸易，缅地虽归英国，华人在缅生意，英国亦展旧如缅国当日关照，决无异志别图而生争端。定照旧规，各守疆界，往来贸易，以敦旧好等。因据此字后复有六条另录。”英国人的六条核心就是要求中国开放云南，与其通商。②这之后，滇缅贸易已经成为云南与英属缅甸的贸易关系了。

当英国看到法国在云南开关得手后，更急于在滇缅边界正式设关。光绪二十年（公元1894年）签订了《中英续议滇缅商务条约》，规定：“中国所出之货及制造之物由旱道运入缅甸，除盐之外，概不收税。英国制造之物及缅甸土产运出缅甸，由旱道运赴中国，除米之外概不收税。”“凡货由缅甸入中国，或由中国赴缅甸边界，准其蛮允、盏西两路行走，俟将来贸易兴旺，可以设立彼处边关时再当添设。批准条约后六年内，凡缅甸货经已所开之路运入中国者，完税照海关税则减十分之三，若货由中国过此路

① 《清季外交史料》卷7。
② 载《永昌府文征》文录卷17。

运往缅甸者，完税照海关税则减十分之四……中国运货及运矿产之船只由中国来或往中国，英允其行厄勒瓦谛江，即大金沙江行走，并税钞及一切事例均与英国船一样律。中国可派领事官一员驻缅仰光，英亦派一员驻蛮允，双方领事彼此享权利相同。”①表面上英国要求通商时给中国很大的利益和优惠，但实际上，当时云南腾越一带英属缅甸与云南的贸易极不平衡，云南大大入超，所以这一条约不仅使英国商品可以名正言顺地大肆进入云南市场，而且英国取得蛮允、盏西两条商道货运和在蛮允派驻领事的特权，已经变相地迫使中国在云南腾越一带开关了。

光绪二十三年（公元1897年），英国为达到最终正式开关的目的，弥补《中英续议滇缅商务条约》之不足，又强迫清政府订立续约“中缅条约附款十九条”，将蛮允领事馆改设于腾越。光绪二十七年（公元1901年）腾越正式开关。根据李立忠《腾越海关纪要》，腾越海关自开设到民国年间的大体情况如下：

“腾越为由缅入滇门户，自缅亡于英，议定滇缅界务条约，中国则派领事驻缅之仰光，英国则派领事驻腾之蛮允，至光绪二十三年，中英续定条约，遂议将驻蛮允之英领事改驻腾越，二十五年六月，英领事杰尔逊到腾，商议开设海关，经滇督奏请，援照思茅关例，暂以腾越同知筹议开办事宜。二十七年，税务司孟家美偕同英领事烈敦于十月初三日到腾越与之会订试办章程十六条，暂租腾越厅南门外六保街之三楚会馆为正关，于二十八年四月初一日开关，是年五月以后至三十一二年间，于六保街官厅巷，即来凤山麓购得基地一块，庚续修建关房，正关遂移住其基地，又于东门外一保街购得基地二块，修盖房屋，以为税务司帮办等之公馆，此腾越正关

① 《续云南通志稿》卷86。

开办之经过情形也。

所辖之分关，腾越开关之初，有龙陵、小辛街、蛮允三处，查卡有蛮线、石梯二处。后又添设牛圈河一处。

龙陵分关设于龙陵厅城，距正关二百二十里，在腾越之南为缅龙商路（即由南坎畹町至龙陵）。

小辛街分关设于小辛街，距正关二百三十里，在腾越西南，为缅腾新路（即咕里卡至腾越）。

蛮允分关设于南甸司属之新街子，距正关二百八十里，在腾越西南，为缅腾路旧路（即由红蚌河至腾越）。

蛮线查卡设于干崖司属之蛮线街，距正关二百八十里，属小辛街分关。

石梯查卡设于南甸司属之蛮允，距正关三百七十里，属蛮允分关。

牛圈河查卡设于腾越属之古永大河桥外，在腾越之西距正关一百二十里。

民国十三年，因干崖刀保固之乱，交通梗阻，遂将蛮允、小辛街两分关及所属蛮线、石梯两查卡一并裁撤于南甸司属之遮岛，设一分关，距正关一百里，在腾越之南。又于杉木笼设一查卡，距正关二百里，属遮岛分关。

此外，尚有镇康县属之南伞、孟定土司属之塘上水等处，十九年先后添设分关、查卡。分关设于南伞，距正关七百余里，距镇康县治二百余里，在镇康之南，腾越之东南，为腊戍入镇康、顺宁、云县等处之商道。查卡设于孟定塘上水，孟定查卡距正关九百余里，距镇康县治三百余里，塘上水查卡，距正关七百余里，距镇康县治二百余里，以上二查卡，并属南伞分关。

二十一年一月，遮岛分关又移住干崖司属之旧城，改

为干崖查卡。蛮线添设分关，蛮允、腊撒添设查卡，此二卡均属蛮线分关。

腊撒查卡距今腾越县治三百二十里。干崖查卡距县治一百七十里，杉木笼查卡移住陇川，距今腾冲县治三百里，属蛮线分关，后因瘴疠过大，又将蛮线分关移住蛮允。蛮允查卡移住小辛街。干崖查卡移住遮岛，此分关查卡开办之经过情形也。综计正关所属分关三，查卡七，并无其他常关新关之名。……

腾越关居云南之西，至缅甸交界处，以腾冲计尚有五站之遥，以镇康计只隔二十五里，由缅边至内地，除滇缅公路外，均无车船，一切商货专恃马匹负载转运。入口棉花、棉纱为大宗，及五金器材、化学成品等；出口货，除过境之四川黄丝外，惟少数土产而已，每年入超甚钜，而关税又不能完全自主，影响国内金融及工商业之发展，外币与国币换率成一与十二之比，良可慨也。”①

近代中国海关有自己严密的一套组织和管理制度。腾越关设有正关，关址在腾越南门六保街三迤会馆。到1 907年，在六保街官厅巷购地建房，正关遂移新址。正关之下有分关和查卡，分关设委员、核税员、秤手、巡丁等。1928年裁各分关委员，而以核税员主办。1942年，中国远征军入缅作战失利，5月，日军侵入到怒江一线，海关人员匆匆撤退，不幸在怒江西岸遭遇日军，为其杀害，幸存无多，文件也大部遗失。②

腾越开关，对外贸易迅速发展，同时也为帝国主义向云南倾销商品提供了便利。据陆荣《腾茶概述》所记，“腾越物产尽管无

① 载《永昌府文征》纪载卷33。

② 保山地委宣传部编《西南通商口岸腾冲》，1992年，第74～75页。

大宗出口，每年洋货消费，以棉花、纱布、煤油、五金为大宗。自清季设立腾越税关以来，入超之数，年增月盛，关税增至百倍，入超更多，虽有侨商在在英缅地带回款项，购置良田、大厦，用之于地方，究系畸形之发展。”①

（二）滇缅公路开通前腾越关对外通道

云南近代海关的设置，除正关外，还设分关和查卡，分关与查卡设于对外通道的要冲和重镇，常有分合裁并。分关与查卡的分合裁并同对外通道的变化及贸易的兴衰有极大的关系，通过分析分关和查卡的变化，可以看出对外交通的状况。

1．腊戍经南坎、畹町至龙陵商道日益兴盛

1902年腾越开关之初，就在龙陵设分关，控扼这条商道。这条商道在明清时期已经开始兴盛起来，基本是今天滇缅公路的走法。由缅甸腊戍经南坎入中国，过勐卯司（今瑞丽）、畹町、遮放、芒市至龙陵，计程12日。由龙陵可直至永昌，也可转至腾越。清季以来，国内外贸易更加繁盛，云南与缅甸贸易的大量商品由此路过往，当地各民族间的交易也十分兴旺，当时“马骡络绎，终年运载，相望于道。由龙至芒至遮以达缅甸之木邦、新街等处，皆由是途。”②遮放是这条商道上的重镇，多有闽广人前来经营滇缅贸易和开店经商，李希沁的《缅甸行记》说：“遮放为潞西设治局辖地，闽广人迁来经商者颇多，饭馆商店半为闽广人所开。”③在抗日战争前，这条道路经过整修，成为云南入缅甸的主要通道，“腾龙之间原有修筑公路之议，故为对外孔道，近年来加以修理，平坦宽大，行人不觉崎岖之苦。但腾冲人赴缅经商者，多因此路盗贼出没，常舍此路，而取道新街或密支那。若取道新街或密支

① 《永昌府文征》纪载卷33。
② 《永昌府文征》文录卷18。
③ 《永昌府文征》纪载卷36。

那，则路程较诸取道龙陵至少增加一倍有奇。”①从畹町而南直趋腊戍，同曼德勒至腊戍的铁路连接。正是这条道路的便捷和发展，才成为滇缅公路的最佳选线。如《重修腾龙桥记》说：“滇缅道通后，凡往来腾龙，以及赴缅士商，多舍八莫、密支那取道于此，遂成交通冲要。”②

2．腾越至八莫新、旧二路兴衰变迁

腾八路即腾冲至八莫的道路，是明清以来入缅的最重要的道路。腾越开关之初，曾于蛮允设分关，下辖石梯查卡，控扼腾八旧路；又于小辛街设分关，下有蛮线查卡，控制腾八新路。

腾八旧路是由腾越经南甸、遮岛、干崖、弄璋街、蛮允经蚌洗、红蚌河至八莫。《通禀各大宪请展限投解日期》称“查腾越山多田少，别无出产，所有货物，皆由缅甸贩运而来。每年秋收，雨水稀少，则商贩驼马出关，由蛮暮运至干崖，陆续运永昌、下关销售。四五月，雨水发动即行停止，是以腾厘旺在冬春，衰于秋夏，其大概也。洋货则自漾贡，棉花则自缅降，玉石则自猛拱，皆由水路运至新街，至蛮暮，过野人山，抵蛮允，至干崖。若蛮允野人抢掠，则由新街改道走铁壁关，过陇川抵干崖。”③这是清季旧路的情况，“再查新街入关，以蛮允为第一要口，干崖次之。”故腾越开关后，即于蛮允设分关，并建有“蛮允公店，修筑了墙垣碉卡，盖造瓦屋，以为商货屯积之所，免致野人抢掠，火烛烧毁。询之客商，皆以为便。”④由蛮允至八莫，必须经过南牙山，明清时开凿了石梯山路。《南甸土司属地直至大金沙江考》说：“又云司（南甸土司）南百里为南牙山，险峻延袤百余里，为入缅大路。上有石梯，缘梯而上，有木栅，周一里，昔王骥破麓川，取道于

① 《永昌府文征》纪载卷36。
② 《永昌府文征》文录卷30。
③ 《永昌府文征》文录卷17。
④ 《永昌府文征》文录卷17。

此。”“南牙山即俗所称野人山，石梯之险，今尤在焉。山中有三道：一道出盏西，一道出盏达，一道经石梯之险，皆以山外之大金沙江为界，此南甸形势大概也。”①明清时出盏西、盏达的道路直趋猛拱，为著名的玉石传输道路。而出石梯的道路直达蛮暮和新街，是最重要的滇缅贸易商路。为控扼这条商路，腾越开关后，蛮允分关下还设置了石梯查卡，位置在今盈江县石梯。腾八旧路，因为要过红蚌河，故又称“红蚌河路”。

因为腾八旧路必须经过野人山，商旅常常遭到抢掠，加之石梯路和红蚌河险峻，至清代后期，又开新路，即古哩卡路。陶思曾在光绪三十四年（公元1908年）写的《藏輶随记》中说：“野人山之野人性鸷悍，旧为法律不及之地，专以杀人掠货为事，凡商旅往滇缅者，合群结队然后敢行，犹须轻墨为过，否则当以货物钱银赂之方免劫掠。……由八募入腾越，有老路新路，老路自八募行七十里至蛮暮，又五十里至红猛河，又十五里至奔洗，又五十里至蛮允，又五十里至弄蔓，又五十里至干崖土司，又八十五里至南甸土司，又九十里至腾越厅。新路则自八募行三十里至猛募，又七十里至茅草地，又五十三里至芭蕉寨，又六十里至蛮线，又五十里至弄募，与老路会。弄募一名小新街。老路过红蚌河，新路则过库里河，均滇缅交界之所也。老路多系坡路，今雨潦方降，行旅不便，故均走新路。新路绕山足而行，颇为平坦，开此路不过十年也。”②是为新路与老路的区别仅在八莫至弄募，即小新街，又称小辛街（今盈江县弄勐）之间，老路虽直但道路险阻；新路较迂而平坦。小辛街为新老路分途处，故于此设分关，又于古里卡设查卡，控扼新路。新路开辟后，由于商旅多走新路，旧路渐被摈弃，蛮允在滇缅交通中的重要性便开始下降了。

① 载《永昌府文征》文录卷1 7。

② 载《永昌府文征》纪载卷21。

《滇西兵要界务图注钞》上也说：“ 红蚌河路，山势险塞，今商旅多不走，特辟新路，不渡江，不经蛮云，名芭蕉寨路。自小新街七十里而蛮线，又四十里而古里卡，今中英交界午尖，又四十里而芭蕉寨，又八十里而茅草地，又二十里而小田坝，英人东路修至此，由是乘车百二十里抵新街，再乘火车赴阿瓦或赴猛拱云。 ”所以新路走法是：由腾越经南甸、干崖、小辛街、蛮线、古哩卡、芭蕉寨、茅草地、猛募、小田坝至八莫（新街），从小田坝起就可利用缅甸境内的近代交通工具，从小田坝乘汽车120里至新街。由新街或乘船沿伊洛瓦底江直下阿瓦、仰光；或乘火车至阿瓦或猛拱。

到1924年，由于干崖刀保固之乱，腾越至八莫的新老路均受影响，道路梗阻，因而商人又改走腾越经遮岛至南甸（今梁河），不再西南行经干崖（今盈江）的新老路入缅甸，而是直南经陇川，由章凤一带出国境入缅甸。因此这时将干崖的蛮允、小辛街两分关及其所属蛮线、石梯两查卡，一起裁并于南甸的遮岛，在此设一分关，而在杉木笼设一查卡。从此以后章凤、遮岛商业日益繁盛，成为滇缅贸易的重镇，遮岛又称九保，《书遮岛市集所见》记载：“ 遮岛者，今南甸土司驻在地也，夷语称九保。曰遮楼，上城之谓也，此曰遮岛，下城之谓也。居民二三百户，每当墟集，四方夷人皆来会，熙熙攘攘，虽都市通衢不过也。 ”①在滇缅交通和贸易的带动下，边疆少数民族地区的商品经济受到刺激，发展很快。

1932年，干崖一度设查卡，旋即并入遮岛分关，杉木笼查卡移驻陇川，在蛮线设分关，下设蛮允、腊撒两查卡。后因蛮线瘴疠太甚，蛮线分关再改于蛮允。这表明20世纪30年代初，腾越至八莫的道路又得到恢复，但商旅多走新路，于是形成腾八新路

① 载《永昌府文征》文录卷30。

与遮岛、章凤道并行的局面。20世纪30年代，英国美特福夫人曾走过这条道路，并以《中缅之交》为名写了一本游记，1935年出版，1939年伍况甫将其译成中文，由商务印书馆出版。伍的译文为文言文，后经匡大一改写为半白话文，题为《中缅边境游记》，1986年《德宏史志资料》加以全文刊载。美特福夫人说从腾越入缅的旧“驿道路况不一，有铺粗石板，有漫填石卵，泥泞陷腿，沼泽纵横之段。”她又说他们的“马队依太平江而行。其地人烟稀少，偶见克钦人小村落一二而已。马队自中国来时，沿途多为空驮，仅一二头负重，载运途中粮草。而返回中国时，则满载印缅棉花及棉纱，供给乡民织布。……首夜宿古弄戛濒临太平江。马队宿则中国商队住所”，第二日“是日行程17英里，息于哪普剌样，汉语称为芭蕉寨，为缅境最后一站。……翌晨一早出发，二小时后抵古里卡，为中缅交界处。古里卡乃克钦语，意即太平江，江上横跨小铁桥，此即中缅交界桥。登江彼岸，即首次踏上云南道路。欲省里程，故寻捷径，攀险抄近路，路行峡谷，皆为曲折羊肠小道，仅能容一马行走。”可见美特福夫人所行路线为腾八线的新路，此时已经是通行商道。

3．镇康或顺宁至腊戍交通的发展

由永昌南行经姚关、镇康，走南伞出麻栗坝至缅甸腊戍和由大理经蒙化、顺宁走耿马，出麻栗坝，与上路合至缅甸腊戍的道路，是明清之际发展起来的重要商道。清末余泽春《禀查勘滇缅交界要隘远近情形》就说：腾越“再东则由永昌出姚关，走镇康、宛定，出麻栗坝，抵瓦城；由顺宁走耿马，亦出麻栗坝。”①待1903年缅甸境内曼德勒至腊戍铁路修通后，这两条道都直指腊戍，接续火车道，交通运输更加便利，所以近现代滇缅贸易的许多商品均由此路进出云南。英国人戴维斯于1894至1900年考察的就是

① 载《永昌府文征》文录卷17。

这条路线。万湘澄说：“南伞线：由腊戍经昆仑渡、科干Kogan入境，过南伞、猛郎、镇康到顺宁，计程十八天，腾越关在南伞设立分卡，稽征税课。孟定线：由腊戍经昆仑渡入境，过孟定、孟郎、镇康到顺宁，也是十八天。由孟定可到云县、双江、景谷、澜沧等县。腾越海关在孟定设立分卡，稽征税课。”①祝鸿基在《姚关通缅甸行程记》中记载：“腊戍（居民五六百户，腾商永茂和洪盛祥，皆有分号。产鸦片极多，又产紫梗（即紫胶），英人火车前岁通至此。自麻栗坝来，山行数百里，皆我旧木邦宣慰司地，气候炎热，雾多瘴恶，长林丰草，随在皆是。由是晨起乘火车，过锡波（居民万余户，产谷最富，巨阜也。老银厂距锡波约九十里，汽车可通，产额极旺，厂工华人四五千，年出银矿四十余万两，今工头蒲漂人梁金山。有桂家宫里雁、吴尚贤之遗风）、天生桥、缅矛（风景清嘉，气候温和，富庶异常，英人住宅多在此，有孕妇临产，多来此生育焉。中华会馆也在是，居民二三万）车停留宿时，当午后六时也。次日又乘车历半日之久，抵阿瓦城，缅之旧京，平畴千里，一望无际，其繁华富厚，又有非吾滇所能望其项背，而其人之好善信佛，尤为我国所不及。由阿瓦至仰光，车行约二十四小时。仰光海港也，由是乘轮二日抵庇能，又二日抵新加坡（由庇能改乘火车一日可达），又六日至香港。”②

上述记载反映了由镇康出国境至腊戍利用缅甸近现代交通工具转阿瓦，南下仰光的具体走法，以及滇缅贸易情况。总之民国年间“由镇（康）至保（山），为商贾往来大道。”③

四　由腾越至密支那或印度商道的复兴

早在汉晋时期就开辟了由云南腾越而出国境，经缅甸北部滇、

① 万湘澄《云南对外贸易概观》第28～29页。

② 《永昌府文征》文录卷30。

③ 《修筑保山至镇康县到了募捐启》，载《永昌府文征》文录卷27。

藏、印、缅交界地区，转达日度的交通线，这是著名的南方陆上丝绸之路的重要组成部分。然而，随着中印远洋贸易兴起，缅甸与印度的海上交通取代陆上交通，以及云南利用伊洛瓦底江入海的通道日益兴盛之后，由云南出国境，经缅甸密支那地区至印度的道路，就开始逐渐衰落，云南与印度的贸易已转向缅甸南部沿海进行了。元明清时期，此路基本不通行。

但是，到本世纪初，有三个因素促使腾越经密支那至印度阿萨姆的交通迅速恢复和发展起来。一是腾越开关，客观上促进了滇缅贸易的发展；二是缅甸北部地区近代交通网的形成；三是密支那地区国际贸易的兴起。

缅北近代交通建设，是英国在缅甸全面实行殖民化进程、对中国西南进行侵略及英国远东殖民地和势力范围计划的一部分，从而使缅甸北部三国四方交界地带的交通战略作用、地位再次突出起来。

缅北克钦邦及滇西北地区，“滇西北隅，潞江之外，高黎贡山以西，地极边荒，土舍居民少沐教化，进至■江及恩梅开、迈立开两江内外，则更孤悬绝徼，汉族人等足迹罕到。其地面极辽阔，上通藏卫，中通印度，下接缅甸，实为我沿边一带藩篱。外人耽视已非一日。”①在地理位置上，为绾毂中印缅三国陆路交通的枢纽。英国殖民者深入缅甸，就看重这一地区的战略地位。1869年，古柏曾设想打通滇、缅、印、藏的交通，他企图溯长江而上，经过滇藏边地的里麻，至印度阿萨姆进行考察，目的是将英国的殖民地印度和缅甸结合起来，再深入西藏和云南，将西藏、云南同英国在中国长江下游的广大市场接连起来，形成英国在亚洲广大的势力范围。虽然古柏提出这一计划时，英国还没有完成缅甸的

① 《电蔡都督派景绍武等先赴怒求考查文》，载《永昌府文征》文录卷29。

殖民化，难以实现古柏的设想，但却对英国的远东政策产生了极大的影响。当1885年，英国全面占领缅甸后，加快了上缅甸的交通建设步伐和对云南进行探路活动，试图通过铁路交通实现英国在远东一体化的战略目标。1898年，密支那铁路通车后，为英国实现这一计划奠定了基础，密支那在三国四方交界地带的交通战略地位更加突出。通过密支那这一铁路枢纽和端口：由密支那向北能够连接其殖民地印度阿萨姆地区至雷多的铁路线；往南直通伊洛瓦底江口，成为又一条贯通缅甸的交通大动脉，而且仰光至密支那铁路还可不受伊江水道季节性枯水的影响，常年都可运营，极大地增强了上下缅甸的经济交往；由密支那向东，可进入当时云南商贸最发达的腾越地区；向东北则能深入卫藏。铁道通至密支那成为英国实现远东殖民地势力范围一体化的基础。

因此，密支那铁路通车后，英国便在三国四方交界地区，加紧对中国的侵略活动：对西藏，英国从印度和缅甸两方面频繁进行骚扰和侵略；对云南，在滇西边境进行挑拔离间和侵扰，挑起事端，抢占进入云南交通要冲的隘口关塞。最突出的是“片马事件”。片马，高黎贡山南段重要山口，是腾越及滇西至密支那的交通要道关隘，当川、滇、藏要冲，北接云南丽江、维西，西为派赖土司，过野人山通印度阿萨姆，西南界茨竹土司，是腾越出国境至印度阿萨姆的重要隘口。占有其地，可进窥滇西，乘势深入野人山，实现缅北、阿萨姆和云南、西藏的连结，还可抄袭卫藏后背，扼制巴蜀。如熊廷权《因片马事上川督王护帅书》所说：“夫片马不过滇边之一隅耳，然东越高黎贡山，据龙川江、潞江之上游，则横截云南之维西、中甸而通西藏矣；北循高黎贡山，沿潞江、金沙江之上游，则直跨四川巴塘、里塘而入西藏。”①英帝国主义者在1910年，乘保山县属登埂土司赴片马各寨收杉板税，

① 载《永昌府文征》文录卷2l。

与当地头人伍嘉员、徐麟祥发生冲突，投诉于永昌知府。伍、徐二人不满永昌府的处理，密谋叛变，遣人到密支那向英人请愿，认片马为英领。英属印度于1 911年乘机武装占据片马及其所属各村寨，制造了“片马事件”。①此后不几年，第一次世界大战爆发，英国无力分心完成它的这一计划，但仰光至密支那铁路修通和英国在这一地区侵略活动都反映了这一地区交通战略地位的重要性。

缅甸铁路贯通到密支那后，客观上对缅甸西北地区的经济发展产生了极大的刺激作用，并带动了滇缅贸易重心逐渐向密支那地区转移以及中印缅国际贸易兴起，促使滇、缅、印交通的重新崛起和发展。密支那附近的猛拱地区，是缅甸著名的玉石和木材产区，明清之际，除了滇缅玉石贸易十分兴盛外，闽广商人也溯伊洛瓦底江而上，到这里采购玉石。但当时玉石的运销路线，绝少有商人将玉石运到密支那进行转运。云南和闽广商人都是从猛拱将玉石采购后，转运八莫，或直接运销云南，或利用伊洛瓦底江水道将玉石运至曼德勒，改乘火车至仰光海运出口。《野人山调查记》所记密支那火车未通时，玉石商人“由猛拱赴八募，故广东大玉商咸集八募，但金沙江有不都、不学两险滩，礁濑险恶，故数百斤以上大玉，仍扎大竹筏，由猛乌露河出犬敦后江，直运曼德勒。”而从八莫以上，伊洛瓦底江只能在丰水季节通航，交通的不便阻碍了经济发展，仅有玉石开采这样的单一经济，难以同外界进行沟通和交往。因此尽管密支那距离腾越很近，但元明清时期与云南经济交往并不很盛。

民国初年，腾越佚名人所写的《野人山调查记》，较详细的记载了密支那通车后10余年间的巨大变化，他说：“泌已那在猛拱东北，为火车道贯通全缅由下而上之终点，居大金沙江西岸，缅人呼江为泌，呼大为已，呼旁为马。泌已那译言为大江旁，当车

① 吕昭义《英属印度与中国西南边疆（1774—1911）》，第344～349页。

道未通前，商场冷淡。迨车道通后（约光绪二十三年通），余于清光绪二十九年曾一度游此，商务尚未发达，兵营亦是草建。今则衙署高大，军营整齐，较前各增数倍之多，为英人府治，控制野人山及东北边界。过江稍南为摹埠，是前允冒地，商市在江边，南北分列，各约十余间，中为大道，所售多中国货及洋杂货，均是我侨商。江稍下即戛鸠可通八莫……”密支那附近的猛拱“余二十年前曾来居住月余，当日商场不大，仅为厂付玉石、橡胶之经过地，往来客商经宿即住，商人零售食日用物，汉人建有关帝庙，屋宇陈朽，常用做收玉岗局所。今则街市整齐，商业较前为盛，汉人学校亦附设于关庙中。……玉石岗税征，前不过一二万，今每年已达十万至十五万以上，是亦出诸意外。岗板埠，前清光绪二十余年间，漾贡橡胶贸易兴盛，此地为办胶重心地，各大胶商老贩咸注于斯，各分发小伙人入各山寨采购，资本达数百万，可为极盛时代。”而且“火车尚未通行，来者皆由新街坐缅船沿金沙江而上，其中滩湾险恶非常，至二十三年后，火车方通，乃得畅行无阻。”“自火车通猛拱，人物皆从车道，购玉大商齐集猛拱，两江路绝，人迹视若畏途矣。”①这便是近代交通进入蛮荒缅北地区发生的巨大变化，密支那凭借着近代交通的优势，迅速恢复和发展成为滇、藏、印、缅间经济交往商贸重镇和交通枢纽。密支那及猛拱一带，滇商、闽粤商人和印度商贩齐集杂居，采玉工人中除了缅甸当地人外，还有来自云南、印度者。②作为三国交通枢纽的密支那在缅甸经济中的地位也日益突出，“密支那至仰光间是缅甸政治的大动脉，国家的大干道，如猛允、歪勒稳、助果岭、瑞波，以及其它繁荣的大市场，一起大托拉斯、大工厂，世界上稀有的矿产，都在此一线上。又有伊洛瓦底江，略与铁道平行，水

① 载《永昌府文征》纪载卷28。
② 《泌已那两江口游记》，载《永昌府文征》纪载卷28。

陆联运，直出仰光海口。”①

民国年间，商人由腾越关而出，至密支那进行滇缅贸易非常盛行。从密支那利用近代交通工具直下曼德勒和仰光，或北上至印度进行经济贸易活动。1942年，腾越商人王灿寰在《印通路略述》中记载了他从事滇、缅、印贸易，亲历此商路的情况：“寰自幼经商往来密支那、猛拱玉石宝石诸厂者有年，深知其地风土。……自腾冲城西北之高田村十里至古永（元代曾设县治），六十里过槟榔江铁桥，名猴桥，至大河村六十里，至高良工坳口十五里，过滇缅界碑，至干拜地三十里，至五穹三十里，至路纪村三十里，渡大金沙江至落孔三十里，至密支那四十里，共约华里三百五十里。英人已筑公路。自密支那经落孔至小江拖角，由密支那乘火车，西南行至茶摩火车站二十英里（并筑有公路，茶摩距猛拱火车站二十英里）。由茶摩赶旱路西行，经岗板至户拱一百七十英里，至印度阿萨密之雅里安利多七十英里，共约二百四十英里（徒步约八日程），印度铁路已修至此，即通至加尔各达、孟买诸地。”②

1930年，国民政府曾派出调查员前往滇西边地调查中、缅、印交通及民族社会情况，是后在《滇缅北段界务调查报告》中列出了“腾冲经片马至拖角旅程一览表”、“拖角至密支那旅程一览表”、“腾冲经密支那至孙步拉蚌及坎底旅程一览表”、“腾冲经八奠、猛拱至密支那旅程一览表”、“猛拱至帕甘玉石厂旅程一览表”、“腾冲出班瓦哑口经罗孔沿恩梅开江北上至阔劳铺旅程一览表”、“菖蒲经球夷地至坎底旅程一览表”及“坎底经拱路戛至上帕旅程一览表”，详细表列了各条道路所经站名、里程、人种、户口、道路状况、河流情况及缅英政府的设治等，现将主要对外商

① 李芷谷《关于滇缅铁路西段线路问题》，载《永昌府文征》文录卷24。

② 《永昌府文征》文录卷30。

贸交通道路归纳如下：

（1）腾冲经片马、拖角至密支那的道路

站名	里程	道路状况
腾冲		
马站街	60里	平坦马路。
固东街	40里	同上
小新街	60里	同上
茶山河	50里	同上
松山即大竹坝	70里	道路失修，马可通行，惟甚崎岖。
平河英人官站	70里	道路极狭，森林茂密，行者不便。
楚余河	40里	道路平坦，英人每年修理二次，有干道支道，牛马均可通行。
片马	30里	平坦大道。
拿怒官站	40里	同上
干坤	50里	同上
拖角	40里	同上
浪漾	35里	马行道。
深凹子	40里	同上
罗孔	40里	同上
石灰卡	30里	同上
独木河	50里	马行道，平坦。
德阿河	36里	同上
石峨河	33里	同上
泽勒苦	43里	同上
南允	20里	汽车道。
瓦宋	50里	同上
湾募	33里	同上
密支那	3里	水道。

此路共963华里，沿途所经地区的民族和人种，在腾冲附近主要是汉人，茶山一带及之外为傈僳、峨昌、浪速和野人，接近密支那地区，为汉人、摆夷、缅人和印度人杂居。

（2）腾冲经密支那至孙布拉蚌及坎底的道路

站名	里程	道路状况
腾冲		
高田	40里	马行道，平坦。
古永街	80里	马行道，崎岖。
牛圈河	50里	同上，腾越关于此设查卡。
		由牛圈河至高伦坪难行，过界西下
甘稗地	40里	坡，英入修理后马可通行。
俄穹	50里	马行道，平坦。
昔董坝	60里	同上
大湾子	70里	同上
瓦宋	70里	路途较宽，汽车可通行。
密支那	40里	汽车道。
阿朗	40里	同上
正康	30里	同上
威西	30里	同上
木梭足	40里	同上
德央是	40里	同上
宿卡	30里	汽车路尚未竣工，牛马畅行无阻。
格朗央	40里	同上
谷花捧	40余里	同上
腾拜	40里	同上
理通	40里	同上
瓦闸卡	60里	同上
孙布拉蚌	50里	以上六日皆高山峻岭，工程浩大，年底可通车。
马其	30里	由此至坎底皆平坦马行道。
彭困戛	30里	
彭张戛	40里	
竹都戛	30余里	
而温戛	20余里	
木孙足	40余里	

坎科	40里
弄海	30余里
坎底	40里

此路共需30日程，行程达1300余里，沿途种人部族与上路基本相同。在孙布拉蚌和坎底均有汉人经商，是这条道路上的重镇。由坎底北上至西藏察隅，西行入印度至雷多接印度铁路线。

（3）腾冲经八莫、猛拱至密支那的道路

站名	里程	道路状况
腾冲		
九保街	90里	马行道平坦。
旧城	80里	同上
小辛街	70里	同上
蛮线	70里	马行道山路，过古哩卡为英
芭蕉寨	50里	
茅草地	50里	马行道山路。
小田坝	10里	马行道平坦。
八莫	50里	汽车道。
格萨		小火轮行十小时。大金沙江水路。
纳巴		火车行一小时，火车道。
猛拱		火车行七小时。
密支那		火车行三小时。

此路由腾冲至密支那，共计所行旱道510里，火车道480里，由八莫有水路至格萨，里数未详。此路还有一支线，即猛拱至帕甘玉石厂的道路。从猛拱经甘板、南鸦、南丁、龙潭至帕甘，共计汽车路120里，马行道86里。帕甘为老玉石厂之中心，商人多集于此。前三路都是腾越关所出的重要商道，沿途商业贸易十分兴盛。

（4）腾冲出班瓦哑口经罗孔沿恩梅开江北上至阔劳铺道路

此路非主要商路，从腾冲至阔劳铺间主要站口为：腾冲、响水沟、固东街、营盘街、昌银沟（即班瓦哑口，为滇滩河与昌银

沟的分水岭）、鲁必、鲁江坝、岗房、朗卓、鸡脚、罗孔、石灰卡、只爱、肯疑、腊夕、扒拉、直虐、疑香、惨芷、忙鸡、顶高、丈褒、蛇怪（由此沿恩梅开江北上）、耳看、不各、耳泡、五愁、不等、部施、务藕、朋踵、致安、为龙旦、驼龙、五约、长歹、十家、恩空、茶切、保挡、陇成、疑零达、大卓仰、腊恰好塘、中一塘、鸟泥、阔劳铺，共1700华里，均是马道山路，崎岖难行。

（5）菖蒲桶经球夷地至坎底道路

从今怒江贡山县的菖蒲桶而出至坎底，所经主要站口为菖蒲桶、比必里、茶夺、黑洼底、山脚坡、黑坡、生批、茂顶、达寨、害怕一切、木刻戛（由此而出国境，入缅甸）、空贤、木里额、狄舅图、日乃、岩荣、补脑登、信笺、古礼、他萨肯、窝门、古董土、把松生、南崧厅、坎九、坎底。此路也崎岖难行，需多次过溜索桥和藤篾桥，故非主要商道。①

抗日战争中，1942年4月至12月，国民政府为修筑中印公路，也曾组织人力，对滇、藏、缅、印间的通道进行了大规模的调查，这次调查后，严德一在其所写的《中印通路经济地理调查》报告中，详述了从四川经云南、缅甸至印度的各条通道情况：“A、盐井向东通西昌之路，为销售盐产及需求川滇两省之货物，以供日用所需，尤以纱、布两种为最。B、永宁、中甸两地南通丽江，为购买生活必需之茶，更因丽江商贾经营康定及木里土产及沙金，永宁、中甸遂成过路之商站，故有数十家丽江、鹤庆汉人旅居其地。C、澜沧江流域之岩洼，现成为云南西北商旅之通道，南北往来，已成丽江商帮入藏经商之要站；东西通达，则为中甸、维西一带商贩西往俅江地过溜之要津，故目前之德钦已成为印度货物经过拉萨绕道入滇走私之口门，岩洼则为小本商贩偷营缅甸洋货，由密支那、坎底入滇之捷径。D、葡萄南有驮马路，可达孙

① 上述资料来源于《永昌府文征》纪载卷30。

布拉蚌，再有公路至密支那，铁路达仰光，为英人经营上缅甸及中缅北段未定界之干线。E、列多有铁路或接水运，可以直达加尔各答及吉大港二港口，并亦接印度全境及孟买港口，为英人开放其地煤矿及石油之命脉。”①

可见，清末至抗日战争前，滇、缅、印之间经济贸易的不断发展，交通道路的迅速恢复和开辟，使缅北地区再一次成为中印交通的纽带，为抗战期间修筑中印公路，创造了条件。

第四节　近代云南马帮运输的鼎盛及对外经济贸易的扩大

近代，云南省内经济开发不断向纵深发展，对外经济交往实力极大增强；周边国家殖民化，英法殖民者在其殖民地进行的近代交通建设初具规模；云南被迫开埠通商等因素的联合影响，促使云南对外贸易急剧扩大。英法等资本主义国家的机器制品凭借其所属殖民地便利的交通，大量涌向通往云南口岸的车站、码头，猛烈冲击云南市场，给云南对外交通运输造成巨大压力。但是，云南境内仍然只有人畜驮运的原始运输。云南只能通过增加驮畜数量、扩大马帮规模、加强马帮运营组织和管理等来适应对外贸易的发展，迎接西方国家机器制成品大量倾销的挑战。充分利用国外路段已有的近代交通条件，通过马帮运输与境外大运力的近代交通衔接，使云南古老的马帮运输在近代获得了迅猛发展，达到鼎盛，这便是云南近代对外交通的突出特点。

一　近代云南马帮运输规模的扩大

云南山高谷深，地形复杂，虽有六大水系，但可利用于交通

① 载《永昌府文征》纪载卷40。

运输的水道和湖泊极为有限，在云南境内广大地区和出国境对外贸易的运输，几乎完全凭借人畜之力。自古以来，对外贸易以长途贩运为主，在盛产良马的云南，马帮自然是最方便、最经济的运输形式。马帮运输伴随着云南对外交通产生而产生，发展而发展。但在古代云南各条漫长的对外交通线险阻异常，不仅在云南境内有山川险阻之虞，而且出国境之后仍受与周边国家和地区生产力低下，经济不发达以及商道崎岖险峻等多种因素的制约，使云南对外贸易虽有一定的发展，却仍然在零散经营、小批量运输的规模上徘徊。在这样的条件下，马帮的数量和规模都相对较小。

近代云南对外贸易扩大的一个重要特点是：出口商品向工业原料转变，物质重量较大的矿产品和国外需求巨大的生丝等产品，成为出口大宗商品；进口向云南各民族日常生活必需品转变，主要进口商品是云南市场需求量巨大的棉花、机器纺织品和各种日用工业品。很多商品的贸易已经形成相当规模。1989年蒙自开关，此后腾越、思茅两关相继开设，大量外国机器制品从三关涌人，云南矿产和各种土特产也随之源源输出，传统的、封闭性的地方市场，开始被纳入与世界市场联系日益紧密的开放性市场系统，这种受外力拉动急剧增大的对外贸易额，在1 910年滇越铁路通车之前，基本反映了云南近代马帮运输量的增大情况。蒙自海关的贸易总额，1890年为927282海关两，到1911年猛增为11398300海关两，增加了ll倍；思茅海关1897年贸易总额为185976海关两，到1911年增加为235208海关两，增加了26%；腾越海关从1902年开关时的661695海关两，到1911年增加为1684213海关两，仅9年时间，增加了一倍半。①

在近代对外贸易发展的强烈冲击下，云南各地商人纷纷出资组建马帮，从事对外贸易，如滇中河西、玉溪、峨山一带的回族

① 《新纂云南通志》卷144。

马帮，大多开始于清光绪初年。到清末民国初年，云南各地的大马帮有：凤仪帮、蒙化帮、云龙帮、鹤庆帮、喜洲帮、丽江帮、中甸帮、保山帮、腾冲帮、临安帮、迤萨帮、阿迷邦、石屏帮、沙甸帮、顺宁帮、景东帮、思茅帮、磨黑帮、寻甸帮、玉溪帮、通海帮、峨山帮、鲁甸帮、宣威帮、曲靖帮、会泽帮、昭通帮、开化（文山）帮、广南帮等20余个，①这些大型马帮的驮马多至数百匹或上千匹，而且几乎都从事对外贸易运输，或从事与对外贸易相关的商业运输。此外小的马帮从事短程运输的不计其数。云南马帮还有了自己的引帮组织，在清末仅有的59个商业行帮中已占据一席。②

近代云南马帮的兴盛，成百上千匹驮马行进在云南通往各个口岸或出国境的各条商道上，其运力之大，交通之繁盛，成为近代云南社会和对外交通中令人瞩目的现象。

由昆明经下关、保山、腾越至八莫一线，常有四五千匹骡马往来运输。③仅腾冲一口岸，马帮每年的过往量就达2万余驮。④腾越关口岸，1912年商品出口约1万2千驮，到1919年，就猛增到4万1千驮。⑤历来腾越口岸都是入超，所以此时进出口数量应当在8万驮以上。仅以大理凤仪的石磺外销为例，石磺于1 909年开始外销，当时不过年销售数百驮，而20年后，其销售额已达每年六七千驮，每次启运，都需组织四五百匹驮马。⑥由此可看出对外贸易扩大，运输需求的增加，对马帮发展的极大刺激作用。

① 王明达、张锡禄著《马帮文化》，云南人民出版社1993年，第88～89页。

② 《昆明历史资料汇辑》第2编下册，第154页。

③ 解乐三《云南马帮运输概况》，《云南文史资料选辑》第9辑。

④ 《云南杂志选辑》第178～179页。

⑤ 王明达、张锡禄著《马帮文化》，第89页。

⑥ 董彦臣《凤尾山石磺发展简况》，《云南文史资料选辑》第42辑。

在思茅方向，由前路，即从下关经景东、蒙化等而来经营棉花和茶叶以及深入缅、泰、老挝“走夷方”的马帮，每年约有3000余匹；由后路玉溪、通海、河西、元江而来的马帮也不下千余匹；还有从维西、中甸、德钦等藏区而来，往藏区运销思茅的茶叶，向思茅运销土杂货物的古宗马帮，即便在冬季，也尚有千余匹牲口，开春后可达3000余匹，故思茅线上也不下万余匹驮马常年进行运输。①

滇南一线，在滇越铁路通车前，也全藉马帮运输，大量的锡矿，均由马帮从个旧运输至蛮耗，由蛮耗装上舢板，从水路出国境。1909年，云南出口大锡70824担，所需驮马数相当可观。②

在耿马、镇康这一线的对外通道上，大烟、土特产以及棉花的进出口贸易也十分繁盛，年货运量也在2000至4000驮。③

抗日战争期间，日本侵略者阻断云南各对外通道干线的近现代运输，云南人民为支援抗战，又重新启用马帮对外运输，当时云南全省骡马的存栏量仍达50.7万余匹，④足见近现代云南对外贸易的运输主力仍是马帮。虽然每匹驮马的运力不过几十上百公斤，但汇集成几十万匹骡马的运输大军，其运力之大，足以应付近代对外贸易的一般需要，这是云南近代对外交通和贸易得以迅猛发展的重要因素之一。

二　近代云南的主要对外马帮运输线

近代云南马帮的活动范围十分宽广，几乎含盖云南全省和与云南有经济交往的中国内地各省区，以及有外贸联系的周边国家。马帮运输繁盛的另一表现，是马帮长途运输线的基本确立。近代云南马帮运输干线，是由元明清时的驿道和近代各海关出国境商

① 参见刘瑞斋《思茅商务盛衰概况》，《云南文史资料选辑》第1 6辑。
② 参见苏如江《云南个旧锡业调查》第48页。
③ 参见王明达、张锡禄著《马帮文化》，第89页。
④ 参见《云南建设》第10卷，第30页。

道发展起来，形成近代云南对内对外交通网络。

根据《新纂云南通志》卷56《交通考一》记载在铁路公路未兴以前的通省大道，也是近代云南马帮运输干线略如下表：

	重要站口	日程	公里	华里
昆明至贵阳	昆明			
	曲靖	5	178.6	310
	平彝	2	77.8	135
	普安	3	1296	225
	安顺	6	201.7	350
	贵阳	4	117	203
昆明至泸县	昆明			
	曲靖	5	178.6	310
	宣威	3	118.1	205
	贵州毕节	8	229.6	520
	四川叙永	5	190.1	330
	泸县	4	143.2	248
昆明宜宾间	昆明			
	会泽	8	325.6	565
	昭通	4	187.2	325
	盐律	6	233.3	405
	四川宜宾	6	230.3	400
昆明至西昌	昆明			
	武定	3	106.6	185
	元谋	2	65.5	114
	西康会理	7	219.0	380
	西昌	6	172.2	300
昆明至八莫	昆明			
	禄丰	3	119.0	207
	楚雄	3	87.0	151
	下关	7	275.0	478
	保山	8	314.0	545

	腾冲	4	167.0	290
	入缅甸八莫	8	210.0	365
昆明至巴安	昆明			
	下关	13	481.5	836
	丽江	5	201.6	350
	维西	6	224.7	390
	阿墩子	10	334.0	580
	入西康巴安	9	501.1	870
昆明至车里	昆明			
	玉溪	3	125.6	218
	元江	4	172.9	300
	普洱	10	282.2	490
	思茅	2	69.1	120
	车里	6	241.9	420
昆明至百色	昆明			
	玉溪	3	125.6	218
	通海	2	57.5	100
	建水	2	66.1	115
	蒙自	2	96.6	168
	文山	4	162.3	282
	广南	5	201.6	350
	富州	4	149.7	260
	剥隘	3	115.5	200
	入广西百色	3	115.2	200

上述驿运干线构成云南近代马帮运输线的主干。按传统的说法，近代云南马帮运输有三大干线，即迤东线、迤西线和迤南线。

（1）迤东线包括了昆明至贵阳、昆明至四川泸县和昆明至宜宾三条干道。昆明至贵阳干道，行程704公里，日程约需20天，为云南与贵州间的主干交通道；昆明至泸县干道和昆明至宜宾两条干道，均为云南与四川间的重要交通道路，其特点是从滇东北出省，至四川分别在泸县或宜宾接川江航运，与长江中下游发生联

系。前者行程859.6公里，日程约25天，至泸县接长江水运；后者行程876.4公里，日程约21天，在宜宾进入四川市场，或接长江水运，“昆明宜宾间驿站路，为滇蜀交通要道，自宜宾接长江与岷江航线，沿岷江经乐山、彭山而达成都，计水程三九0公里，合六七七华里。”①

虽然迤东线均为云南与内地省区的省际交通干线，但是因为帝国主义攫取了近代中国内河航运权，长江中下游几乎均向外国开放，故仍有部分过往进口货物从长江水路运抵云南，到蒙自报关，这两条道路也部分承担云南对外贸易的货运。加之从云南各海关出口的商品中，很大一部分来自四川、贵州，由此三线运入云南出口的生丝数量也不少，此三线运输的主要货物，如川丝、条丝、纺丝、川烟、丝绸、药材等，很大一部分是云南出口货物，每年约有6～8千驮马进行运输。②同样云南从越南、缅甸进口货物也销往川黔等省，《黔南职方纪略》卷20就说，近代在贵州兴义“滇民以（棉）花易布者源源而来。”云南很少产棉，特别滇东地区，几乎不生产棉花，所有棉花均从国外进口，用与同贵州人易布的棉花自然也来自国外。所以，从对外交通的角度看，迤东三条干道，仍是云南对外交通的延伸。

（2）迤西线包括昆明至西昌、昆明至八莫、昆明至巴安、昆明至车里四条干道。昆明至西昌与昆明至八莫两条道路相结合，是从古至近代云南对外贸易，尤其是滇缅贸易最重要、时间最长、贸易量最大、影响最广的马帮运输通道。昆明至西昌，行程563.3公里，约需日程18天，往上直接深入四川最富庶的成都地区，“昆明西昌间驿路，亦为滇省与川康间之重要路线，由西昌十日至

① 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。
② 杨毓才著《云南各民族经济发展史》，第310页。

雅安，再六日至成都。”①从云南各关出口的生丝主要来自这一地区。昆明至八莫是元明清以来云南与缅甸贸易的主干线，行程1172公里，约需日程31天，“昆明八莫间驿路，仍乃滇缅交通之主要路线，自八莫有铁路通曼德勒及仰光，或泛伊洛瓦底江至仰光。”②两条干线相续接，向外运销四川的条丝、纺丝、丝绸、川芋，云南大理的石磺、火腿、铁具、各种土产及药材等；向内运输进口的大宗商品为棉货，包括棉花、棉纱、匹头及各种机制日用品等。张相时的《缅甸概述》记载：“国境大宗贸易输入（在云南方面则为输出）为‘改丝’，输出（在云南方面则为输入）为洋纱、匹头，二者共计，每岁约在一千五百万至二千万留比附近（展看后文缅甸国境贸易）。云南非产丝地，‘改丝’实来自四川。盖滇商设厂于四川产丝地，按其粗细加以改制，而后以骡马运入瓦城者也，故称改丝。沿途极多艰险，不失为直接对外贸易之一。洋纱出于印度，滇商不直接向印度购买，惟自缅入滇，则亦直接任之。”③近代云南的主要大商行，如永昌祥、庆正裕、永茂和、茂恒等，都经营此线滇缅贸易。永茂和等甚至还在昆明至西昌干线开设丝厂和生丝收购站，永茂和商行为经营出口生丝，曾直接到西昌收购建昌纺丝，一度曾与永昌祥、庆正裕合作，组成“滇缅生丝公司”，试图垄断生丝贸易，在四川统购，运入缅甸统销。仅永茂和商行在抗日战争前，每年出口生丝达2000担。④兴盛和为出口黄丝，专门在四川设置黄丝解丝厂，每年仅黄丝一项，就出口四五千箱（每箱50斤）。⑤因此在这一线上每年运输的马帮达10

① 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。

② 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。

③ 载《永昌府文征》纪载卷37。

④ 李镜天《永茂和商号经营缅甸贸易简史》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

⑤ 王明达、张锡禄《马帮文化》第90页。

余万驮。以腾越关出口商品为例：1912年出口商品值关平银51.4万余两，约有32000驮，1919年猛增至关平银191.9万余两，为120000驮，也就是说当年曾有120000驮马匹次进出缅甸，进行贸易。①

这条马帮运输线延伸至国境外，即为腾越关出国境的各条商道，在其接续缅甸近代交通前均为马帮运输，如至八莫轮运码头、密支那火车站和腊戍铁路和公路车站等，而后可南下曼德勒和仰光，北上印度雷多。此外还有由顺宁、镇康至缅甸腊戍的各条商道，也属于这条干道体系，“又由缅入境货物，自保山至顺宁，计程六日，共二三〇公里，合四〇〇华里。又由顺宁至下关，计程八日，共三〇〇公里，合五二〇华里，为运茶要道。”②这一线运输的货物还有大烟及各种土杂货。每年也约有2～4千匹驮马进行运输。③

迤西干道中的昆明至巴安与昆明至车里两条道路相续接，是思茅关所属普洱茶叶与国外棉货、土杂货等贸易交通线。它对内通过昆明至巴安干线，直入西藏，向外至思茅口岸及其车里等地，出国境后通往缅甸、泰国、老挝和越南。就茶叶运销而言，这两条道路相连，被称之为“茶马古道”；就出国境贸易通道而言，则为“走夷方”商道。

昆明至巴安，行程1743公里，约需日程40天。又“由雅安八日至康定，再九日至理化，又五日至巴安，自来川康土产货物运缅销售者，均由西昌、会理经永仁、宾川而抵下关，再转运至八莫，由缅甸或滇西运人川康货物，亦取道于此。由下关至会理、西昌，其日程与由昆明至该两地同。又有滇入西康驿路，除昆明

① 杨毓才著《云南各民族经济发展史》，第310页。
② 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。
③ 杨毓才《云南各民族经济发展史》，第310页。

西昌间、昆明巴安间与下关西昌间三线外，尚有由丽江经永宁、木里至康定之线，计程十八日。由丽江经中甸乡城至理化之线，计程二十日。由丽江经中甸、德容至巴安之线，计程二十五日，惟此三线商旅不多。自巴安西北行经昌都，再西行经太昭而入西藏。”①这些入藏的道路，一并称为“茶马古道”。从事这一线运输的马帮，由思茅经大理至丽江或中甸、阿墩子一段，为大理、鹤庆、洱源、丽江等地的白族、纳西族、汉族、回族马帮做往返运输，很少入藏。因为这些马帮不适应藏区崎岖狭窄的道路和寒冷缺氧的高山气候。进入藏区，主要由藏族马帮承担运输，俗称为古宗帮，他们的马不用鞍架驮货，货物装入皮囊，直接搭在马背上，称为软驮，便于走狭窄陡峭的雪山峡谷。②

昆明至车里干道，行程891.6公里，约需日程25天，此路直接深入普洱茶产地，由是通往缅、泰、老、越的重要出国境之路，“昆明车里间驿路，为本省西南驿路干线，由车里西南行至缅掸部之康东，西行至蛮德勒而迄仰光，南行至暹罗之景迈而达曼谷，又由车里南行入安南之老挝而抵东京。”③此干道出国境至曼德勒有三条道路，均由马帮运输，从曼德勒开始，便可利用近代轮船水运或火车运输，后来开辟了滇、缅、印、藏茶叶运输线，仅至东枝即可搭乘汽车，至东吁可搭乘火车，到仰光后转海轮等运至印度，极大地缩短了马帮运输行程，减少了运费，增加了货运量。而出泰国、老挝、越南的各条道路，几乎都是马帮运输，没有近代交通工具可利用。

滇越铁路通车后，虽然云南大部分进出口货物转移车上，但是迤西马帮的运输总量还是在平稳增长。1937年，滇缅公路昆明

① 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。
② 王明达、张锡禄著《马帮文化》第1 26页。
③ 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。

至下关段全长420公里通车，1938年滇缅公路西段下关至畹町全长600公里通车，从昆明、下关出口缅甸的货物由公路运输所取代，但滇西北和思茅线的运输仍然以马帮为主力。

（3）迤南干线，在上表中仅列“昆明至百色”干线，实际还有昆明经蒙自至蛮耗马帮干道，续接红河水路至海防国际贸易港。昆明至百色干线，行程1090公里，约需日程28天，从百色接续右江水运，至北海港口。在蒙自开关前，曾一度为相当繁荣的云南对外通道。1884年，中法战争爆发，滇南对外贸易改由百色至北海，“现海防所完税过重，且往广西、云南两省边界，由须再完中国税饷（厘金），所以运销此两省之货，大半由北海转口。”①马帮运输昆明至百色一段，由百色沿右江至南宁，里程492公里，由南宁到梧州，可至香港。或自百色转龙州，走海路至上海。“昆明百色间驿路尚有经罗平、凉水井之线，计程二十日，与经弥勒、邱北、广南之线需时略同。惟通商后，蒙自设关征税，出入口货物须在蒙自报关，时滇越铁路未通，港粤货物均由百色运至蒙自，为当时主要商路。自百色沿右江至南宁，计程四九二公里，合八五五华里，增水时可通电船，再由南宁循郁江东下，有电船通梧州。由梧州有汽船通香港。自南宁至香港一〇三一公里，合一七九〇华里。又自百色南转龙州南转东兴，计程十二日，东南转北海，亦十二日。光绪末叶，本省出入口货运已渐舍桂粤而取道安南，故水陆转运之枢纽，亦由百色而移于蒙自之蛮耗矣。”1889年，蒙自开关之前，昆明至百色的对外通道的贸易“经北海进口云南的棉纱，达海关银一百万两，棉织匹头二十五万两，毛织品二十万两。”②

迤南马帮的另一干线为蒙自干线：“由省城向东南，经呈贡、

① 《新纂云南通志》卷144《商业考二》。
② 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。

晋宁、江川、宁州、通海、蒙自、蛮耗，经红河水运，由蛮耗直达海防，通海既近，驿程亦短。蛮耗在蒙自城南七八十公里约二百华里左右，由蛮耗至海防，需时七八日至半月，由海防逆流至蛮耗需时约一月。”从昆明至蛮耗之间，均由马帮驮运。这是云南出海最近的路线，也是传统的对外通道。中法战争前，“滇南所产铜、铅、铁、锡、鸦片大都取道红河入洋，各项洋货又取红河入滇，愈行愈热，已成通衢。”①

从事迤南线运输的马帮主要是玉溪帮、河西帮、通海帮、蒙自帮、建水帮、开化帮等，输入的商品还是棉纱、匹头、纸类、磁器和烟类。输出商品为大锡、茶叶、药材等。最重要的出口货物是个旧大锡，一般用牲口驮运至蛮耗，用舢板装载下水，沿红河顺流而下，经越南老街、河内至海防，然后航运香港。在香港精炼成标准锡（即“洋条”）后，再销往其它国家（少部分转口上海，再分销各地）。②自蒙自设关征税后，按《中法通商章程》规定，自蒙自关进口税减1/5，出口税减1/3，且蒙自入海防，水运12～15天即可到达，而由百色道，从广西出海，仅单程就需54天。自此，云南经北海线的省际、国际马帮运输贸易开始减少，至1910年滇越铁路通车后，几至绝迹。而蒙自干线马帮驮运十分繁忙，每年至少有20万匹驮马在进行运输，其中约有10万多匹专门驮运出口大锡，还有5万多匹驮马专门为个旧20万矿工运送日用生活品。③1903年滇越铁路越南段通车后，很多货物靠马帮运至河口，转火车运输，马帮线展延至河口段也繁盛起来。1910年，滇越铁路全线通车，迤南马帮仅做从火车站至销售地的短途运输，迤南马帮开始衰落。

① 《新纂云南通志》卷56《交通考一》。
② 杨寿川《近代滇锡出口述略》，《思想战线》1990年4期。
③ 杨毓才著《云南各民族经济发展史》，第311页。

云南复杂的地理条件使马帮运输的道路差异很大，有驿站大道，也有荒野小路。马帮在大道上行进，以驿道60里左右为1日程，沿途一般都有马站可以住宿。在商业中心城市和货物集散重镇，都有接待马帮的客栈，如昆明马帮客栈不仅布满了南门顺城街、西门凤翥街等，而且远离市区30公里外的大板桥，也有设备完好的客栈10余家，每日客满。①在迤西道上，据李根源《滇西兵要界务图注钞》所记，永昌因正当干线上为滇西重镇，城内外居民万余人，就有大客栈十余家，马栈十四五家，货栈五六家，均为马帮运输服务；而在主要的出境口岸蛮允街居民仅1500余户，有客栈5家，能容纳5000人宿营；小新街，马栈7家，能容2000人宿营；弄璋街居民仅350户，竟有人马栈7家。②同时还有其它专为马帮服务的行业，也如雨后春笋般的出现。

马帮也常常行走那些没有设站的小路，穿行于野草丛生、河流纵横的荒野之间，走这样的道路，需有人在前面用大刀斩荆劈棘，探河架桥，十分辛苦。夜晚无法解决食宿，只有露宿荒野，俗称“开亮”。

三　近代云南对外贸易的扩大及其特点

近代云南在周边国家殖民化、近现代交通兴起、云南海关开设和马帮运输繁盛等因素作用下，云南对外贸易获得了空前发展，特别是马帮运输与周边国家近代交通运输体系相结合，马帮陆运与内河轮船舢板水运和火车联运交融，在一定程度上突破了云南对外交通因距出海口遥远、山川阻隔的瓶颈制约，基本适应了日益增长的对外贸易需要，对云南的社会生活产生巨大影响。

第一，近代云南对外贸易发展。云南对外贸易规模空前扩大的情况，从许多方面都可以说明，而且这方面的记载，较之古代，

① 《昆明历史资料汇编》第二编下册第158页。
② 载《永昌府文征》纪载卷25。

更为丰富，现仅以《新纂云南通志》卷144《商业考二》中“国际贸易”一节的记载加以说明：

“蹈集团国际贸易入口货中以棉纱、匹头为第一位，约占贸易额百分之四十以上，煤油、烟草等次之，其他洋货又次之，他若瓷器、纸张、海味、染料、干果亦为主要之贸易品。出口货中，以大锡为第一位，约占贸易总额百分之八十以上，黄丝次之，牛羊皮又次之，他若茶、药材、猪鬃、火腿及零星土杂货亦为主要之交易品。上述贸易物品，其输出入总值，各年微有不同，惟棉纱占入口之首位，大锡占出口货之首位则历年俱属一致者也。

大锡为云南主要之国际贸易品，云南在全国对外贸易中为出超省份，实因大锡大量输出所致，其出产数额自蒙自通关以后大量激增，至宣统末年，每年达102466担之钜。至大锡占全省出口货值之百分比历年亦有不同，最低为光绪三十二年，占百分之六十六，最高为宣统二年，占百分之九十三，平均在百分之八十以上。

云南大锡出产之钜为全国第一，以光绪三十一年度言，竟达全国出产额百分之九十九以上，即以最低之宣统元年，亦达百分之九十三。综上以观：云南大锡不惟为本省主要输出物品，即在全国贸易中亦占重要位置者也。

以贸易之数值言，自光绪十五年至宣统三年二十三年中，蒙自、思茅、腾越三关，其贸易总值共达一万万五千六百四十万海关两有奇，蒙自关最多，腾越关次之，思茅关最少。蒙自关自光绪十五年至宣统三年，贸易总值共为一万万三千六百八十万海关两有奇，腾越关自光绪二十八年至宣统三年，贸易总值为一千六百二十八万

海关两有奇。思茅关自光绪二十三年至宣统三年其贸易总值为三百三十万海关两有奇。

以贸易之国别言，本省贸易范围遍及英、美、日、法等国，而以法国为主，至贸易区域则以安南、印度、香港为主要市场。

民国年间，云南的进出口贸易总额，由1909年的1900余万元，增至1937年的7000余万元；同期进口贸易总额由1200余万元增至3100余万元；出口贸易总额由700余万元增至4000余万元。①如果加上不在统计之内的大烟贸易和民国年间的军火贸易，云南对外贸易总额将远不止于此。②

第二，形成了近代云南商业资本与马帮运输相结合，马帮长途贩运为主的规模化对外贸易。古代云南对外贸易量较小，主要制约因素是从事对外贸易的商家资本有限，难以进行大数量的贸易，而且运输马帮规模也很小，史书上提到的都仅为十余匹或几十匹驮马，多为商家自己拥有。资本有限的商家凭借自己有限的马帮进行长途贩运贸易，在对外贸易上很难形成规模化经营。

进入近代后，云南出现了许多拥有大量资本、专门从事商业批发业务的大商号，逐渐分化组合形成了商业资本雄厚、经营规模广大的商帮，几乎垄断了云南对外贸易。1902年前后，云南对外贸易各条干线及其各主要站口、货物集散地和中心城市，经营对外贸易的商帮林立。仅以迤西线为例，就有腾越商帮、鹤庆商帮、喜洲商帮等，其中腾越商帮中的大商号就有茂恒、洪盛祥、中和记等20余家；鹤庆商帮中有兴盛和、福春恒、庆昌德、鸿兴昌等大商号30余家；喜洲商帮有永昌祥、锡庆祥、义盛源等20余家大商号。临安商帮在光绪初年势力较强大，以贩运大烟、黄金、

① 资源委员会经济研究室《云南之贸易》。
② 参见李硅主编《云南近代经济史》第347页。

白银、土杂为主，后因禁烟，临安商帮有所衰落，但也有天顺详、东云祥等大商号。为了统筹贸易，各大商号还在下关成立“丝花会馆”，控制迤西线最大宗的棉花和黄丝进出口贸易。当时茂恒、风春恒、兴盛和、永昌祥、锡庆祥等各大商号，每年每座商号出口丝绸黄丝平均为20至40万斤。如鹤庆大商号福春恒既经营黄丝、棉纱贸易，又办厂纺丝出口1，1918—1924年，曾先后在四川乐山、宜宾、成都开办黄丝厂18座，拥有工人6000余人，将生丝生产为“狮球牌”洋纺，年产5000箱，约20万斤，然后经迤西干线出口，销售缅甸、印度等国家和地区。永昌祥也于1920—1935年在四川没丝厂数座，年生产“双丝牌”洋纺30余万斤出口，仅1933年就获利滇铸半开33万2千多元之巨。①

资本雄厚的商帮或商号，为了解决大量进出口货物的运输，往往采取自办马帮或固定租用马帮，从而使商业资本与马帮运输相结合进行长途贩运式的对外贸易。1908年董耀廷在下关开设洪盛祥商号，从事中缅贸易，1920年他扩大出口货源，开始在下关办“洪记石磺公司”，开采经营石磺。他除了雇佣三四百人开矿外，还自己组织拥有200多匹骡马，雇用专门的“马锅头，，和几十个赶马人，运输石磺等至八莫，运入棉货等。鹤庆帮也是拥有大量马帮主要靠自己的马帮进行运输，有时也雇佣中甸、德钦藏族马帮，进行长途商品运输。兴盛和在1875年前主要经营在迤西，后来靠运输的优势将经营范围扩大到四川成都、重庆和云南的昆明、丽江及西藏，并在缅甸瓦城设置分号。

此外在马帮运输需求急速扩大的情况下，出现了一批专业经营马帮的大户。民国年间，大理凤仪、太和、洱滨、仁里等村镇以及下关都有经营马帮的大户。凤仪的包有才，拥有100多匹骡马，专门雇佣用了“马锅头”和赶马人。玉溪后裕乡尹家，先是

① 参见李珪主编《云南近代经济史》第347页。

开染房谋生，20年代初看到经营马帮大有可为，从染房拿出一部分资金，买了几匹马，创办了马帮，仅仅四五年的时间，独立经营的尹家马帮就发展到拥有30余匹骡马，并与县里好几家商号建立了稳定的运输业务关系，后来发展成为一支强大的马帮。民国年间，这类专门从事大规模马帮驮运的资本家，仅大理、凤仪一带就有十七八家。还有不少“马锅头”和养马户，自己饲养四五匹、七八匹至十几匹不等的骡马，每到运输旺季（雨季云南雨水较多，许多地方道路泥泞，瘴疠横生，无法运输），全村要跑马运输的人家拼伙，往往可以形成四五百匹骡马的大马帮，专门承揽长途大宗运输业务。①这样的马帮组织，凡参加搭帮者都需要向帮主即“锅头”交纳一定的钱银，“马锅头”既是马帮组织的负责人，也常是商帮经营的代理人。一般五匹牲口称为一把，五把为一小帮，设一小锅头负责。②

马帮的成份较为复杂，帮主多为地主、商人。他们中有的拥有自己的骡马，自任马锅头，有的则雇用赶马锅头。搭帮者既有自己拥有几匹骡马而赶马的，也有受雇而行的。赶马人大多是受雇者，栉风沐雨，经营运输，靠领取一点微薄的工资或自带一点货物经营为生。不管怎样，近代云南商业资本与马帮运输的相结合，成为对外贸易扩大的重要因素。

第三，对外交通运输和贸易的扩大，给云南社会带来了巨大的影响。特别是棉货的大量进口，使云南人民的穿衣几乎全赖进口，可以说对外贸易同云南人民的最基本生活联系在一起，同时刺激了云南纺织业的迅猛发展。棉纺织业已经成为云南最重要的手工业。旧时云南也有棉纺织业，但因云南棉花生产有限，规模

① 王明达、张锡禄《马帮文化》第89～91页。

② 参见董孟雄、郭亚非《近代云南的交通运输与商品经济》，《云南社会科学》1990年第1期。

较小，待近代对外贸易兴盛后，省内植棉业抵挡不了廉价外棉的冲击衰退下来。但是近代云南棉纺织业遍及全省各地，几乎各县妇女均以此为业，所用棉花均来自国外，从各对外口岸进口通过迤西、迤南各条运输干线运销全省。《新纂云南通志》卷142《工业考》说：“ 棉花纺织，妇工之一，全省各县妇女咸习此业。其棉花原料，地宜种植者，在昔多能自给，惟安南东京门户及缅棉向为输入大宗，省会各县多购用之，土布著名者以河西新兴为最，农家妇女织布者，占十分之五六，各家有手摇纺线机二三架，每当农作之暇，机声轧轧，往往至夜分而止。……每年河西产六十万匹，新兴三十五万匹。每匹长度三丈，阔二尺二三寸。……蒙自土布倚以为名产，有布机三万数千架，年产土布四10余万匹……开远亦以产布称，年产三十余万匹……大理从前所产土布甚劣，光绪间，川人来榆，设机授徒，各乡改进，北乡尤盛，每年约出十万匹，销行迤西各县。永昌之永布前亦有名，后渐衰退。楚雄至光绪间始有大小改良布之出产。缅宁织工妇女亦有四五千户，所织有土白布、芝麻布等。花布多僰夷所织，有桂花及邪纹夹桂等名，芝麻布为川人所织……盐井纺织也亦盛，昭通及所属之老鸦滩，以邻近四川，故此业亦发达，织布机有一万数千架。此外则巧家、宣威织工亦多。 ”这就是近代云南棉纺织业的大体情况，滇南是近代对外交通发展最快的地区，故以河西、玉溪、蒙自、建水为代表的棉纺织业最为发达；滇西一带固有的纺织也几乎被近代棉纺织也所取代，土纱几近淘汰，永昌在古代是云南著名的纺织品产地，华峤的《后汉书》曾记载，早在东汉，“ 哀牢夷知染彩，细布织成文章，如绫绢。有梧木华绩以为布，广五尺，洁白不受污，先以覆亡人，然后服之。 ”①至明清，所产各色花布被面、手巾等织品，华丽坚致，仍享有很高的声誉。当大量的洋棉、洋纱

① 见《太平御览》卷820引。

进入云南后，首先冲击像永昌这样正处于对外交通要道上的纺织业，当时永昌“地方所出，仅有土布粗纱。然布则永棉稀少，全靠洋纱。”①就是被群山包围，古代对外交通极不发达的思茅地区，到近代交通状况大为改观后，大量的棉花、棉纱由此涌入，棉纺织业也有长足发展。据1902年该地海关关册所记，该地区已是“凡民之家，以纺织为急务。”思茅几乎每一户都从事纺织，每一个家庭都自己拥有旧式纺车和织机，这便是近代云南对外贸易发展后带来的新气象。

出口贸易含盖了云南近代所有支柱产业。明清时期，云南矿产业就已很发达，到近代个旧大锡的生产异军突起，为当时云南最重要的矿业。而云南大锡的销路主要是出口。《云南个旧锡业调查》说道：“个旧大锡，什之九均为外销。”当时个旧所产大锡，“除当地及本省锡匠消费极少数量，用以制造花瓶、烛台、碟、盘等器皿外，则几全部运出云南，其中少数转口至国内各港埠，大部销往国外市场。”②据统计：清光绪十六年至民国二十四年，即1890年至1935年的46年间，云南共出产大锡251202吨。同时期出口大锡为214534吨，出口占出产量的85.4%。③茶叶生产也同样是云南近代规模较大的一个产业，茶叶除了主要销售于藏区之外，出口比重也很大。对外交通的发展，对外贸易的扩大，成为云南规模经济兴起、现代工业形成和生产关系变化的催化剂。

近代还是云南与缅甸等周边国家人员往来最频繁的时期，滇商滇民通过各条交通线，分别进入缅甸等国经商贸易、垦殖定居，为滇侨在东南亚国家初步形成规模的时期。以缅甸为例，到民国初年，在阿瓦地区，“缅之华商十余万，滇居多数，闽粤次之，阿

① 《云南军政府书》，载《永昌府文章》文录卷23。
② 《云南个旧之锡矿》第88页。
③ 参见杨寿川《近代滇锡出口述略》，《思想战线》1990年1期。

瓦约七八万，滇商三万”，在仰光，滇商虽不及闽粤之商的人数多，但也颇具规模，仰光城内设有云南会馆，而会馆每年的活动费用在10余万卢比。特别在滇缅交界地区的上缅甸，云南人不仅在这里经商、设商号，而且还从事开矿、植棉等经济活动。民国初年，云南曾向中央政府要求在阿瓦设立领事馆，以便协调管理滇缅贸易，同时也为了保护在缅滇人合法权益，在一份《复议设阿瓦领事》的电文中，概括了当时在缅滇人的分布和生产经营情况：

“部电祗悉，树莅任即密调查阿瓦城外姐旧、汉人二街，闽粤滇各有会馆，华人约万余，曲巷不与焉。阿瓦东之腊戍、锡卜二处，平时约共二万，冬季可达三万。阿瓦南之缅降，闽人侨者千余，各村寨种棉之滇人五千余；又南抵别缪至仰光二面华人侨者约万余；阿瓦之西，由瑞波至孟拱各处，平时约万余人，冬则集玉石厂者可二万余；阿瓦之北红宝石厂及八募汉人街，华人商者工者约二三千，前电所称七八万非凿空也。比询之丝花行人数，大略相同。仰光市面诚只万余人，然山寨亦复数万，惟偏峙海隅。洋货表面虽来自仰光华商，内容实汇于阿瓦，易地以观，仰光犹蛮允，阿瓦犹腾城。约章视贸易为定，不云海口；即以人数为定，况扼中枢。”①

总之，云南近代对外交通、对外贸易都已突破了区域局限，成为日益强化的东南亚国际交通体系及全球国际贸易的重要组成部分，时人强烈意识到这种关系的重要意义，谨录民国年间云南人议修滇缅铁路所上《滇缅交通线刍言》中的一段，作为对近代云南对外交通和贸易关系的评论：

“这就是说滇缅铁路之实际的需要，并不在于适应某种样式或某个阶段之战争上的便利。其意义是根据于繁

① 载《永昌府文征》文录卷21。

荣滇缅贸易，发展西南建设，以打通中国西南部之国际陆地交通线这理由上的。这需要和理由一直到现在依然存在。……以一八九四年之中英条约内有中国土货自八募入缅，及洋货之自八募运滇者免纳缅政府关税之条文，这一事实上之便利，愈形成滇缅贸易之特殊密切关系。云南无论从农业、工业各方面说，总是生产落后的省份，但云南（尤其是腾冲）却能以商业的转运立场，造成一有利的机会，事实上单以进口中成宗的三两种货品言，可得如下的数目字：黄丝输出总数，每年为一万五千包；花纱输入总数，每年在两万驮以上。黄丝的来路，以四川为大宗，其次则江苏丝也，经由云南运缅。又自缅入滇之花纱，不仅销在云南，还销到四川、贵州去。这事件告诉我们的是：过去的滇缅贸易关系不能说它不涵着有国际性的意义。今后倘若云南的生产建设果有发展的希望，那滇缅贸易之必然进展至高度之国际性的价值，可说是毫无疑义的。”①

第五节　迈入新式交通时代

自1910年滇越铁路通车开始，云南对外交通就开始逐步迈人新式交通时代。从1910年至1945年抗日战争结束，云南对外交通新式运输体系，在饱含深受帝国主义凌辱、压迫和剥削的屈辱中，在云南人民的不断觉醒、不屈不饶的反抗侵略和保卫国家的正义斗争中逐渐形成，从此云南进入了以近现代新式交通为主的对外交通新时代。

一　滇越铁路

① 载《永昌府文征》文录卷27。

前述法国殖民主义者在19世纪末，通过各种卑劣的手段，步步紧逼，强迫清政府订立了一系列出卖国家主权和云南筑路权的不平等条约。光绪二十三年（公元1897年），清政府与法国驻京公使互换照会，同意法国国家或所指定由法国公司自云南界起修筑铁路至云南省城，中国并允许给该路所经两旁应用的地段，从而使法国最终攫取了滇越铁路修筑权和经营权。

法国政府得到筑路权后，便与巴黎银行团商议借款，组织滇越铁路公司，专门经营此路。由越南总督批准给予滇越铁路公司75年的经营期限。光绪二十五年（公元1899年），公司开始派人深入云南境内进行勘测。由于山路险阻，交通不便，加上沿途地段各民族人民的反抗，翌年勘路工作停顿。光绪二十七年（公元1901年），铁路公司再次派人来滇，最后确定了滇越铁路的路线。

光绪二十九年（公元1903年），清王朝命奕劻与法国驻使签订中法滇越铁路章程34条。除了关于购地招工，采取沙石林木、警卫、税厘以及法国人出任滇越铁路公司总经理等事项外，最为重要的还有：①铁路轨距为一公尺（按越南铁路系统所用一公尺轨距，此路既为越南铁路的延长线，故也要求照一公尺轨距修筑）；②干线造成后，如彼此认为有益，可接修支路；③课货运价由公司自行核定，中国邮件收费：④铁路专为商用，不运载西国军队以及军火粮饷，并不得运输中国例禁之物。万一中国与他国开战，该路悉听中国调度，不守局外之例；⑤造路时每月由铁路公司兑交滇省厘银4450两，作为中方照料之费用；⑥中国政府于80年期限满后，可与法国政府商订收回铁路及一切财产办法。

由此可见，滇越铁路自议修之日起，对中国来说就意味着是“一条没有主权的大动脉”，非但如此，法国人还借机从云南方向打开了一条进入中国的道路。宣统二年（公元1910年），越南总督杜迈在一份报告书中说：“云南为中国天府之地，气候物产之优，甲于各行省，滇越铁路不仅可以扩展商务，而且系殖民政策尤深，

宜速揽其开办权，以收大效。”一方面法国通过修筑滇越铁路，藉以防止英国争夺在云南势力范围，如欧维拉在《外资支配下的中国》中所说：“法国的铁路政策，与日、俄、德诸国一致，实为实现目的之手段。此目的者何？即殖民政策之实现是也。”另一方面，铁路的修筑，可以使法国通过滇越铁路直接控制云南的交通命脉，利用滇越铁路掠夺云南的矿产资源，垄断云南的商业贸易。正如《滇越铁路问题》一书所指出：“无论任何人与物，若未经法国当局的同意和未在河内交纳通过关税，则不能进入云南境内。结果不独云南全省商务为法国人掌握，而云南政府也在巴黎政府掌握之中。”法国利用滇越铁路，将它的侵略触角伸入云南各个方面，成为插入云南人民身上的一根吸血管。

当滇越铁路章程签订，云南面临着严重民族危机，震动和刺激了云南社会各界各阶层，他们大声疾呼：“滇越铁路即异日亡滇之导火线”，“云南之存亡，视滇越铁路能否赎回为断”。为赎回路权，云南人民曾经进行坚决的斗争，无奈清政府的腐败无能，终使这条丧权辱国的铁路得以修建。

滇越铁路全线由昆明至越南河内，再到海防，全程800公里。河内至海防段约80公里，先期已由法国人修筑。由河内至滇越交界处的老街一段约290公里，于1901年开工，因所经地区几乎都是平川，无高山大河险阻，于1903年建成通车。滇越铁路在越南境内大约370公里，基本上在1903年就已完成。

滇越铁路从河口起入滇，经过芷村、开远、宜良、呈贡而至昆明，在云南境内共长465.2公里。于光绪二十九年（公元1903年）开工，由于云南段所经地区，群山险阻，交通不便，人烟稀少，粮食缺乏，瘴疠丛生，施工难度极大，筑路极其困难。云南段开工后，除在云南当地招雇工人外，还远从广东、广西、福建、宁波、天津等地招募工人，先后达6万余人。因为烟瘴的关系，劳工患病和伤亡甚众，当时人说“这是一条拼命筑成的铁路”，“滇

越铁路是一根枕木一条人命”。①

滇越铁路在云南段所经几乎都是山岭地带，路线迂回甚殊，自河口起线路一直升高，由海拔89米左右，至昆明终点站海拔达1896米，两地直线距离不到300公里，而高程相差1807米。虽然采用100米的弯线半径，仍有较大的坡度。②其中以距河口100多公里的“人字桥”工程最难，此桥架设在相距67米的两山峭壁之间，壁高200米，桥身距谷底约100米，由法国工厂师鲍尔波丁设计，1907年动工，1908年12月6日建成，800多名中国劳工为此桥付出了生命。此外还有涵渠3413座，全线有桥梁3953处，占全线总长的一半以上。1910年1月30日，全线铺轨至昆明，同年3月31日，在昆明举行了通车典礼。法国人经营了33年后，直到1946年2月28日，经中法签约才将路权赎回。③

滇越铁路建成通车，使云南迈出了进入新式交通时代的第一步，给云南社会经济带来了巨大影响。

第一，滇越铁路成为法国在云南进行商品倾销、资源掠夺和榨取利润的工具。据蒙自海关统计：滇越铁路部分区段营运的1909年，棉纱进口为5.8万件，次年全线通车，棉纱进口就达8，5万件，较上年猛增了43%。香烟进口值1911年比1910年增加了43%。煤油从滇越铁路大量输入，使云南各地原有的油蜡铺变成了洋油代销店。随着外国商品的流入，许多外国商号、洋行争先恐后地迁来昆明经营外国商品，控制云南经济。同时帝国主义利用滇越铁路对云南大肆进行资源掠夺。大锡的运销1910年为

① 以上主要参见秦钦峙等编《云南与东南亚》，第八章《云南与周边国家的交通》第二节滇越铁路。

② 参见《云南省志》卷34《铁路志》，云南人民出版社1994年，第29页。

③ 参见秦钦峙等编《云南与东南亚》，第八章《云南与周边国家的交通》第二节滇越铁路。《云南省志》卷34《铁路志》，第29页。

6195吨，比通车前一年（1909年）增加了50%。随着第一次世界大战爆发，西方国家对大锡的需要量激增，从1 918年至1930年，由滇越铁路就运出大锡8.9万吨，主要销往西方帝国主义国家。法国铁路公司利用掌握滇越铁路运营权，通过在运营中肆意提高运价，榨取最大利润。自1913年至1920年，短短8年时间，竟5次提高运价。如1920年就曾以“滇币贬值”为由，于当年10月1日起，海防至昆明货运费由每吨27.2元越币增至65.8元越币，增幅达142%；海防至碧色寨的头等票价增加376%。法国滇越铁路公司的运输收入，1919年为1670万法郎，1921年为2430万法郎，平均年增380万法郎。1937年日本发动侵华战争，中国沿海重要港口相继沦陷，大量的物资绕道经滇越铁路运往西南各省转入内地，在运输最高潮的时期，1940年6月，法国政府屈服于日本的压力，突然宣布禁止一切货物从越南经滇越铁路运入中国，致使中国大批物资积压于海防，落入日军手中。①充分暴露了法帝国主义利用滇越铁路对云南进行侵略的本质。

第二，滇越铁路通车客观上改善了云南对外交通，扩大了云南的进出口贸易。1910年，滇越铁路通车，云南对外交通状况得到了历史性的改观，近现代铁路的大运力带动着云南对外经济贸易急速发展。铁路从昆明直通越南海防港，将云南最发达地区和中心省会与最近的出海口一线相连，人员、货物从昆明乘火车达海防后，搭轮船直通香港，由香港又可搭轮船至上海，或由海防直接出洋至世界其它大洲及国家。原来云南出口货物的运输或由蛮耗下水，用舢板运至海防出口，需40天；或经陆路，由马帮驮运至四川叙州，接川江航运出口，仅陆路就需20余天，运量极其有限。滇越铁路通车后，由昆明装载火车，6、7天就到香港，9天

① 《昆明文史资料》第10辑，参见《云南省志》卷34《铁路志》，第42～43页。

就至上海，在当时云南贸易水平上，运输量几乎不受限制，而且到达的都是当时东亚最头等的国际港和口岸。①1910年4月1日滇越铁路通车后，云南省的对外贸易总值由1909年的1271万余海关两，上升为1910年的1366万余海关两，增长了7.5%，其中蒙自海关由1909年的393万余海关两，上升为1910年的599万余海关两，增长52.09%。外贸总值增长的同时，其入超情况也发生了变化，1909年云南尚入超244万余海关两，1910年，一变为出超131万余海关两。②此后蒙自长期保持着贸易总值的上升和商品出超的状况。蒙自关出口贸易的大幅度上升，主要得力于滇越铁路的运输便利。如龚自知所说：“有了滇越铁路，云南也就有了对洋直接出口贸易。出口第一位是大锡，第二位是黄丝（多为川产）、羊毛，第三位是牛羊皮，第四位是猪鬃、鸭毛、白腊、麝香等，第五位是药材、香料，第六位是茶叶。一九三七年，云南出口对洋贸易价值为国币三八二二万余元。洋货入口也随之激增，以棉纱、棉线、棉花占第一位（越南人口棉花最多），金属及矿砂占第二位，车辆船舶占第三位，杂项金属制品占第四位，机器及工具占第五位，匹头（德、法、英、美货）占第六位，米麦杂粮占第七位，此外还有煤油、颜料、药品等。一九三七年云南入口对外洋货贸易价值为国币一一一七万余元（不包括军货入口货值），两抵云南为出超省。”③

云南个旧的大锡，从此改由碧色寨装上火车直运海防，转运香港，便利了运输，降低了成本，刺激了锡价，从而逐步增加了

① 龚自知《法帝国主义利用滇越铁路侵略云南三十年》，载《云南文史资料选辑》第16辑。

② 董孟雄、郭亚非《近代云南交通运输与商品经济》，《云南社会科学》1990年1期。

③ 《法帝国主义利用滇越铁路侵略云南三十年》，载《云南文史资料选辑》第1 6辑。

产量，提高了质量，在国际市场上，一跃而居第五位，成为云南主要经济命脉。据统计：宣统二年（公元1910年），滇越铁路通车后，云南大锡的出口总额从上一年（宣统元年，公元1909年）的70824担猛增为102466担，即增加了44.68%。到民国8年（公元1919年），个碧铁路通车，个旧至碧色寨之间的运输改由铁路承担。这时个旧至碧色寨只需六七个小时，碧色寨至海防也只需2日左右，比之过去从蛮耗至海防18天，大大缩短了运输时间，并节省了运费。在民国8年（公元1919年）个碧铁路通车，云南大锡出口由上一年（民国7年，公元1918年）的130670担增加为139977担；翌年复增至182581担，成为云南光绪十五年至民国24年之47年中出口大锡最多的年份。①由此可见在交通闭塞的云南省，近代交通的出现和利用，立即成为云南对外贸易的重要催化剂，任何一点近现代交通的建成和改善，都能刺激对外经济贸易的发展。

第三，滇越铁路建成通车，极大地缩短了云南与中国沿海地区、中国内地的距离，同时也密切了云南同东南亚各国及欧美等发达资本主义国家的联系，促进了云南经济、文化发展和教育交流。素有“万里云南”之称的云南，旧时同中国内地进行文化交流，常因山川阻隔而受到制约。以旧时云南生员赴京赶考为例，当时三年一大考，云南生员为了进京赶考，往往需提前半年以上的时间就上路，由云南至北京，徒步而行或利用驿传，日夜兼程也需赶路四个月才能到达，所需书籍和文化用品也全靠人背马驮，数量极其有限，极大地限制了云南与内地文化教育的交流，更不用说出洋留学。滇越铁路贯通后，由昆明乘火车至越南海防只需两天半，然后改乘轮船，一星期抵上海，再改乘京沪铁路约一日半即抵北京，全部行程4000余公里，虽比旧式走法大大迂绕，但却

① 杨寿川《近代滇锡出口述略》，《思想战线》1 990年4期。

仅用11天即可抵达北京，与旧式行程相比，不可同日而语，从此云南学生外出求学，或进京深造者不断增加，他们大都借助滇越铁路转达，免去了许多路途劳顿之苦；而内地书籍、文化用品也大量流入云南，丰富了滇省文化事业。由海防还可乘海轮直抵欧洲的英、法等国，这就使云南与外部世界的距离大为缩短。1910年后，云南每年都有一批留学生经滇越铁路出海，转往日本或欧美留学，云南早期留学生，如熊庆来等人就是这样通过滇越铁路出洋留学的。一些外国专家也从滇越铁路抵达云南，对于促进云南教育事业的发展起了很大的作用，云南是最早建立航空学校的一个省，这与交通的改善不无关系。1918年唐继尧任云南督军，就通过留美人士董泽、关境字、胡心泉三人聘请飞行家陈炎长为云南航空学校的校长。（见1918年2月2日、3日唐继尧致留美学生董泽并转华侨飞行家陈炎长、关镜宇、胡心泉电报。）当时购置的飞行器材全部由滇越铁路运入云南。

第四，运输改善，成为开启云南现代工业的重要条件。在新式交通进入云南以前即滇越铁路通车前，云南境内的运输全靠骡马驮运，单位运输量极其有限，现代工业所需各种设备根本无法运入，严重制约云南现代工业的出现和成长。滇越铁路的建成，使现代工业设备进入云南成为可能。昆明石龙坝发电厂也是全国最早建立的发电厂之一，1911年全部电厂设备均由滇越铁路运入，1912年第一座发电厂投入发电，装机容量为450千瓦。机器设备是德商礼和洋行代理西门子公司制造的两座涡轮发电机。1923年又由西门子公司添置新机，建立第二座发电厂，1926年投产发电，装机容量为850千瓦，全部机器设备也由滇越铁路输入。此外，蒙自、个旧、开远等地的发电设备也是通过滇越铁路运入的，新式交通进入滇省成为云南的发电事业出现的先决条件，从而改善了云南的能源状况，为现代工业的兴起奠定了基础。滇越铁路通车后，现代采矿机械运入个旧锡矿等，从而提高的大锡产量，降低

成本，改善了工人的劳动条件。

第五，滇越铁路在中华民族危亡时，支援了中国人民的抗日斗争。抗日战争前期，即1937—1939年，日本侵略者封锁了中国东南沿海港口，滇越铁路几乎成为当时中国通向海外的唯一通道，大量的抗战物资和民用物资绕道由滇越铁路转由云南运入西南各省和中国内地，滇越铁路承担着抢运积存在海防、河内的各种战略物资和民用物资的任务。1937年货运量达31万吨，1938年增为37.8万吨，比1936年增加了63%。1939年滇越全线的运量高达52.4万吨，售客票454.2万张，沦陷区的工厂设备、政府向国外订购的战略物资由滇越铁路运入；华东及东南沿海一带沦陷后，大量难民也通过滇越铁路转移到西南后方。到1940年6月，日本侵略军占领越南，滇越铁路运输才被完全截断。累计三年半的时间里，这条铁路运送各种物资达150万吨以上，转移人员300万人，对抗日战争起到一定作用。①

二　议修滇缅铁路

滇越铁路建成通车后，极大地改善了滇南和滇中地区交通，刺激对外经济贸易的发展，并对封闭的自然经济产生了破坏和催化，促进沿线地区社会经济发展，其所带来的经济效益和便利交通，为云南各阶层有目共睹。于是，云南省内兴建自己的对内对外交通干线，发展自己民族交通事业的呼声日益高涨。但是由于帝国主义的干扰，加上云南自身经济实力的限制，直到抗日战争爆发前，云南人民兴建新的现代对外交通干线的愿望都未能实现。

抗日战争爆发后，面对中国半壁江山的沦陷，滇越铁路随时有可能受到日本侵略者封锁的威协，迅速打通云南往缅印方向现代交通干线，增强西南后方与国际反法西斯盟国的联系，成为云

① 以上内容主要参见杨毓才《云南各民族经济发展史》第340～343页。《云南省志》卷34《铁路志》，第43页。

南人民和当局的共识。于是搁置已久的滇缅铁路修筑问题又被摆到了桌上。

首先，滇缅铁路的选线成为人们关注的焦点。滇缅铁路出国境后有两个端口可以衔接缅甸的铁路体系：一是由腾冲出国境，西行接续密支那车站端口；二是由云县一带西南行，接续腊戍车站端口，也就是1900年英国人戴维斯踏勘和主张的腊戍至祥云线。同样到1937年重新开始议修滇缅铁路时，也产生了北线、南线之争：从经济发展、商业贸易的角度考虑，续接密支那的铁路较为有利。因为密支那自从铁路通达之后，经济迅猛发展，商业日益繁荣，一跃成为上缅甸的政治经济中心，因此走北线更有价值，这也是传统的滇缅交通干线，从昆明经大理、永昌至腾冲出国境至密支那。当时参政员奚伦等45人曾联名提出《关于滇缅铁路国民参政会提案文》，主张修筑北线，并说：“……二、此线密支那为国家干道，西北通印度，可沿中亚直达欧洲，其南沿伊洛瓦底江直出仰光海口。凡缅甸之政治经济生产地带，繁荣市场均在此一线。至腊戍，仍为缅甸之半开化治地，除灭缪、锡卜两地外，全线无市场。且此线为载重三十吨之矿山轻便铁道，运输力甚少。而我国境内数百公里间，皆烟瘴区，现在不易构筑，将来亦不能建立市场，则影响于铁路之营养甚大……四、缅甸腊戍因无市场，已成僵化。……五、我旅缅华侨，以密支那至仰光为根据地，侨胞人口常占其地全人口额百分之五十六至六十二以上。如今采南线则我侨胞须别营语言风俗习惯种种不同之地，此非奖励护持侨胞之意。”①李芷谷在《关于滇缅铁路西段问题》一文中也持上述观点，并从经济角度指出“经济政治主流：云南迤西的经济路线向来是以下关为中点，下通昆明，上达腾冲至缅甸。政治呢，汉人住居之地也是在楚雄、下关、永昌的两翼，譬如屋脊两面分厦，既

① 载《永昌府文征》文录卷29。

便于结构，又便于分水，从未有建高楼用一厦的。今如以铁路接于滚弄，那么抛弃政治经济的主流，远走蛮荒烟瘴的掸夷地，此中毛病，不必深论就可知道了。缅甸方面呢，由仰光直达密支那，纵穿缅甸本部，是他政治经济的主流。由满得勒至腊戍多掸人，文化不如缅人，英人视为半化治。我们竭尽国家的财力，去接上人家的半化治地方，是多么的可惜呀！”①

但是从地理条件和当时的筑路技术等方面看，修筑接续腊戍端口的南线铁路更有条件和可能。经实地勘测，北线有横断山脉阻隔，高低相差悬殊，工程太大；而南线无须跨越怒江峡谷、澜沧江峡谷等的险要地段，而且路线较短，工程较易，既省时又省费，加之局势紧张，国家急需尽快打通滇缅交通，在短期内无力完成北线浩大的工程，故确定选择南线。

滇缅铁路的修建分东、西两段，自昆明北站经禄丰、楚雄、镇南（今南华）、姚安至祥云清华洞为东段，长410公里。自清华洞经弥渡、南涧、公郎、云县、头道水，沿南定河至中国边境苏达为西段，长471公里。滇缅铁路全长880公里，轨距为一公尺，以便与缅甸的铁路系统相衔接。

民国24年（公元1935年）云南公路总局技监段踏勘了西段路线，同年交通部与云南联合勘测队又对西段进行勘测，次年（公元1936年）春勘测结束。1937年龙云到南京参加国防会议，曾与蒋介石分析了局势，认为日军的侵略可能会扩大，中国南方沿海港口可能失守，内地的国际交通应当预作准备，修筑滇缅铁路可直通印度洋。于是民国27年（公元1938年）8月，滇缅铁路工程处及西段工程分处成立，同年12月25日，滇缅铁路东西两段同时开工。至1939年，东段完成工程量30%，西段达10%，进展比较顺利。1940年法国政府在日本的压力下，限制中国物资从

① 载《永昌府文征》文录卷24。

滇越铁路运入中国，7月英国政府宣布滇缅公路停运中国物资，滇缅铁路的外购材料无法运入，工程一度停顿。1942年3月，滇缅铁路复工。正当工程进展顺利之际，日军侵入缅甸和云南西部，再次迫使滇缅铁路停工，此时全线已完成主要工程数量与设计数量的百分比为：土石方56%，隧道52%，桥梁45%，昆明至一平浪工程已完成80%以上，自昆明正线铺轨到安宁螳螂川车站，达35.2公里。①由此滇缅铁路成为云南一条没有完成的对外铁路。

三　滇缅公路与中印公路

1937年，抗日战争爆发后，从战略上考虑，日军依靠其海空军优势，必然封锁中国沿海口岸，在西南大后方，通过云南开辟新的国际交通线成为当务之急，于是滇缅铁路、滇缅公路的议修，被提到了战略高度重要位置。但是，修筑滇缅铁路工程量大，工期要求较长，难解燃眉之急；而修筑滇缅公路则可做到短时间内通车，发挥运输效益，在国家危难之际显得更为可行，所以滇缅公路的修筑成为战时云南对外交通建设的头等大事。

滇缅公路是在原有的滇西公路基础上向西延伸修筑的。滇西公路是昆明经安宁、禄丰、楚雄、镇南（今南华）、清华洞、凤仪到达下关，长411.6公里。这条路于1924年正式动工。1925年修通昆明至高峣一段15公里，成为云南最早通行汽车的公路。1932年，此路通至禄丰，1935年12月通车到下关，此后该路的修筑停顿下来。其原因一是经费困难，二是西段道路的选线尚未由云南省政府定夺。当时滇缅公路西段有腾、永线与顺、镇线之争。主张腾、永线的腾冲殖边督办兼第一公路分局长李月垓（艾思奇之父）等认为滇缅公路西段应由下关经漾濞、永平、功果、保山、腾冲、古永到达缅甸的密支那（或八莫）；而全省公路总技监段尾等则主张顺、镇线，认为西段公路应由祥云向南经弥渡、蒙

① 参见《云南省志》卷34《铁路志》，第130～133页。

化（今巍山）、顺宁（今凤庆）、镇康到达缅甸的滚弄，再接腊戍。当时局更为紧张之后，1937年10月底，交通部长王芄生到昆明，会同省政府及公路局共商滇缅公路有关事宜，11月2日，最后确定滇缅公路路线由下关向西延伸，经漾濞、永平、保山、龙陵、芒市、瑞丽出国界；经费由中央补助；限期4个月完成土路。随后省政府派缪云台赴缅联系滇缅公路问题，缅甸当局表示支持，而且派员踏勘了腊戍至畹町段路线，1938年，英国政府提出以木姐作为滇缅公路的接续点。当时缅甸境内仰光经曼德勒至腊戍已通铁路和公路，公路由腊戍经木姐可达八莫。且木姐与瑞丽隔江相望，距畹町仅18公里。缅甸境内路段由缅方负责。

当路线确定后，云南省政府立即通令有关应征工筑路的沿线各县和设治局（边疆少数民族地区，相当于县一级政府机构），限12月征工赶修，要求1938年3月底前完成土路。东段原有公路至下关，但未铺路面，在此基础上加以修筑，工程较易；西段从下关至畹町河是新修路段，长547.8公里，而且要翻越横断山脉纵谷地带的云岭、怒山、高黎贡山，要跨越漾濞江、胜备江、澜沧江、怒江等大川，工程十分艰巨。工程于1937年12月开工后，在西段设立了关漾、漾云、保龙、龙潞、潞畹六个工程处，负责各段工程。

云南人民怀着抗日救亡的历史使命感，在国家危亡之际，挺身而出，以极大的热忱和牺牲精神投入到滇缅公路的筑路工程中。1938年1月至8月是滇缅公路筑路的高潮期，全线施工人数最高时达20万人，他们是来自邻近公路各县的农民和10余种不同民族。他们自带干粮、衣帽、工具，住窝棚，忍饥寒，风餐露宿，在所不顾，日夜奋战在筑路一线，与恶劣的自然环境和艰苦工程作不屈不挠的斗争。所有筑路工程技术人员，更是忘我地工作在第一线，甚至大理县中学、永平县杉阳小学的学生也自愿来到工地上。由于自然条件恶劣和筑路条件艰苦，云南人民为滇缅公路的

修筑付出了巨大牺牲，据有关方面估计，为筑路，云南人民伤亡数约2、3千人，死亡率为1.5%。真可谓滇缅公路是滇西各民族人民用血汗建筑起来的，是云南人民对抗日战争的伟大贡献。

滇缅公路约于1938年8月31日建成通车，云南人民用短短九个月就建成了滇缅公路，这是公路史上的奇迹，它震惊了全世界！英国外交部派二等秘书莫理新于8月间考察了滇缅公路，高度赞扬工程艰巨和伟大。1939年3月，美国总统罗斯福对滇缅公路的通车持怀疑态度，专门派驻华大使詹森亲自取道滇缅公路以观实情。詹森作沿线实察后发表谈话说：“滇缅公路工程浩大，沿途风景极佳，此次中国政府能于短期完成此艰巨工程，此种果敢毅力与精神，实令人钦佩。且修筑滇缅公路物资条件异常缺乏。第一缺乏机器，第二纯系人力开辟，全赖沿途人民艰苦耐劳精神，这种精神是全世界任何民族所不及的……”①

滇缅公路通车后，立即投入了中国人民伟大的抗日斗争，成为西南大后方主要对外通道，滇缅国际联运得以实现。当时滇缅国际口岸连接滇缅公路有两条路线：

一条由仰光经铁路至曼德勒转到腊戍，长885公里，再由腊戍公路过木姐入畹町长187公里，即由仰光经腊戍、畹町接续滇缅公路至昆明，进行铁路、公路联运，全程2031公里，当时行程约9～11天（包括铁路装卸行程两天）。当时缅英政府给仰光至腊戍铁路运量配置初为每月2000吨，后增至每月20000吨，1940年前后，每月从此线至少有1万吨中国战略物资运至滇缅边境，转由滇缅公路运入内地，这是当时最主要的滇缅国际运输线。

在缅甸境内对云南输入的另一条国际运输路线自仰光溯伊洛瓦底江而上经曼德勒至八莫。航线全长1404公里（其间由仰光至

① 以上均见谢自佳《滇缅、中印国际公路交通线》，载《抗日战争时期西南的交通》，云南人民出版社1992年。

曼德勒水大，常年可行驶大轮船，曼德勒至八莫视季节而异，旱季只能行小船），全年均可通航，当时最高运量曾达到每月2000吨，行程14天，而后转接滇缅公路。①

国际联运开通后，大量的抗战物资通过这条运输大动脉运往内地，有力地支援了当时的抗日战争。1939年2月至12月期间，滇缅公路的运输量每月达2544吨。1940年西南局势日益危急，6月，法国屈服于日本的压力，禁止从海防港运输中国物资，滇越铁路被封锁，此后，滇缅公路几乎成为中国当时唯一可与国际联系的通道，全部战略物资均从此路运入，当年在滇缅公路采访的记者写道：“中国对日抗战以后，沿海口岸受着敌人封锁，国际交通线都赖滇越铁路、滇缅公路和西北通苏俄的公路维持，及至法国战败于欧洲，苏联受制于德国，中国通越南一线，又受着日寇的堵塞，西北一线又万里迢迢，剩下最能利用的一条国际交通线，就只有滇缅公路。近两年来滇缅公路已经成为中国抗战唯一的输血管。”②从1940年起，滇缅公路进入了运输最繁忙的阶段，每月平均运输量达5116吨，比上年猛增一倍多。1941年初，国民政府承担西南运输任务的16个汽车编队，在滇缅线运输繁忙时，除渝筑昆线配置第三、四、十二等3个大队，川东线配置第式七、十八两个大队外，其余第一、二、五、十、十四、十五、十六、二十、二十一及华侨先锋第一、第二等11个大队，各种新式车辆1166辆，全部投入滇缅公路运输，外加在仰光装就的新车也临时编队装运战略物资入境，从1939年初到1941年底，通过滇缅公路运入中国的各种物资达221567吨，其中1/3为汽油，1/5为军用品，仅1941年1年运进的物资就有132193吨，平均每月运量

① 以上参见冯君锐《西南运输处始末》，载《抗日战争时期西南的交通》。

② 乐恕人《缅甸随军纪实》，胜利出版社1946年出版，第3页。

1万吨以上。足见滇缅公路成为战时运输的重心，承担运量最大，对中国人民坚持抗战，作出了巨大贡献，是战时军事、经济的生命线。①

对中国抗日战争中的这条运输生命线，日本侵略者恨之入骨，不断派出飞机进行空袭，特别是滇缅公路上的关键桥梁，更是日军空袭重点，仅从1940年10月至1941年2月底，对功果桥，日军就出动飞机192架次，空袭轰炸了14次；对惠通桥，日军出动飞机162架次，进行了六次猛烈的空袭轰炸。每次轰炸后、云南军民立即投入紧张抢修，使之在抗战中成为一条日军炸不断，毁不掉的运输线，直到1942年5月，日军侵占缅甸，截断了滇缅国际联运，滇缅公路的战略物资运输才被迫中断。②

当日本侵略军截断滇缅公路后，西南大后方唯一的陆上交通运输线瘫痪，使中国的抗日战争进入最艰苦的阶段，打通新的对外通道，又一次成为十分迫切的事情。为了世界反法西斯战争的胜利，中、美、英三大盟国从1942年底到1945年初，协力打通、修筑了以印度东北阿萨姆邦的利多为起点，贯穿缅北，进入滇西，与滇缅公路相衔接的中印公路，即著名的“史迪威公路”。

修筑中印公路的议案，早在1940年冬就已提出，至1944年，曾经历了三次筹修。

第一次由国民政府交通部公路管理处组织了中印公路勘测队，于1941年5月21日从西昌出发至11月27日到达原计划的终点印度萨地亚。最后选定印度的利多（Ledo，旧称雷多或列多）作为终点。路线是由西昌经云南的中甸、崖洼进入中缅未定界的崖阳、葡萄，到达利多，全长1486公路。但是此线穿越横断

① 冯君锐《西南运输处始末》，载《抗日战争时期西南的交通》。龚学遂《中国战时交通史》，商务印书馆1947年版，第17～19、95～99页。

② 《续云南通志长编》中册。《公路下》，云南省志编纂委员会编1986年第1次印刷。

山脉纵谷区，海拔高差3700多米，沿线跨越大的河流19条，而且所经地段冬季雪封较长，沿线人烟稀少，粮食供应困难，施工艰巨，故此线难以打通。

第二次筹修中印公路是在1942年2月12日，曾在印度新德里举行了中印公路会议。会议一致同意新的中印公路路线：利多——昭甘关——葡萄——密支那——腾冲——龙陵，接滇缅公路，抵达昆明。并决定立即勘测施工，但因缅甸战场失利，滇西怒江以西的腾冲、龙陵为日军侵占，中印公路被迫停修。

第三次筹修中印公路是与对日反攻军事行动融为一体。其特点是公路交通建设成为军事反攻的重要条件，军事反攻实际上是一场公路交通线的争夺战。筑路工程随军事反攻的进展而推进；公路的推进又便利了军事行动的补给，形成了相辅相成的关系。1942年10月，中印缅战区史迪威将军决定由美国工程兵首先修筑利多公路（Ledo Road），即由利多至密支那一线。同年12月美国机械化工程兵开始施工。1944年1月起中国驻印远征军新一军为主力对在缅境内的日军发起反攻，进入胡康河谷。中国军队的军事反攻有力地支持筑路工程的进展，公路从利多向密支那推进。同时，驻滇远征军于1 944年初拉开了滇西大反攻的序幕，1944年5月，远征军从惠人桥、双虹桥一带强渡怒江，攻下松山，沿滇缅公路反攻，与密支那一线的反攻一道对日军形成了两面夹攻之势。随着滇西反攻的胜利推进，中印公路腾冲至密支那段的勘察工作逐渐展开，1944年9月14日收复了腾冲，为中印公路的修筑创造了条件。1944年11月3日，远征军收复龙陵，同时保密路的勘测基本完成，于是从11月中旬开始至次年元月中旬，保密路的修筑进入了高潮，仅用两个月就打通了保密公路，与利多至密支那的公路形成对接。1945年元月20日，首批试车的三辆汽车到达37号中缅界碑，至此中印公路北线全线贯通。其路线为由印度的利多经缅甸的密支那、中缅边界37号界碑、腾冲、龙陵、保山、下关、

楚雄至昆明，全长1568公里。

中印公路除北线外，还有一条南线。其线路是由利多经密支那、八莫、南坎、木姐，然后进入中国畹町，续接滇缅公路，抵达昆明，全长1731.7公里。中印公路南线是经过对盘踞于滇缅边境一带日军进行艰苦战斗后，随着逐段攻克日军在中、缅各个据点，收复失地，逐渐恢复南线公路的修筑。大约远征军1944年9月14日攻克腾冲，1945年元月20日，收复畹町，至此云南境内失地全部收复，滇缅公路工务局立即投入原有滇缅公路段的抢修。从印度出发的远征军在孙立人的带领下，1944年8月5日攻克密支那后，继续向南推进，1944年12月5日攻克八莫，1945年元月15日攻下南坎，使南线筑路得以顺利进展。中印公路至1945年1月全线贯通。①

中印公路的建成通车，标志着云南对外交通干线基本实现了现代新式交通，云南对外交通迈进了近代新式交通为主的新时代。

四　云南航空事业的起步及驼峰航线

云南航空事业起步较晚。大约在本世纪30年代初，中美合资商办的中国航空公司就拟开辟了昆渝航线，经过细致准备，于1935年5月23日正式开航，当时使用从美国购卖来的大型福特机，其航线为由重庆飞经贵阳至昆明，再由昆明飞经贵阳至重庆，每星期二、四两班，主要运送邮件和少量旅客。②其后发展成为昆沪、昆蓉、昆渝三条航线的航班。抗日战争爆发初期，中国航空公司、中央航空公司开办的航线随之西移。由交通部和德国汉莎航空公司合办的欧亚航空公司也于1938年迁来昆明，云南航线发展到①昆渝航线；②昆蓉航线；③昆粤航线；④宜宾——昆明——

① 以上均参见谢自佳《滇缅、中印国际公路交通线》，载《抗战时期西南的交通》。

② 《续云南通志长编》中册，1061页。

汀江——加尔各答航线；⑤昆明至仰光航线；⑥昆明——重庆——成都——兰州——哈密——迪化（乌鲁木齐）与欧洲联航航线；⑦昆明——桂林——香港航线；⑧昆明——河内与法国航空公司联航航线等，昆明一度成为国内外航空重站。①这些航线中有四条是国际航线，从此云南对外交通开始有了航空交通运输的历史。

抗日战争逐渐深入，为适应军事航空需要，在机场建设方面，云南除原有的昆明、保山、楚雄机场的改扩建外，又陆续新建了羊街、云南驿、蒙自、呈贡、陆良、沾益、罗平、泸西、昭通、会泽、广南等一批简易军用机场。1942年缅甸失守，通往国内唯一的交通干线滇缅公路被切断，国际援华抗战物资的运输严重受阻，中美两国政府决定开辟一条从印度东北部阿萨姆到中国云南昆明的空中生命线。②按照罗斯福的要求，美国陆军空运机构中心随即在1942年3月10日组成。4～5月，以美国空运大队为主，加上中国航空公司的运输机（订了军事合同），接受了为从缅甸撤退下来的士兵和难民空投物资的任务，由此揭开了中印驼峰航线空运的序幕。

以“驼峰”命名这条航线，并非“驼峰”是具体的地名，而是因为这条航线上的飞机从印度阿萨姆地区机场起飞后，先是在中印间属于喜马拉雅山系的群山间穿行，进入云贵高原后，又必须飞越20000至24000英尺的高的横断山脉，由于当时飞机性能的限制，飞机只能在山峦群峰中穿越，这些绵延起伏的山峰，如同骆驼的峰背，故飞行员们形象地将群山称为“驼峰”，并由新闻报导流传开来，“驼峰”从而成为这条航线的代称。③“驼峰”航线

① 孙代兴、吴宝璋主编《云南抗日战争史》，云南大学出版社1 995年版，第234页。

② 姚波《中印驼峰运输》，《抗战时期西南的交通》，第236页。

③ 吴子丹《驼峰和“驼峰”空运》，《云南文史资料选辑》第37辑，第364页。

艰险卓绝，在当时飞机性能局限的条件下，飞行员们必需冒着极大的危险，常常需要穿越时速达200公里的大风，战胜大风带来的猛烈升降，突破能将飞机包围起来的“冰幕”，克服能见度几等于零的浓雾。然而为了反法西斯战争的胜利，中美飞行员和地勤人员，以及云南各民族人民一道，同心协力，进行了人类历史上空前的空运行动，创造了二战史上惊人的空运成绩。①

据资料记载，在驼峰航线上执行任务的中航C—47、C—46、C—53等型运输机最多时达40多架，飞行员200人，从1942年5月至1945年8月，共飞越驼峰80000架次，从印度运回物资达50089吨，从我国运出至印度的物资为222472吨，运送人员33477人（大部分是到印度或美国受训的远征军和空军人员）②美国空运大队担任驼峰飞行任务的飞机最多时拥有C—47、C—46、C—54、C—87各型飞机600多架，空、地勤人员26000名，民工47000多名，形成庞大的空运系统。当时的空运吨位从开始时的数千吨逐渐上升到10000吨、18000吨、26000吨，最多时1945年7月，突破71000吨，这个数字已超过1940年6月滇越铁路月运输量的4.7倍。美国空运大队通过驼峰航线向我国运送物资650000吨，③在关键时刻支援了中国人民的抗日战争。抗战胜利后，1945年11月15正式宣布关闭驼峰航线，在云南对外航空运输史上写下了光辉的一页。④

五　抗日战争时期云南马帮运输

尽管抗日战争初期，云南交通运输进人了现代化运输为主的新时代，但是，随着日本帝国主义侵略的加剧，东北、华北和东

① 孙代兴、吴宝璋主编《云南抗日战争史》，第243。

② 古江《飞月驼峰》，《云南文史资料选辑》第37辑，第360页。

③ 姚波《中印驼峰运输》，《抗战时期西南的交通》第246页。

④ 以上主要参见孙代兴、吴宝璋主编《云南抗日战争史》，第242～245页。

南沿海一代相继沦为日占区，时局进一步恶化，1938年，国民政府迁都重庆，此时中国抗战所需的各种战略物资和民用物资90%以上的需要进口。而国际援华物资在沿海各港口和通道被日军封锁的情况下，只有通过云南的滇越铁路和滇缅公路运入，云南成为战时中国交通最畅通和唯一保持国际通道的地区。但是1941年，日军进占越南，截断了滇越铁路，国民政府的国际孔道只剩滇缅公路。为了补充滇缅公路运输之不足，在战时情况下，马帮驿运再次被启用。在抗战最艰苦的年代，云南商家马帮运输又一次充当了云南对外贸易主力，为抗日战争的胜利做出了贡献。

（一）续接滇越铁路、滇缅公路的马帮驿运

抗日战争爆发后，云南成为当时国民政府依赖的国际通道，大量的战略、民用物资需经云南转运川、黔、桂等抗战大后方。云南境内铁路、公路、水运、航空和管道运输“五运俱全”，抢运抗战物资，仍不能满足战争对运输的需要。鉴于此，国民政府开始积极整修云南原有驿站道路，以图展开驿运来配合其它现代化运输，连接川江航运。1938年初，“全国经济委员会”派工程师罗世英会同川滇代表蒲光宗、陈志民及军委运输联合办事处专员刘吉甫等勘测四川宜宾（当时的叙府）经符庆、高县、筠连、云南盐津、大关、昭通、鲁甸、会泽至昆明的驿道。①至1939年1月，这条干线勘测和改修基本完成，称为叙昆驿运干线，起自四川叙府（今宜宾）终于云南昆明，西接滇缅公路，南续滇越铁路，东与川江航运相连，形成战时西南大后方的国际交通网的重要组成部分，并成为云南现代国际交通的补充。这条干线全长千余里，原是云南与四川间传统的马帮交通线。旧时全线设有叙府、筠连、横江、滩头、普洱渡、吉利铺、盐津、豆沙关、大关、岩洞、五马海、昭通、桃园、江底、迤车汛、红石崖、会泽、鹧鸡、羊街、嵩明、兔

① 交通部驿运管理处《驿讯》1943～1944年。

儿关、昆明等22站。开辟驿运干线后，除各小站外，又在横江、盐津、昭通、会泽、昆明建立了5个大站，作为中转，还在叙府和昆明两地设置了驿运办事处。沿途各站均设有食宿客栈。①

1939年3月，开始在全线动员汉、回、彝等民族的马帮和背夫参加驿运。征集工作进展十分顺利，云南各民族人民在国家危亡之际，纷纷挺身而出，积极投身抗日物资的驿运。1939年4日，改善后叙昆干线的驿运展开。在昆明，当时主要经营国际贸易的永昌祥、茂恒等大商号率先来昆明站托运进口棉纱1350驮（81吨），匹头108驮（6吨半），茶叶38驮（2吨400公斤），小百货98驮（6吨），共计1596驮（95吨900公斤）；随后国民政府工兵署也来托运国际援华的汽油、柴油、铜饼、TNT炸药等重要军用物资400驮（26吨）。很快在叙昆干线上就实现了大宗物资与滇缅公路和滇越铁路的驿马对运。②抗日战争的“驿运由是肇端，驮运由是发轫”。③同时国民政府贸易委员会也通过驿运来运送大量的出口物资以换取国外的抗日军用物资。如1 938年蒋介石政府争取到了3000万美元的美国贷款，当时议定按以货易货的方式，中国以桐油偿还。于是1939年，除了用汽车运送出口桐油经滇缅公路转仰光出口外，又在叙府设储运站，依靠马帮来补充桐油运输之不足。从1939年至年末短短的几个月间，国民贸易委员会就通过驮运管理所将1000余吨的出口桐油从叙府运至昆明。④一时之间，叙昆干线上人背马驮，络绎不绝。据估计当时这条干线上至少常年保持驮马800余匹，背夫800余人参加驿运。大量的物资也通过叙昆干线驮运叙府后转川江航运至重庆，为解国民政府和后方人民日常生活物资匮乏之急，稳定后方经济，支援抗战，起

① 马廷壁《云南战时驿运》，载《抗日战争时期西南交通》。
② 马廷壁《云南战时驿运》，载《抗日战争时期西南交通》。
③ 《云南公路史》第1册，国际文化出版公司1989年版，第50页。
④ 恽慰甘《战时西南运输回顾》，载《抗日战争时期西南交通》。

到了积极作用。1939年7月，国民政府重庆驿运总处副处长王炳南前来昆明视察驿运，充分肯定了叙昆干线的勘测和云南各民族人民为支援抗战在驿运工作中做出的贡献，他说：“ 重庆市场上已有云南茶叶，还有缅甸进口的匹头、棉纱、军工物资铜饼等，都是由昆明启运而到四川的。这对抗日战争大后方起着很大的作用。”①

川滇驿运，除了叙昆干线外，还开辟了泸昆干线（又称川滇支线），由云南昆明至四川泸州，接川江航运，全长约1120公里，滇境为553公里。这条支线上，约有500匹驮马，500辆马车在承担运输任务。

抗日战争期间，云南驿运的另一重要干线是滇缅干线，此线基本上为滇缅公路，这条干线的驿运充分展开是在1942年春以后，当时缅甸已为日军占领，侵缅日军随即进犯云南畹町、龙陵、腾冲等地，为阻止敌人的东进，我方将惠通桥炸毁，滇缅公路被阻断，沿线异常混乱。然而此时滞留在保山、下关的大批军用物资急待抢运出来。滇缅公路上，由于缺乏汽油和车辆，运力严重不足。当时的云南省政府和滇缅公路局召开会议，紧急部署物资的抢运，并寄希望于马帮驿运。省政府派马廷壁等人立即赶赴蒙化（今巍山县）、永平县、漾濞县等地动员和组织马帮。这些地区的回汉各民族有马帮运输和贸易的传统，动员工作在回汉各族父老和回族宗教领袖的帮助下，很快就在当地各民族中召集了蒙化驮马700匹，永平驮马500匹，各民族人民在抗日大义的感召下，积极行动起来，投入抗日物资的紧急抢运工作。原定保山15000吨存货，月运3000吨，用5个月的时间运完，结果仅用了120天即全部运完。下关存货5000吨，由昆明组织马车1000辆，只用了72天就全部运完，比原计划提前一个月完成，充分体现了云南人

① 马廷壁《云南战时驿运》，载《抗日战争时期西南交通》。

民支援抗战的热情，各民族马帮为抗日战争的胜利立下了汗马功劳。此外，抗日战争期间，滇缅驿运干线约605公里，共动用驮马3700匹，马车1000余辆。据不完全统计，通过驿运处运送的由畹町进口物资就有：兵工物资20002.4吨，为兵工署托运；民用物资棉纱、匹头87.5吨，小百货6吨，云南茶叶2.3吨，由永昌祥、茂恒及兴云商行（文光银行）托运。①

总之，在抗日战争期间，由政府组织的配合和补充滇缅公路、滇越铁路等现代化运输不足的驿运，在支援全国抗战乃至世界反法西斯战争，保障中国抗战后方物资供给、稳定后方经济等方面都发挥了积极作用。

（二）以民间商家为主的滇藏印国际贸易和马帮运输

随着现代化交通运输的发展，至抗日战争初期，滇缅公路建成之后，云南大宗进出口物资的运输，已多为公路、铁路运输所取代，马帮驮运日渐衰落。但是由于日本侵略者侵占越南、缅甸，切断了滇缅、滇越国际通道，抗日战争于1942年进入最艰苦的时期，整个西南后方物资奇缺，生活日用品难以保证，物价腾飞，后方经济几陷困境，民心浮动。此时虽然开辟了著名的“驼峰航线”，通过空运以济国民政府，但是毕竟运量有限，难以根本改变运输困境。唯有利用传统马帮进行长途驮运，才可获得一线生机。在这样的形势下，民间商家的马帮运输再度活跃，特别是此时唯一可以通行的经过云南丽江到西藏拉萨而至印度噶伦堡的陆上国际马帮线的运输骤然繁忙起来。

滇藏间的马帮运输道路开辟甚早，唐代已有记录。明代以后滇茶开始进入西藏市场，至清代滇茶藏销贸易十分兴盛，滇藏间的交通运输得到发展。清代中叶以后云南的许多商帮，如鹤庆、丽江、腾冲、喜州帮的很多商人都经营滇藏贸易，他们将云南的茶、

① 马廷壁《云南战时驿运》，载《抗日战争时期西南交通》。

糖、铜器运入西藏，换回药材、皮毛等物。滇藏贸易的运输全靠马帮驮运。当时马帮所走的路线被称之为“茶马古道”，一般从思茅、猛海、普洱等茶产地运茶经下关、丽江、中甸、德钦（阿墩子）翻越梅岭山，经毕透、崩刀、查于坝、单刀山至拉萨，全程至少3个月。滇藏交通甚为艰险。清代平定准噶尔之役后，杜昌丁随云贵总督蒋陈锡由滇赴藏，写下了《藏行纪程》，描述了这条道路的险阻，“藏故险阻，非人所行”，“由卜自立、阿墩子、擦瓦、崩达、洛龙宗一路，高坡峻岭，鸟道羊畅，几非人迹所到。”加上德钦以北，必须翻越高寒雪山，云南马帮难以适应。于是这条道路上逐渐形成了滇藏马帮对接运输的定式。一般由云南马帮将茶叶等物运输至丽江，在那里与藏族马帮交易，换取药材和皮毛以及藏帮从印度噶伦堡运来的各种工业制品、日用品等。藏族马帮换取茶叶等货物后再运销西藏各地。每年端阳时节，气候转暖，藏帮便来到丽江，中秋节后才能运抵西藏。进藏马帮一年只能来去一次。由于德钦以北气候寒冷，常常大雪封山，沿途又多无人烟，需自带帐篷干粮，风餐露宿。所以这一段道路除藏族马帮外，外地马帮基本无条件运输。1942年以后，日军切断云南公路、铁路国际运输通道后，这条人迹罕见的由云南经西藏拉萨至印度噶伦堡的马帮道，反而成为战时唯一可以通行的国际交通线。

1942年，面对云南陆上现代国际交通线完全被切断，内地经济遇到极大困难，物资奇缺、供应不畅，市场混乱，关乎国际民族存亡的紧要关头，滇藏爱国商人纷纷以“国家存亡，匹夫有责”为己任，重新打通滇藏印马帮驮运国际交通线，进口后方急需的各种商品，这样既可以为国家分忧解难，为抗战尽力，报效国家，又可获得可观的利润。于是云南原来主要经营滇缅贸易的各大商号，如茂恒、永昌祥、恒盛公、洪盛祥、永茂和等，以及丽江的恒和号、仁和昌、达记、裕春和、长兴昌，北京的兴记，山东的王云宝等商号纷纷在印度噶伦堡、加尔各答等地设立分号，经

营滇藏印贸易。在康藏，也有数十户中小资本家和拉萨、昌都等地的中上层官商参与中印贸易。①他们除了在噶伦堡和加尔各答设商业机构外，又以拉萨为中心，先后在青海、玉树、昌都、芒康、甘孜、重庆、昆明、丽江、中甸等地设立固定或流动商号及转运站。②各商号向印度或通过印度向英美等国出口黄丝、药材、磁器、猪鬃、羊毛等，然后换回国内短缺的物资，进口棉纱、布匹、呢绒、染料、药品、海产品、日用品、手表等。从印度购进的货物，一般从噶伦堡运经拉萨直发康定或丽江，再转昆明、成都。

滇藏印贸易的交通线基本是明清以来的滇藏马帮运输线，即从昆明或下关经丽江、石鼓、维西、德钦、巴塘、拉萨至印度噶伦堡。道路经过滇西北高寒山区出省，经川边一带进入西藏而达拉萨，再转印度噶伦堡，道远途长，崇山峻岭，气候寒冷，骡马运输甚为困难，有的路段只有靠牦牛驮运。从噶伦堡运货至下关，需时三个月之久。冬季大雪封山，不能通行，所以一年只有五至九个月可以通行。道路险阻如此，运输自然成为滇藏印贸易的关键。

在战时为了支援抗战，自1942年起，各大商号纷纷买马，或自组马帮，或加强与原有马帮联系，雇请马锅头进行运输。这一时期滇藏印交通线上的马帮运输主要有两种形式：一是传统的滇藏马帮对接运输，即由云南各商号将从思茅、普洱、下关等地收购茶糖及各种出口商品运至丽江，在那里与藏族马帮交换，从他们手中接运从印度进口的各种货物，运至昆明等地销售。据估计当时担负云南境内运输的驮马近万匹。而往来于丽江至拉萨间或

① 李珪《云南近代对外贸易史略》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

② 仲麦．格桑扎西《康藏商业界支援抗战亲历记》，载《抗战时期内迁西南的工商业》，云南人民出版社1988年版。

印度间的藏商马帮，也由原来的四五千匹增至一万多匹，双程运量可达一千多吨。①同时还动员了大量的牦牛参加运输。这种滇藏马帮的对接运输方式，甚为便利，滇帮和藏帮都主要承当自己熟悉路段的运输，运输过程中的安全得到保证，便于各商号组织货物，避免放空损失。在当时滇藏不通汇的情况下，各商号的运价可以根据马锅头的需要折付紧茶和其它货物，故深受马帮欢迎。另一种形式是由云南或藏族大商号自己组织马帮进行全程运输，这样的运输形式，往往由于路途太远，地势险阻，气候严酷等因素的影响，使全程运输的骡马体力消耗太大，常常折损太半，故全程运输的马帮很少。

滇藏印贸易的运输虽然困难重重，运价高昂，但在抗战紧要关头，国家民族存亡的严重时刻，滇藏两省爱国商人和各民族马帮均为大义所昭，不仅把经营滇藏印贸易和运输看成是纯经济性的获利机会，而更多地认为这是在为抗战出力，为国分忧，义不容辞，以极大的热情投入滇藏印贸易和运输。当时云南著名大商号几乎都经营此线贸易，就连中小商号也参与进来。在西藏，“各界商业人士强烈表示愿为抗战的最后胜利不惜一切代价，积极支援西南大后方。当时大中小寺庙和僧俗商人，凡影响所及，纷纷前往拉萨或噶伦堡办货，分别运送到康定和丽江等地，回程又购办茶叶等物运往拉萨等地，在康藏间掀起了大办商贸，积极支援持久抗战的高潮。沿途群众卖草卖料，供给骡马需要，承运短途运输，协助长途驮运。尤其值得提出的是原来康藏沿途盗匪猖獗，自此以后大义所昭，盗匪竟销声匿迹，来往商旅畅行无阻。”②

抗日战争期间，由于滇藏印直接商贸繁盛，运输线上的西藏

① 李珪《云南近代对外贸易史略》，载《云南文史资料选辑》第42辑。陈一石、陈泛舟《滇茶藏销考略》，《西藏研究》1989年3期。

② 仲麦．格桑扎西《康藏商业界支援抗战亲历记》，载《抗战时期内迁西南的工商业》。

拉萨、云南丽江发展成为中印贸易货物中转站、物资集散地和商贸重镇。滇茶运至拉萨后，即由此行销全藏；印度、藏区的货物南下丽江，又由此转运昆明、下关等地。在贸易最繁盛的时期，丽江有中央和地方银行分支机构九家，大小商号1200余家，其中拥有资金100万至200万的大商号10家左右，这条交通线的贸易规模由此可见一斑。①各大商号的贸易额也极为可观。如铸记，抗战期间每年经营的滇印贸易额约为20～60万盾（印度卢比）。②西藏邦达仓总号，自1942年后五年间，就汇往印度1000万卢比购买战时内地急需物资。③可以说，1942年至1945年间，云南民间经营的进口货物几乎都是通过滇藏印运输线，由马帮运入的。这对于战时“推广出口国产，换取外汇，购运国外物资，充实国内力量”，④支援抗战，满足后方人民生活需要起了非常积极的作用。1945年抗战胜利后，全国各条对外交通运输线相继恢复，此线的贸易和马帮运输又逐渐衰落下来。

抗战期间，在战时特殊情况下，当云南现代交通运输尚未完全建立，主要国际交通线被切断之时，传统的马帮运输再次受到重视，重新被大规模的启用，无论是在政府组织抢运抗日物资的驿运工作中，还是各商号自行进行的滇藏印贸易运输中，马帮凭借熟识地理环境，善走云南山路和对交通道路及其道路条件、设备要求简易等特点，承担了繁重的运输任务，对于充实后方经济，稳定人民生活，支援持久抗战，都做出了极大贡献。古老的云南马帮对外贸易和运输在其悠长的尾声中又奏出了强劲的音符。

① 李珪《云南近代对外贸易史略》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

② 马家奎《回忆先父马铸材经营中印贸易》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

③ 仲麦．格桑扎西《康藏商业界支援抗战亲历记》，载《抗战时期内迁西南的工商业》。

④ 李珪《云南近代对外贸易史略》，载《云南文史资料选辑》第42辑。

总之，在抗战非常时期，云南现代化对外交通步伐极大地加快，为和平时期利用现代交通进行对外经济文化交往、对外贸易奠定了基础。但是抗战胜利后，国民党立即发动内战，使国家人民重新陷入灾难之中，丧失了进行经济建设的大好时机，云南对外交通的现代化进程由此停顿下来，直到中华人民共和国成立，云南对外交通才迎来了春天。改革开放以来，发展对外交通，打通山川窒碍，使云南走向世界已经成为全省人民的共识，云南现代对外交通事业突飞猛进，走向更大的辉煌。

主 要 参 考 文 献

一、文献资料

《二十四史》中华书局标点本，重点参考《史记》、《汉书》、《后汉书》、《三国志》、《晋书》、《魏书》、《宋书》、《旧唐书》、《新唐书》、《宋史》、《元史》、《明史》。

《资治通鉴》中华书局标点本。

《水经注校注》，上海人民出版社1984年本。

刘琳校注：《华阳国志校注》，巴蜀书社1984年版。

李埏校点：《滇云历年传》，云南大学出版社1992年版。

木芹补注：《云南志补注》，云南人民出版社1995年版。

赵吕甫校释：《云南志校释》，中国社会科学出版社1985年版。

木芹会证：《南诏野史会证》，云南人民出版社1990年版。

王叔武校注《大理行记校注、云南志略辑校》，云南民族出版社1986年版。

朱惠荣校注：《徐霞客游记校注》，云南人民出版社1985年版。

古永继点校：《滇志》，云南教育出版社1991年版。

刘景毛点校：《道光云南志钞》，《云南文献》1995年第二期。

贺次君点校：《元和郡县图志》，中华书局1983年版。

季羡林等校注：《大唐西域记校注》，中华书局1985年版。

屠友祥校注：《岭外代答》，上海远东出版社1996年版。

胡起望、覃光广校注：《桂海虞衡志辑佚校注》，四川民族出

版社1986年版。

宋文熙、李东平校注：《滇海虞衡志校注》，云南人民出版社1990年版。

《古代中越关系史资料选编》，中国科学出版社1982年版，（内部发行）。

王芝撰：《海客日谭》，沈云龙主编《近代中国史料丛刊》第318册。

罗养斋撰：《云南掌故》，云南民族出版社1996年版。

张肖梅：《云南经济》，民国国民经济研究所1942年印。

陈管浔编：民国《西藏志》，巴蜀书社1986年版。

刘大清、车志敏主编：《云南对外开放交通地理资料集》，1992年版。

《续云南通志长编》，云南省志编纂委员会办公室1985年印。

《云南省志》卷34《铁道志》，云南人民出版社1994年版。

《云南回族社会历史调查》（二）、（三）、（四），云南人民出版社1986年版。

《云南百年风云录》，云南人民出版社1995年版。

《云南文史资料选辑》第九、十六辑。

《云南进出口贸易》即《云南文史资料选辑》第四十二辑。

《昆明历史资料汇编》。

《昆明文史资料选辑》第10辑。

《腾冲文史资料选辑》第一集。

王士性：《广志绎》，中华书局1981年本。

《续资治通鉴长编》，上海古籍出版社1885年本。

《宋会要辑稿》，中华书局1957年本。

《册府元龟》，中华书局1960年本。

《太平御览》，中华书局1960年本。

朱孟震著《西南夷风土记》，丛书集成本。

《元文类》，《四库全书》文渊阁本。
元《混一方舆胜览》。
景泰《云南图经志书》。
正德《云南志》。
万历《云南通志》。
雍正《云南通志》。
道光《云南通志》。
师范：《滇系》。
顾祖禹：《读史方舆纪要》。
李根源辑：《永昌府文征》。
《新纂云南通志》。
《腾越厅志》。
《临安府志》。
《续文献通考》。
《唐会要》。
《永乐大典》残本。
李心传：《建炎以来系年要录》。
李心传：《建炎以来朝野杂记》。
刘恂：《岭表录异》。
李曾伯《可斋杂稿》。
《安南志略》。
曹学佺：《蜀中广记》。
洪迈：《容斋随笔》。
王象之：《舆地纪胜》。
王应麟：《玉海》。

二、论著

于希贤：《滇池地区历史地理》，云南人民出版社1981年版。
万湘澄：《云南对外贸易概观》，新云南丛书1946年版。

方国瑜：《中国西南历史地理考释》，中华书局1987年版。
方国瑜：《云南史料目录概说》，中华书局1984年版。
方国瑜：《滇史论丛》，上海人民出版社1982年版。
方国瑜主编：《云南地方史讲义》，云南广播大学1983年印。
方国瑜、林超民著：《〈马可波罗行纪〉云南史地丛考》，民族出版社1994年版。
方国瑜主编，林超民编写：《云南郡县两千年》，云南广播电视大学印。
方豪著：《中西交通史》，岳麓书社1987年版。
云南省测绘局：《云南省地图集》1982年版，（内部发行）。
云南社科院东南亚研究所编：《云南与东南亚关系论丛》，云南人民出版社1989年版。
云南省交通厅：《云南省公路史》第一册，国际文化公司1989年版。
王明达、张锡禄著：《马帮文化》，云南人民出版社1993年版。
王清华、徐冶著：《南方丝绸之路考察记》，云南大学出版社1996年版。
尤中著：《云南民族史》，云南大学出版社1994年版。
尤中、朱惠荣编：《西南历史地名考索》，云南大学历史系情报资料室印。
艾芜：《南行记》，人民文学出版社1980年版。
《中外关系史译丛》第2辑，上海译文出版社1985年版。
《中国少数民族地区货币金融史文集》，中国人民银行总行金融研究所金融史研究室编。
《当代中国的云南》当代中国出版社1991年版。
江应梁主编：《中国民族史》，民族出版社1990年版。
边逵、唐沛泽、杨复兴、周文林编：《边陲的古道》，云南教

育出版社1986年版。

申旭著：《老挝史》，云南大学出版社1990年版。

申旭著：《中国西南对外关系史研究》，云南美术出版社1994年版。

付宗明主编：《西南通商口岸腾冲》，保山地委宣传部编，1992年印。

失名著，李学忠、李荣高整理：《云南入文地理》，《云南省志．林业志》编纂委员会编辑办公室编。

吕昭义：《英属印度与中国西南边疆（1774—1911年）》，中国社会科学出版社1996年版。

朱惠荣主编：《中华人民共和国地名词典·云南省》，商务印书馆1994年版。

刘小兵：《滇文化史》，云南人民出版社1991年版。

刘云明：《清代云南市场研究》，云南大学出版社1996年版。

刘迪辉、李惠良主编：《东南亚简史》，广西人民出版社1987年版。

刘炳朝、倪开升主编：《南方丝路上的历史文化名城保山》，云南人民出版社1993年版。

刘培华著：《近代中外关系史》，北京大学出版社1986年版。

冯天瑜主编：《中华文化史》，上海人民出版社1990年版。

冯承钧译、沙海昂注：《马可波罗行纪》，商务印书馆1936年版。

孙代兴、吴宝璋主编：《云南抗日战争史》，云南大学出版社1995年版。

汪宁生著：《云南考古》，云南人民出版社1992年版。

沈福伟著：《中西文化交流史》，上海人民出版社1988年版。

李珪主编：《云南近代经济史》，云南民族出版社1995年版。

严耕望撰：《唐代交通图考》第四卷《山剑滇黔区》，（台湾）

中央研究院历史语言研究所专刊之八十三，1986年版。

《抗日战争时期西南的交通》，云南人民出版社1992年版。

陈炎著：《海上丝绸之路与中外文化交流》，北京大学出版社1996年版。

陈开俊等译：《马可波罗游记》，福建科学技术出版社1982年版。

林超民主编：《方国瑜文集》第一辑，云南教育出版社1994

年版。

林超民主编：《新松集》，云南大学出版社1996年版。

杨聪编著：《大理经济发展史稿》，云南民族出版社1986年版。

杨兆钧主编：《云南回族史》，云南民族出版社1989年版。

杨正泰著：《明代驿站考》，上海古籍出版社1994年版。

杨毓才著：《云南各民族经济发展史》，云南民族出版社1989年版。

金旭东著：《越南简史》，云南省社科院东南亚研究所1989年印。

赵松乔著：《缅甸地理》，科学出版社1958年版。

赵鸿昌辑著：《南诏编年史稿》，云南人民出版社1994年版。

贺圣达著：《缅甸史》，人民出版社1992年版。

贺圣达著：《东南亚文化发展》，云南人民出版社1996年版。

胡才、郑良树主编：《中国与东南亚国家关系论丛》，云南人民出版社1994年版。

《南方丝绸之路文化论》，云南民族出版社1991年版。

徐冶、王清华、段鼎周著：《南方陆上丝绸路》，云南民族出版社1987年版。

秦钦峙、龙永春等编著：《云南与东南亚》，云南与东南亚编辑委员会1991年印。

夏光南著：《元代云南史地丛考》，中华书局1936年版。

董孟雄著：《云南近代地方经济史研究》，云南人民出版社1991年版。

（缅）貌丁昂著，贺圣达译，何平校：《缅甸史》，云南省东南亚研究所1983年印。

（缅）波巴信著，陈炎译：《缅甸史》，商务印书馆1965年版。

蓝勇著：《四川古代交通路线史》，西南师范大学出版社1989年版。

蓝勇著：《南方丝绸之路》，重庆大学出版社1992年版。

蓝勇著：《历史时期西南经济开发与生态变迁》，云南教育出版社1992年版。

谭其骧主编：《中国历史地图集》1～8集，地图出版社1975年版。

G．E．哈威原著，姚楠译注，陈炎校订：《缅甸史》，商务印书馆1957年版。

H.R.Davies：《Yun-nan,The Link Between India and The Yangtzre》Cambridge：at the University Press，1909.

三、论文

方国瑜：《南宋邕州与大理交通及市马》，载《云南史料丛刊》第32辑。

方铁：《元代云南驿传的特点》，《思想战线》，1988年1期。

方铁：《元代云南的站赤》，《西南民族研究集刊》第五集，1984年。

王颋：《元代云南行省站道考略》，《历史地理》第二辑，复旦大学出版社1990年版。

王大道：《云南出土货币初探》，《云南文物》第22期。

王福明：　《近代云南区域市场初探》，　《中国经济史研究》1990年2期。

毛佑全：《滇南驿道马帮历史探踪》，《云南学术探索》1993年4期。

龙永行：《中法战争中法国对越南的侵略活动》，《东南亚》1993年3期。

刘淑芬：《六朝南海贸易的开展》，（台湾）《食货月刊》第十五卷第九、十期。

刘世旭：《“南方丝绸之路”出土海贝与贝币浅论》，《中国钱币》1995年1期。

朱昌利：《南方丝绸之路与中、印、缅经济文化交流》，《东南亚》1991年3期。

孙仲文：《“南方丝绸之路”货币初探》，《南洋问题研究》（厦门）1993年1期。

苏建灵：《中国元代与缅甸蒲甘王朝的战争》，《西南民族研究集刊》第五集，1984年。

吴　泰：《试论汉、唐时期海外贸易的几个问题》，《海交史研究》，1981年刊。

陈　茜：《川滇缅印古道初考》，《中国社会科学》1981年1期。

朱育能：《云南历史上第一个商埠——蒙自》，《云南方志》1992年5期。

杨寿川：《近代滇锡出口述略》，《思想战线》1990年4期。

杨正泰：《明代国内交通路线初探》，《历史地理》第七辑，上海人民出版社1990年版。

陈伟明：《唐五代岭南道交通路线述略》，《学术研究》（广州）1987年1期。

陈伟明：《宋代岭南交通路线变化考略》，《学术研究》1989

年3期。

陈一石、陈泛舟：《滇茶藏销考略》，《西藏研究》1989年3期。

何　平：《云南回族与滇缅贸易》，《思想战线》1992年3期。

林超民：《蜀身毒道浅探》，《西南民族研究集刊》第二集，1981年。

林超民：《汉晋云南各民族地区交通概论》，《西南民族研究集刊》第七集，1986年。

林超民：《元代入缅三道考》，《思想战线》，1989年增刊。

林文勋：《宋代西南地区的市马与民族关系》，《思想战线》1989年2期。

周振鹤：《从历史的角度看古代航海活动》，《历史地理》第二辑，复旦大学出版社1990年版。

周中坚：《古代南海交通中心的变迁》，《海交史研究》1982年刊。

段玉明：《大理与宋边境贸易市场考辨》，云南省社会科学院《研究集刊》1989年1期。

段玉明：《大理与宋边境贸易货物考辨》，云南省社会科学院历史研究所《研究集刊》，1989年2期。

饶宗颐：《蜀布与Cinapatta——论早期中、印、缅之交通》，（台湾）中央研究院历史语言研究所集刊第五十二第三分。

徐康明：《滇缅战争上中印公路的修筑》，《抗日战争研究》1995年1期。

曹维琼：《中法战争与滇越铁路》，云南省社会科学院历史研究所《研究集刊》1987年1期。

黄盛璋：《文单国——老挝历史地理新探》，《历史研究》1962年5期。

黄盛璋：《贾耽路程“欢州通文单国道”地名与对音》，《历史地理》第五辑，上海人民出版社1987年。

董孟雄、郭亚非：《近代云南的交通运输与商品经济》，《云南社会科学》1990年1期。

董孟雄、陈庆德：《近代云南马帮初探》，《经济问题探索》1988年6期。

安德鲁D．W．布斯著，侯献瑞译：《泰国北部的云南人（“贺”）穆斯林》，《中国东南亚研究会通讯》1992年2～3期。

后　　记

一部讲述云南对外交通发展史的书稿终于完成了。云南对外交通两千余年的艰辛历程，条条幽深邈远、艰险卓绝的通往大海、走向世界的道路依然萦绕心头，由此想到自己走过和正在走的治学之路，不也是这样深远曲折、险阻盘结，我不也是一个跋涉者吗？跟前人一样，行进在这样的道路上需要坚韧和勤奋，更需要关心、指导、帮助和扶持。所幸的是我在这条道路上遇到了众多的良师益友：在本科学习阶段，朱惠荣教授指导我完成了有关对外交通史的毕业论文，这是我的第一篇学术论文，由此我跨入了学术门径；在本书写作过程中，他又指导我寻书查图、考订地名。硕士研究生学习阶段，马开樑先生教我读书考辨，严谨治学。进入博士研究生学习阶段，林超民教授指导我深入研究，为我解惑释难；他的治学方法和在云南交通史研究上做出的贡献，大多为本书写作所借鉴和学习；他还对本书的出版给予极大的关心和支持。贺圣达研究员在缅甸史、东南亚历史文化方面的精深研究成果不仅成为本书的主要参考，而且他审读了本书初稿，提出了许多宝贵中肯的意见。吕昭义教授、林文勋教授及潘先林副教授等都曾为本书的写作和出版给予指导和帮助。还有我的家人，父母、丈夫和弟弟给我无限的关怀和支持。在书稿付梓之际，谨向他们表示最诚挚的谢意。

此外，除所列参考书目外，我还参阅了大量前辈学者的论著，限于篇幅，未能一一注明，在此一并致谢。因学力有限，书中错漏在所难免，敬请专家、读者不吝赐教。

陆　韧

1997年7月22日