

两千川人扎根大理永平 当代“马帮” 延续南丝路商贸传统



大保高速永平出口外的博南路上，两边遍布餐饮、客栈。

文化沿革 古镇人敬奉关帝 2000多川人在永平县扎根

永平县，古称博南县，属云南大理州管辖。

2000多年前，地处保山的哀牢人顺中原王朝。为加强东南亚的商贸往来，汉王朝在保山设置永昌郡，并沿着蜀身毒道，从大理开凿官道至保山，再通过腾冲和瑞丽出境。官道过瑞丽，须翻越海拔2700米、猛兽出没、危险重重的博南山。为保证官道的畅通，同时防止哀牢人造反，汉王朝在打通官道的同时，在山脚设置博南县，并在山顶驻军。

这条官道汇合了四川境内过来的灵关道和五尺道，名为“博南古道”。8月3日，永平县委宣传部马副部长告诉封面新闻记者，博南古道，是南方丝绸之路之上唯一没有岔道的一段，军事和文化作用显著，至今仍保留着上百公里的遗址，部分路段仍然被当地村民使用。

“永平县正好位于保山和大理的中间，四川文化在这里落地生根，一直延续了2000多年。”云南省永平南方丝绸之路文化研究会会长、永平县委文联主席张继强带着封面新闻记者来到当年的博南县遗址所在地——花桥镇。镇上遍布着餐饮小吃，虽然居民的口音已无

川味，但这些餐饮店制作的美食，依然保持着“麻辣风格”。

“举个例子来说，云南其他地方很少有咸烧白这道川菜，但在花桥镇，咸烧白是一道必点的食物。”张继强介绍，花桥镇上居民，很多都是四川人的后代，“我自己都是，但老一辈去世后，我们就不太清楚来自四川哪里了。”

在花桥镇的一个小村落，村里人凡是遇到节日，都会到村中的关帝庙祭拜。张继强认为，“敬奉关帝这种文化，毫无疑问，就来自巴蜀大地。”

除了浓郁的四川文化风貌，在永平县境内，最近十多年来扎根的四川人也是一股不可忽视的经济建设力量。

徐进军说，他到永平县已经二十多年，而他所知的现在永平县扎根的四川老乡已超过2000人，“多是跑长途货运和做农副产品生意，他们一车又一车地把农副产品运到四川和北方，又一车车地把四川和北方的工业品运到大理、保山、瑞丽。”

商贸传统 现代“驿站”聚集 4公里路段密布200家客栈餐饮

抗日战争后期，为保障后方的交通运输和援华重要物资抵达战场，时任云南省主席的龙云发动20余万云南百姓，

在9个月之内就修通了滇缅公路（也称史迪威公路）。

张继强告诉封面新闻记者，滇缅公路在永平县境内，有一部分重合于原来的博南古道，沿着博南山绕行，然后跨过澜沧江，抵达保山；后兴建的320国道，又有部分重合于滇缅公路；到了上个世纪90年代，杭瑞高速的大理至保山段再次通过博南山。正是因为特殊的地理关系，320国道和大保高速开通后，南北往来车辆都选择在永平这个中间点作为歇脚地。

往来于这一线的川人徐进军，在永平娶妻落户。而他的邻居，56岁的永平人杨贵云，也是看中了国道和高速路上的货运商机，率先在永平县博南路上开起了客栈和餐饮。2001年，大保高速通车，其永平县出口正好对着博南路，杨贵云又迅速在距自己第一家客栈500米的路边，建起了第二家客栈和餐馆。

高速路的开通，使得货运车辆成倍增长。“特别是运核桃的货车，多了几十倍，因为永平是云南最大的核桃加工基地，来自云南本地和缅甸的核桃都在这里聚集。我的宾馆里就常年住着3个做核桃生意的四川人。”

杨贵云说，不到几年，永平高速路口至县城的4公里道路，便建起了密密麻麻的客栈、餐饮店、汽修店，“不下200家”。

前不久，杨贵云又花1300万元租下博南路一块地，准备把它打造成大货车停车场。



穿过这道门，就可以抵达古博南县，继而前往云南。



博南山上的古道遗址。



博南古道介绍。

读/史

成都人杨升庵被贬云南澜沧江边写下《临江仙》

“滚滚长江东逝水，浪花淘尽英雄……”这是一首脍炙人口的诗词，但若问及词作者及缘何写出这首词，估计知道的人就不多了。

8月3日，封面新闻记者来到大理州永平县博南山脚下的澜沧江彩虹桥处，江水滚滚，西风嘶吼，当年修建在江边的武侯祠和驿站早已被江水冲刷不再，但江面新架着三座大桥，一座是铁索桥，一座是在建的大保铁路桥，一座是输油管道桥。

云南省永平南方丝绸之路文化研究会会长、永平县委文联主席张继强告诉封面新闻记者，就在铁索桥——彩虹桥下，明朝状元、成都新都人杨升庵写下了这首流芳百世的佳作。

公元1524年，杨升庵被贬谪到永昌郡（今保山）戍边。朋友张含在一个月前得知消息后，早早备下酒菜于驿道等候。

山路九转十八弯艰难而下，过了桥，见到老朋友，两人抱头痛哭，继而又相视大笑，百感交集。夜里，酒过三巡，往日的屈辱、远去的荣华、思念妻小的凄切，都统统被抛在脑后，遂提笔写下了这首《临江仙》。

杨升庵在云南戍边36年，写下数十部著作。张继强认为，云南的文化历史，正是因为有了杨升庵等人的记述，才得以保存和流传。至今，博南山上还存有杨升庵在此戍边治边的遗迹。

四川向南

大瑞铁路是我国西南进出境通道之一的中缅国际铁路通道的重要组成部分，它将加快中国连接东南亚、南亚国际的大通道建设，对重塑历史上“南方丝绸之路”新的辉煌，推动我国与东南亚、南亚国家的交流与合作，将产生重大而深远的影响。

在建澜沧江特大桥 将重塑“南丝路”辉煌

8月3日，封面新闻记者在大理州永平县杉阳镇江顶寺附近看到，横跨澜沧江的中缅国际通道大（理）瑞（丽）铁路澜沧江特大桥正在紧张建设中。预计2022年通车后，大理前往瑞丽的路程，将由现在的七八个小时缩短为3个小时。

而大瑞铁路通车后，四川也将又多出一条向南通道，实现成都—昆明—大理—瑞丽的铁路运输。

8月3日，小雨，往来于澜沧江彩虹桥上的车辆并不多。

从铁索桥上望，上方的悬崖峭壁上，还横着两道大桥，黄色的为石油管道桥，正在紧张建设的便是澜沧江特大桥。澜沧江特大桥全长5281米，主跨342米，桥址附近两岸山体坡角最大超过80度，局部甚至直立，桥面距江面超过270米，是当前我国安全风险等级最高的在建铁路桥梁之一。

建设方相关负责人此前在接受央视等媒体采访时曾表示，“澜沧江大桥仅仅是大桥的单边竖放重量便达到2500吨，创造了三项世界第一建桥纪录”。

“大瑞铁路的建设非常困难，通车时间一推再推，有的建设者，从小伙子



从博南山上下来，就到了澜沧江边。澜沧江上，架着三道大桥，最高的大保铁路桥，黄色的是输油管道桥，最低的铁索桥是彩虹桥。

都快干到了中年了。”当日，陪同记者进行现场采访的永平县委文联主席张继强如此感慨。

不过，随着建设的推进，好消息一个接着一个。今年6月10日，大瑞铁路建设便取得新突破：紧连澜沧江特大桥的江顶寺隧道顺利贯通。

公开资料显示，大瑞铁路穿越苍山、横断山、高黎贡山，横跨澜沧江和怒江，是目前国内艰险山区地形地质条件最为复杂的铁路线路之一，也是泛亚铁路西线的重要组成部分。它的设计运输能力为客车12对/日，货运1200万

吨/年，目标时速140公里。

目前，从四川出发，尚无直达大理或瑞丽的铁路。大瑞铁路通车后，从成都出发，可实现铁路直达昆明，再从昆明铁路抵达大理，最后上大瑞铁路，抵达瑞丽边境口岸。

大瑞铁路是我国西南进出境通道之一的中缅国际铁路通道的重要组成部分，它将加快中国连接东南亚、南亚国际的大通道建设，对重塑历史上“南方丝绸之路”新的辉煌，推动我国与东南亚、南亚国家的交流与合作，将产生重大而深远的影响。

封面新闻
四川出发
一路向南

封面新闻-华西都市报
“重走丝路”大型系列报道

发现蜀身毒道

系列报道

华西都市报-封面新闻
记者 刁明康 杨力 李强
云南大理摄影报道



每天早上7点，52岁的徐进军都会准时把宾馆门打开。一天当中，有上百辆往来于大保（大理-保山）高速的货车，在这里歇脚。

徐进军是四川眉山人，大保高速永平出口处这家宾馆的前台服务员。年轻时，他帮成都一家公司从腾冲购进矿石，然后通过货车或火车运到攀枝花冶炼。

他现在的老板、本地人杨贵云，正是看中了货运的商机，在高速路边开起多家宾馆和餐厅，二十多年来积累了上亿财富……

徐进军说，现在永平县，有着超过2000四川人，多是做货运和农副产品生意。

他们像当年行走在南方丝绸之路上的马帮，一车车地将云南和东南亚的农副产品，运到四川和北方，又一车车地将北方和四川的工业品运过来。

他们和像杨贵云一样的宾馆、客栈老板，共同延续着南方丝绸之路上的商贸传统。



扫二维码
看本文视频

成都

印度 缅甸

记者
刁明康
杨力
李强

制图 李潇雪



下载封面新闻APP
浏览最新资讯