

# 道路、行旅經驗與雲南想像

●程新皓

從2013年回到故鄉昆明並作為藝術家開始創作以來，我幾乎所有的項目都圍繞着雲南展開。這種選擇並非創作的策略，而是對一些更重要的問題的回應：我好奇的是，我出生和長大的這片地域，為何成為了當下的狀態？這種雲南的當下，是如何歷史地卻又充滿偶然地形成的？如果不以某種本質主義的方式設問，我們如何去追溯雲南的生成以及它直至今天仍然被捲入的各種變遷？而回到個人，我如何去定位自己與這片流變中的土地的關係，又如何尋找一些切身的出發點，讓自己所言非虛，能既落回土地也落回自身？這些問題提供的經緯對我來說比在藝術中的定位更加重要，甚至我作出的實踐和回應是否藝術，或許已經不那麼重要。

## 一 在終點與旅途之間的地方想像

說起雲南，今天的大部分人都不算陌生。哪怕沒有去過雲南的朋友，也能輕易地列舉出一些關於雲南的事實或印象，比如它是著名的旅遊目

的地，有着多樣的地形和眾多的民族文化，以及由此帶來的豐富美食。畢竟在現代世界，已經不可能存在真正的陌異之地，不同的視角和經驗可以通過各樣媒介查考、獲得和體驗。除此之外，我們也可以通過現代化的交通手段，並不困難地「降臨」在某一地點：乘坐飛機、高鐵，或者是驅車駛過能夠通達每一個村級行政單位的公路。在這樣的情景下，我們可以輕鬆地談及每一個地方，而忽略到達此地的方式——這有甚麼值得談論呢？飛機、鐵路和公路，早已把通向不同地點的路途轉化為同樣的經驗，除了窗外一閃即過的風景，我們面對的是關於技術更新的感受。就此而言，世界更像是由一些離散的點和它們之間的超鏈接所構成，每個點都是可以直接進入的，也都是可以超越實際的地理關係直接進行比較和並列的。這種散點式的圖景構成了我們當下的世界想像，而雲南也自然處在這樣的想像中。

然而，這種世界想像伴生於現代世界，它並沒有太久遠的歷史。或許，我們可以將這段歷史追溯至現代道路系統與通訊方式普及之時。對於雲南

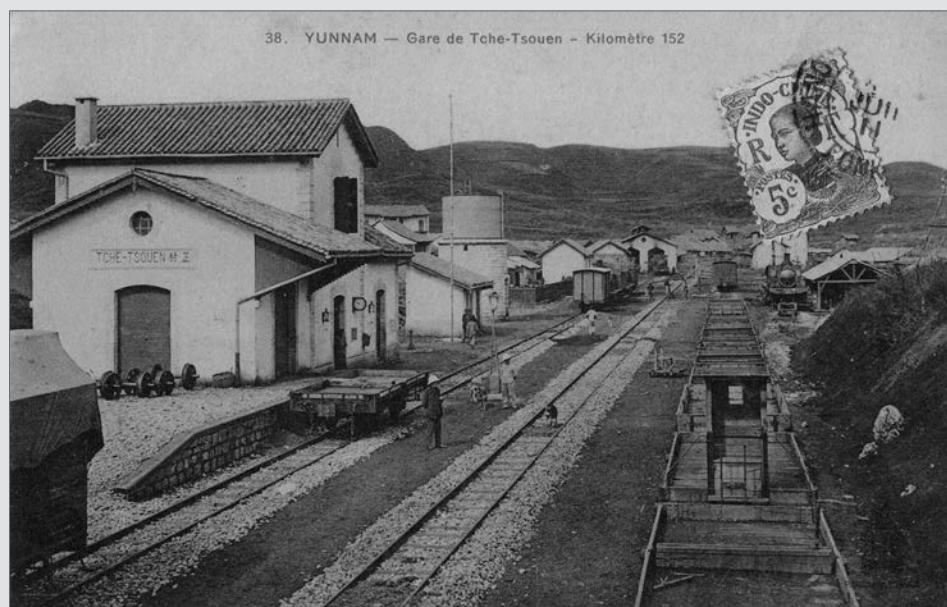
來說，這個時間點可以精確到1910年1月31日。在這一天，第一列火車沿着法國殖民者建造的滇越鐵路抵達雲南的省城昆明，象徵性地開啟了之後一個多世紀的現代性的濫觴。一種新的關於速度、連接的技術，以及伴隨於此的新的經驗和想像從此到來，而一個前現代的雲南隨之終結。

這個被終結的雲南是甚麼呢？如果借用歷史圖景，我們或許可以說，在前現代，相對於一系列地點的集合，雲南更像是一些線條連綴而成的網：它由道路、道路中的節點與道路之間的交匯點構成。在那裏——與現代世界不同——對一個地點的想像更多由如何通達這個地點形塑，而非僅僅與這個地點有關。此處可以舉一個例子：在明清兩代，有一類姑且可叫作「滇行記」的文體。這類文體是清朝官員從外省赴雲南任職、出使或省親，在途中留下的筆記與詩，包括吳其濬《滇行紀程集》、張德懋《滇行吟草》、許纘會《滇行紀程》等<sup>①</sup>。在這些文本中，大部分篇幅都是關於

作者赴滇旅途中的所見所感，而非對雲南本身的記錄。其中記載的內容往往從作者前一個任職地或者居住地開始，至抵達雲南這一目的地即結束，似乎這樣的路程就足以構成對雲南的想像。在這樣的情形下，道路的重要性被放大，成為定義地方的關鍵。

而對於雲南這樣的山區來說，前現代的道路就是在山脈和河谷之間的馬幫驛路（又稱「馬道」）。在1910年滇越鐵路建成之前，雲南境內並不存在包括公路和鐵路在內的現代道路系統。雲南與外省的交通與物資往來，主要通過馬幫來完成。遠至漢代甚至更早，雲南境內就存在着聯通中國內地與印度次大陸的貨物交換網絡，這個網絡在之後的一千多年間逐漸發展成今天人們所熟悉的連通中、緬、印的「西南絲綢之路」。事實上，從元代開始、成熟於明清的驛路系統，正是依循着西南絲綢之路的主線與支線展開的。

如果將時間點聚焦在滇越鐵路修建以前的二十世紀初，雲南最主要



二十世紀初滇越鐵路芷村車站，明信片。（圖片由程新皓提供）

的驛路幹線大致有五條：第一條道路是從昆明出發，向東北穿過貴州抵達敘府（今宜賓），即曾經的石門道或朱提道，甚至可以一直追溯至秦代修建的五尺道；在終點敘府能轉長江水運，通向中國內地。第二條道路是從昆明向西，在姚安折向北，跨越金沙江，通過西昌抵達四川盆地的靈關道。第三條道路是從昆明向南，穿過江川、通海、建水、蒙自，在蠻耗碼頭轉水運，沿紅河一直抵達越南出海的通海城道，也就是歷史上的進桑糜冷道。這條道路在蒙自還有向東的岔路，可以經文山抵達廣西，構成第四條幹線。第五條道路則是從昆明向西，經大理、永昌（今保山）通向緬甸的國際通道，即著名的永昌道和與之連接的滇西馬路。除去入緬的路線，不論是向北進入長江水系，或者向東南進入紅河水系，在轉水路前都需要先經過二十餘日的馬道跋涉，而到達廣西則需要超過二十五日②。

這裏重要的不只是時間與距離的長度，而是具體的雲南山地環境中的綿延路途以及身處其中的身體感受。我們可以從一些遊記中窺知一二。以《紅星照耀中國》（*Red Star over China*，又譯《西行漫記》）聞名的美國記者斯諾（Edgar Snow）在1930年剛滿二十三歲時曾進入雲南，在雲南和緬甸之間進行了一次馬幫旅行。雖然這時滇越鐵路已建成二十年，但在雲南大部分的地區，馬幫旅行仍然是唯一的選擇。在發表於紐約《太陽報》（*The Sun*）的遊記中，斯諾曾對雲南馬道的崎嶇難行有生動的記載③：

雲南的馬幫道路已經使用了許許多多個世紀，經歷過多次重修和重建，但

基本路線卻很少改變。當前，也沒有甚麼改進的措施。無非是偶爾更換幾塊破損的石塊，如此而已。年復一年，道路一個勁兒地往下陷，好像噬咬着山脈的肉一樣。

高山，峽谷，雨季的洪水，崎嶇的路況，出沒不定、隨時可能對旅人馬隊發動襲擊的土匪——充滿偶然和艱辛的外部環境與曠日持久的長途跋涉聯合在一起，加劇了無法預估的危險。1906年，時任滇越鐵路下屬承包公司會計的喬治-奧古斯特·瑪爾薄特（Georges-Auguste Marbotte）在給家人的信中，如此描述了從蒙自到保姑的馬道上驚心動魄的遭遇④：

道路千變萬化，連綿起伏，穿過懸崖絕壁。橋樑下的瀑布直洩到峽谷深處，南溪河在下面洶湧奔騰……途中少不了會發生意外變故。在某個轉彎處，一條野狗突然從灌木叢中竄出來，我的馬受驚之後慌忙避讓。我走近灌木叢一看，只見那條野狗正在大嚼一具苦力的屍體！我甩開馬隊一路前行，令我詫異的是，我已經到達保姑好幾個鐘頭，而馬夫們卻遲遲未到。最後，他們終於來了。我離開他們時有五匹馬，而此時只剩下四匹……還有第五匹馬的尾巴和耳朵。我的牀、箱子翻倒在一個溝壑裏，馬跟着掉到了溝裏，即時斃命。非常幸運的是，我的行李被抬了上來。

這些引述的重點在於，旅人因雲南的高山深峽而暑寒交加，道路因季風降雨而泥濘濕滑，馬隊因滑坡落石或匪患兵燹而受阻繞行……當行進的身體遭遇這些遠超身體尺度的、並

未被現代世界的工業化馴服的自然力量時，會與周遭環境進行特殊的耦合。或許，我們可以將之戲稱為前現代的雲南旅行現象學：身體被「拋入」到雲南的世界中，「拋至」安全與舒適之外。因為熟稔而變得柔和的世界在此逐漸褪卻，顯露出堅硬、粗糲的外貌，使人不得不直視其自身的狀態。在這裏，偶然性佔據了主宰的位置，前路中的遭遇變得難以預測：旅人不再能夠僅僅通過自己的計劃，慣性地去處理周遭，而必須把自己變成一個反應者，對可能出現的種種狀況作出靈敏的調適，或者自己勇敢地進入前路的不可預期中，在變動不居的力量衝突間隨波逐流，並在層層加碼中被推向極限。當終點最終來到，那不再是一種必然的應許，不再是計劃的實現，而更像是一種降臨，一個事件最終的顯明。不論有過多少經驗，旅人在雲南的旅途中都需要有這樣放手一搏的勇氣。這是一種完全不同於現代旅行的經驗。或者說，這是一種完全不同的旅行。

## 二 鐵路之旅與新的身體經驗

這樣的旅行經驗隨着滇越鐵路的建成，開始發生改變。滇越鐵路是雲南第一條鐵路，也是第一條現代道路。這條1910年在法國殖民者主導下建成的鐵路從越南的港口城市海防開始，一路順紅河連通河內、安沛、老街，跨過紅河支流南溪河到達中國境內的河口，再繼續沿南溪河上溯，經蒙自、阿迷（今開遠），進入珠江上游的南盤江河谷，經盤溪、宜良，

翻越分水嶺，最終抵達長江流域的雲南省城昆明。這條鐵路的建成，使得昆明突然變為一個從港口出發、三日內能抵達的地方，也使得雲南從遙遠的邊疆山地省份，變為連通南中國海的港口腹地。從此，曠日持久地穿越山地河谷的馬幫徒步被車廂之內坐躺的鐵路之旅替代。後者對於今天的人們來說已經無比熟悉。但可想而知，對於處在那個時空的人們來說，熟悉卻需要一個過程，需要經歷一種愕然和驚奇。

很幸運的是，一位署名「雪山」的作者，在名為〈滇越旅途三日記〉的文章中留下了非常珍貴的記錄<sup>⑤</sup>。從文中的敘述推斷，雪山是一位東陸大學（雲南大學前身）的學生，赴北平「留學」，他原籍麗江，也許是納西人，至少是能夠熟練使用納西話的漢人。此次北上發生在1936年，雪山選擇坐滇越鐵路至海防，再轉海路至上海登岸北進。這位接受過現代教育的大學生熟練地使用鐘點時間，將火車行進的空間在時間軌迹上陳列開來，幾時幾分，至何處，逐一細言。然而，作為第一次乘坐火車的人，他又不免興奮，「極感其速」，這自然是相較於雲南的馬幫旅行而言的。

更為有趣的是，作者提到了七位和他同處一節車廂中的旅客。他們是來自麗江的「摩些」（今納西）人，之前從未乘坐過火車：

此次與余同行者為七「摩些」人，因家人在南京、北平軍界做事，為送家眷而來者，然均不諳國語，每事須代為翻譯，而婦女三人，均不識字，滇越車上，大小便處均書W.C.不題漢文，大小便也要為之講解，文化落



後之不便，於此可見。而一路之抽水桶、馬桶，亦莫不皆然。……

徐家渡亦為大站，然居人稀少，村民開車至，均到車內賣餅及豆腐、雞子等物，同路之七「摩些」人，爭相購食，余以其不潔，惟買雞子數枚食之。

在這些描述裏，與作者同車的「摩些」人幾乎就是典型的他者形象：他們大快朵頤作者「以其不潔」而不願觸碰的食物；同時，他們連漢語也無法掌握，更不要說火車中標記的外國文字。一切近乎陌生，其身體經驗在這毫無準備的鐵路之旅中從零建立。此時，火車的世界與納西人的世界之間需要轉譯——甚至是字面意義上的轉譯——而作者當仁不讓地充當了這個中介。作者更像是作為一具已經文明化的身體，去規訓其他「文化落後」的身體；作為一位熟悉現代生活方式的麗江人，對那些突然遭遇現代性的納西人評頭論足。

在下面這個片段中，這種現代性與傳統世界間的張力集中地爆發了出來：

六時起，呼同行之「摩些」人不應，撼其門始醒，昏昏迷迷問曰：「壺可瓦妹思，崖慢意木偏斯，恥紐你偶敵阿子每噴沙？」「纔是半夜，雞還未鳴，怎樣早起做甚？」余曰：「明多意你卡古色，喜意偶敵好子油，五侯沒敵色，兀五東五子每冷陌妹？」「天明已久，同行已餐，你們不起，我就自己去了！」彼輩聞之始驚起，晨餐後即赴車站，出店門，彼輩猶以為早，余亦以為無先到者，孰意到站則乘客已滿車內矣。

一方面是在未有火車之前的雞鳴而起，另一方面是火車帶來的鐘點時間，這兩種不同的世界節律在此事件中發生了正碰。而這樣的碰撞卻並不公平，它必然以火車的「勝利」告終：那些「昏昏迷迷」的前現代身體只能嘀咕着趕往車站，並驚訝地發現「乘客已滿車內矣」。值得注意的是，作者特別以漢語標註的納西話發音來記錄這些納西人的發言，讓他們在文中看似並非置問，而是發出了一長串完全不可理解的音節：「壺可瓦妹思，崖慢意木偏斯，恥紐你偶敵阿子每噴沙？」在作者的破譯之下，這串音節最終轉換成一個近乎可笑的問題：「纔是半夜，雞還未鳴，怎樣早起做甚？」伴隨着這樣的失語，我們卻彷彿能夠聽見作者——文明化的麗江人——在用流利而熟稔的聲音敘述着時間。

借用之前的分析，我們是否可以說，此處也存在另一種現象學，存在另一種形式的耦合？一些前現代的身體，突然被「拋入」到了現代性之中。火車將他們孤立在內，將熟悉的世界阻隔於外。車廂堅硬而無法穿透，在這裏，他們不再能夠根據自己的經驗和預期去處理周遭物事，一切都是不明的，一切都是需要中介的，而這個中介恰好站在了另一個時態中：一種已經應許的未來。而將這些前現代肉身轉化為現代主體的媒介，正是鐵路之旅。這種新的旅程，把現代世界的關鍵屬性銘刻進參與旅行的身體中。

而反過來，人們也需要創造一種新的感受力，或者說需要借助新的技術來體驗與描述這樣獨特的鐵路之旅。在一些時候，旅程變成了某種測量與計數。比如，鄭子健乘坐滇越鐵路期間攜帶了溫度計，沿途測量。隨

着火車在山間一路爬坡，氣候從河口的暑熱逐漸轉為芷村山巔的清涼，這些伴隨着地形和高度的變化被標計在溫度計的抽象讀數中⑥：

甫由河口開車，即穿一山洞，沿南溪河右岸行，車上苦熱。余取攜來寒暑表視之，為九十四度〔華氏度〕。……過此以上，高山峻嶺，仰視不見其巔，遠望對岸來路，似在足底，而高下相差，已若雲泥。過猓姑寨，停車片刻，經戈姑，過落水洞，已高一千五百公尺，氣候漸涼，為八十餘度。旋下平原，牛羊成群，過芷村，……土人咸禦寒衣，視寒暑表為七十八度。

而在另一個滇越鐵路的旅途中，謝彬則使用了海拔高度這一不同的標記方式⑦：

穿山洞一，至臘哈地。又穿五洞，至白寨，復穿十一洞，過五橋，至灣塘。於此卸車數輛，祇拖六輛前進，地已高出海面七百密達〔meter，米〕。……

上至猓姑寨，高已一千三百密達，……經戈姑過落水洞，已高一千五百密達。過芷村，……登至高處，視落水洞又高一百密達矣。

與他同行的文緝熙則更詳細地記載了這個過程⑧：

至猓姑寨左右，則車的位置甚高，幾乎直在山巔行走，江蘇代表袁觀瀾先生，攜有氣壓計，視之低高，海面一千五百八十米達矣。（一米達約合中國三尺）按三日前由海防下船搭車，是由海面啟行，昨在老街高出

海面二百八十米，今達一千五百八十米，半日路程，較昨日即高出一千三百米，恰似登高，而非行遠矣。……

按連日所過之山洞甚多，計數頗難，自昨日由河口北上，余同山東范君〔范予遂〕，湖南謝君〔謝彬〕，即留神計數，每過一洞，於日記簿上作一點以記之，直至第四十洞，乃始發覺洞口有洋碼，勿庸吾輩費事也；如今日所謂一百三十五洞者，即係一望而知，並非計數之成績。

我們可以想見當時情景，幾位民國文人饒有興致地隨身攜帶科學儀器，測量、記錄着氣壓，或者向車窗外張望着，計算着通過的橋樑和隧道數量，記錄在日記本上，最終發現原來隧道已經編好了號，無需親自點數記錄，於是樂得使用現成的數據。而滇越鐵路的火車之旅也就這樣轉化為一個個數字：隧道的編號標示着距離，儀器標示着高度和溫度。那些高山深谷中的彎彎繞繞，被壓縮進這些抽象的數字中，而變得可以被感知：看，我們已經來到了此行的最高處！曾經馬幫旅行的具體行動在新的時代裏變為抽象的讀數：在鐵路上奔馳的火車，向南或向北有甚麼必要關注呢？

鐵路的形狀和里程在修建的那一刻就已經確定，從海防至昆明，共長854公里。如何曲折盤繞並不重要，重要的是處在這854公里中。一個精確的數字，旅客身處何地、旅程的進度幾何就可以被決定。火車在這裏已經取代了前現代旅行中的身體，成為了這些抽象數據所圍繞的核心。然而，這種抽象卻也從另一個側面體現着滇越鐵路的特殊：如果無需穿山過峽，為

何會建造如此多的隧道橋樑，又如何能用隧道的編號來標記旅程？如果不是從濕熱的河谷爬升到寒冷的山地，氣壓計和溫度計又能對應甚麼具體的路程？對於京漢鐵路、粵漢鐵路這些在平原上穿行的線路，如此測量計數將失去意義。從這個角度說，這些看似普遍的現代技術，只有在滇越鐵路中才具有現實的所指，也才能和那些從車窗好奇地向外張望的乘客結合，共同創造出普遍的鐵路經驗，以及與特殊的雲南環境相關的感受形式。

### 三 道路：單數或是複數？

前文更多討論了從滇越鐵路開始的現代旅行方式和以馬幫旅行為代表的前現代雲南旅行方式之間的張力，而對於雲南旅行的其他面向未及展開。在此姑且以陳述的方式略為提及幾點。第一，現代道路在雲南的建設和普及並非在一個時間點完成的，而是可以看作一直持續至今的長期過程。所以，在這個過程中，必然伴隨着多種行旅方式並存、相互銜接的情況。前述斯諾通向緬甸的馬幫之旅，就是乘滇越鐵路至昆明後才展開的。事實上，這些道路並不一定是簡單的互相替代的關係：在二十世紀上半葉，即便伴隨着鐵路運輸的出現，馬幫運輸仍然在規模和運量上迎來了一個歷史的高點。

由此可以引出第二點：來自於不同年代的運輸方式，或者說這些起源不同的基礎設施某種程度是在時空上耦合和相互影響的。可以看到，滇越鐵路一開始的西線方案，幾乎和滇南

的驛路幹線——通海城道吻合。而在抗日戰爭時期修建的滇緬公路、滇緬鐵路，也基本和曾經的滇西馬路／永昌道走向一致，甚至在某些路段能看到驛路、滇緬公路改建的「320國道」、滇緬鐵路路基、成昆鐵路、杭瑞高速並置的景觀。這一方面可以看到雲南的山川地理對道路選址的影響，另一方面也隱隱指向曾經的基礎設施帶來的字面意義的路徑依賴：後者的完成依賴於前者的存在。

上述兩點包含了第三點，就是這些我們今天以「道路」、「交通」蔽之的對象，並非同質，而且並不只是速度和尺度上的區別。它們在不同的語境中出現，被整合在特定的性質、話語和經濟關係中，進而製造出不同的地理關係、行旅經驗和基於此的地方想像。這些名為「道路」的對象指向了不同的行進方式：它們可以是兩點之間目的性的運輸、移動，也可以是為打破或者加強某種「勢」的建築，比如漢武帝為了控制邊疆、聯絡印度以對抗匈奴而嘗試修建的博南古道，或是明清兩代在對緬戰爭的背景下重整的驛路物流系統。

在一些情況下，道路並不一定與點和點之間的關係有關，甚至不一定和目的性的搬運有關。比如環繞「聖山」（梅里雪山）的轉山朝聖路，在這裏，起點就是終點，道路的意義被整合進行走的行動中。在另一些情況下，道路是對主要關係的打破，或者是對細節與瞬息萬變的形勢的捕捉：我們可以想像那些穿越邊境的偷渡者小道，或者是遍布山林的獵人小路。而在更極端的情況下，道路可以在想像中存在，並製造出現實的意義，如

納西人的《神路圖》、彝族的《指路經》，或是拉祜人的「叫年魂」。在這三個例子中，道路經由東巴、畢摩和莫八的吟唱，從現實世界中的空間逐漸延伸入神話的國度，指向逝去祖先的棲居之所。上述這些與「路」有關的對象各不相同，在某些具體的關係中相互疊加，在策略的意義上互相利用，形成了不同形式的並置，並覆蓋在雲南的山脈、河流和平壩上，在永恒的變化中形塑着每一個當下的關係網絡。

這是我今天生活於其中的雲南，也是我作為一個藝術創作者試圖處理的對象。從2018年起，我針對雲南這片土地上不同時間、不同背景的道路展開了創作。完成於2019年的作品《致海洋》面對的就是上文重點提及的滇越鐵路。如今，滇越鐵路已經和這片土地共存了一百一十餘年，在相互影響中造就了雲南的歷史，也成為了後者的一個部分。我從小生活於這條鐵路旁，在小學時從父親的講述中得知，這條高原鐵路的盡頭是一片大海，從此將大海與鐵路的意象捆綁在一起。2019年12月1日，我從昆明出發，沿着滇越鐵路走向中越邊界。我在彼時開始了一場幾乎是逆向的行程：重新走回鐵道上，按照鐵路尚未存在時的方式，在雲南的旱季中徒步穿過雲南的山、壩子和河谷，從清冷的高原走向暑熱南方。旅途中，每隔一公里，我會撿拾一塊碎石放進背囊，並相應地拍攝一段視頻。就這樣，449公里的路程最終轉化為449塊石頭的重量。它們使得由鐵路時代開始的那些抽象的測量和計數——公里、海拔、溫度——重新變為身體的

感受，並使得後者不斷被推向極限，使得漫長的旅程變得更加漫長。就這樣，前鐵路時代的雲南行旅感知被重新摺疊回這條已經深入大地的鐵路之上，讓彼此的尺度、重量和時空重新顯明。

2022年完成的作品《你不要到南方去，你不要到北方去》則與曾經的鹽馬古道相關，它涉及到不同年代的基礎設施之間的潛在關係，並試圖在穿越不同水系的行進中勾勒出地方經驗和更大尺度的地理圖景之間的張力。在此區域，流向太平洋的瀾滄江和流向印度洋的怒江被碧羅雪山區隔。現代公路建成前，從蘭坪至知子羅的鹽馬古道是進入怒江峽谷的最重要的道路。這條道路和行走於其上的馬幫使得知子羅一度繁榮，但這個小城最後因取道他途的公路建設而被荒棄。2022年10月29日，我打了一壺瀾滄江水，沿半存半荒的鹽馬古道由東向西翻越碧羅雪山，最終在11月1日抵達怒江邊，將瀾滄江水倒入怒江。兩條河流和其中聳立的雪山的立體關係，最後於肉身穿越的行進中具身化。

同時，這次穿越也使得一些對象和關係被探知，並整合進可見的視覺關係中：最新的高壓輸電線的建設，幾乎完全按照曾經的鹽馬古道的走向。它並非連接兩個河谷的最短路徑，但它是利用畜力搬運高壓電塔修建材料的最經濟路徑。高壓輸電線這個新時代的事物，由此和曾經的馬幫故道建立起不易察覺的依賴關係。

而在2023年初開始拍攝、由於我意外受傷而一度暫時中斷的作品《疊層與漂礫》，則與滇緬公路和不同



年代之間的道路疊層有關。滇緬公路從其建設之始就帶有強烈的主體意識，以及伴隨於此的家國情懷。它是雲南人民自行設計、建設的道路。滇緬公路的西段從1937年底開始動工，1938年建成，其間雲南各族人民為之付出了數千條生命的代價。它的建成打破了雲南運輸對滇越鐵路的依賴，從而成為了抗戰期間、尤其是日本佔據越南之後中國西南大後方最重要的援華物資輸送渠道。這條承載着歷史重量和厚度的道路是雲南近現代史上濃墨重彩的一筆。

然而，隨着道路的翻新和現代化，我們在由汽油驅動的旅程中已經愈來愈輕視這樣的道路歷史，進而對其熟視無睹。為了使其重新顯明，我將前現代的行旅方式重新摺疊回當下的道路上，從而牽引出不同歷史經驗之間的對話。2023年2月開始，我從滇緬公路的起點——也是我的故鄉——昆明開始，沿着滇緬公路走向緬甸。我的旅伴是一塊石頭：我將踢着這塊石頭前進，直至中緬邊境。在這最終將超過900公里的路途中，我與這塊石頭一起，被「拋入」不同的偶然遭遇中，這些遭遇與這條公路有關，也與這條公路之下的疊層有關：「320國道」覆蓋在滇緬公路上，滇緬公路覆蓋在明清驛路上，明清驛路覆蓋在更早的滇西馬路、博南古道上……與此平行的還有一段成昆鐵路、杭瑞高速和未曾完工的滇緬鐵路，它們和所處其中的風土一起形成縱向的疊層。而我和這塊石頭將在水平的方向移動，不斷被磨損與消耗，直至旅途的盡頭。然而，這次旅途並未達到盡頭。我在行進了兩百餘公里

後突發跟腱撕裂，而不得不暫停了步伐。2024年5月，我從中斷的點繼續行走，在兩個月後完成了旅程的後半部分。

以上就是我近年來關於雲南的道路、行旅經驗和地方感知所做的一些思考和創作。這些圍繞着不同年代的旅途或許能成為稜鏡，折射出雲南歷史地理的某個側面。

### 註釋

- ① 吳其濬：《滇行紀程集》，收入《清代詩文集彙編》編纂委員會編：《清代詩文集彙編》，第530冊（上海：上海古籍出版社，2010），頁805-39；張德懋：《滇行吟草》，收入《清代詩文集彙編》，第391冊，頁447-54；許纘會：《滇行紀程》，收入王雲五主編：《滇行紀程·東還紀程·蠻書·校訛·續校·補校》（長沙：商務印書館，1939），頁3-23。
- ② 關於雲南歷史上的道路系統，參見陸韜：《雲南對外交通史》（昆明：雲南人民出版社，2011）。
- ③ 斯諾（Edgar Snow）著，李希文等譯：《馬幫旅行》（昆明：雲南人民出版社，2019），頁64-66。
- ④ 皮埃爾·瑪爾薄特（Pierre Marbotte）著，許濤譯：《滇越鐵路：一個法國家庭在中國的經歷》（昆明：雲南美術出版社，2010），頁78-79。
- ⑤ 雪山：〈滇越旅途三日記〉，《新中華》，第5卷第4期（1937年2月25日），頁69-74。
- ⑥ 鄭子健：《滇遊一月記》（上海：中華書局，1937），頁37、39。
- ⑦ 謝彬：《雲南遊記》（上海：中華書局，1934），頁59-62。
- ⑧ 文縉熙：《滇越遊記》（出版資料不詳，1925），頁34、36。

**程新皓** 北京大學化學與分子工程學院博士，藝術家。