

doi:10.16104/j.issn.1673-1883.2020.03.011

# 人类学视阈下凉山彝区现代道路建设及其意义探析

杨 梅<sup>1,2</sup>

(1. 西昌学院彝语言文化学院, 四川 西昌 615000; 2. 西南民族大学西南民族研究院, 四川 成都 610041)

**摘要:**道路兼具物质性、空间性、社会性和连通性等特征,它既是一种物理实体的有形物质文化,也是一种无形的非物质文化。道路是凉山彝族社会转型的重要载体,可视为重要的文化传播媒介之一。道路的连通性使得彝区与外部世界的连接无限延展,进而扩展到政治、经济和文化语境中。凉山彝区的发展也因道路而不断融入全球化的进程,并在这一过程中不断构建自己的现代性。凉山彝区公路建设在不同时期呈现不同的建设目的及意义,民国时期乐西公路的建设与民族国家建构密切相关,新世纪雅西高速公路的建设与国家现代化建设相关,而在建的高速公路以及成昆复线与国家的稳定脱贫政策,以及地方经济的可持续发展紧密相关。

**关键词:**道路;人类学;社会转型;现代化;全球化

**中图分类号:**C912.4 **文献标志码:**A **文章编号:**1673-1883(2020)03-0049-07

## Analysis on Modern Highway Construction and Its Significance in Liangshan Ethnic Yi Region from Anthropological Perspectives

YANG Mei<sup>1,2</sup>

(1. School of Yi Language and Culture, Xichang University, Xichang, Sichuan 615000, China;

2. Institute of Southwest Minority Research, Southwest Minzu University, Chengdu, Sichuan 610041, China)

**Abstract:** With material, spatial, social and connective nature, highway is culture of tangible physical entity as well as culture of intangible immaterial entity. Highway is an important carrier of ethnic Yi society's transformation in Liangshan, which connects Yi region to the outside world and to the political, economic and cultural contexts. Through highways, Liangshan Yi region has been integrated into the globalization process and thus is constantly modernized. Highway constructions in Liangshan Yi region in different periods are started with different purpose and significance. During the Republic of China period, construction of the Lexi Highway was closely associated with construction of a nation state. In the new century, construction of Panxi Highway was related to our national modernization. And the current highway construction is closely related to this country's poverty alleviation policy as well as to sustainable development of local economy.

**Keywords:** highway; anthropology; social transformation; modernization; globalization

### 一、道路与人类学

人类学是一门对人类进行全面研究的学科,然而其研究范围并不局限于人本身。当今人类学已不同于列维-斯特劳斯所言的“基础设施研究是一项借助于人口统计学、技术、历史地理学和民族志的综合研究,这一研究任务应该留给历史去完成。基础设施研究不是民族学家主要关心的问题,因为民族学首先是心理学。”<sup>[1]</sup>虽然人类学家仍致力于从往往被边缘化的社会层面进行研究,但他们已经改

变了民族志的分析方式,他们在研究当今这个复杂多变的世界时,必须考虑到人类关系的不稳定性。也即,现在人类学的研究重点是变化过程中的社会和文化动态,而不再是试图理解连贯的文化单位的连续性<sup>[2]</sup>。这也体现了人类学关于“物”研究的回归,虽然人类学向来是将人的活动性能力作为研究的出发点,但却又不是以人为中心而探究人的世界,它更专注于物在人的生活世界中流动所形成的轨迹、人的生活场景及人与场景之间的互动关系、人造物的文明演化轨迹的连续与断裂<sup>[3]</sup>。

收稿日期:2020-06-10

基金项目:国家社科基金:道路建设对凉山彝族社会的影响研究(20CMZ022);四川省哲学社会科学重点研究基地彝族文化研究中心:成昆铁路沿线彝区社会文化变迁研究(YZWH2023)。

作者简介:杨梅(1987—),女(彝族),博士研究生,讲师,研究方向:人类学、彝族文化、彝区社会与发展。

道路作为一种基础设施形式,是人类与其生活环境互动的结果和产物,它为我们提供了研究空间、地点、景观、流动、流通和人与人之间互动关系的媒介,这一物理实体承载着文化、社会、政治、经济和象征意义。尽管道路建设看似是基于20世纪的工业政治经济,但其可视为21世纪典型的物质基础设施,它不仅为日益增长的商品流通和劳动力的信息社会提供支持,同时也为发展中国家商品和劳动力的生产和再生产赖以生存的采掘业经济提供支持。道路和它所承载的强大的流动性,让我们在全球化的宏大叙事与特定时空的具体有形物质之间来回穿梭。不仅如此,道路也在其它很多方面影响着我们的生活。道路可以激发了人们强大的政治想象力,为未来的联通提供了希望,同时也阐明了政治和物质的历史,这些历史通常使得看似世俗的空间如此具有争议。这些争议源于这样一个事实,即现代公路的规划和建设涉及许多利益相关者——道路建设等公共工程项目通常涉及金融、监管和技术等关系,这些关系往往可以在某一单一、特定的空间中折射出国际、国家和地方权力<sup>[4]</sup>。因此,在空间序列层面,道路作为一种特殊的环境控制模式的实体化物质而存在。另一方面,道路建设过程中我们必须通过谈判建立各种关系<sup>[21]</sup>。换言之,道路兼具物质性和社会性双重特征。

有关道路研究的民族志所关注的主题是与文化和物质流动有关的一种更为普遍的不确定性,以及道路与现代性、连通性、流动性以及全球化之间的关系。由于流动性在现代情感体验中的重要地位,关于流动性的研究引起了人文与社会科学领域学者的极大兴趣。Urry认为“流动性已开始以前所未有的方式定义当代人类的状况,包括影响甚至定义来自各种背景和社会阶层的人的日常生活的长期和频繁的流动”<sup>[13-16]</sup>。然而,在流动性被视为可为人们带来极大自由的同时,人们也前所未有地感受到道路所带来的区隔性(disconnectivity)。以高速公路为例,它通常采用全封闭式管理,被两侧的隔离栏或铁丝网围成一个封闭的空间,它的各个出入口都被严格管理,禁止行人、牲畜或非机动车等出入,这无疑给沿路的居民带来了极大的区隔感。正如拉金所言:“基础设施让形形色色的地方发生互动,将其中一些彼此相连,又将另一些予以隔绝,不断地将空间和人们进行排序、连接和分隔”<sup>[6]302</sup>。朱凌飞的研究同样指出:“高速公路可被视为城市的延展,而且是城市在“城-乡”二元体系之下的延展,它是以对乡村的排斥和区隔为代价的”<sup>[8]165</sup>。Lefebvre

则认为高速公路像一把巨大的刀,将乡村和土地分割开来<sup>[1]</sup>。Marc Augé认为高速公路是缺乏社会意义的典型的非空间(non-place)<sup>[9]73-77</sup>。以上研究均表明,在道路的空间效应中,流动性和固着性、连通性和区隔性并存。

道路的人类学研究<sup>①</sup>使得人类学家梳理出跨尺度的实践和想象,从而跨越传统的社会学范畴:从物质性到人类主体,从国家到社会,从社会到个人;从全球资本主义企业到地方社区;从基础设施建设的政治到日常生活的文化条件等等。凉山位于中国川西南横断山脉,其地形崎岖陡峭,高山峡谷、崇山峻岭,将凉山阻隔为一个相对封闭独立的地域空间,加之这一地区河流众多、水流湍急、气候寒冷,这些因素共同制约着凉山交通运输的发展。随着路的开辟和修筑,凉山才从地域空间、文化空间和政治空间上真正与他者关联起来。特别是作为边远山区,其与国家的关系,是在道路的修筑过程中建立起来并不断加强的<sup>[10]</sup>。凉山彝区不同时期修建的公路具有不同的修筑目的,也相应产生不同的效果,进而从时间维度上实现了空间的扩展。对于凉山而言,不管是人口流动、物资运转,还是文化传播都与道路的建设和使用有着密切的关系。道路的连通性特征使得彝区与外部世界的连接无限延展,进而扩展到政治、经济和文化语境中。凉山彝区的发展也因道路而不断融入全球化的进程,并在这一过程中不断构建自己的现代性。那么,作为凉山彝区地方社会转型的重要载体之一,道路与凉山彝区社会文化具体呈现出怎么的关系?本文将从道路建设与民族国家建构、道路建设与国家现代化、在建道路与稳定脱贫和可持续发展三个方面呈现凉山彝区不同时期道路建设的目的及其意义。

## 二、乐西公路:道路建设与民族国家建构

杜赞奇认为,民族国家(nation-state)是具有明确边界和疆域的政治实体<sup>[11]</sup>。民族国家构建这一过程包括了民族建构与国家建构两个维度,“国家建构”主要表现为政权的官僚化、渗透化、分化以及对下层控制的巩固;而“民族形成”则主要体现为公民对民族国家的认可、参与、承担义务及忠诚<sup>[12]2</sup>。两者并非同时进行,但又不是孤立存在,两者之间是一个相互作用的过程,因此民族国家建构的目标也不可能在此短时期内实现。正如本尼迪克特·安德森所言,民族国家的构建是一个系统工程,须经由大众传播媒介、教育体系、行政管制等手段,甚至是民族主义意识形态的灌输<sup>[13]</sup>。清末民初,中国历史发

生千年未有之大变动,“中华民国”的建立标志着我国开始进入民族国家的建构阶段,这一时期“中华民国”共同体的建构在一定程度上增强了民族意识,并强化了国家观念。郝时远则认为“中华民族作为一个自觉的民族实体,是近百年来中国和西方列强对抗中出现的,但作为一个自在的民族实体则是几千年的历史过程所形成的”。<sup>[14]</sup>

根据安德森的民族国家观,民族是实体化的,同时也是可以想象和建构的,民国时期“中华民国”共同体的建构不仅需要整合主流民族的思想观念,也要重视少数民族的认同整合。那么在这一时期,文化和地理均处于边缘的凉山彝族是以怎样的方式整合到“中华民国”这一想象的共同体中?民国政府又借助哪些载体在凉山彝区实现了权力和物质的嵌入?少数民族边远地区的民族国家建构又呈现了怎样的特殊性?周恩宇在研究黔滇驿道时指出“民族地区的‘国家化’过程往往与国家道路的修筑关系密切,甚至道路的修筑具有决定性的作用”<sup>[15]</sup>。王田同样认为成阿(成都至阿坝)公路的修筑使得现代民族国家的理念与机制渐次深入西北少数民族边缘区域<sup>[16]</sup>。近代公路作为一种基础设施,具有调和并塑造经济性质、生活方式、文化流向的意义,其建设与使用具有鲜明的意识形态色彩,并通过其强大的中介能力展现着国家的意志,实践着国家的权力<sup>[17]</sup>。

由于地势险恶,山高水险,夷汉<sup>②</sup>关系复杂,新中国成立以前外人很难深入凉山彝族腹地<sup>③</sup>,故西方人称其为“独立侏侏(Independent Lolos)区域”<sup>④</sup>。由于凉山彝区地处边区,远离内地经济、政治和文化中心,一直以来未受到王朝国家的足够重视,在民国以前国家权力并未真正深入凉山彝区。随着抗战全面爆发,国民政府迁都重庆,退据西南,自此西南由边防要地变为抗战大后方,地处西南交通要道的西康一时成为全国的焦点。西康地区进可为西藏后援,退可为四川屏障,左右则能与青、滇策应,西康的战略价值不言而喻。由于当时粤汉铁路被切断,抢修四川通往缅甸国际公路的川滇西路成为国民政府的紧要任务。为了运送战时国际物资、开发边区并拓取资源,以及实现国民政府与地方政府在西康的政治博弈,国民政府在1939年1月建立西康省后,于当年4月份命令交通部勘测筹备修建乐西公路,并于同年8月在乐山成立工程处,正式开始修筑乐西公路。乐西公路自乐山起,经峨眉、高桥、金口河、富林、农场、石棉、拖乌、大桥、冕宁、泸沽,至西昌岗窑止,与西祥公路(西昌至云南祥云)连

通,全场525公里,其中凉山州境内149公里。

乐西公路的修筑是一项非常巨大的工程,特别是在工具材料、食粮、民工等供应不足的情况下,在规定时间内完成施工任务实属不易。全程蓑衣岭到乐山部分由四川负责,蓑衣岭到西昌部分由西康负责。由于西康负责部分沿线不仅修筑条件艰苦、任务艰巨,而且民族关系复杂,刘文辉和张笃伦<sup>⑤</sup>协商后,为加快工程进度,决定征调政府所能控制的边民(少数民族)承担土方工程,并在西昌到石棉一段设立“乐西公路边民筑路队南段督修司令部”<sup>[18]92</sup>,由擅长处理“彝务”问题的邓秀廷担任司令。乐西公路修筑期间,为提高效率,国民政府征调7000余名彝民工<sup>[19]2044</sup>,并对其进行培训。张笃伦曾亲自培训边民,为提高彝族民工的积极性,他非常注意措辞,如“边民聪明才智不弱于我们(汉族),其弱在于所入环境所受教育。”<sup>[18]94</sup>与此同时,筑路极大增加了彝族的民族意识和国家观念,国家形象深入人心,地方精英岭光电曾在公路修筑开工初司令部干部会议上做了热情澎湃的发言:“我们是中华民族的一部分,已受到中央的平等待遇。该尽到爱民族爱国家,拥护中央的天职,尤其我们是受到中央委托的人,该圆满完成所负的责任。现在日寇深入,企图灭我中华,毁我国家,全国人民同仇敌忾,奋起抗战,流血牺牲,我们没有上前线已是惭愧,仅在后方修路,能完成筑路任务吗?修路是与其他族人一同筑的,谁有成绩谁光荣,我们能落人之后吗?”<sup>[18]98</sup>

在乐西公路修筑过程中,现代筑路技术能力、彝族民工参与公路建设以及纵贯高山峻岭的公路实体本身,均体现了国家权力在凉山彝区的嵌入。作为由国家规划、实施和拥有的物质基础设施,并制定了它的统治和控制模式。与此同时,道路已经成了人们生活的世俗物质结构的一部分,产生了超越任何具体计划的整合、连接甚至区隔的可能性和局限性。

### 三、雅西高速:道路建设与国家现代化

在许多发展中国家,道路建设被视为经济建设发展的前提,“要致富,先修路”的口号已深入人心。公路建设是实现互联互通愿望的一种方式,它表达了一种强烈的国家在场(state presence)的渴望。连接秘鲁和巴西的一条国际高速公路研究表明,道路是体现当代国家治理能力的场域中不可或缺的组成部分。秘鲁地方民众把道路作为摆脱精英的殖民奴役而实现现代国家的新兴技术,作为表

达国家在场的野心和渴望。道路与融合、现代化和文明的雄心壮志紧密相连<sup>[229]</sup>。道路是一种比电网或管道等基础设施更典型的社会基础设施。即使道路以高速公路这一现代性的形式呈现,它们原则上仍被认为是我们熟悉的技术领域的一部分,在概念上还是我们熟悉的移动基础设施,这些基础设施深深植根于人们的经验、想象和语言中。新道路的修建或现有道路的修复表明,国家是一种现代化力量,它不仅为我们带来电或其他不熟悉的高新技术,也为我们寻求现有日常物质的转型提供全国性的网络连接。哈维用“时空压缩”(time-space compression)来分析20世纪70年代以来全球资本流动和生产的加速,并以当代交通与信息技术的革命性飞跃作为基础,将人们对时空的这种新感受作为后资本主义社会转型的标志之一<sup>[20]</sup>。周永明借鉴时空延展和时空压缩理论,提出了时空张缩(time-space expanding-compression)的概念,用以表达当代中国交通基础设施建设带来的社会交往空间扩张和社会变动发展周期缩短的同步变化<sup>[21]</sup>。科塔克对马达加斯加的伊瓦图和巴西的阿伦贝皮在相同时间段(1967—1981年期间)的对比研究表明,阿伦贝皮由于公路系统的改善,其社会文化变迁更加明显,且已明确加入现代世界体系。而伊瓦图由于公路系统恶化,似乎变得比以往更加隔绝<sup>[22][24-245]</sup>。Dalakoglou对连接阿尔巴尼亚和希腊的Kakavije-Gjrokaster公路的研究表明,该公路的建设标志着阿尔巴尼亚从社会主义向资本主义的转型,而且从一个封闭、排外的社会向一个开放边界的社会的转型<sup>[23]</sup>。道路的人类学研究为全球交通的同时性,以及地方生活世界的流动性、速度、摩擦、张力和旅行提供了新的研究视角。

雅西高速公路是北京至昆明高速公路(G5)和甘肃兰州至云南磨憨公路(八条西部大通道之一)的重要组成部分,其起始于雅安,途径荣经、汉源、石棉、彝海,止于冕宁县泸沽镇,于2007年开工建设,2012年建成通车,工期5年,全程240公里,总投资约206亿。由于雅西高速穿越地质灾害频发的深山峡谷,地形条件险峻、地质结构复杂、气候条件多变、生态环境脆弱、建设条件艰苦、安全营运难度极大,被国内外专家学者公认为国内乃至全世界自然环境最恶劣、工程难度最大、科技含量最高的山区高速公路之一,被称作天梯高速、云端上的高速公路。全线桥梁279座、约91公里,隧道25座、约42公里,桥隧比重大55%,雅西高速公路建设项目被交通运输部确定为“设计典型工程”和“科技示范工

程”<sup>[24]</sup>,雅西高速公路的建设无疑体现了强大的现代科技。它标志着凉山交通运输方式的变革,促进了凉山地方经济的快速发展,并推动着地方社会文明的进步。

雅西高速公路推动沿线农村地区的工业化发展,为其现代化发展提供了原动力。凉山有丰富的自然资源,特别是矿产资源、生物资源、水能资源、农业资源和旅游资源,这些都是凉山经济发展不可或缺的重要资源,也是其工业化发展的物质基础。虽然凉山农村地区具有丰富的自然资源,但由于经济、技术等方面的落后,加之其险要的地势环境,农村地区的自然资源开发利用率相对较低,特别是落后的交通严重制约着城乡一体化的发展,很多农村地区仍然与城市“隔离”。雅西高速公路的建设极大改善了沿线农村地区的交通条件,加强了城乡间商品流动的数量和速度,并改变了农村地区封闭半封闭的经济状态。伴随着交通条件的改善,企业、资金、技术等流向自然资源丰富的农村地区,从而推动了农村地区的工业化发展,逐步缩小城乡发展差距,进而为实现农村发展现代化提供了原动力。

雅西高速公路带动了沿线农村的城镇化发展,加速了农村的现代化发展。由于社会、历史、自然等诸多因素影响,凉山城镇化进程较为缓慢,2011年凉山州政府工作报告显示,当年全州城镇化率仅为28.2%,远远低于全国全省平均水平<sup>⑥</sup>,也明显滞后于凉山工业化水平。雅西高速公路的建设使用促进凉山地区自然资源的开发利用,特别是作为凉山地方经济发展重要支撑点的水电资源和矿产资源,同时极大地推动了凉山旅游、商贸和文化产业。根据2019年凉山州政府工作报告,凉山地区常住人口城镇化率达35.3%,8年内城镇化水平提高了近7个百分点。凉山地区的城镇化发展的一个重要特征是城镇化发展地域差异明显,可见交通建设对凉山城镇化发展有显著的影响,凉山城镇的发展严重依赖交通设施的发展,交通成为凉山城镇发展的主要制约因素。雅西高速公路使沿线中小城镇利用其交通优势改善了其城镇规划和布局,并不断建立其区域性经济地位,进而加快了农村的现代化发展进程。

正如朱凌飞所言:“如果说传统乡村聚落可以被视为一种承载了社会、文化、经济、生活的静态载体的话,那正处于城镇化进程中的聚落则已成为连接传统与现代、地方与全球、家户与市场的动态空间”<sup>[17]</sup>。雅西高速公路的建设,意味着沿线传统村落封闭、同质和排外的社会向开放边界和异质的社

会转型。尽管道路具有象征性的空间固定性和物质性,但它本身构成了凉山地区移动和流动的基础设施,包括物质和非物质的流动,这反过来又构成了它们所经过的地方物质特性的动态性。高速公路建设打开了凉山从封闭到开放的新局面,也改变了其传统的经济结构,其经济变得越来越复杂,地方社会结构亦是如此。高速公路沿路村庄的工业化和城镇化发展,使地方村民加入一个全新、多元和多样的社会体系中,从而不断构建自己的现代性。

#### 四、在建道路:道路建设与稳定脱贫和可持续发展

20世纪80年代末,美国著名的文化地理学家、全球化以及现代化研究代表人物 Harvey 提出“时空压缩”(time-space compression)的概念,他认为时空压缩是全球化最显著的特征之一。由于交通技术革新,使得通过相同单位空间距离所用的时间得以压缩,从而产生“时空严缩”效应,而“时空压缩”使得加速成为新的时代特征,尤其是加快了社会变迁和经济发展的进程,从而导致资本主义社会的过度积累和周期性危机<sup>[20][21]-323</sup>。而美国社会学家 Giddens 则以“时空延伸”(time-space distanciation)的视角看待全球化,即“时间和空间的构建得以连接在场和缺席的状态”。在当今社会,时空延伸程度的加深使得地方和外部世界的社会形态和时间的关系也相应延伸。全球化从根本上指的就是这一延伸过程<sup>⑦</sup>。随着现代道路工程的快速发展,汽车、高铁、飞机等成为人们日常出行的交通工具,从而使得由于地理等自然环境带来的阻隔不断弱化,Harvey 和 Giddens 所言的“时空伸缩”(time-space compression and distanciation)已经成为人们日常生活中的现实情景。道路系统改善有利于促进商品流通和地方经济发展,道路的联通性特征可以减缓区域经济的“马太效应”,尤其对于西部边远少数民族地区,道路建设更可视为其缩小“马太效应”的必要载体。

凉山彝族自治州是全国十四个集中连片贫困地区之一,也是全国最大的彝族聚居区,其具有革命老区、少数民族地区、边远山区(即“老少边”)、国家扶贫开发重点区等多重身份。其“贫困范围广、贫困程度深、扶贫难度大、返贫现象严重”,是“新时期我国扶贫开发的重点区域之一”。<sup>[25]</sup>截至2018年,全州17个县(市)中就有11个全国贫困县<sup>⑧</sup>。与此同时,凉山地区的经济发展呈现严重的“马太效

应”,2017年全州各县市GDP数据显示<sup>⑨</sup>,凉山州安宁河谷地区五县一市实现GDP 1 086.59亿元,占全州总量的73.4%,同比增长5.7%,高于全州平均增速0.4个百分点,高于彝区藏区1.4个百分点,拉动全州经济增长4.2个百分点<sup>⑩</sup>。大凉山彝区西属青藏高原边缘地带,海拔高、气候寒冷,其东以黄茅埂为分界岭的大小凉山由北向南延伸,山高坡陡,交通险恶,恶劣的自然地理环境一直是制约该地区基础设施建设的根本因素之一,该地区至今无任何高速公路,除甘洛、越西和喜德县以外,其他县均无铁路通行。大量研究表明,凉山州薄弱的基础设施是制约凉山州经济发展和精准脱贫的“瓶颈”<sup>⑪</sup>,因此,凉山州“十三五”规划纲要<sup>⑫</sup>把“基础设施扶贫工程”作为脱贫攻坚12个专项工程之首。当前,高速公路、快速铁路、干线公路、农村公路、航空运输、以及水运等基础设施建设项目在凉山地区如火如荼,以实现凉山与周边区域高效畅通连接,形成层次分明、覆盖广泛、功能完善的综合立体交通网络,实现县县有铁路和高速公路规划覆盖,形成连接成渝经济区、成都经济圈、滇中经济区和川南经济区的畅通快捷运输通道,巩固提升凉山作为四川南向开放“桥头堡”综合交通枢纽地位,进而促进区域性整体全面脱贫,并为地区更长远和更可持续发展打下坚实基础。

#### 五、余论与思考

道路与人类日常生活、经济生计、社会文化、生态环境等息息相关,因而道路研究是一门跨学科的综合研究,道路的人类学研究应充分结合地理学、政治学、传播学、历史学等学科知识而对道路展开综合研究。在人类学的视野中,道路兼具物质性、空间性、社会性和连通性等特征,它既是一种物理实体的有形物质,也是一种无形的非物质文化。本文对不同时期凉山的道路建设及其意义进行了宏观探析,凉山的道路建设与民族国家建构、国家现代化以及脱贫攻坚和可持续发展等均有着千丝万缕的关联,道路甚至可视为凉山彝族社会文化的呈现方式,同时也是凉山彝族社会转型的重要载体。就乐西公路修筑过程及其意义看来,边远民族地区国家观念的形塑与国家认同的构建,是一个长时段的系统工程,它需要政治、经济、文化等诸多力量的共同推进,它与民族地区道路建设有着紧密的关联。而雅西高速公路的修筑和使用则实现了凉山与外部世界互联互通的愿望,其修建过程中呈现的强大交通建设技术表明,国家是一种现代化力

量,它可为我们寻求现有日常物质的转型提供全国性的网络连接。同时,雅西高速公路促进沿线村庄的工业化和城镇化发展,使得地方村民加入一个全新、多元和多样的社会体系中,从而不断构建自己的现代性。随着凉山地区“基础设施扶贫工程”的实施,高速公路、快速铁路、干线公路、农村公路、航空运输、以及水运等基础设施建设项目在凉山地区如火如荼,这将实现凉山与周边区域高效畅通连接,从而不断弱化由于地理等自然环境带来的阻隔,实现该地区“时空伸缩”景象,进而实现促进区域性整体全面脱贫,并为地区更长远和更可持续发展打下坚实基础。

展打下坚实基础。

本文仅从宏观上探讨凉山彝区不同时期的道路建设及其意义,由于道路本身是流动的基础设施,包括物质和非物质的流动,它可呈现复杂的社会人际网络,其修建和使用过程还能揭示复杂的社会和文化动态。因此,凉山彝区的道路研究应引起学界的持续关注与研究,学者们应选择凉山具体的道路和沿线村落,运用人类学传统的参与观察、深度访谈、问卷调查以及口述历史等方法,并结合其他学科知识,对凉山道路开展全面、深入的综合性研究。

#### 注释:

- ① 周永明将与道路相关的一系列研究统称为“路学”(Roadology),并先后在重庆和深圳组织举办了三届国际路学工作坊,出版了论文集《路学:道路、空间与文化》。
- ② “夷”通“彝”。新中国成立以后,国务院开展对各个少数民族名称的确定工作,毛泽东和周恩来在北京会见彝族代表研究讨论,最终尊重彝族人民的意愿,用“彝”替代“夷”作为彝族的统称,本文为行文方便,且尊重现在的习惯称呼,下文一律用“彝”代替“夷”(除引文保留“夷”以外)。
- ③ 凉山彝区腹地指中华人民共和国成立前黑彝家支势力统治的彝族聚居区美姑、布拖和昭觉三个县。中华人民共和国成立前,外人进入彝区均需要当地有势力的黑彝家支头人做担保并由其亲自或派人带路。
- ④ 早期西方传教士和旅行家们都将凉山彝区称为“独立保保(Independent Lolos)区域”,如法国军官吕真达(A.F.Legender)于1907年和1910年先后两次考察四川凉山后所著的《四川两年:旅行记事、地理、社会和经济研究》。受西方人的影响,也有不少中国学者将凉山彝区称为“独立保保”,如林耀华的《凉山夷家》、曾昭抡的《大凉山彝区考察记》、马长寿的《凉山罗彝考察报告》以及胡庆钧的《凉山彝族奴隶制社会形态》都提到类似的说法。
- ⑤ 时任国民政府西昌行辕中将主任。
- ⑥ 中国国家统计局发布的《中华人民共和国2011年国民经济和社会发展统计公报》以及四川省2011年统计年鉴,当年全国城镇化水平为51.3%,四川省的城镇化率为41.8%。
- ⑦ 转引自周永明:《重建史迪威公路:全球化与西南中国的空间卡位战》[J].载周永明,编,《路学:道路、空间与文化》,重庆:重庆大学出版社,2016。
- ⑧ 2017年全省共有36个国家扶贫开发重点县,其中凉山州有11个,占全省总国贫县的1/3,同样是少数民族地区的阿坝州和甘孜州分别为3个和5个国贫县。
- ⑨ 参考网址:凉山州人民政府网,http://www.lsz.gov.cn/xxgk/tjxx/tjsj/201801/t20180131\_1070965.html.
- ⑩ 凉山州为全力推进脱贫攻坚工作,将全州划分为安宁河谷地区、木里藏区、大凉山彝区“三大片区”,安宁河谷“五县一市”包括西昌市、会东、会理、德昌、宁南和冕宁县;大凉山彝区包括布拖县、美姑县、金阳县、昭觉县、雷波县、普格县、喜德县、盐源县、木里县、越西县、甘洛县(均为国贫县)。
- ⑪ 相关研究成果有:傅帅雄,《深度贫困地区扶贫开发思考——以四川凉山彝族自治州为例》,云南民族大学学报(哲学社会科学版),2018(4);王美英,《凉山连片特困地区精准扶贫实践困境与破解对策——基于凉山布拖县的调查分析》,贵州民族研究,2017(5);吉正芬,《发展型扶贫:全面脱贫背景下扶贫攻坚的战略选择——以凉山州为例》,西南民族大学学报(人文社会科学版),2017(9)等。
- ⑫ 参见凉山彝族自治州商务局官网:凉山州“十三五”规划纲要. http://swj.lsz.gov.cn/xxgk/ghjh/201711/t20171106\_812961.html.

#### 参考文献:

- [1] L é VI- STRAUSS Claude. The Savage Mind[M]. Chicago: University of Chicago Press,1966.
- [2] HARVEY P, KNOX H. Roads:An Anthropology of Infrastructure and Expertise[M]. New York: Cornell University Press, 2015.
- [3] 赵旭东.线索民族志:民族志叙述的新范式[J].民族研究,2015(1):47-59.
- [4] DALAKOGLU D, HARVEY P. Roads and anthropology: ethnographic perspectives on space, Time and (Im)Mobility[J]. Mobilities,2012,7(4):459-465.
- [5] URRY J. Mobilities[M]. Oxford: Polity, 2007.
- [6] 布莱恩·拉金著.信号与噪音——尼日利亚的媒体、基础设施与都市文化[M].陈静静,译.北京:商务印书馆,2014.

- [7] 朱凌飞,胡为佳.道路、聚落与空间正义:对大丽高速公路及其节点九河人类学研究[J].开放时代,2019(6):167-181.
- [8] LEFEBVREE H. The production of space[M]. Oxford: Blackwell,1991.
- [9] AUG é M. Non-Places: introduction to an anthropology of supermodernity[M]. trans by HOWE John. London &New York: Verso,1995.
- [10] 张锦鹏,高孟然.从生死相依到渐被离弃:云南昆曼公路沿线那柯里村的路人类学研究[J].云南社会科学,2015(4):98-104.
- [11] PRASENJIT D. Rescuing history from the nation: questioning narratives of modern China[M]. Chicago: University Of Chicago Press,1997.
- [12] 杜赞奇.文化、权利与国家——1900—1942年的华北农村[M].王福明,译.南京:江苏人民出版社,2003.
- [13] 本尼迪克特·安德森.想象的共同体——民族主义的起源与散布[M].吴叻人,译.上海:上海人民出版社,2003.
- [14] 郝时远.当代中国民族问题[Z].北京:中国社会科学院研究生院《学术讲座》,2004年第17辑讲稿(打印稿).
- [15] 周恩宇.道路研究的人类学框架[J].北方民族大学学报(哲学社会科学版),2016(3):77-82.
- [16] 王田.建国初期成阿公路修筑与现代民族国家构建——以《岷江报》《筑路报》相关报道为线索[J].西南边疆民族研究,2018(25).
- [17] 朱凌飞,胡为佳.道路、聚落与空间正义:对大丽高速公路及其节点九河的人类学研究[J].开放时代,2019(6):167-181+10.
- [18] 温春来,尔布什哈.岭光电文集(下册)[M].香港:香港科技大学华南研究中心,2010.
- [19] 凉山彝族自治州地方志编纂委员会.凉山彝族自治州志(下)[M].北京:方志出版社,2002.
- [20] HARVEY D. The condition of Postmodernity: An inquiry into the origins of cultural change[M]. Oxford: Blackwell, 1990.
- [21] 周永明.重建史迪威公路:全球化与西南中国的空间卡位战[C]//周永明.路学:道路、空间与文化.重庆:重庆大学出版社,2016:179-193.
- [22] 康拉德·科塔克著.远逝的天堂——一个巴西小社区的全球化[M].张经纬,向瑛瑛,马丹丹,译.北京:北京大学出版社,2012.
- [23] DALAKOGLU D. The road: an ethnography of the Albanian-Greek cross-border motorway[J]. American Ethnologist, 2010, 37(1):132-149.
- [24] 佚名.雅(安)西(昌)高速公路[J].西南公路,2011(2):3.
- [25] 蓝红星.民族地区慢性贫困问题研究——基于四川大小凉山彝区的实证分析[J].软科学,2013(6):73-78.

(上接第9页)

- [2] 佚名.所地民间故事[EB/OL].(2014-06-17)[2020-03-15]. <https://wenda.so.com/q/1403043110501414?src=140&q=有关彝族火把节的传说>.
- [3] 朱文旭.彝族火把节[M].成都:四川民族出版社,1999.
- [4] 朱文旭.关于彝族火把节若干问题的探讨[J].中南民族学院学报,1999(1).
- [5] 口述史:关于火把节起源的一则民间传说[EB/OL].(2017-01-26)[2020-04-20]. <http://www.yizuren.com/yistudy/tygzykc/35631.html>.