

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

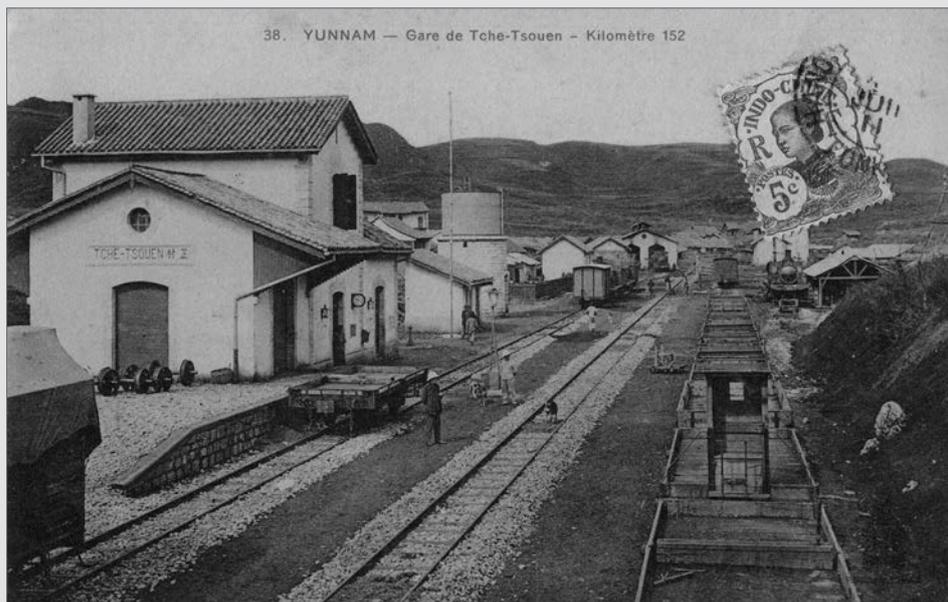
來說，這個時間點可以精確到1910年1月31日。在這一天，第一列火車沿着法國殖民者建造的滇越鐵路抵達雲南的省城昆明，象徵性地開啟了之後一個多世紀的現代性的濫觴。一種新的關於速度、連接的技術，以及伴隨於此的新的經驗和想像從此到來，而一個前現代的雲南隨之終結。

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^①。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）