

寻路蜀道 大型人文采访活动

山高水长,峰险谷狭 秦岭,也是蜀道存在的意义

如果拿出一张地图,看向北纬32°到34°、东经100°到112°的位置,可以找到一条神奇的山脉:山体宽厚,群山连绵,横亘在中国大陆中部,东西绵延一千多公里,南北宽一两百公里,犹如一道脊梁,将中国分为南方和北方。

这便是秦岭。秦岭,也是蜀道存在的意义。

从广义上来说,出川和入川的道路,都可以叫蜀道。向东,蜀道可以是水路,在长江三峡的天险之中蜿蜒;向西,蜀道可以是“天路”,直上青藏高原;向南,可以是对外交往之路,顺着灵关道、五尺道,一直能通往越南。

但从狭义来看,只有向北那数条“噫吁嚱,危乎高哉”的古道,才是蜀道。从某种意义上来说,蜀道就是与秦岭或大巴山产生联系的道路。

那么,主峰海拔仅3771.2米的秦岭,为何会成为阻隔八百里秦川与成都平原的天险?

西北大学地质系构造教研室主任李玮教授曾数十次穿行在秦岭山脉之中,10月中旬,研究秦岭数十年的他从地质学的角度,向华西都市报、封面新闻“寻路蜀道”大型人文采访活动采访团解读了秦岭和蜀道的关系。

蜀道缘何难?

山高水长路况险峻

秦蜀两地,受绵延纵横秦岭所阻。山高水长,峰险谷狭。

蜀道,从某种意义上来说,就是人与自然搏斗,再到和平共处的过程。千百年来,四川与中原地区的联系,除了通过三峡再从湖北境内转向陆路外,便需要翻越这险峻无比的秦岭山脉。

“在清代,朝廷规定从北京到成都要走陆路,不能走长江三峡。”为什么不能从三峡走? 陕西理工大学学报哲社版主编,汉水文化研究中心副主任、研究员冯岁平曾提到,水路一旦覆舟便无法挽回,因此宁愿走慢一点,也要选择陆路,安全系数高一点。

“所以穿行河谷的蜀道,是古人相对最便捷安全的交通方式。”李玮说,由于秦岭山脉的阻隔,当时也没有其他更



奇特的秦岭地貌。闫雯雯摄



李玮在野外考察。受访者供图

安全的道路可通行。

穿越秦岭山脉的路主要有四条,自西向东分别为陈仓道、褒斜道、傥骆道、子午道。

“这几条蜀道总体而言都是沿着河谷分布,呈南北走向。”李玮说,蜀道的分布走向与秦岭山脉走向几乎正交。

由于长期降水、地质风化、流水的侵蚀作用,秦岭形成一系列南北向的深切河谷。这些深切河谷为连接关中和陕西汉中以及四川地区,提供了地理地貌上的便利条件。因此,顺着河流在石壁上凿孔,修筑栈道就可以穿过秦岭山脉,路程比翻山要短得多。

“蜀道大多数位于河谷之间,经常会遇到塌方、泥石流等自然灾害,因此古人也会想办法防治。”李玮介绍,古人防治灾害的措施就是绕道和加固,这也解释了为什么蜀道有些路段会改道。

何以秦岭? 地质作用形成“蜀道难”

既然秦岭是“蜀道难”的一大主因,那么它是如何形成的?

秦岭最早并不叫秦岭,而叫“南山”“中南”“终南”。《诗经》中曾经多次提到秦岭,如“信彼南山,维禹甸之”(《小雅·信南山》),“终南何有? 有条有梅”(《秦风·终南》),“如南山之寿,不骞不崩”(《小雅·天保》)。《尚书·禹贡》则有“终南,惇物,至于鸟鼠”。

从地理方位上看,秦岭位于西周、秦国都城之南,“天之中,都之南,故名中南,亦称终南。”

“秦岭”一词的文字记载最早或来自于东汉班固的《两都赋》,班固首次用“秦岭”取代了“南山”和“终南山”。其中,《西都赋》中有“睇秦岭,眺北阜”之语,《东都赋》中有“秦岭九峻,泾渭之川”。

“秦岭山脉的形成实际上是一个漫长的地质作用过程。”李玮说,秦岭山脉是经历四五亿年地质构造演化的结果,最终在新生代形成了东西走向的巨大山脉。

“从时段来看,秦岭的形成经历了从古生代到新生代漫长的地质演化历史。从地形变化来看,主要经历了早期的褶皱成山,后期的夷平准平原、山间盆地,以及现今的山脉等多个地形演化阶段。”李玮总结道。

何以蜀道? 开拓进取精神越千年

“约6000多万年前,印度板块与亚

洲大陆之间碰撞运动让青藏高原不断隆升,并向东不断扩展,深刻地影响了中国大陆新生代以来的地形地貌,同时在四川盆地西南周缘形成了多条山脉。”李玮说,层峦叠嶂的山脉将四川盆地包裹其中。

这些独特的地质构造成就气候温和、物产丰饶的成都平原,但也让蜀地四面被高山峡谷阻隔。

凝结着古人智慧与勇气的蜀道,却突破群山和高原形成的自然屏障,向外不断延伸,从过去到现在。

“近代以来,川陕间公路、铁路的建设多沿原有蜀道线路。”李玮说,1935年建成的宝汉公路,经陕西宝鸡、凤县、留坝抵汉中,北段沿着古道,南段沿褒斜道修建。成都至汉中的公路,1937年建成通车,这条线路基本沿着金牛道而修。

同样巧合的是,108国道成都至汉中段沿金牛道修建,汉中至西安段基本与傥骆道一致。210国道则沿着洋巴道-子午道一线,沿着沔河直接出山。316国道汉中至甘肃天水段的南段则沿着褒斜道而建。

1958年元旦,全长669公里的宝成铁路在成都火车站举行通车仪式,“蜀道难”从此成为历史。这条北起宝鸡,向南穿越秦岭和大巴山,到达天府之国成都的“钢铁巨龙”将四川接入全国铁路网。

2017年12月,西成高铁穿越秦岭隧道,将关中平原与成都平原紧密相连。

时至今日,放眼中国西部版图,绿水青山之间,道路纵横,紧密相连。古蜀道之畔,西成高铁、京昆高速等“超级蜀道”重塑时空,通川达海。

新时代造路者用新技术新方法,构建起一张上天入地、通江达海的立体交通运输网络。如今,各类出川大通道已有40余条;公路通车总里程超40万公里,居全国第一;公路和客车实现“村村通”;成都拥有两座国际机场,已开通国际及地区客货运航线140余条……

华西都市报-封面新闻记者 刘彦君 闫雯雯 伍勇 周琴 陕西秦岭报道

专家访谈 |

学者冯岁平谈蜀道:

认识蜀道的核心不在于路,而在于人

“蜀道之难,难于上青天”,唐代诗人李白那首流传千古的《蜀道难》,是很多人关于蜀道的最初记忆。

以位于陕西省的汉中盆地为中间站,可将蜀道分为南北两段,一段为翻越秦岭的道路,另一段为翻越巴山的道路。

近日,华西都市报、封面新闻“寻路蜀道”大型人文采访活动采访团在陕西省汉中市专访了陕西理工大学学报哲社版主编,汉水文化研究中心副主任、研究员,汉中市博物馆原馆长冯岁平。他认为,蜀道是一个体系,而不是一条路,了解、认识蜀道的核心不在于路,而在于人。

汉中为何如此重要?

交通是国之动脉,政令的畅通依靠交通道路来完成,蜀道则是通往四川最主要的道路,其重要性由此可见。为什

么要不断保持蜀道的畅通? 冯岁平表示,这是为了政治、经济、文化方面的需要,蜀道就是过去政治、军事、文化各方面的纽带,没有畅通的道路,就不可能有效地控制。维持中国的大一统,这就是蜀道修建时的意义所在。

冯岁平说,最初,先民们沿着河流不断踏勘,在山地地貌状态下开辟成山间小道,之后随着生产力的发展,道路逐渐演变为栈道、扁道、近代公路,最终成为今天的现代公路、高速公路、高铁。

“蜀道之难,难于上青天。”历史上,穿越秦岭、巴山十分艰难,汉中盆地恰好处在秦岭巴山之间,也是蜀道的交汇点,重要性不言而喻。

为什么汉中如此重要? 冯岁平解析说,元代之前,汉中和四川属于一个整体,但元朝为了防止出现地方割据,在行政区域的划分上采用犬牙交错的

方式,遂将汉中划给陕西。无论是地理气候,还是人文风物,汉中更接近四川盆地,与关中原差异较大。将汉中划入陕西后,一旦四川再度发生叛乱,政府的军队由于已掌握了汉中,进军成都平原平叛就会容易许多。

汉中被称为“栈道之乡”,不仅多条蜀道在汉中交汇,并且蜀道在穿越秦岭时,多在山崖边上修筑栈道。冯岁平解释说,大巴山由于比较平缓,过去不可能大规模修栈道。汉中处在秦岭的南坡、大巴山的北部,秦岭要比大巴山更险峻,所以栈道的遗址较多。“蜀道进了四川后,由于四川的山区泥沙较多,因此多为铺设青石板道路。”他说。

如何才能认识蜀道?

古蜀道历史悠久,至今已有一千多年历史,是保存至今人类最早的大型交

通遗存之一。

在漫长的三千多年的历史变迁中,无数的政客商贾、文人、百姓行走在这一条古道上,让古蜀道升华为一条南北文化交流的立体系统,其内涵遍及政治、经济、文化、艺术、科学等各个领域。

蜀道延续至今已不是一条简单的交通要道,而是一条蕴含着丰富文化遗产的文化线路,是区域文化交流的纽带,也是蜀人不畏艰险、开拓进取精神的象征。

如何真正地认识蜀道的精髓? 在冯岁平看来,蜀道是一个体系,它不是简单的几条路、几棵树,“蜀道的核心是人”。通过蜀道,历史上的统治者得以实现“王业之基”,保证政治、经济、思想、文化等相互交流交融。

华西都市报-封面新闻记者 闫雯雯 周琴 刘彦君 伍勇 陕西汉中报道