

DOI:10.16104/j.issn.1673-1883.2024.01.006

道路人类学视角下“慢火车”与“复兴号”在凉山彝区的互惠共生

吕静

摘要:“加速社会”的发展加剧了时间压缩、空间消弭,对较少接触现代化建设成果的慢节奏社会空间造成强烈冲击,结合新时代“四纵四横”高速铁路网遍布全国的新态势,拉开“复兴号”的发展序幕,延续普速“慢火车”的历史使命,贯彻以人民为中心的发展思想,推进全体人民共同富裕已成为当下巩固脱贫成果、助力乡村振兴行稳致远的一项关键工作。5633/5634次“慢火车”在凉山彝族地区运行52年的经验实践,全面呈现了在极具“断裂”意味的现代社会和快捷的高铁动车时代,“慢火车”与“复兴号”同国家、社会、农民、市场和技术等多元主体的互动实践助力边远地方社会取得“快发展”。借助国际“路学”、道路人类学、民族地区“走廊”与“通道”相关理论与研究成果,探讨“慢火车”与当地彝族老乡互嵌式的互惠共生关系,明晰“慢火车”在彝区人民生活实践中的社会价值,反思现代性转型过程中,地方的发展变革也能从自己的节奏中走出“快发展”的步调。

关键词:乡村振兴;“慢火车”;农村贸易;社会价值

中图分类号: F532.8 **文献标志码:** A **文章编号:** 1673-1883(2024)01-0045-10

收稿日期: 2023-10-10

基金项目: 西南民族大学2022年研究生创新型科研项目“乡村振兴背景下“慢火车”带动农村贸易中心发展的人类学研究——以冕宁县泸沽镇为例”(项目编号:320022250219)。

作者简介: 吕静(1998—),女(彝族),四川石棉人,西南民族大学硕士研究生,研究方向:非物质文化遗产,
E-mail: 2546784211@qq.com,

党的十九大报告、2018年中央一号文件以及党的二十大报告全面推进乡村振兴的相关工作要求,为解决当前“三农”发展的差异化、不均化、滞后化问题提供了新思路、新方法、新要求,也为更好地巩固与深化脱贫攻坚成果,从而助力乡村振兴“快发展”。将聚焦乡村振兴战略背景下凉山彝族自治州“慢火车”的现状与“高铁动车时代”的“矛盾”,以凉山彝族自治州冕宁县泸沽镇为田野点进行实证研究,把握“慢火车”对地方经济网络的连接作用。

一、问题的提出

铁路不仅仅作为物质实体而存在,人类学对铁路的研究,除了物理意义的铁路本身之外,还包含铁路生产、使用、消费、展演和表征等铁路文化网络及其文化实践者,其中铁路工人、使用者、沿线族群、移动景观、铁路政策等是较为常见的研究范畴^[1]。关于道路人类学(anthropology of the road)^[2]的研究成为当下国内外人类学讨论空间生产(production of space)的议题,就像列斐伏尔所说:“只有生产出一个合适的空间,才能使生活方式和社会得到改变。”^[3]目前,国内外提出“路学”概念的学者主要有周永明提出的Roadology(2010), Argounova-Low提出的hodology(2012)和Dalakoglou的dromology(2017)^[4],围绕道路与贸易经济、道路与社会转型、道路政治与权力、道路与人的社会关系、道路与物的社会生命等主题展开了道路人类学的研究。国内对于道路的关注自20世纪80年代费孝通提出“民族走廊”概念开始,而后中国学者李绍明、李星星、赵旭东、周大鸣等对“藏彝走廊”“西北走廊”“南岭走廊”展开学理性讨论,从宏观到微观,从历时性到共时性,打开了人类学视角的中国特色道路研究。

国内不少学者关注到“道路”与少数民族社会文化发展的交互关系,并就此展开大量关于“道路”的研究与讨论。“道路”的连接深刻影响着少数民族社会转型,其不仅是少数民族地区与外界的物理距离上的连接媒介,更是从社会文化上与周边多元文化交往、交流、交融,形成人的生活实践与“路”交互共生的发展格局。张海洋等^[5]对我国南方地区铁路建设与沿线少数民族村寨的命运做了评估,证实了地区发展方向与当地道路建设休戚与共的关系;王浩宇等^[6]提出在边疆和少数民族地区总体国家安全观视域下,交通强国战略与交通基础设施的修建是政治空间生成的基础,社会发展需要“道路”建设得以可能;周建新等^[7]探讨了跨国铁路以更加现代化的方式影响老挝丰沙里贺人的社会网络关系;张原^[8]结合中国西南地理环境特征和民族流动特质,以交互性和流动性为重点,用“走廊”与“通道”展开探讨“区域模式”下多族历史人文的交互共生关系格局。孙红林等^[9]就边疆铁路建设对沿线区域社会稳定影响展开跨学科的讨论。以上研究成果为当下中国人类学道路研究迈向“高铁时代”,拓展出大量具有人文关怀和学理价值的研究议题,然而进入具体的田野情景展开的民族志研究不多。孙红林^[10]带着人类学整体论视野和跨学科开展的实证研究,在中老铁路、成昆铁路展开长期实地田野调查后,就跨境铁路基础设施建设中空间生产及“高铁”和“慢火车”“快”与“慢”的相对性等具体问题展开跨学科多视角的探讨。除了孙红林、杨梅^[11]等学者就凉山地区“路学”研究展开相关议题的研究外,现有研究少数民族社会转型与道路建设的学者很少关注到凉山地区“路学”研究。由此,借助以往研究的思路与关切的问题,对当下“复兴号”与“慢火车”共助凉山“快发展”形成整体性的认识。

吉登斯所说的现代性基本特征之一“断裂”(discontinuities),意味着与传统有所不同,当下已形成新的社会状态和精神架构,传统与现代之间呈现出一种前所未有的非延续性^[12]。这种非延续性在现代交通的变迁发展中体现得淋漓尽致,高铁动车的迅捷性赢得人们追求加速的生活节奏青睐,但全国依旧还有81对“慢火车”承载着地方使命,带领沿线社会巩固脱贫致富,奔向乡村振兴的“慢”车道,驶出自己的节奏,成昆线上的5633/5634次列车亦是如此。那“慢火车”又是怎样嵌入彝族人民社会生活的呢?为什么彝族老百姓离不开“慢火车”?慢火车如何适应当地人的生活需求以及文化习俗?“慢火车”这一空间又生产出了什么样的社会关系?带着诸多疑问,笔者进入凉山乘坐往返于普雄和攀枝花的5633/5634次列

车和成昆线“复兴号”列车成都到西昌段进行田野调查,以期呈现凉山彝族地区在“慢火车”这条线性动态空间内物的贸易流动与文明间的交互流动,以及“慢火车”与当地人互为主体相互影响的交互关系。

二、田野点概况

成昆铁路,北起成都,南达昆明,始建于1958年7月,至1962年耗资近1.4亿元,完成工作量甚少。1964年8月,在毛泽东主席“成昆铁路要快修”的指示下,1966年5月由铁道部第二工程局施工修建,1970年7月1日全线通车^[3]。绿皮“慢火车”连接着乐山、雅安、凉山彝族自治州、攀枝花等地近五十余个车站,约600公里。“慢火车”在四川境内呈现出区域性整合,实现了经济贸易互通与民族交往互动,承载着物质性与社会性的区域价值。

(一)“慢火车”的社会背景

5633/5634次“慢火车”从普雄站发车,终到四川的攀枝花南站,全程运行353公里,途经27站,耗时10小时55分钟左右,凉山境内281公里经停21站,历时8小时左右。其中普雄到西昌161公里16个站点,时长4小时25分钟左右,乘客多为沿线的彝族老百姓,沿线彝族地区教育、出行、医疗、贸易等都靠这趟“慢火车”。而普雄到冕宁站(原名泸沽火车站)全程103公里途经14站,时长3小时20分钟左右,这站下车的乘客几乎都是前往泸沽综合贸易中心送货或者拉货的,这为沿线彝族人民打开了致富通道。1-13号车厢供旅客乘坐,14号车厢被改造成运载牲畜家禽的专用车厢,也就成了沿途流动的“动物园”,特别是每年彝族年期间最为热闹。据工作人员介绍,这节拉大型家禽的车厢不收取任何额外的费用。此外,5633/5634次列车运行50余载,票价一直保持在2-25.5元,在中国铁路建设走向市场化、现代化的今天,国家依旧让凉山这类少数民族边远地区“慢火车”继续运行,这种尊重并支持地方发展节奏轻利的举措被彝族老百姓看在眼里,访谈过程中“阿普阿妈”都说“国家政策好,共产党瓦几瓦”。

如果说14号车厢是流动的“动物园”,那1-13节车厢就是线性“流动集市”,没有空调、餐车、卧铺,却留有足够公共空间、开放的车窗、随意坐的车位、低廉的价格,深得沿线彝族同胞的心。硬座车厢不像普快或高铁那样座椅是独立的,每排三个座椅是连着的,这也为中间过道公共区域节省了空间,使得卖吃食的“阿妈”移动起来更行云流水。在1-13节车厢这个流动的场域内,不同年龄组各自进行着自己的活动,在车厢的一切活动都显得毫无违和感,因为这就是彝族的人文特质,此起彼伏的“喧闹”是“慢火车”在凉山入乡随俗的具体例证。而在“高铁”车厢内,不仅没有足够的公共流动空间,更不可能存在“喧闹”的人际互动。

听列车长讲,“大部分人都是长期乘坐这趟车的,基本是居住在沿线的老乡都互相认识,卖商品物资的、带孩子读书的,在西昌读书的基本是周五坐这趟车回来,周天又坐这趟车返校。很多和我们列车工作人员都相互认识,都了解老乡近况,家住哪里、做什么生意、今天要去进什么货,‘慢火车’慢的是温情人情”。车厢内不是熟透的“熟人”,就是陌生的“熟人”,看似在做生意,但其中交织着彝族人一套价值理性的生活观念,经济活动受益过程是镶嵌在社会领域之中的,社会交往中利益优先。从社会领域中“利”字当头的工具理性,建立的是一种功能性的社会关系,而“慢火车”中空间生产的社会关系,形塑的是一种精神上的社会关系。

(二) 泸沽镇概况

“慢火车”上虽可以交易,但一般售出的货量少且都是小件,绝大多数货物、大型商品都是冕宁、泸沽、喜德、尼波这些大城镇上进行交易。素有“攀西第一镇”美称的冕宁县泸沽镇位于县境南部,是“灵关古道上的明珠”,距县城37公里,离凉山州府45公里,处于成昆铁路过境中段,国道公路108线穿镇而过,有明代建立的泸沽桥(安宁桥),交通发达。西汉元鼎六年(公元前111年)置台登县,治所即今泸沽镇,现古城遗迹犹存,今泸沽镇街区始于元代平乐驿,明代发展为集市,清代形成东、西、南、北四条正街。发达的交通早在十九世纪末就带入了多元文明,1983年张神甫等法籍传教士在此建立天主教堂,1947年美籍牧师任福根和谢崇善在此建立“基督教北美浸信会泸沽教会福音堂”,清光绪十九年(1893年),由回民潘文通、马元培、撒邦辅等主持在泸沽建立清真寺一座^{[13]498-774}。泸沽不仅从物理距离上连接成都、西昌、攀枝花,达到贸易互通有无,更是与周围族群在文化交往交流中互动发展。

据泸沽镇西南社区工作人员介绍,泸沽镇以前有五万多人,之后城乡并镇,把先锋乡和铁厂乡合并过来后,现在有八万多人。泸沽综合贸易中心最早是归工商局管理,那时市场的卫生是归社区管,之后由于市场容纳范围太小,于20世纪90年代重新扩大修建,工商所将其移交给国有资产投资公司管理,门市招租、卫生管理权也一并移交。贸易中心的商户既有外地的也有当地的,有彝族也有汉族,外地来市场生意的差不多占四分之一。整个贸易中心大都以批发为主,交易时间在晚上十二点到次日凌晨两三点,其他时间守着门面做生意的都是小本生意商贩,比如卖服装、卖特产的、零售自家水果蔬菜的基本就是白天起床做生意到下午三点左右关门。市场贸易主要货物有水果批发、饲料批发、小型牲畜批发、竹制品批发(农作用品)等等。5633/5634次列车每天最大的客流量都在泸沽,农户会把蔬菜打包装到口袋或者背篋里,带到泸沽这一大型贸易市场上交易,大型的牲畜一般都在冬至后才拉到泸沽贸易中心买卖,夏季一般买卖的都是小的家禽。

在冕宁站的泸沽综合贸易中心,作为5633/5634次列车沿线人流和物流的集散地,成昆线上的人与物在泸沽交流和互通,不同民族的外来经商者在泸沽交往、交流、交融,多元文化在这条线性动态多点的绿皮“慢火车”上传播开来。考虑到泸沽这一集散地彝族老乡运送的货物多,冕宁站的工作人员会提前一个多小时开放站台,让老乡先把货物堆放在站台上,方便上车省时省力。由此,对泸沽乃至整条列车沿线的彝族来说,外来经商策略及观念逐渐嵌入到他们的日常的生产生活实践中,从而形成物质性和社会性的交往互动。

(三) 文化空间与集体记忆

自1970年,“慢火车”打破了传统封闭区隔的空间秩序,成为一条连接西南地区北方与南方、传统与现代、乡村与集镇的经线,嵌入到彝族社会的身体和心灵,对沿线彝族社会的整治、经济、文化、历史、生活以及集体记忆和表达都产生了长久的影响。半个多世纪以来,这趟“慢火车”不仅作为成昆线上的物而成为遗产,更是作为包含“慢火车”的社会记忆,是几代人连接过去、现在、将来的记忆纽带。在“慢火车”这一空间中,历史在不断地演进,人在不断地流动,留给这个空间许多历史记忆、社会记忆和个人记忆^[14],使得“慢火车”及其沿线附属的物、故事成为沿线彝族社会、集镇、个人自我延伸的“工具”,它们承载着人们的记忆,使得这些载体成了自我的一个部分,形成了人与物交融的文化呈现。

在哈布瓦赫看来,集体记忆具有双重性质,“既是一种物质客体、物质现实,比如一尊塑像、一座纪

念碑、空间中的一个地点；又是一种象征符号，或某种具有精神涵义的东西、某种附着于并被强加在这种物质现实之上的为群体共享的东西”^[15]。“慢火车”亦是如此，它不仅具有当地社会贸易流通的物质性，更具有承载人们社会关系的精神性。流动空间中生产着人们世代日积月累的“地方感”，其生成是一个漫长的过程。彝族老百姓借助“慢火车”这一位于具体时空的物切身展开对世界的感知，建构起当地人与本地情境相认同的一种“地方感觉”，这是一种知觉化的切身空间，而并不单纯是地理方位的空间^[15]。

三、“慢火车”入乡随俗：“物”的贸易流通与文明间的交流互动

“慢火车”入乡随俗后，当地人展开了物的贸易流通和文化文明的交流互动。“慢火车”进入凉山后就不断地在进行“在地化”改造，车间的文字标识、车体的改造、列车员双语播报等，相对的当地人也在变得既“好面子”又“脸皮厚”。

（一）人性化的车体空间改造

为不断服务好、发展好彝族地区的生产生活需求，在党和政府的关切下，5633/5634主要经历了两次车体的空间改造。凉山彝族自治州曾作为全国14个集中连片贫困地区之一，2017年，在党中央脱贫攻坚重大战略部署下，5633/5634次列车也以新面貌迎接彝族地区发展的主线任务。5633/5634次列车共有14个车厢，每个车厢长23米，设有118个座位。2017年进行车厢改造后，前十三个车厢为硬座车厢，每个车厢进出口两旁都设有放置“大件行李处”，整个区域大概有十平方米，14号车厢座椅被拆除，改为“家禽牲畜行李”车厢，专门设置了牲畜拴挂处，车厢的地面改造成凹槽，以确保牲畜家禽的排泄物排出车外，列车组工作人员会定期进行打扫消毒。此外，整个列车还增设14个天窗以便空气流通，吹着流动的风，慢慢品沿途的风景，尽情释放着山地民族游弋于山川的自由。人畜分离不仅保证了车厢环境整洁舒适，也为乘客排除安全隐患。

为进一步优化提升公益性“慢火车”服务质量，全面推进乡村振兴落地见效，2023年1月14日完成改造升级后，5633/5634次“慢火车”在新的一年以新的面貌亮相成昆铁路，更为攀西地区经济建设和大凉山百姓走上致富快车道提供了强劲动力。围绕“彝乡情”服务乡村振兴这条主线，整个列车外部涂装的“彝乡情”服务品牌标志，写着“公益性慢火车”的字样，还用汉、彝两种文字传递“彝路通达、畅行成昆”的服务理念，有学习车厢、健康驿站车厢、成昆风采车厢、交旅时光车厢、流动集市车厢、慢车牧歌车厢等。列车1号至3号车厢改装成学习车厢，车内装潢上护眼的绿色为主的色调，并张贴上各种名言警句供孩子们学习，3号车厢的一侧，还专门设置了阅读角，安装有标准课桌椅和便于存放学习书籍的书柜。另外，为了方便沿线群众在慢火车上自由售卖商品，铁路部门特地将这趟列车的13号车厢改造成了“流动集市车厢”，这样就不用带着东西到每个车厢走来走去吆喝贩卖了。同时对列车广播机进行了升级改造，实现蓝牙连接、定点播报等功能，全面提升旅客乘车体验。“慢火车”两次在彝族地区进行的地化改造，使得列车更有“彝人彝味”。

（二）“慢火车”内的人文特质

车间内所有文字标识、标语、车站的注意事项、列车播报都是彝汉双语，流动集市内吆喝的“阿妈”也是彝汉双语混融使用，售卖货品时的“脸皮厚”跟传统“要脸”的价值观在5633/5634次列车上并行不悖。传统彝族人经济观念中，不会有人去卖零嘴，也不会有人想着靠帮别人缝补衣物获利，这都是些

“丢脸”的行为，走到很多彝族地区就会发现，街上做这类生意的人都是外来的汉族或是其他民族，也是因为这样才“发不了大财”。然而，在这趟列车上不仅有很多彝族“阿妈”售卖零食，还要让混杂着彝汉双语吆喝声穿透一节节车厢。这样的现象背后，是列车作为彝汉文化交流的“媒介”，在历经50余年的交往、交流、交融中，内外文化从区隔走向融合，“精打细算”“脸皮厚”经商意识过程性地潜移默化进彝族人的经济观念里。5633/5634次列车是不提供餐食，因为列车以短途客流为主，大部分乘客坐一两个站就下车，基本没有用餐的需求。由此，列车上吆喝着售卖吃食的“阿妈”生意较好，相对于卖吃食和当季稀有“珍宝”商贩来说，售卖衣服、刺绣鞋垫、钥匙扣等不急销售的商品，售卖“阿妈”销售手法显得更从容一些，有些甚至都不吆喝，直接流动地在每节车厢找个位置坐下有人买就卖，但别以为事情就这么简单，她们可都不是到处乱坐。

“慢火车”这一公共空间内社会关系的联结互动机制，主要以业缘和年龄组为组织原则，不像彝族传统社会以血缘和地缘自组织。这样的转变过程也是受“慢火车”影响，列车驶入凉山腹地，流动的车厢集市及诸如泸沽镇综合贸易中心等物流大镇，就地形塑了一批在地的经商伙伴，延展了彝族社会的人际关系网络。“慢火车”也给足了赶路的乘客自由，大家在这自由的流动空间内，不受像高铁那样的快车空间上的规训，“慢火车”内只有欢腾热闹，哪怕乘客们只是暂时的熟人，在这一空间内他们之间没有隔阂。

（三）区域性关联整合：交往互动的物质性与社会性

“道路”是联结物、人、自然环境与社会文化、边疆社会现代性转型和文化变迁的重要力量，路的延伸方向和所横跨的区域是文化交流、社会交往的主要动向，“慢火车”所创造流动性场域和沿途老乡的活动赋予了“道路”文化意义，“慢火车”嵌入到当地居民的生活中，又被当地社会文化进行在地化形塑，从而成为当地居民不可或缺的“幸福车”。“藏彝走廊”区域关联性的学术探讨与“路学”视域下对族群之间的流动性和交互性的考察，正是中国西南研究民族文化互动交融关系格局的关键^[8]。“慢火车”整合了沿线彝族社会资源，不仅有物质性的资源，还有社会性的资源，形成区域性的交互共生关系。结合“慢火车”存在的具体社会情境，人与物之间不再是传统的二元对立关系，主客体消融，他们共同构成了“慢火车”的社会生命史。破除以单一民族视角观察“慢火车”如何传播多元文明，打通区域间的贸易流动，5633/5634次列车带来了双向流动性，对理解铁路沿线人与物的关系格局，以及探寻西南少数民族社会现代化转型的问题意识。

人类学需要认真思考在一个区域内多族多元文化的交互共生性，才能洞见区域内部以及内部、核心圈、外部之间的种种关系。“慢火车”沿线特殊的地势格局影响其文化交流，既有封闭性又有开放性，列车驶入改变了以往马赛克式、多点分布的物质性和社会性资源，将沿线区域进行关联整合，优化资源配置，形成线性动态融贯凉山南北的互动模式，这不仅尊重在地的社会文化逻辑，也为彝族地区发展进行动态调整。列车车体的改造历程就是一场在地化的文化实践活动，在国家政策、科学技术、市场的“在场”联动施为下，“慢火车”作为一种文化形态和社会空间，让当地的“原住民”与列车成为空间内生活的主动“参与者”和社区文化积极的“创造者”，整个过程充满各个能动主体的意义交织和行为互动。

四、“复兴号”与“慢火车”：中国速度与中国温度

经历第三次科技革命后的今天，人们的生活开启了倍速，高铁、动车等现代高速交通所带来的时空“脱域”的狂欢，无时无刻不伴随着对现代性的焦虑。民族地区经济的发展既可以借助高铁的迅捷发展，也可以通过农民主体对“慢火车”线性动态空间下“在场”的把控而得到繁荣。2022年12月26日，新成昆铁路全线开通运行，时速160公里的“复兴号”驰骋在大凉山的土地上，与时速40公里的慢火车“一快一慢”梦幻“交响”，共同承载着沿途百姓的幸福与期望奔向远方。

（一）人民需要“快”也要“慢”

现代性是人与物相互影响下的产物，而非人借助物实现的结果。“快餐，快速约会，小睡养神，计算机的指令周期越来越快，运输与传播沟通相比于一个世纪以前只需要很少的时间，人们的睡眠似乎越来越少”^[16]。罗萨的“加速社会”理论认为，社会的不断加速导致了生活时间的不断挤压，也就导致了新的异化以及美好生活的可望而不可及。科技加速、社会变迁加速、生活节奏也在加速，总觉得节省时间才会给我们创造更多的选择，然而加速的交通工具伴随而来的是活动半径的扩大，时间并没有因此节省出来。科技加速，飞机、高铁、网络文化、时尚元素的加速并不会让生活本身加速，而是为其他形式的加速提供了必要的条件。2022年12月26日，全长915公里的新成昆铁路全线贯通运营，“复兴号”以160公里的时速穿越凉山腹地开启动车时代，沿线旅客出行更加方便快捷高效，更是带动周围产业资源开发，2023年1月到2月，新成昆线日均旅客超过六万人次，自开通运营以来，累计发送旅客400余万次^[17]。春节黄金七天西昌累计游客165.91万人次，旅游收入高达17亿多，动车方便外地游客短时间内实现跨时空的生活体验，对当地社会经济、文化传播打开了便捷通道，社会发展、人民致富需要动车的“快”。

当然，公益性“慢火车”对众多特殊地区的特殊群体依然发挥着不可替代的作用，并以更暖人心的形式巩固脱贫攻坚成果并有效衔接着乡村振兴建设的宏伟目标，将更有效地把“慢火车”作为助力百姓出行的便民，助推当地经济发展的致富车，方便学生上学放学的校车，服务少数民族同胞的连心车。普雄到攀枝花段的“慢火车”在泸沽镇农贸交易中心实现互通沿线农村资源，形成一条线性动态的农民交易市场，促进地方的整体经济繁荣与社会变革。从2017年脱贫任务到2021年的乡村振兴战略，“慢火车”经历两次重要的车间改造，不仅是迎合时代发展之需，更是以当地社会发展视角和节奏，关切彝族老乡生产生活的需要，嵌入彝族社会文化内部机理，证实以慢节奏也可以取得快发展。

（二）等级分化的相对性

正确认识“快”与“慢”在不同时空下的差异，才能理解二者等级分化的相对性。高铁快节奏是时代发展的潮流与趋势，但慢节奏的社会形态依旧存在，凉山彝区对于开通动车“复兴号”和5633/5634“慢火车”的保留其背后都隐含深层的社会意义。“快”与“慢”是相对的，动车是越快越好，追求的就是高速快捷，宽敞独立的座椅、舒适的空调、热气腾腾的餐食、彝汉英三语标识及乘务组、三号车厢特色文创和扶贫商品、免费全覆盖Wi-Fi、座位下方供充电的服务设施等条件，这些优质的服务都是围绕人来展开，人的体验感、舒适感、便捷感才是首位。许多凉山各县的上班族以及在成都上班的凉山人，实现周末回家自由，甚至可以到沿线成都、峨眉、西昌等地放松两天，也不影响周一正常上班，家里有急事也可以随时快速赶回，沿线在成都上大学的彝族学子学途更加快速便利，以往列车班次少且需要半天

的时间,现在只需要三个小时且车次多了,出行时间安排变得更加灵活。动车驶入凉山,打破了以往劳动力单向输出的情况,迎来了人、信息、资本等社会资源双向流动出入,践行着中国的发展速度。

相对于“复兴号”动车组和老成昆线普快列车,5633/5634次列车反而需要慢行,站点众多且密集,流动“集市”贸易上下货时间不固定,彝族年、火把节期间停站时间依具体情况而定,这样以运物为主的线性移动交易市场,物的流动才是运行的核心。如表1所示,跟老成昆线和“复兴号”动车相比,慢火车停留时间长,经停站点多,由此整个列车的运行时长较长,它的“慢”可不是因为速度慢。“慢火车”连接了上普雄、尔赛河、尼波、乐武、红峰、沙马拉达等更多的彝族地区,5633/5634树状联结被复兴号和普快区隔开的传统彝族村落。慢火车在每站停留的时间总体都是比较宽裕的,要是在泸沽、喜德、尼波、乐武这些拥有大型交易市场的站点,大件物资或者大型家禽较多的时候,都会等老乡上完车或者卸完货再发车,在这里价值理性永远是第一位。人类学的整体观要求我们不能孤立地看待一个社会,任何文化都是与其他群体互动过程中建立起来的,“慢火车”正践行着这样一种文化实践主张,将周围的族群及文化整合关联,诠释着中国社会发展的温度。“复兴号”的“快”与“慢火车”的慢是相对的,不同需求层次导致二者功能性等级分化。

表1 普雄-西昌站“复兴号”动车、“慢火车”、老成昆线相关数据对比

车次	经停站/站	里程/公里	停留时间/分	运行时间/分	运行速度(公里/时)
复兴号	4	161	8	56	160
慢火车	16	161	59	274	50
T8869	4	161	12	184	56

(三) “复兴号”与“慢火车”梦幻“交响”共奏乡村振兴华章

乡村兴则国家兴,“慢火车”与“复兴号”共同构成沿线老乡的主要活动空间。对凉山彝区5633/5634次列车的调查发现我国特殊地区的特殊群体有其“地方性”的特点,有效借助“慢火车”形成“在场”的市场化运作模式。五十余年来,党和政府主导的对“慢火车”基础设施的建设和完善,拉近了边远山区与现代发展的距离,农民主体也是在有了政府提供的政策和日益完善的基础设施条件下,发挥主观能动性,在沿线的彝区互通农村资源,形成一条线性动态的农民交易市场。“慢火车”在彝区社会中的实践全面呈现了国家、社会、农民、市场和技术等多元主体的互动关系,在快捷的高铁动车时代,5633/5634次公益性“慢火车”依然发挥着不可替代的作用。彼得·哈里斯-琼斯在《“风险社会”传统、生态秩序与时空加速》中,通过对社会理论的简析,分别论述了传统、生态秩序与时空速度及其内涵关系,提出了人类及其文化在这方面与其他的物种没有什么区别,都包含在时间域内。事物变化模式总是复杂的,因为它们从来不可能发生在单一的时间维度,理解人类活动的基本条件是试图控制回归事件内部的人类活动本身^[8]。“慢火车”沿线的彝区生产需要社会,而对农村资源整合后进行交换流通的市场化运作则构成了社会本身,理解“地方性”的发展模式要回归到彝族地方社会,经济活动和文化活动借助“慢火车”相互交织在一起。

社会发展的节奏是快慢交叠的交响曲,无论是“快”还是“慢”都是人民的选择。国务院原总理李克强在从包头开往大连的K1567次春运列车上提出“我们现在虽然有了时速350公里的高速列车,但不能

没有逢站就停、票价低廉的绿皮车。因为我们国家很大，还是一个发展中国家，发展还很不平衡很不充分，既要考虑效率，又要兼顾公平。列车虽有不同，但最终目的都是要把站台上不同需求的旅客安全送达”^[19]。以人为本，人民需要什么，我们就要保留和创造什么。考察类似于凉山彝族地区的边远少数民族地区“道路”存续的具体社会情境，是当下中国社会经济进入动车时代不容忽视的客观存在。关切发展较为缓慢的区域社会，才能巩固脱贫攻坚成果，衔接乡村振兴战略。

(四)“慢火车”的文化遗产化与社会性价值

“慢火车”正在以“遗产化”的形式而被建构成为一种新的人文资源。文化遗产是祖先遗留下来的财产，而财产不仅包括有形的物质财产，更包括我们的经历、记忆等。每个遗产都属于某一个特定人群共同体的集体表述与记忆，即“过去”与“现在”到“将来”的连接纽带^[20]。“慢火车”见证了成昆线从无到有，从5633/5634次慢火车到T8869次普快，再到如今的“复兴号”动车组，它一直不忘初心，担负起边远山区社会发展的现实担当。在百姓眼里不仅仅是一个简单的交通工具，其附着个人及群体的集体记忆、社会记忆、文化乡愁，“慢火车”就是这些记忆的媒介，其包含着一种有形和无形的文化遗产，更是破除人与物之间的二元对立，二者混融相互形塑，共同续写物的社会生命史。“慢火车”现在已成为网红车，全国各地的摄影爱好者、自媒体工作者都前来采风，日本纪录片导演竹内亮时隔十年再次进入凉山，用影像真实记录像“慢火车”这样遗产化的“物”及背后的“事”。以物作为人类学研究的切入点，呈现人与物、社会与文化互嵌式的复杂关系。“慢火车”作为文化的收容器、社会发展的标志、人际关系的纽带、社会结构的表征、技术的具象化等，续写了沿线像泸沽镇的众多贸易中心的发展史，承载着沿途几代人的“长征梦”。

“慢火车”车厢内主体间互动构成了“人一铁路—世界”认识和改造栖居世界的生境格局，地方社会与外部社会实现互通有无，使人、物、信息、观念、科学技术交往、交流、交融。站站停靠驶进老乡内心，两次改装升级只为更好服务沿线彝族群众，是帮助一批批彝族学子走出大山“求学车”，是沿线老乡进行流动贸易的“致富车”，是走亲访友的“公交车”，是结婚接亲送亲的“婚车”，是老百姓治病的“求医车”等等。“彝乡情”系列品牌的推广，更加优化学生助学、乡村振兴、百姓出行等各项服务，精准考量老乡需求，票价不变、站站停靠、列车车厢在地化改造、家禽牲畜行李车厢改良、车组人员配置等方面，党、国家、当地政府、成昆铁路公司、科学技术以及当地人等各能动主体与各方能动势力集合共同构筑起一种多重主体的行动者网络和乡村振兴的发展格局。“彝路通达，畅行成昆”5633/5634公益性“慢火车”搭建起区域民族团结共奔全面小康的“连心桥”。接续乡村振兴的发展宏图，“慢火车”每年直播售卖老乡农产品超过百万斤，发动沿线彝族地区发展引擎，将真金白银揣进老乡兜里，“慢”节奏中得到“快发展”，提高百姓生活幸福感和获得感。在普雄到西昌这段161公里的土地上，“慢火车”与彝族地区栖居智慧相遇，使铁路产生意外的文化创造，在地化地与沿线百姓互惠共生，不仅守住彝族社会的价值理性的处世观念，还促进了当地社会经济的发展。

五、结语

随着科技强国与交通强国战略贯彻部署，国家海陆空交通线纵横交织分布，使得社会中的交互性和流动性更强。习近平总书记在今年两会上强调，解决好人民群众急难愁盼问题，要贯彻以人民为中心的

发展思想,让现代化建设成果更多更公平惠及全体人民,推进全体人民共同富裕不断取得更为明显的实质性发展^[21]。高铁动车的快节奏是时代发展的潮流与趋势,但慢节奏发展的社会形态依旧存在。“慢火车”正在大凉山腹地不辱使命满足沿线彝族老乡的多样化需求,并在不同发展时期担当起不同的责任,从脱贫攻坚的“扶贫车”转向当下乡村振兴的“致富车”,更是将现代化发展成果融入两次重要的车间改造,成为沿线彝族老乡线性流动生活场域。“慢火车”在地方社会整体的经济繁荣与社会变革中和“复兴号”同等重要,满足不同空间的人对“快”和“慢”的不同需求,它们的存续都是人民的选择。

参考文献:

- [1] 孙红林,唐曼.国内外人类学的铁路研究:综述与展望[J].世界民族,2021(6):16-27.
- [2] DALAKOGLU D. Toward an Anthropology of the Road[J]. Mobility in History,2017,8(1):21-27.
- [3] HENRI L. The Production of Space, Trans. Donald Nicholson-Smith, Oxford UK:Wiley-Blackwell, 1991:190.
- [4] 王健,伍应滔.道路与空间:贵州月亮山地区的道路人类学研究[J].原生态民族文化学刊, 2021,13(6):86-98+155.
- [5] 贾仲益,张海洋.和在多赢:西部民族地区发展项目的人文关怀[M].北京:中央民族大学出版社,2009:64-137.
- [6] 王浩宇,汤庆园.边疆交通建设与政治空间生产——以川藏铁路为例[J].青海民族研究,2018,29(3):56-60.
- [7] 周建新,杨璐.跨国道路与族群发展——基于老挝贺人的田野调查[J].广西民族研究,2020(4):66-74.
- [8] 张原.“走廊”与“通道”中国西南区域研究的人类学再构思[J].民族学刊,2014,5(4):1-7+84-88.
- [9] 孙红林,汤庆园.从“区隔”到“交通”:李安宅边疆建设思想的文化地理学新解[J].四川师范大学学报(社会科学版), 2021,48(2):187-195.
- [10] 孙红林,刘双双.高铁时代的“慢治理”:成昆铁路“慢火车”的空间经验[J].西南交通大学学报(社会科学版),2021,22(2):87-93.
- [11] 杨梅,约其佐喜.道路人类学视角下成昆铁路上的“小慢车”:彝族人流动的生活空间[J].原生态民族文化学刊,2022,14(3): 52-64+154.
- [12] 吉登斯.现代性的后果[M].田禾,译.南京:译林出版社,2000:4.
- [13] 四川省冕宁县地方志编纂委员会.冕宁县志[M].成都:四川人民出版社,1994:496.
- [14] 吴兴帜.延伸的平行线:滇越铁路与边民社会[M].北京:北京大学出版社,2012:156.
- [15] 莫里斯·哈布瓦赫.论集体记忆[M].毕然,郭金华,译.上海:上海人民出版社,2002:335.
- [16] 张原.“走廊”与“通道”:中国西南区域研究的人类学再构思[J].民族学刊,2014,5(4):1-7+84-88.
- [17] 哈特穆特·罗萨.新异化的诞生——社会加速批判理论大纲[M].郑作或,译.上海:上海人民出版社,2018:15.
- [18] 春天里的列车[EB/OL].(2023-03-11)[2023-03-16].https://m.gmw.cn/toutiao/2023-03/11/content_1303305689.htm
- [19] 彼得·哈里斯-琼斯,周战超.“风险社会”传统、生态秩序与时空加速[J].马克思主义与现实,2005(6):31-38.
- [20] 李克强.保留绿皮车,让铁路出行兼顾效率公平[EB/OL].(2019-02-02)[2023-03-16].<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1624370505277828821&wfr=spider&for=pc>.
- [21] LEANEN M.Looking for the future through the past//The Natural and Built Environment[C].London&New York:Belhaven Press, 1989:88-89.
- [22] 习近平总书记两会金句[EB/OL].(2023-03-13)[2023-03-16].<https://mp.weixin.qq.com/s/XHkWT7PB953AeKGIzC44pQ>.

(下转第61页)