

## 絲路不是只有一條——滇緬之路早已開通

嚴智宏

暨南大學東南亞學系教授

### 摘要

在東西方之間，或縮小範圍只談印度、中國之間，於西方紀元前後，至少就已出現三或四條經濟文化上的交流通道。一是陸上的絲綢之路，二是海上的絲綢之路，三是「蜀身毒道」，而滇緬之路是此道的一部分。然而，有人提出質疑，主張「蜀身毒道」不可能存在於西元前，因為其地理環境非常險峻，沿路的經濟水準非常低下，旅程上的關卡與阻滯甚多。本文以古文獻為基礎，參酌近現代出土的考古發掘資料和研究成果，認為「蜀身毒道」確實存在於西元前，至少滇緬之路是如此。因為，無論古今，再險惡的環境及條件、再低下的經濟水準、再多的關卡，都無法壓制人類求生的本能，也不克阻擋人類互相聯絡、互通有無、追求利潤的意志。

**關鍵詞：**絲綢之路、陸上絲綢之路、海上絲綢之路、蜀身毒道、滇緬之路

## 壹、前言

「絲綢之路」(Silk Road) 通常是指西元前二世紀到西元十五世紀中葉，橫跨歐亞大陸的經貿文化通路。這個名詞在 1877 年由普魯士地理學家李奇賀芬 (Ferdinand von Richthofen, 或譯李希霍芬<sup>1</sup>) 在其五大冊的地圖集裡首次印行，之後廣為學界採用 (National Geographic Society, 2022)。論者常謂這條通道東起漢唐時代的京城，穿越河西走廊，經過塔克拉瑪干沙漠，往西延伸，其全長至少七千公里。在這通路上有許多分支路線，例如在天山就有南北路；在這些支線上有點狀分布的城鎮，如庫車、庫爾勒、阿克蘇 (此為北道)，及和闐、葉爾羌、莎車 (此為南道)。大漠以西，有的路線向南折往阿富汗、巴基斯坦、印度等，有的往西到伊朗、伊拉克、敘利亞等，有的繼續前往歐洲 (義大利是國際商品集散中心)，商品可再往西運銷。在其最興盛的年代，大約是從西元前二世紀到 1453 年奧圖曼帝國 (Ottoman Empire, 1299-1922) 滅掉東羅馬帝國並關閉與西方的貿易為止。路上往來販售的代表性貨物是絲綢，及寶石、珠玉、瓷器、茶葉、藥材、皮貨、香料等。歷史上取道這條陸上絲路的人甚多，如東晉的法顯 (337-422) 到印度、唐朝的玄奘 (602-64) 往返西天時都是，義大利威尼斯人馬可波羅 (Marco Polo, 1254-1324) 東到元朝時也採此路。換言之，絲路是雙向或多向的，並非只有從東往西。

其次，有穿過東南亞海域的海上絲路 (李慶新, 2017)。它由華東及華南前往東南亞，到印度、伊朗 (波斯)、羅馬等古國。和陸上絲路一樣，它有許多支線。例如在東段的部分，商旅可由印度東北沿著下緬甸海岸航行，先到馬來半島南端，再折往東北，有的前往泰國、柬埔寨、越南的南端，有的前往婆羅洲、菲律賓、台灣，之後到華南，也可延伸到韓、日。反之亦然，可由日、韓或華南出發，經過越南、泰國、蘇門答臘、斯里蘭卡、印度，也可再往西到波斯灣或紅海，之後抵達北非或義大利。必須說明的是，商旅能在路途中靠岸，再藉由陸地及河川行進，未必始終都在海上。

<sup>1</sup> 李氏曾於 1861 年來臺灣調查淡水、基隆之間的地質 (余文堂, 2018: 26-29)。

海上絲路約始於漢代，興盛於趙宋後。路上買賣的大宗商品是瓷器、絲綢，此外還有印度和東南亞盛產的辛香料，如胡椒、丁香、荳蔻、肉桂、辣椒等。歷史上取道此路的人也不少，像是東晉的法顯自印度返鄉時，禪宗祖師菩提達摩（Bodhidharma, ?-535?）東渡時，唐朝的義淨（635-713）、不空（Amoghavajra, 705-774）幾次來回印度、東南亞時，都採這條路（王邦維，1988）。

第三，「蜀身毒道」（圖1）（「身毒」是漢代對印度的譯名）或稱「南方／西南絲路」：它從成都附近出發，穿過雲南、緬甸、印度東部、孟加拉，延伸到印度北部、巴基斯坦，然後到中亞。與上述兩條絲路相同，它也有不少支線，例如在滇、緬、泰國境內皆然。從空中俯瞰時可知，其為縱橫交錯、繞經崇山峻嶺、跨過高山深谷的網路；但是隨著時間推移，其路線也所有變動（李昆聲，2022）。



來源：Reed International Books（1993: 27）。

圖1：連接川、滇、緬、印度、中亞的「蜀身毒道」主幹

「蜀身毒道」在西元前二世紀就已存在(詳如後)。根據唐僧義淨所述,大約有二十個僧侶從蜀川牂牁道西行,前往印度求法(義淨,1986)。牂牁道北起四川宜賓,南至雲南曲靖,折往西,經過昆明、大理,入緬甸,到印度。關於採行此道的商旅之資料較少,研究也不多,但實際上此道未曾中斷過,值得深入探究(王邦維,1988)。

以上是古代印、中之間的三大主要路線。換言之,其一是經由蔥嶺(陸上絲路),其二是經由南海(海上絲路),其三是經由滇緬(「蜀身毒道」)。在空間距離上,前兩條較遠,第三條較近。畢竟經由蔥嶺的,須先走過新疆的大漠,繞過阿富汗,折往南;經過南海的,須先通過越南,折往西北;經由「蜀身毒道」的,只需由蜀入滇,折往西,經過緬甸就到印度,可是其路況特殊,因此即使兩國早已往來,但是兩個古國的官方交流不很順暢(方國瑜,1941)。

有人主張,絲路不是只有上述三大主幹而已。也就是說,在亞洲北部、歐洲之間,早已存在著東西方經貿往來的通路。這條道路東起日(UNESCO, 2022)、韓,西抵歐洲;這長途的絲路在東方不是止於中原(其實有連結到日、韓),在西方也並非只到義大利(它可推進到西歐、北歐、非洲),歐亞大陸及非洲的許多國家或地區都可放在這個大架構裡。這是把視野放寬、把眼界拉高、把更大的時空範圍納入考量時所看到的大型絲路。相對而言,這條道路的定義較為寬闊,它已跳脫了大國的心態及眼光,願意敞開心胸把更多的國家或民族都容納在內<sup>2</sup>。

迄今為止,最爲世人所知的是陸上絲路。如果藉由搜尋引擎,則在中文的部分裡最常被找到的是「絲路」等於「絲綢之路」,又等於「陸上絲綢之路」。其次,如果鍵入「海上絲綢之路」,則出現的多爲關於東南亞及南亞的海上通路,而且經常把它當成陸上絲路的延伸或附屬者。如維基百科(2022a)的首句就是「也叫陶瓷之路、香藥之路,是陸上絲綢之路的延伸」。至於經過滇、緬、孟加拉、印度的「蜀身毒道」則較不受重視。近年來被

<sup>2</sup> 期待大國跳脫「自我中心、唯我獨大」思維,平等對待其他國家,瞭解各國的在地思維、地方知識,以開拓其多元豐富的知識結構。

倡議的「一帶一路」大約是陸上、海上絲路的翻版；因為該名詞的全稱是「絲綢之路經濟帶和二十一世紀海上絲綢之路」，其前半大致是陸上絲路，後半大抵是海上絲路（盧冠安，2017），但行經滇緬的古道未受同等的重視。

本文所談的，是滇緬之路早已開通。因為世人知曉陸上絲路，甚或只知有它而不知海上絲路，遑論「蜀身毒道」；而且有一派學者懷疑「蜀身毒道」的真實性。限於篇幅，本文少談印、巴、阿富汗的部分（亦即「蜀身毒道」西半），只聚焦於滇緬之路（「蜀身毒道」東半），論證滇緬之路真實存在於西元前。

## 貳、文獻回顧

張騫（164-114 BC）出使西域時，被匈奴拘留十年，回國後，在元狩元年（西元前 122 年）向漢武帝報告（司馬遷，1986）：

臣在大夏時，見邛竹杖、蜀布，問曰，「安得此？」大夏國人曰：「吾賈人往市之身毒，身毒在大夏東南可數千里，其俗土著，大與大夏同，而卑濕暑熱云。其人民乘象以戰，其國臨大水焉。」以騫度之，大夏去漢萬二千里，居漢西南，今身毒國又居大夏東南數千里，有蜀物，此其去蜀不遠矣。」（《史記·大宛傳》）

類似的記載，可見於班固等合著的《漢書·西南夷傳》：

居大夏時，見蜀布、邛竹杖，問所從來，曰，「從東南身毒國，可數千里，得蜀賈人市。」或聞邛西可二千里，有身毒國。騫因盛言，大夏在漢西南，慕中國，患匈奴隔其道，誠通蜀身毒國，道便近，有利無害。」

張騫在匈奴時，趁機逃往更西側的大夏（Bactria）<sup>3</sup>，他在大夏市場上見到由四川輾轉運到的蜀布、邛竹杖。他問說商品是哪來的？大夏國人回答，「我國商人到身毒（印度）買到這些蜀地的商品；身毒位在大夏東南方

<sup>3</sup> 大夏的最新研究，參考瑞德維拉札（2017）；南方絲路參考李昆聲（2022）。

數千里，那裡濕度高、天氣熱、瀕臨大海。」張騫又獲知，邛以西約二千里是身毒。他據此判斷，身毒與四川之間在空間距離上不很遠，因此他建議武帝試由蜀通往身毒、大夏，不必經過中國北方、西北方，因那裡被匈奴掌握。

以上是「蜀身毒道」最基本的文字根據，也是張騫為後代所建立的重要座標。據此可知，相對而言，大夏在西北，印度在東南；印度以東是蜀；蜀賈已經把該地特產賣到印度；那些蜀物被大夏商人買回中亞 / 大夏；蜀 / 四川、印度之間，在西元前二世紀已有國際貿易通道。此通道長逾四千里，路途中應有不少支線；它既不是筆直的一條線，也非只有幹道。

長久以來，學界對「蜀身毒道」的史料不很在意也少研究。較早留意此道的學者是法國漢學家伯希和 (Paul Pelliot)，他於二十世紀初就說，張騫在大夏所見的「中國西南之產品，如蜀布、邛竹杖，似只有緬甸一途可以輸出到印度、中亞；張騫在世時確實存在著經過緬甸、通往印度（東天竺、中天竺）的通道；印中兩國之間，在西元前二世紀業已藉由緬甸而有了商貿上的關係（伯希和，1970）。據《史記·大宛傳》，「[昆明]其西可千餘里有乘象國，名曰滇越，而蜀賈奸出物者或至焉。」意思是雲南以西千餘里有「滇越」國，其國人常騎大象；有些蜀商把貨物走私到那裡。法國學者沙畹 (Édouard Chavannes, 1962: 41-57) 認為，「滇越」的位置應在緬甸、印度阿薩姆之間。以上資料至少說明了兩件事，一是印、中之間以緬甸為國際貿易之通道，二是蜀地有些商賈遠赴滇緬印做生意。

英國歷史學家哈威 (Harvey, 2003) 在其代表作《緬甸史》裡論證了印、中之間的古代通道。他說，自西元前二世紀以降，蜀賈經由緬甸聯絡外部，進行國際貿易，其主要的道路之一是循著伊洛瓦底江而行，另一道是循著薩爾溫江而行；此外還有一道是循著彌諾江 (Chindwinr, 今親敦江)，過曼尼普爾 (Mannipur)，如果騎乘馬匹或馬車，則三個月能到阿富汗。據此可知，西元前二世紀已有人在「蜀身毒道」上往來行走，跨國跨界前往緬甸經商。

有人主張，更早就有那樣的通道了。易言之，在比張騫更早的年代裡，印、緬、滇之間的通道已出現。證據是三星堆文化時期(約 2000 BC-1400 BC)

四川的織品就藉由緬甸、印度阿薩姆，運到印度、中亞、西亞，亦即蜀地早已與印度有陸上的商貿關係；西元前四、五世紀時，羅馬也在使用從東方輸入的絲綢（段渝，2021）。而陸上絲路應該是張騫從大夏返鄉後開通的，其年代應晚於「蜀身毒道」。

但是，有人質疑「蜀身毒道」的真實性。雖然張騫在西元前二世紀就藉由多年的參與觀察和實地的見聞，留下明確的紀錄，也有人認為在比張騫更早的年代裡，印度、四川之間的通道就已經出現，可是仍然有人對張騫的觀察和紀錄存疑，例如王友群（1988）、顧學稼（1993）、吳焯（1999）等等。其主要的疑慮可歸結如後：首先，「蜀身毒道」之地理環境惡劣，商賈很難在那裡進行長距離活動。其次，從四川到印度，沿線住民之經濟水準落伍低下，無法為國際貿易提供必要之基礎。第三，沿途都由在地的各個部族所掌控，其對於商賈而言形成許多窒礙之關卡，因此商旅無法順利通行；與其談論此道，不如談其他絲路更切合實際。本文將討論上述說詞。

## 參、關於「蜀身毒道」

### 一、歷史文獻

由張騫所提供的資料可知，在其到達大夏之前（西元前 129 年），四川、印度之間必有往來，而且應該有經過緬甸。一，蜀布、邛竹杖是大夏國商人在印度、從蜀賈那裡買到的，因此四川、印度之間必有往來的通道，而較便利的通道應該是穿越滇緬。由於有商貿的通道，大夏商人方可在印度買到蜀物、帶回國。若四川、印度之間無往來通道，則大夏人不會回以上揭答案。二，商旅從四川出發，經緬甸、到印度，應該比往北繞圈為恰當（往北繞圈是指由四川北上，經由河西走廊或青海古道，之後西涉流沙，再往西到大夏）。當時若要繞圈、通過河西走廊到大夏，可能在途中被匈奴所執，正如張騫被匈奴拘留十年（西元前 139-29 年）。匈奴單于曾詰問張騫說，若匈奴想派人穿越漢地到越南，漢朝同意嗎！張騫是漢中人，其郡屬與出產蜀布、邛竹杖的地區在同一刺史管轄之下（桑原鷺藏，1979）；張

騫到大夏之前，蜀布、邛竹杖已經先到了；商品所憑藉之路是「蜀身毒道」，而非陸上絲路。

「蜀身毒道」至少分爲南、西兩道。首先，南道由四川成都出發，到宜賓、昭通、曲靖、昆明、楚雄、大理、保山（永昌），在騰衝或德宏附近出境，進入緬甸（撣國），再到印度（身毒）。其次，西道由四川成都出發，到邛崃、蘆山、瀘沽、西昌、鹽源、大姚、祥雲、大理，接著與南道會合，往西，入緬甸（維基百科，2022b）。在這些路上有不少關卡。由於張騫向武帝指出可行的方向，因此被武帝交付任務、派往西南開路；張騫到蜀地，希望打通前往印度之路，但被路上的「昆明夷」阻擋，因為「昆明夷」也想經營國際貿易。由於使節被阻，於是西元前 109 年武帝發動巴蜀軍、攻打「昆明夷」，雖然斬首對方數十萬人，但是依然不能順利往西通行。由此可知「昆明夷」的力量頗爲可觀，而且週邊理當還有其他類似「昆明夷」那樣的地方勢力，他們會期待從貿易的過程中獲取利潤，不讓漢朝官方專事其利。

武帝之後約一個半世紀，中、緬之間有了新關係。永平十二年（西元 69 年）漢朝勢力到達滇西，設立永昌郡（今雲南省保山市），管轄雲南、緬北一帶，直接與緬甸接觸（東初，1972）。永元六年（西元 94 年），永昌郡外敦忍乙王（緬甸王）遣使到東漢朝廷。敦忍乙王所在的位置是永昌郡外、西側，那應該是今之緬甸；使節前往洛陽所走的路，較合理的選擇應該是經由新設立的永昌郡入雲南，轉至蜀，再赴洛陽。永元九年（西元 97 年），撣國王（今緬甸）遣重譯，奉國珍寶送到洛陽。永寧元年（西元 120 年），撣國王再次遣使到洛陽，使節團裡有樂師及魔術師；魔術師能吐火、自行支解身體、更換牛馬的頭顱，魔術師自稱是海西人，海西就是大秦（亦即羅馬帝國），撣國的西南可通大秦（范曄，《後漢書·南蠻西南夷傳》）。據此可知，撣國的西南方是海岸，商旅從海岸取道大洋，可以遠達羅馬帝國。

這裡說明永昌的特性。一，從武帝以來，漢朝就意圖往西南發展，屢經挫折，百多年之後，終於在永昌設郡。二，當時它位在漢朝的西南邊疆，那是其西南的最前線，也可說是西南的國門、海關。三，它是最靠近新邊界、也是離內地甚遠的郡；再往西，就更接近印度。四，魚豢的《魏略》



指「有水道通益州、永昌，故永昌出異物」，之所以如此，是因其位於邊境，是與他國的交界處，性質上是國門；在此位置能看到珍奇特異、國內少見的人與物（常璩《華陽國志》指永昌有鳩獠、身毒之民）。若以台灣為例，在高雄能碰見許多舶來品、外國人，因為高雄港、高雄機場可停泊或起降外來的船隻、國際航班；經由海空的交通貿易，於是珍奇物品和外人進入台灣。五，永昌的「異物」理當是從其西南（印／緬）輸入。因為永昌是西南的國門，位於國際交界處，因此容易碰見類目繁多的舶來品；若「異物」由東南方（粵／越）輸入，則從廣東或北越到永昌的路上之「異物」，無論是品質或數量，都將遠超永昌的。

唐代時，驃國（在緬甸）頗稱盛強。貞元十七、十八年間（西元 801-802 年），驃國遣使把在地的音樂、歌曲、舞蹈送到長安；使節團的規模頗大，其中有樂師 35 人，樂器 22 種，奏曲 12 種，他們在宮廷上演出。詩人白居易觀賞過樂舞表演，並且留下文學作品〈驃國樂〉，其開頭的文句是「驃國樂，驃國樂，出自大海西南角」，他還描述了其樂舞，「玉螺一吹椎髻聳，銅鼓千擊文身踴，珠纓炫轉星宿搖，花鬘斗藪龍蛇動」（白居易，2020）。元和元年（西元 806 年），驃國再次遣使到唐朝宮廷（歐陽修，《新唐書·驃國傳》）。

這裡說明與驃國使節團的相關事項。一，上揭詩文以「驃國…出自大海西南角」為首，據此可知，驃國及唐朝官員（包括白居易）當時知道「驃國—大海—西南」間的關係。易言之，驃國來自唐朝的西南方（緬甸），那裡臨大海。二，驃國使節團應該是從唐朝的西南前往長安，因為如果繞經陸上絲路，則會遭遇當時活躍於新疆、河西走廊的強大勢力，如西藏；西藏在八世紀後半至九世紀初（亦即驃國使節團到長安時）國力鼎盛，領土西至喀什米爾北部，北據新疆，也管轄河西走廊，其與長安的關係並不和睦（Tsepon, 2009）。三，雖然驃國使節團可採海上絲路前往長安，然而那必須繞經下緬甸、泰南、馬來半島、越南，再於北越或廣東上岸，轉赴長安。較便利的路徑是取道雲南，轉四川，然後北上。

綜上所述可知，在四川、緬甸、印度間，至少從西元前二世紀起，就常有經貿文化之通道。它們大多起自成都或雅安，經過雲南（昆明、大理

等)，可分支到西藏、泰國，會經過緬甸，連結到印度，綿延至少三千多公里（Forbes & Henley, 2011）。

## 二、基於文獻及考古文物之討論

如上所述，有人深切質疑「蜀身毒道」的存在；本文在這裡討論那些質疑。首先，有人認為該道之地理環境惡劣，商賈很難在那裡進長距離活動。本文舉古代的文獻來討論：是否因為環境惡劣就無法長距離活動？東晉的法顯曾西行求法，親履陸上絲路。他描述路上的情況說，「沙河中多有惡鬼、熱風，遇者皆死，無一全者。上無飛鳥，下無走獸。遍望極目，欲求度處，則莫知所擬，唯以死人枯骨為標幟耳」。他在談到蔥嶺時說，「蔥嶺山冬夏有雪…毒風，雨雪飛沙礫石，遇此難者，萬無一全」。到北印度時，路況仍艱險，他說「其道艱阻崖岸嶮絕。其山唯石壁立千仞。臨之目眩。欲進則投。足無所下」（法顯，2022：857-58）。據此可知，陸上絲路的環境非常惡劣，但法顯等僧侶商旅依然在四、五世紀時，於該道路上長途活動。

唐朝的玄奘（602-64），和法顯一樣，在西行時採陸上絲路。他在敘述蔥嶺時說，「蔥嶺者…東西南北各數千里。崖嶺數百重，幽谷險峻，恆積冰雪，寒風勁烈」。他又描寫西行路上的一些狀況，「寒風淒勁，春夏飛雪，晝夜飄風。地鹹鹵，多礪石，播植不滋，草木稀少，遂致空荒，絕無人止」（玄奘，2022：940-41）。他還在描述路途中的艱苦狀況時說（玄奘，2022：945）：

澤地熱溼，難以履涉；蘆草荒茂，無復途徑…沙則流漫，聚散隨風，人行無迹，遂多迷路，四遠茫茫，末知所指，是以往來聚遺骸以記之。

乏水草，多熱風，風起則人畜昏迷，因以成病。時聞歌嘯，或聞號哭，視聽之間，恍然不知所至，由此屢有喪亡，蓋鬼魅之所致也。

據此可知，陸上絲路的環境極為惡劣，然而玄奘等人僧侶商旅依然在七世紀時進行長途活動，從中土遠至印度，並且採取同樣的道路回國。

唐朝的義淨也曾西行取經，他有一首〈取經詩〉：

晉宋齊梁唐代間，高僧求法離長安，  
去人成百歸無十，後者安知前者難。  
路遙碧天唯冷結，沙河遮日力疲殫，  
後賢如未諳斯旨，往往將經容易看。

雖然其本意是在告知後代說，應該珍惜得之不易、擺在眼前的經典，但詩中透露了路途的艱險。在質的方面，這首短詩描繪了旅程上的辛苦：不僅路途遙遠，頭上頂著萬里的碧天（正午之時酷熱難當，夜裡同樣有深窻的碧天但溫度驟降，日夜溫差大）。沙漠中恐怖的流沙可以吞噬人類、動物和金銀財寶，而且無量無數的沙子可以形成沙塵暴，屆時飛沙走石，遮天蔽日，伸手不見五指，人畜走散，旅人的氣力竭盡，可能還會付出生命的代價。其次，在量的方面，這首短詩也點出生還者的數量，亦即能在出發後安全抵達目的地、又平安歸鄉返國的人，不及十分之一。歷經千辛萬苦並且馱著經典回鄉的人，殫精竭慮進行翻譯工作，才有經典問世；因此義淨期勉後人要珍惜眼前所見的典籍，不要等閒視之。

據此可知，陸上絲路的環境極端惡劣，然而千百年間不斷有人藉它旅行，並進行經濟文化活動。前述的庫車、阿克蘇、和闐、葉爾羌、莎車，以及敦煌等，都留有豐富遺跡，例如庫木吐喇石窟（庫車）、克孜爾石窟（阿克蘇）、莫高窟（敦煌）等。其中，敦煌石窟的建築、彩塑、壁畫見證了東西方長達千年的交流，包括經貿及宗教藝術的活動（Whitfield & Farrer, 1990）。換言之，再險惡的地理環境，都阻止不了人類的往來通行、互通有無；陸上絲路如此，海上絲路及「蜀身毒道」也莫不如是。

必須說明的是，主張「蜀身毒道」困阻難行者，大都站在陸上或海上絲路的立場並予以稱揚。他們深疑「蜀身毒道」之存在及其價值。筆者舉上述例子是要說明：其實陸上、海上絲路及「蜀身毒道」都有困阻難行之處，但這些困難都難不倒前仆後繼的僧侶和商旅。其次，學界有人認為從四川到印度，沿線住民之經濟水準落伍，無法為國際貿易提供必要之基礎。本文再舉考古資料來討論：沿線居民之經濟，是否低下到無法為國貿提供

基礎？

先談三星堆文化。四川省廣漢縣三星堆出土數以千計文物，包括青銅器、玉器、漆器等，和數千枚海貝、銅貝等，其年代主要是從西元前 2000 到西元前 1400 年，平行的中原主流文化是夏朝、商期（饒宗頤，2010；河北博物院、四川廣漢三星堆博物館、成都金沙遺址博物館，2017）。特別的是，文物裡有環紋海貝，其出產於印度洋深水海域；四川盆地有不少河川但是並無深海，為何出現來自印度洋的大量海貝？由此可知，當時必有連結四川、雲南、緬甸、印度之間的通路，無論這種連結是藉由直接或間接傳遞的方式為之（四川省文物考古研究院、三星堆博物館、三星堆研究院，2009）。

接著談雲南文物。晉寧石寨山出土眾多文物，包括青銅器（其裝飾紋樣頗為繁複）、金銀器、鐵器、玉器、瑪瑙、海貝等，其年代從戰國（西元前 475-221）到西漢（西元前 206-西元 8），其中有數以萬計的海貝。晉寧位在群山高地間，既不臨海也不產海貝。這些遠來的大量環貝應該源自印度洋，輾轉從印度、緬甸（位在晉寧以西）長途運到的（張善熙、孔繁勝，1991；黃維勛，1994）。它們也可能是由交州、廣州（位在晉寧以東）運達的。但是如果把晉寧、鄰近出土海貝之各個地點予以連接（例如由四川岷江上游，到雲南大理、楚雄、昆明、曲靖，乃至緬甸中北部），則可以劃出一條滇緬之間經濟上的千里通路，這是「蜀身毒道」的一部分。這些海貝可能是蜀賈把貨品運到緬印之後，換取帶回的（田懷清，2008）。其次，雲南省玉溪市江川區李家山出土一千多件文物，包括金銀器、玉器、瑪瑙、漆器、水晶、海貝等，其年代是春秋（西元前 770-476）戰國時代，早於漢朝；上述海貝除了可以當成飾品之外，也能當成貨幣來用（雲南省文物考古研究所，2016）。

從上揭出土文物可以知道某些概況。一，雲南在漢朝之前的經濟已有一定水準，不能說是落伍低下。四川自古就有「天府之國」的稱譽；據《漢書·地理志》，巴蜀沃野千里，自然資源（動 / 植 / 礦物）眾多，物產豐饒，民生富庶（班固等，1986）。「蜀身毒道」的經濟水準在滇、蜀的部分，不應該被稱為低下。二，無論是三星堆、石寨山或李家山，其距離海岸皆很

遙遠，四川尤其深處內陸，而且上述各地都不生產海貝，卻蒐集了為數眾多的海貝；據此可知，它們與沿海地區必有商貿往來，否則內陸山上不會有成千成萬的海貝。這「沿海」主要是西邊的緬甸及印度，和東邊的越南及華南等。三，雲南從南詔國後期開始（約九世紀）到大理國、元、明兩代，約有八個世紀持續以印度洋馬爾地夫群島所產的海貝為貨幣（楊斌，2021）。那麼，長期以來國際商品在此道上進行跨界的運輸，其沿線的經濟不應該被形容為落伍低下、無法為國貿提供基礎。

日本學者藤田豐八（2015：102-103）考證出夫甘都羅（Pugandhara）的基本資料。他說，夫甘都羅在西漢時已經存在，其首都位於伊洛瓦底江上游，今天世人仍然可以在伊洛瓦底江流域看到其遺跡，今日稱之為蒲甘（Pagan or Bagan）。他又指出，當時印度以西的人（如大秦國人）如果想前往漢帝國，則有兩條主要的道路可通，一條是取道緬甸進入雲南；這條道路可以先由海岸上溯（緬甸的）伊洛瓦底江，這較其他道路更為方便，因此這條水道可說是東西方的交通要道，其水上城市即為東西方貿易的市場；之後，商旅可經由雲南沿陸路北上。另一條路是從東南亞海域，去到越南的日南，再北上。法國學者費瑯也認為，夫甘都羅在緬甸（2002：57）。

必須說明的是，馬其頓國王亞歷山大東征，在西元前 325 年從印度撤離時，留下守衛；旃陀羅笈多（Candra-gupta，西元前 322 年至前 298 年在位）率軍趕走他們，並擊退外來入侵者。旃陀羅笈多隨後建立孔雀王朝（Mauryan Empire）。王朝興盛時，據有恆河平原、印度河平原、孟加拉灣、德干高原，形成了傳統意義上的帝國。西元前三世紀中葉阿育王（西元前 272-32）在位時國力鼎盛，征服南方之地，幾乎一統了整個印度大陸，將其置於帝國政權之下；阿育王還與大夏交好，使當時阿富汗、巴基斯坦附近成了國貿的熱鬧通路。由於王朝政軍力量強大，掃蕩各地的強盜匪徒，保障商貿通路的安全，而且中央政府進行公共工程建設，諸如修築道路、運河、醫院等等，並制定單一的全國貨幣，容許民間設立眾多營利企業，以上各種措施對商貿的發展有重大效益（Avari, 2007; Beckwith, 2009; Khanna, 2005）。據此可知，「蜀身毒道」沿途的經濟並非低下落伍。

第三，有人認為，從四川到印度，沿途都被在地部族所掌控，其對於

商賈而言形成許多關卡，因此商旅無法順利通行。其所舉證據是《史記·大宛傳》：「昆明之屬無君長，善寇盜，輒殺略漢使，終莫得通」。本文也舉古籍來討論。漢初，在昆明週邊在地君長屢次殺害漢使，不許其通過，原因可能是在地君長試圖壟斷往來貿易，至少是意圖從中獲利，而不樂於見到西漢官方直接與西邊的部落接觸、開拓通道、發展國際貿易。畢竟，如果由他國官方來主導或插手貿易，則將使地區君長首領無法獲利。

雖然官方使者屢屢無法順利過境，於是西漢與昆明以西各個邦國的外交關係不克建立，但民間的貿易並未被禁止（江玉祥，1995）。《史記·大宛傳》有言，「[昆明]其西可千餘里有乘象國，名曰滇越，而蜀賈奸出物者或至焉」。意思是蜀地的商人不時走私商品到滇西、緬；但是各地部落首領並未加以殺害，反而是在某些條件下放行。若要獲得放行，則當然要符合在地君長所提的條件，並付出代價；較合情合理的「代價」應該是在地首領或負責人（類似稅務人員）提出徵收稅款之要求，接著蜀賈繳交雙方所同意之價碼，然後通關續行。蜀賈可再往西，把貨物運銷到緬甸以西 / 印度，也能把貨物賣給他人，蜀賈本身未必親赴大夏。

蜀布、邛竹杖等產品，應該是這樣輾轉被輸送到大夏的。若否，則蜀地的商賈應該就在滇境被殺，其產品亦遭掠奪，情況一如漢朝官方多次派出的使節那樣。也就是說，這些能夠被賣到千里之外的地方特產有如下性質：一，運送的旅程充滿艱辛，但它們依然能夠跨過邊境、爬過高山、度過縱谷，遠至大夏。二，它們不是靠著路途上的貨物集散中心所提供的良好國際貿易條件，只要輾轉運輸貨物者在長途旅行上有歇憩的場所即可。三，它們沒有享受官方憑藉正式外交關係所提供的保護，也不是朝廷所專事或在背後支撐的買賣。四，旅程中各地的君長或部族首領均徵收稅款（抽取「過路費或保護費」），然後容許其通過。五，它們穿越數個部落或邦國，不遠千里，找到市場，從蜀、滇、緬、印度，一步步被送到大夏。

長途的旅程中有各種關卡，或有人攔路，這是常態。不只「蜀身毒道」有人攔路，陸上及海上絲路也都有。這裡以海路為例。自古以來，馬六甲海峽的海盜頗為猖狂（Mauludy, 2019; Lott, 2022）。這個地區一邊是細長的馬來半島，另一邊是蘇門答臘島，上述兩島夾著狹長的海峽，其總長約一

千公里，最窄之處不足三公里，且海峽內島嶼甚多，兩岸有許多河口，草木叢生，於是成了海盜藏身、被官民追緝時逃竄的好去處。而商旅通過時，卻容易受海盜襲擊。例如廣東人陳祖義（?-1407）是明初海盜集團之首領，洪武年間被懸賞捉拿時，逃往蘇門答臘，在馬六甲海峽附近橫行十餘年，領有百艘戰艦，最盛時成員超過萬人，搶劫過路的船隻數千艘；後來他被七下西洋的鄭和率兵生擒、押至京師斬首，其賊黨五千多人遭剿滅（馬歡，2005）。實則不論陸上、海上都有人攔路搶劫，然而持續的搶劫都無法阻止熙熙攘攘、川流不息的國際商旅。

綜上所述可知，質疑者所擔憂的，對蜀賈而言並非通不過的難關。

#### 肆、結語

世界各地都有不同的特產，各地的居民也常有不同的需求；由於供需之間存在著某個程度的差異，因此調節供需、互通有無、滿足各自需要，是貿易的重要功能。換言之，各地彼此能提供對方所需的物品，因此具互補性的商品之貿易應運而生；國內如此，國際也是。於是彼此的經濟交流就此展開；進行貿易、運送物產的人群也應運出現，他們把各種物品川流不息地運送於各地。

大約兩千年來，東西方，或印中之間，持續不斷地進行經貿及文化上的交流，互通有無，也相互學習並獲益。長期以來，出現了幾條主要的經濟文化之交通路線，如陸上、海上、北方草原上的絲路，以及「蜀身毒道」。本文簡述前面三條，聚焦於「蜀身毒道」，證明此道確實存在。

在時間上，此道至遲在西元前二世紀就已出現。雖然有一些證據顯示其可能在更早之前就存在，然而筆者期待有更多的出土文物及學術研究能增強支持之力道。但無論如何，藉由張騫的觀察及其所留下的資料可知，印度、緬甸與華南之間，早在西元前就已經藉由「蜀身毒道」而交流。這是事實，並非神話。在空間上，此道曲折綿長，高低起伏。其主要幹道至少長達四千公里，它可從蜀地南下，入雲南，折往西行，經過緬甸、孟加拉、印度，再往西北，前往中亞，路上串起了無數城鄉，並且往西延伸；

其支線則蜿蜒穿梭在重巒絕壑中，可在雲南直下泰國北部，再折往西，進到下緬甸，也可以在北印度折往南印度。此道穿越崇巖邃谷，早在兩千年前就把幾個古老文明連結起來；張騫在大夏見到蜀布、竹杖，就是證明。

經濟文化之間的往來交流，無論採取陸路、海路或空路，都有風險及缺點，路上也都有不測風雲，讓商旅有旦夕禍福。然而任憑沙漠吞噬旅人、烈焰烤炙商賈，大風大浪兇猛可怖、海盜出沒搶劫，山脈極高聳、縱谷非常深、路途甚為險惡遙遠，都阻礙不了世人對外互通有無、追求財富的壯志雄心。易言之，再大的風險及困難都阻止不了有心人。「蜀身毒道」上也都有人絡繹於途。

在西元前二世紀的「蜀身毒道」上，早已有蜀地的商人把貨物帶到雲南以西，甚至遠到印度。張騫在故鄉見過那些商品，因此在大夏的市場上看到類似商品時能認出它們。那些商品在張騫抵達大夏之前已經被輾轉接力送到大夏了，其所經的路線是「蜀身毒道」，而非陸上及海上絲路；如果經由陸上絲路，則張騫在被匈奴束縛長達十年的時間裡，應該耳聞或見過。但他沒有提起，而是明白地說出「蜀身毒道」。「蜀身毒道」在西元前已突破萬難，連通了蜀、印、中亞。筆者肯定陸上、海上絲路的價值，同時主張「蜀身毒道」也應該受到肯定。



## 參考文獻

- 方國瑜，1941。〈雲南與印度緬甸之古代交通〉《西南邊疆》12期，頁32-54。
- 王友群，1988。〈西漢中葉以前中國西南與印度交通考〉《南亞研究》3期，頁58-68。
- 王邦維，1988。《大唐西域求法高僧傳校注》。中國北京：中華書局。
- 司馬遷[西漢]，1986。《史記》。台北：台灣商務印書館。
- 玄奘[唐]，2022。《大唐西域記》收於《大正新脩大藏經》冊51，號2087。東京：大正一切經刊行會（再版於CBETA漢文大藏經）。
- 白居易[唐]，2020。〈驃國樂〉《維基文庫》（<https://zh.m.wikisource.org/zh-hant/%E9%A9%83%E5%9C%8B%E6%A8%82>）（2022/10/20）。
- 田懷清，2008。〈從大理出土文物看蜀身毒道的開發〉《南方絲綢之路研究論集》頁76-80。中國成都：巴蜀書社。
- 四川省文物考古研究院、三星堆博物館、三星堆研究院（編），2009。《三星堆出土文物全記錄》。中國成都：天地出版社。
- 江玉祥，1995。〈再論古代中國西南絲綢之路〉《古代西南絲綢之路研究》頁1-41。中國成都：四川大學出版社。
- 伯希和（馮承鈞譯），1970。《交廣印度兩道考》。台北：台灣商務印書館。
- 沙畹（馮承鈞譯），1962。〈魏略·西戎傳箋注〉《西域南海史地考證譯叢》。中國北京：商務印書館。
- 吳焯，1999。〈西南絲綢之路研究的認識誤區〉《歷史研究》5期（<http://rdbk1.ynlib.cn:6251/Qk/Paper/118949>）（2022/10/20）。
- 李昆聲（編），2022。《南方絲綢之路研究叢書：民俗節慶卷、文物考古卷、民族歷史卷、歷史地理卷》。中國合肥：安徽人民出版社。
- 李慶新，2017。《海上絲綢之路》。香港：三聯書店。
- 余文堂，2018。〈19世紀普魯士統一德國前對臺灣的覬覦（1850-1870）〉《國史館館刊》58期，頁1-68。
- 法顯[東晉]，2022。《佛國記》收於《大正新脩大藏經》冊51，號2085（再版於CBETA漢文大藏經）。
- 范曄[劉宋]，1986。《後漢書》。台北：台灣商務印書館。
- 東初，1972。《中印佛教交通史》。台北：中華佛教文化館。
- 河北博物院、四川廣漢三星堆博物館、成都金沙遺址博物館（編），2017。《神奇古蜀：三星堆和金沙遺址出土文物》。中國北京：北京聯合出版公司。
- 段渝，2021。〈為什麼說成都是絲綢之路的源頭〉（<http://www.zhbc.com.cn/zhsj/fg/news/>

- info.html;jsessionid=2C7A4E24F8D74B141383B84572EA30C6?newsid=40288596777a4227017d50bca91c40b3) (2022/10/20)
- 班固[東漢]，1986。《漢書》。台北：台灣商務印書館。
- 馬歡[明]，2005。《瀛涯勝覽》。中國合肥：黃山書社。
- 桑原鷺藏(楊鍊譯)，1979。《張騫西征考》。台北：台灣商務印書館。
- 魚豢[曹魏]，1986。《魏略》。台北：台灣商務印書館。
- 張善熙、孔繁勝，1991。〈南絲綢之路及其商貿貨幣〉《文史雜誌》3期，頁24-25。
- 常璩[東晉]，2010。《華陽國志》。中國濟南：齊魯書社。
- 黃維助，1994。〈南方絲路與邊境貨幣狀況〉《時代金融》1期，頁52-54。
- 費瑯(馮承鈞譯)，2002。《昆侖及南海古代航行考》。中國北京：中華書局。
- 雲南省文物考古研究所，2016。《石寨山文化考古發掘報告集(兩冊)》。中國北京：科學出版社。
- 義淨[唐]，1986。《大唐西域求法高僧傳》。台北：台灣商務印書館。
- 義淨[唐]，2022。〈題取經詩〉《維基文庫》(<https://zh.m.wikisource.org/zh-hant/%E9%A1%8C%E5%8F%96%E7%B6%93%E8%A9%A9>) (2022/10/20)
- 瑞德維拉札[烏茲別克斯坦](高原譯)，2017。《張騫探險之地》。中國桂林：漓江出版社。
- 楊斌，2021。〈同屬中國邊疆，為什麼雲南和越南差別如此之大？〉《關鍵評論》5月26日(<https://www.thenewslens.com/article/151153/fullpage>) (2022/10/20)
- 維基百科，2022a。〈海上絲綢之路〉(<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/海上絲綢之路>) (2022/9/19)。
- 維基百科，2022b。〈蜀身毒道〉(<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/蜀身毒道>) (2022/9/19)。
- 歐陽修[趙宋]，1986。《新唐書》。台北：商務印書館。
- 盧冠安，2017。〈一帶一路為何難以成功？「絲路」大建設的事實與虛幻〉《換日線》5月22日(<https://crossing.cw.com.tw/article/8037>) (2022/9/6)。
- 藤田豐八(何建民譯)，2015。〈前漢時代西南海上交通之記錄〉《中國南海古代交通叢考》頁83-117。中國太原：山西人民出版社。
- 饒宗頤，2010。《西南文化創世紀——般代隴蜀部族地理與三星堆、金沙文化》。中國上海：上海古籍出版社。
- 顧學稼，1993。〈南方絲綢之路質疑〉《史學月刊》3期，頁17-20。
- Avari, Burjor. 2007. *India: The Ancient Past*. London: Routledge.
- Beckwith, Christopher I. 2009. *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton: Princeton University Press.

- Birchard, Emma Louise. 2020. "Piracy in the Strait of Malacca: The Geopolitical Background behind Piracy and Its Impacts on Global Financial Centres." (<https://theses.uhn.nl/handle/123456789/10228>) (2022/9/20)
- Forbes, Andrew, and David Henley. 2011. *Traders of the Golden Triangle: A Study of the Traditional Yunnanese Mule Caravan Trade*. Chiang Mai: Cognoscenti Books.
- Harvey, G. E. 2018. *History of Burma: From the Earliest Times to 10 March 1824: The Beginning of the English Conquest*. Oxford: Routledge.
- Khanna, Vikramaditya S. 2005. "The Economic History of the Corporate Form in Ancient India." ([http://dspace.jgu.edu.in:8080/xmlui/bitstream/handle/10739/47/Khanna\\_Ancient\\_India.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.jgu.edu.in:8080/xmlui/bitstream/handle/10739/47/Khanna_Ancient_India.pdf?sequence=1&isAllowed=y)) (2022/12/11)
- Lott, Alexander. 2022. "Threats of Piracy in the Straits of Malacca, Sunda, Lombok," *Hybrid Threats and the Law of the Sea: Use of Force and Discriminatory Navigational Restrictions in Straits*, pp. 226-34. Leiden: Brill.
- Mauludy, Raihan Zahirah. 2019. "ASEAN Maritime Security Cooperation to Combat Piracy within Malacca Strait: A Constructivist Perspective and Extra-Regional Actor's Interests." *Kelompok Studi Mahasiswa Pengkaji Masalah Internasional*, Vol. 1, No. 1, pp. 139-49 (<https://journal.unpar.ac.id/index.php/Sentris/article/view/4173>) (2022/9/20)
- National Geographic Society. 2022. "The Silk Road." (<https://education.nationalgeographic.org/resource/silk-road>) (2022/9/6)
- Reed International Books. 1993. *Philip's World Atlas*. London: George Philip.
- Tsepon Wangchuk Deden Shakabpa. 2009. *One Hundred Thousand Moons: An Advanced Political History of Tibet*. Leiden: Brill.
- UNESCO. 2022. "Did You Know?: Nara at the End of the Silk Roads." (<https://en.unesco.org/silkroad/content/did-you-know-nara-end-silk-roads#:~:text=Japan%20developed%20its%20relations%20with,of%20Osaka%20at%20its%20west>) (2022/9/6)
- Whitfield, Roderick, and Anne Farrer. 1990. *Caves of the Thousand Buddhas*. London: British Museum.

## Not Just Only One Silk Road: The Yunnan-Myanmar Path Has Been Opened for a Long Time

Chih-hung Yen

*Professor, Department of Southeast Asian Studies  
National Chi Nan University Puli, Nantou, TAIWAN*

### Abstract

At least three or four roads of economic and cultural exchange between the East and West (or, narrowly speaking, between India and China) had existed around the beginning of the Common Era. The first one was the Silk Road on land (sometimes being considered the single and vital one), the second one was the Maritime Silk Road, and the third one was the Shu-India Road (Yunnan-Myanmar Path being a part of it). However, the existence of the Shu-India Road before the Common Era has been questioned by some scholars for the reasons that its geographical environments were dangerous, the economic standards along the road were very low, and many barriers and obstacles were along the Road. On the basis of ancient documents and modern archaeological excavations as well as recent research results, this paper argues that the Shu-India Road, at least the Yunnan-Myanmar Path, did exist before the Common Era. No matter how dangerous the environments and conditions were, no matter how low the economic standards were, and no matter how many barriers there were, they could not suppress the human instinct to survive, nor could they stop the human will to communicate with each other, to exchange goods with each other, and to pursue profits.

**Keywords:** Silk Road, Silk Road on Land, Maritime Silk Road, Shu-India Road, Yunnan-Myanmar Path