

寻路蜀道大型人文采访活动

著名历史地理学者葛剑雄：
蜀道作为文化凝结体
是中华优秀传统文化的一部分

作为一个庞大的交通体系，古蜀道在漫长的中国历史中，曾在政治、经济、文化等多个领域发挥过重要作用。例如，它作为沟通关中与巴蜀的通道，使黄河和长江两大文明得以交汇。

随着时移世易，如今古蜀道主要作为一笔横卧在大地上的巨型文化遗产存在。在对蜀道的已有认知中，有哪些信息需要进一步捋顺、澄清、明确？当下又该持着怎样的科学理念，去保护、发挥它的现有价值？

近日，华西都市报、封面新闻记者专访了著名历史地理学者、复旦大学文科特聘资深教授葛剑雄。在近一个小时的专访里，他分享了对古蜀道的深刻认知和思考。

为何有的古蜀道
不再发挥交通功能？

谈到蜀道，葛剑雄首先提到，在悠久漫长的历史中，作为沟通中原与巴蜀的通道，蜀道在不同时间阶段，发挥的具体作用有所区别。

“在巴蜀还没有和中原统一前，蜀道的主要作用是民间层面的物资、人员来往。到巴蜀和中原统一后，蜀道就成为政治中心关中地区与巴蜀地区之间信息、物资、人员等多个领域上通下达的官方道路。如果发生战争，蜀道又会成为非常重要的战略交通线。”他说。

在古代技术条件有限的状况下，蜀道能在漫长的时间里发挥作用，主要是线路选择具有很高的科学性，充满智慧。葛剑雄说，在过去的2000多年里，蜀道作为官道，修的质量、标准都比较高，线路选择也比较合理。“现代人看一些古道，会赞叹这些古道路线选得很好。其实这都是古人经过无数次试错，实践验证出来的优化路线。虽然有些路线可能会被自然灾害破坏，但基本也会很快得到维修。如果实在难以恢复，则会开辟一条新的道路来代替。因为在一个幅员辽阔、大一统的国家，官道是不能中断的。”他说。

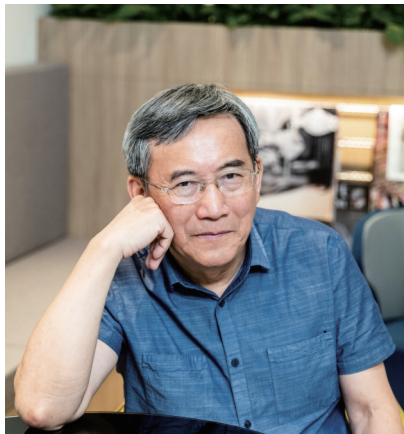
不过，蜀道作为历史产物，随着社会的发展，也有它适应或者不适应的命运轨迹。道路的基本功能是供人、马匹行走和车辆等交通工具行驶。随着交通工具技术革新，蜀道的功能也发生了重大改变。

“在机械交通工具出现早期，修筑公路时，还能利用此前已开通、使用的官道。因为当时已有的官道的宽度、弯曲度和坡度，对公路也是适用的。所以，我国最早修建的公路，基本都利用了原来的官道，修得也比较快。”葛剑雄说，但到了高速公路时代，以及需要修铁路，原有的官道就有很多不适用了，需要重新选路线。“比如当时修宝成铁路时，原来古道的弯道、半径等就不适合了，需要把线路拉直，所以铁路线要一次次跨过山陵。有些地方，原本是需要爬坡的，可能需要打成隧道。有的地方原来是往山下绕过的，那么现在就可能需要修座桥。”他说。

在乡道、县道、村村通公路建设方



“寻路蜀道”采访团成员行走于荔枝道上。张杰 摄



著名历史地理学者、复旦大学文科特聘资深教授葛剑雄 受访者供图

面，有些还可以利用原来的古道。但即使是修乡道、县道，一些古道路段也极有可能被废弃，“因为技术条件限制，古人修路一般不修隧道。像在修建蜀道这样的古代官道时，如果遇到山坡太陡，古人会选用修栈道的方式，在悬崖上打几个洞，插上木头，上面铺上木板。这个相对比较容易，维修也比较简单，并且使用的木板能就地取材，非常方便。在前工业时代，这种栈道尚能发挥作用，但肯定无法适应现代交通工具。此外，一些古桥梁因承重不够，也无法让汽车通过。而因为经济格局、人口分布变动，也会导致部分道路失去原来的交通实用功能。“在这个过程中，一些道路的使用价值减小了，维修动力也小了，不少路线被废弃是不可避免的。”葛剑雄说。

由于交通工具的更迭，交通路线的优化，古蜀道如今已不再被当成主要交通路线。从物质角度来说，不再承担交通功能的古蜀道，失去了在交通方面的实用价值。葛剑雄说：“但从抽象的精神角度来说，蜀道作为一种文化凝结体，是中华优秀传统文化的一部分，可以在审美、文物考古、历史研究、生态文旅等多方面发挥价值。比如，这条古道上曾发生过什么著名事件，有一些历史名人走过，写过相关诗文作品，或者古

道沿线的建筑、碑刻具有很高的文物价值。就算没有太高的文物价值，也能将它作为当地的古迹，充分保护起来。”

葛剑雄说：“对于遗址，其实好好保护起来让它不再受到损坏，就已经足够了。有人跟我说，建议恢复古蜀道。我问他，首先你要想想，恢复的目的和意义是什么？如果是为了文物保护，或者为了开发一段徒步、探险的旅行体验路线，是可以的。但如果没有这些，当一些道路本体已经不再使用，修复它的意义就不大了。并且，做不必要的修复，其实反而会破坏古迹的原貌。”

拥有长江水路
为何还要修建蜀道？

在很长的历史时期内，蜀道在巴蜀与关中地区的来往沟通方面起到重要作用。

有人曾提出一个疑问：在有长江水路的情况下，为何要费尽周折开通陆地上的蜀道？对于这个问题，葛剑雄说，看待历史问题要有历史眼光，“在古代很长一段时间，关中地区是中国的政治、文化中心。当天府之国有余粮，当然需要运送到关中地区。运送到关中地区，首选肯定走陆地蜀道。因为当时长江下游地区不缺粮。从这个意义上讲，关中地区更需要蜀道。蜀道交通网中的栈道是秦国时期开始修的。秦国为什么修蜀道？是因为当时蜀地变成了秦国的一个郡。出于治理需要，秦国肯定会派军队、人员，运送重要物资前往，因此需要这条道路。又比如诸葛亮北伐，也需要蜀道。为什么要在深山、悬崖峭壁花那么大的精力修这条路？就是因为有现实需要。”

葛剑雄提醒，不能用现代的眼光去评价历史上的事物或者事件，“古人走水路从长江上游到下游，要经过三峡，比现在困难、危险得多。当时水里有很多礁石，船碰到礁石很容易翻。你不要只看古诗里写的过三峡是那么浪漫，比如‘轻舟已过万重山’。实际上，轻舟过三峡是很难的。在水路比较危险的情

况下，在历史上很长一段时间里，作为政治中心地区的关中，要实现对巴蜀地区的有效管理，要充分利用四川盆地的物质资源优势，肯定就离不开蜀道，所以才不会不惜代价开通、维护蜀道。”

葛剑雄提到一个案例：由于蜀道运输成本太高，所以一般情况下，关中地区需要的粮食是从关东地区运来。但如果遇到特殊情况，蜀道就要发挥为关中地区运送粮食的作用。比如楚汉之争时，刘邦只占领了关中，还没有占领关东，所以当关中受灾后，刘邦就不惜代价要通过蜀道从巴蜀运粮食。但考虑到运粮成本太高，刘邦干脆就叫关中灾民直接走蜀道前往巴蜀，给他们就地供应粮食。”

蜀道的存在，不光为四川盆地向关中地区输送给养，四川盆地在物资、人员的来往中也受益处。葛剑雄说，等关中与巴蜀融合的时间够长、状况稳定后，朝廷还会把北方、中原一些人安排到巴蜀来，从事边地开发，或者将一些潜在的敌对势力、监控对象安置在相对封闭的巴蜀。其中包括卓文君的父亲卓王孙。卓王孙原本是赵国人，赵国被灭之后，他被强制迁往巴蜀。当时其他被迁往巴蜀的人，都会贿赂官员，希望自己能被安置在沿交通路线、出入比较方便的地方。但卓王孙却与众不同，他注意到临邛（今成都邛崃）有矿，便主动要求前往临邛定居，并利用选矿眼光和冶铁技术，成为当时的巨富。此外还有很有名的知识分子，比如很有名的扬雄，其祖上也是从长江中下游来到巴蜀。他们前往巴蜀只有两条路，一条是水路，另一条是陆路，也就是蜀道。”

广义中的蜀道
还包括哪些道路？

通常情况下提到的“蜀道”，一般是指狭义的概念，主要是指关中与陕西汉中之间的道路，包括褒斜道、子午道、故道、褒斜道（堂光道），以及由汉中前往巴蜀的金牛道、米仓道、荔枝道等。

葛剑雄说，古代，四川的对外通道并不只是通过狭义的蜀道。“如果从广义上来讲，蜀道还应该包括从蜀地通往更多地方的道路。比如五尺道，是秦朝时连接云贵与蜀的重要商道；汉武帝时期，张骞出使西域，到了如今的阿富汗、伊朗。张骞在那里看到，有人在卖蜀地的土特产邛竹杖和蜀布。当地人告诉张骞，这些商品是从蜀地先运到印度，然后从印度中转再运过去的。从广义上讲，这也是蜀道系统的一部分，也是非常重要的。”葛剑雄说。

“此外，从四川到贵州利用南北盘江水系，进入珠江水系到广东地区，也算是古蜀道体系的一部分。”葛剑雄说，汉武帝时期，唐蒙出使南越国（今广东一带）。在番禺（今广州），南越国国王招待他吃了一种果酱。当地人告诉唐蒙，这种果酱是从蜀地运到贵州一带，然后通过牂柯江进入珠江，再运到广州。一般情况下，果酱对保鲜的要求很高，能快速及时运过去，证明当时已有充分成熟的交通经验。

华西都市报·封面新闻记者 张杰