

# 重建史迪威公路：全球化與西南中國的空間卡位戰

● 周永明

2007年4月26日，橫跨中緬邊境、綿延200公里的騰密公路開通使用。這條二級公路連通中國雲南省西南部的騰沖縣和緬甸東北部的密支那市，雖然開築公路代價巨大，但其重要性意義似乎不言而喻。

2007年4月26日，橫跨中緬邊境、綿延200公里的騰密公路開通使用。這條二級公路連通中國雲南省西南部的騰沖縣和緬甸東北部的密支那市，在兩個國家境內的長度相當，各有100公里左右。這項築路工程完全由中方投資，並由一支數千人的中國施工隊伍承建，是當時騰沖縣政府工作計劃中的重中之重。由於沿途山高林密，工程十分艱巨，期間先後有11名築路工人付出生命<sup>①</sup>。雖然開築公路代價巨大，但其重要性意義似乎不言而喻——兩地的行車時間從原來的12小時縮短到不到5小時。

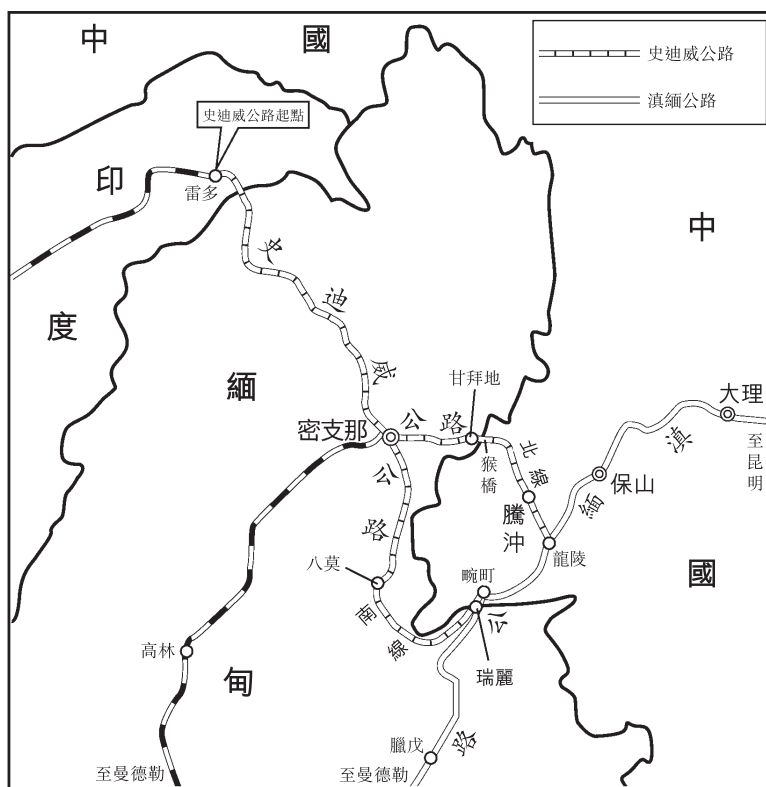
1990年代中期，筆者曾在騰沖一帶進行研究，難以忘懷的印象之一就是當地險象環生的路況。2008年末重回騰沖，筆者駕車沿着這條新路一直走到緬甸甘拜地，路況與十餘年前相比真是天上地下。但是，路上的交通往來異常稀疏，沿途遇到的車輛只有區區數十輛。2009年夏，筆者又一次

沿此路開到邊境檢查站，情況依然沒有明顯改變。騰沖縣政府大量的人力物力投入，似乎有付之東流的危險。筆者詢問了幾位當地人：既然看不到回報，為甚麼還要如此投入巨大資金開築這條公路？回答中多數人人云亦云，強調修路對「做生意」或「出門」有「好處」。面對令人失望的車流量，終於有一位當地官員告訴筆者：「修築騰密公路是大計劃的一部分，這條路是騰沖為將來修的。」

後來筆者得知，這個所謂的「大計劃」就是重建「史迪威公路」（見圖1）。史迪威公路是一條建於第二次世界大戰期間的公路，連通英屬印度、緬甸和中國，主要用於軍事補給和戰略物資的運輸。原路起於印度東北部阿薩姆邦的小鎮雷多，穿過東北緬甸，到達密支那，然後分成南北兩路：南路一路向南延伸，在畹町接上滇緬公路，然後繼續向東北連接到雲南省首府昆明；北路東進接入中國境內，經

\* 本文是筆者「路學」研究系列之一。感謝美國梅隆基金會(The Andrew W. Mellon Foundation)「新方向」研究基金對本課題的資助。本文部分或全部曾在北京大學、復旦大學、雲南大學和中央民族大學宣讀，感謝聽眾所提的批評和建議。

圖1 史迪威公路



圖片來源：美國威斯康辛大學杜斐繪

騰冲，然後在龍陵與滇緬公路相接。從雷多到昆明，南路全長1,731公里，而北路略短，全長1,568公里。從雷多到畹町這一段一般被稱為「雷多公路」。美國人、中國人以及印度人共同開築了這條路，並於1945年1月完工通車。中國人命名全路(包括雷多公路和滇緬公路)為「史迪威公路」，以紀念二戰期間中緬印戰區的美軍司令史迪威 (Joseph W. Stilwell) ②。二戰結束後，史迪威公路的戰略意義降低，車流大減，逐漸崩塌荒蕪。而今新鋪設的騰密公路是史迪威公路北路的一段，它是中國重建史迪威公路以連接西南中國與東南亞、南亞這個全盤計劃中的一環。

中方對重啟史迪威公路寄予的熱情和冀望，與他們對於經濟全球化的理解密不可分。經濟全球化每每難以預料的後果已經衝擊了世界上不少地

區，但迄今為止中國還是一個顯著的未受太多衝擊的成功個案。這些年來，中國在改革開放指引下大力發展經濟，這一理念已經取得了近似國家宗教般的地位。在蓬勃發展的勢頭下，中國已經轉型成為「世界工廠」以及全球最大的外匯儲備國。全球化的負面影響在中國甚少被提及，更遑論審視，而其積極面則被肯定和彰顯。

國家不遺餘力地擁抱經濟全球化，地方政府也全力推陳出新，建設騰密公路就是這樣一項地方創舉。在大力倡導全球化的大背景下，這樣的積極舉措不難理解。中國重建這條史迪威公路北路旨在經由緬甸連接印度，由此不但連接起兩個世界上最大的潛在消費市場，而且有助於鞏固維繫中國強勁經濟增長所依賴的原材料進口渠道。

國家不遺餘力地擁抱經濟全球化，地方政府也全力推陳出新，建設騰密公路就是這樣一項地方創舉。在大力倡導全球化的大背景下，這樣的積極舉措不難理解。

作為一個前瞻性的策略考慮，騰冲縣政府採取的姿態無異於「卡位」——在重要的「國際大通道」——史迪威公路沿線，壓制競爭對手，搶佔有利位置，以求取得樞紐地位，在一個無遠弗屆的全球化空間中佔有重要一席位。

令人困惑的是，騰冲縣政府修路的急切和通車後的道路使用狀況出現了巨大反差，不過，當地官員有關「大計劃」的回答多少提供了解惑的線索。換句話說，修路屬於當地政府制訂的發展戰略的一環，希望依靠修路在西南中國邊疆潛在的整合過程中獲得區域優勢。筆者稱這種戰略為「卡位」(boxing out)。這本是一個籃球術語，意指球員利用身體對抗爭奪有利站位以捕獲籃板球。作為一個前瞻性的策略考慮，騰冲縣政府採取的姿態無異於「卡位」——在重要的「國際大通道」——史迪威公路沿線，壓制競爭對手，搶佔有利位置，以求取得樞紐地位。所以在開築騰密公路具體的政策動因背後，有更為廣闊的大局觀：騰冲縣政府希望在一個無遠弗屆的全球化空間中佔有重要一席位。

這篇文章的主旨不是要列出引領開築騰密公路的種種政治、政策因素的詳細清單，而是旨在聚焦於雲南人對他們所處空間和時間的新的理解。這種理解構建了當地人如何在全球化時代自省以及定位的基礎，也是當地大規模修路的深層動因之一。全球化如何影響了人們對時間和空間的感受，以及雲南人變化中的空間觀又有甚麼自身的特點，這是值得首先談論的問題。

## 一 時空壓縮、時空延伸 與時空張縮

當代社會理論家有關全球化的論述各不相同。人類學家英達 (Jonathan X. Inda) 和羅薩爾多 (Renato Rosaldo) 指出，全球化不僅僅在於世界不斷增強的相互關聯，而且還「包含着人們

對時間和空間的一種根本性的重新構造」<sup>③</sup>。文化地理學家哈維 (David Harvey) 指出「時空壓縮」(time-space compression) 是如火如荼的全球化時代最卓然的體現之一，而其源頭可以追溯到1970年代。「時空壓縮」使得「加速」成為新的時代特徵，尤其是加快了社會變遷和經濟發展的進程，導致資本主義社會的過度積累和周期性的危機<sup>④</sup>。

而社會理論家吉登斯 (Anthony Giddens) 則從另一極看待全球化，強調的是「時空延伸」(time-space distanciation)，即「時間和空間的構建得以連接在場和缺席的狀態」。而「在現代，時空延伸程度要大大超過以往任何時代，當地和遠處社會形態和時間的關係相應得到『延伸』。全球化從根本上指的就是這一延伸過程」<sup>⑤</sup>。簡言之，在現代交通和傳播系統的幫助下，人們可以突破以往局限於面對面接觸的交往方式，將社會生活在時間和空間兩個層面上加以延伸。

雖然上述的見解各具啟發性，但或多或少都是從西方人的視界出發來審視當下的時間和空間轉變，因而難以解釋中國在全球化過程中特有的經驗。就哈維的觀點而言，困難之處在於，人們要體會「時空壓縮」的話，前提是已經身處於一個可被壓縮的廣闊時空秩序中。在西方，通過以往殖民主義和帝國主義的體制模式和如今世界範圍內的資本主義商業與經濟行為，一個緊密相聯的世界體系已經被確立起來。當信息與傳播科技的積累和突破帶來質變，成熟的後現代條件給了西方人在新環境中體會「時空壓縮」的可能。

然而，中國的局面有所不同，並且在很多方面都要來得複雜。和西方

相比，許多中國人，尤其是對那些生活在遠離沿海都市圈的內陸地區的中國人來說，想要有類似的「時空壓縮」經驗，前提條件是他們得首先借助現代交通基礎設施和信息技術擴張現有的空間，並由此感受到所處世界是一個超越地域甚至國界的巨大的整合體系。也就是說，先有「擴展」，然後才會有「壓縮」。

就吉登斯的觀點而言，雖然新技術可以相當容易地讓社會交往擺脫面對面的限制，進而大大延伸交往的可能性，但在和西方迥異的中國西南，人們優先考慮的不是增加非面對面的交往，恰恰相反，他們需要的是實實在在的道路以及其他基礎設施，從物質層面上保證社會交往能突破因為自然屏障和技術不足帶來的阻礙和局促。換句話說，通過道路和基礎設施建設增強人們面對面交往的可能性，是今後達到吉登斯所言的「時空延伸」的前提。很顯然，他和哈維基於西方發達國家的全球化經驗得出來的理論概括，套用到中國身上顯得力有不逮。

當然我們也不必過份苛求。平心而論，用西方的時空概念解釋中國，其難度還在於過去三十年間，迅猛的經濟發展和社會變遷使得中國人對時間、空間的感受和認識本身，變得多元複雜，很難用某種單一理論加以概括。就中國而言，沿海的都市圈和內陸邊疆省份對時空的感受就非常不同。相較於「時空壓縮」或「時空延伸」，筆者認為「時空張縮」(time-space expanding-compression)能更好地反映中國經驗。這個經驗的特殊性在於中國僅用了區區幾十年就獲得了工業化國家花費數百年才取得的經濟和科技進步，很多歷史進程在中國被「濃縮」了。「時空張縮」，一方面指的是中國

進行大規模的交通通訊基礎建設來擴展交往空間，延伸對未來的展望(張)；另一方面指的是交往視野的擴大和技術條件的進步(高速公路、航空、高鐵、互聯網的出現)不僅大大壓縮了所需克服的空間和時間限度，而且還使得社會變動發展的周期大大縮短(縮)。

再進一步細分，如果用「時空張縮」來刻畫全球化時代下中國所特有的一種時間感和空間感的話，也許「張」的一面更多顯現在空間層面，「縮」的一面則在時間層面更為彰顯。中國介入全球經濟同時也意味着進入更廣闊的空間和更快速的時間。在這個複雜和不平衡的社會經濟進程中，前現代、現代和後現代的情境共生共息，並不時糾纏在一起，因此，在中國不同地區生活的人群對時間和空間持有不一樣的感受和認識並不足以為奇。事實上，這些認識總在不斷地改變，有時交疊，有時並置，有時又支離破碎。

而就筆者關注的內陸地區總體來說，「時空張縮」這個層面尤為顯著，雲南正是一個這樣的例子。因為當地對介入全球化進程以及由此帶來的經濟前景的美好展望(其中有真實的部分，也有想像的成份)，「時空張縮」的感覺被進一步放大。這一「時空張縮」的過程包含了對空間的重塑、對歷史的再認識，以及對一個由中國人感知、計劃、想像和切實生活於其中的全球化未來的冀望。在中國改革開放的熱潮中，大到雲南省、小到騰沖縣都對自身所處的空間進行了重塑，並且都急切希望參與這個全球化的進程以獲取更有利的位置。正是在這個認知的基礎上，騰沖縣政府做出了開築騰密公路的決策，並採用「橋樑」和

筆者認為「時空張縮」能更好地反映中國經驗。這個經驗的特殊性在於中國僅用了區區幾十年就獲得了工業化國家花費數百年才取得的經濟和科技進步，很多歷史進程在中國被「濃縮」了。

「橋頭堡」等比喻來反映當地賦予自身的新空間定位。

## 二 橋樑、橋頭堡與空間 重塑

雲南地處中國的西南端，與越南、老撾、緬甸接壤，擁有4,000公里綿長的國界線，以及大量的少數民族居民。長期以來，雲南的社會、經濟發展水平一直不高。此外，雲南曾是1970年代晚期到1980年代中期中越邊境衝突的前線，這進一步強化了它作為邊疆省份的角色。隨着中國在世界經濟序列中迅速上升，特別是在東南亞地區不斷增強影響力，雲南意識到時不我待，力圖充分利用其在這個區域的地理位置優勢。與它的競爭對手及鄰居廣西比起來，雲南四周都是陸地、沒有出海口。不過，它與更多的國家接壤，而且更靠近南亞經濟中心印度。雲南將這種地理上的優越性和盤托出，用一個新的比喻——「橋樑」來定位其在與周邊國家關係中的角色和位置<sup>⑥</sup>，體現了一個為陸地環抱的省份對空間重塑的強烈願望。自視為「橋樑」，雲南期待在連接西南中國和東南亞、南亞之間，扮演關鍵角色。在公共想像中，西南中國和東南亞、南亞的一體化會幫助雲南在中國的全球化策略中獲益匪淺。

為了讓這個「橋樑」的角色名副其實，雲南省各級政府將道路網的修建開築列為其工作的重中之重。道路能促進經濟發展，這個觀念在中國深入人心。俗話說「要致富，先修路」，似乎成了眾所周知、不言自明的道理。在雲南，修築道路不僅是為了連接境內的城市和鄉村，更是為了連接周邊國家，即建設所謂的「國際大通道」<sup>⑦</sup>。

除了高速公路之外，雲南還計劃建造幾條國際鐵路，以求更好地連接越南、老撾、柬埔寨，以及泰國；其終極目標是建設一條泛亞鐵路，貫通雲南、東南亞半島，一路延伸到新加坡。此外，一條亞歐鐵路也在籌劃中，目標是穿過緬甸、印度，經由巴基斯坦、伊朗、土耳其，一直挺進到歐洲。

另一方面，空間重塑的過程也體現在地方層面上。騰沖正是一個好例子。騰沖坐落在雲南的西南部，與緬甸接壤。在中華帝國的興衰起伏中，騰沖歷來是一個具有重要軍事意義的要塞，曾是元、明、清歷朝軍隊南征緬甸的必經之地。明正統十年(1445)起，都指揮使李升花了兩年多時間修築了騰越石城，並將它稱為「極邊第一城」<sup>⑧</sup>。「第一城」是指它的戰略重要性，而「極邊」則暗示了它遠離帝國中心、靠近中華文化之「化外」。歷史上，騰沖總是與「遠離」、「邊疆」、「要塞」這些字眼結伴出現，決定了當人們想到它的時候，在空間意義上會有「路之盡頭」之感。這種「盡頭」的感覺還被當地險峻的自然地理環境進一步加強：騰沖被高山和熱帶叢林環繞，使得跨越邊境成為極端的苦差，甚至對馱馬商隊來說也是如此。文化上，騰沖雖處於多民族雜處地區，卻素以高揚漢文化正統而著稱，歷史上出了不少文化名人<sup>⑨</sup>。由於騰沖是中國西南邊陲的極點，沒有進一步的通路可言，可以想像，在邊境封鎖、貿易中斷的時期，騰沖就成了一個商貿道路上的「盡頭」和符號意義上文化圈的「終點」，一個邊境地帶上的「封閉空間」(bounded space)。

中國打開國門之後，騰沖也深受開放政策以及隨之而來的全球化浪潮影響。1980年代早期，騰沖重新開通

自視為「橋樑」，雲南期待在連接西南中國和東南亞、南亞之間扮演關鍵角色。在公共想像中，西南中國和東南亞、南亞的一體化會幫助雲南在中國的全球化策略中獲益匪淺。

了與緬甸的邊境貿易，隨後陸續建立了幾個省級和國家級的邊境口岸。緬甸進口的貨物最常見的是翡翠、原木和礦石，而中國出口的主要是各種消費類商品和機械產品。近年來，儘管兩國跨境貿易穩步增長，但事實證明因為缺乏像樣的跨境公路，運輸方面始終處於瓶頸，使得中國商品很難在緬甸境內開拓更大的市場。路一天不通，騰沖就無法根本擺脫「路之盡頭」的形象。騰沖縣委書記王彩春說：「如果不修這條路，騰沖就是一個死胡同，已經到底了。」縣長張惟健亦說：「騰沖要發展，我們就必須要捅破這個口袋底。」<sup>⑩</sup>「死胡同」和「口袋底」的比喻形象地展示了當政者對騰沖所處局促空間的感受。要突破困局，不難理解騰沖縣政府為何會着力修建高規格的道路以連接密支那——它不光是緬甸東北離中國最近的一個大城市，而且還可連接能覆蓋全緬甸的鐵路和內陸水運渠道。更重要的是，密支那也被雲南看作是進入有十億多人口的龐大印度市場的中轉站。

如果我們將開築騰密公路放在雲南空間重塑的情境之下，就不難理解騰沖被看成中國、東南亞、南亞，以及更廣闊地區整合的一個關鍵節點。雲南聲稱要做這個整合過程中的「橋樑」，騰沖則將自己定位為「橋頭堡」<sup>⑪</sup>。這裏，騰沖作為「橋頭堡」具有多重含義。首先，在重申其舊有的戰略地位的同時，這個「橋頭堡」不再僅僅是一個要塞，它起着一個跨越自然局限、拓展人類空間和視野的重要作用。正如這個新定位所暗示的，騰沖在空間上不再與「遠離」和「盡頭」相連，而是一個連接中國、東南亞和南亞的新勾畫的空間連續體的樞紐點。其次，「橋頭堡」這個稱呼也意味着一

個強壯、安全、穩固的所在。它正是騰沖希望扮演的理想角色；如果能夠成功扮演這個角色，騰沖將在這個全球化時代中獲得繁榮和聲名。

### 三 路、地方史與選擇性詮釋

然而，空間重塑是一個複雜的過程。一系列政治、經濟以及社會因素，促成了雲南和騰沖空間感的變化；這種轉型不可能僅僅來自政府採用的有關空間定位的新比喻，或者在出資修建幾條公路後就能水到渠成。在描述人們在空間實踐方面的複雜性時，人類學家樓 (Setha M. Low) 試圖區分「空間的社會生產」(social production of space) 與「空間的社會建構」(social construction of space)。前者由那些促成空間生成的政治、經濟和社會因素構成，後者是指人類的行為和經驗如何給空間賦予意義<sup>⑫</sup>。雖然說釐清這兩者會給分析過程帶來便利，但在實踐中它們是密不可分的。雲南的例子也是如此。

需要提醒讀者的是，研究道路的意義建構，如果不包括普通人對它的觀察、感受和定義，如果不考察道路和人們日常生活經驗的互動，這樣的探究將不可避免地有欠完整。這方面的研究 (尤其是民族志考察) 當另文詳述。本文主要從宏觀層面聚焦於雲南和騰沖當地政策制訂者和文化精英的空間意義生成實踐。具體來說，本文重在考察雲南省各級政府為了與公路網絡建設的政策動議奏出諧音，當地歷史如何被重新詮釋、甚至「創造」出來，以期滿足對雲南和騰沖的空間與歷史進行「品牌化」包裝的需要。

正如「橋頭堡」這個新定位所暗示的，騰沖在空間上不再與「遠離」和「盡頭」相連，而是一個連接中國、東南亞和南亞的新勾畫的空間連續體的樞紐點。「橋頭堡」這個稱呼也意味着一個強壯、安全、穩固的所在。

如果說南方絲綢之路將雲南和騰沖與延續千年的跨區域貿易再次勾連在一起，那麼史迪威公路喚起的歷史記憶僅有短短數十年。通過刷新這不算久遠的記憶，甚至重建一段舊路，騰沖不斷在宣示自己的「橋頭堡」位置。

歷史在某種意義上可以說是空間的「時間」維度。在雲南將自身定位為連接東南亞、南亞的「橋樑」後，一個引人注目的現象是，「歷史」同時從過去和未來的視角中被加以呈現。這種時間的延展首先表現在人們回顧過去，突出那些或可以支持「橋樑」及「橋頭堡」定位的歷史。迄今為止，在將自己描畫成跨區域貿易重要橋樑這一點上，雲南已經相當成功地將自己置於兩條古老的貿易線路上：一是「茶馬古道」，二是「南方絲綢之路」。

茶馬古道指的是雲南、四川、西藏之間的馬幫小道。經由這條通道，漢人自唐朝起就以茶葉跟藏人交換馬匹。原本由許許多多不知名的馬幫小道所組成的鬆散路網，到了1990年代才被幾位雲南學者稱為「茶馬古道」<sup>⑩</sup>。這個新名稱蘊含了浪漫與懷舊的色彩，而這份浪漫與歷史感，又很好地契合了很多中國人腦海中對遙遠的西南富有異域和神秘色彩的想像，進而在吸引旅客方面起到立竿見影的效果。許多雲南和四川的市鎮和村莊迅速回應，將自身包裝成為茶馬古道上的一處處節點，以圖在蓬勃的旅遊業中獲益。同時，坊間還出現了大量有關茶馬古道的通俗書寫，成了這條古老商道新一輪意義建構的一部分。

茶馬古道對騰沖來說意義不大，因為它既不是主要的茶葉產地，也不是茶馬互市的中心。南方絲綢之路才是騰沖大力宣揚的歷史亮點。絲綢之路（經由中亞連接中國與歐洲的貿易通路）是歷史悠久的跨區域長途貿易的一個原型——基於這個原型，西南中國和古印度之間自漢代起就出現的長途貿易通路被命名為「南方絲綢之路」。在學術界，對這條商道準確的途經路線有很多爭議，認為舊時可能

有數條通路同期並存。其中一條所謂「永昌路」起始於成都，經由大理、保山，再經騰沖進入如今的緬甸境內。這條通路在騰沖的歷史書寫中，被呈現為主要的路線以烘托騰沖在地理位置上的重要性<sup>⑪</sup>。這種選擇性的歷史詮釋意義不言自明。騰沖曾經是南方絲綢之路重要節點的歷史，不光可以成為雲南歷史上作為內外貿易「橋樑」的佐證，而且也提供了騰沖作為「橋頭堡」將貿易之路延伸向遙遠異域的歷史先例。

對歷史的選擇性闡釋，在雲南和騰沖調用現代歷史以鞏固它們的空間特殊性的自我宣稱上，體現得更加明顯。如果說南方絲綢之路將雲南和騰沖與延續千年的跨區域貿易再次勾連在一起，那麼史迪威公路喚起的歷史記憶僅有短短數十年；通過刷新這不算久遠的記憶，甚至重建一段舊路，騰沖不斷在宣示自己的「橋頭堡」位置。然而，騰沖對史迪威公路所有權的宣稱，不管在歷史上還是在現實中都屢遭挑戰。稍稍了解史迪威公路歷史的人都清楚其南線在當年是主通道，承擔了主要的運輸任務，而從騰沖進入中國的北線並沒有怎麼被使用，部分原因是由於路況糟糕，部分是因為連接滇緬公路的支路工程延期了。事實上，騰沖跟保山之間的公路直到1948年才完工。

就「橋頭堡」位置而言，騰沖有一個強有力的競爭對手——瑞麗。這座小城正座落在史迪威公路南線的中緬邊境上。瑞麗自1980年代就成為國家級的口岸，雲南與緬甸之間大部分的邊貿都經過它通關。在這場與騰沖及其他地區爭奪「橋頭堡」位置的戰役中，瑞麗以其良好的基礎設施和完備的服務資源頗顯強勢並得到廣泛認同。事實上，近年一個政府資助的探

討重建史迪威公路可行性的研究報告就推薦將重點放在南線上，並提議大力發展瑞麗，使之成為「橋頭堡」<sup>⑤</sup>。

面對這些挑戰，騰沖的回應方法是避而不談歷史上史迪威公路北線的次要角色，同時堅持不懈地強調北線經由騰沖通達印度的里程最短(意味着節約運輸時間和成本)，所以未來的重建計劃應優先考慮北線。不僅如此，通過開築騰密公路這一節北線上至關重要的路段，騰沖用實際行動有力地回擊了競爭對手。騰沖希冀用既成的事實讓人們「自然而然」地認可以北線為首選的重建計劃，並承認騰沖的地理空間優勢。這種空間定位的思路迄今為止效果頗佳。許多涉及騰密公路的媒體報導都稱其是即將全面重建的史迪威公路的一部分，沖淡了騰沖在歷史上僅扮演次要角色的尷尬<sup>⑥</sup>。

談及史迪威公路，當地政府無法迴避二戰的歷史。騰沖可以選擇性地呈現南方絲綢之路的歷史以服務於自身所需，但如何呈現這個地區的二戰歷史則更為微妙，因為當時主要的對日作戰都是由國民黨軍隊和中緬印戰區的盟軍協同開展的，很難呼應官方強調共產黨領導地位的正統歷史敘述。在這種情況下，當地人不得不小心拿捏他們的歷史再現。一方面，通過宣傳一度被屏蔽的二戰史，騰沖將自己重塑成一個具有重要歷史意義的國家級名城，而不僅僅是一個邊陲小鎮；一個規模恢宏、葬有數千遠征軍陣亡將士的國殤墓園，被完好地保存着，近來更成為一個旅遊熱點。另一方面，騰沖設置了一個空間界限，將國民黨在這場戰爭中的功績限定在一個區域性的範圍內，避免了直接衝撞權力核心審訂的官史。利用「協商」和「選擇」後產生的歷史版本，騰沖有效地為其空間重塑服務。

## 四 空間品牌化與政府角色

到目前為止，騰沖採取了各式各樣的策略以求達到空間重塑的目的，包括實際的空間的社會生產，具體體現在開築騰密公路的努力；至於空間的社會建構，則包括啟用「橋樑」、「橋頭堡」這樣的新比喻，以及選擇性地解讀當地歷史，強調其歷來作為貿易和戰略重鎮的輝煌歷史。在現實中，如何將空間重塑中新的意義內涵呈現到最大可能的受眾群面前，是一個複雜的流程。簡單來說，空間重塑又是一個空間再現的過程。而騰沖所採取的前述種種策略，歸根到底是服務於兩重任務：重塑與再現。

社會批評家克萊恩(Naomi Klien)稱全球資本主義為「品牌恐龍化時代」(The Age of the Brandasauras)。其特徵是眾多企業都從事一項相同的生意，那就是營銷品牌，而非簡單生產商品<sup>⑦</sup>。前文講述的騰沖空間重塑所採用的種種歷史詮釋，在很多方面來看都像是一個打造品牌的過程，最終為呈現新建構的空間意義服務。除了將自己呈現為一個跨越國家邊界的巨大潛在市場的「橋頭堡」外，騰沖還將自己描畫成一個有着輝煌歷史的所在——不論是作為邊塞、商肆，還是抵禦外侮的重地。值得一提的是，騰沖還動用大眾媒體的力量將當地宣傳為旅遊者的必到之處，因為當地不僅擁有數量眾多的火山熱海(溫泉)等自然美景，還有名人輩出的文化傳統和悠久歷史。自然、文化和歷史在騰沖形成了完美的交融。這種操作最好的例子莫過於和順——騰沖城外一座古鎮——在短短幾年間被媒體和旅遊公司聯合打造成為「中國第一魅力名鎮」<sup>⑧</sup>。因有大量鎮民散居在東南亞各

通過開築騰密公路這一節北線上至關重要的路段，騰沖用實際行動有力地回擊了競爭對手。騰沖希冀用既成的事實讓人們「自然而然」地認可以北線為首選的重建計劃，並承認騰沖的地理空間優勢。



當政者採用「橋樑」、「橋頭堡」這些新比喻來抹去雲南長期作為邊境地帶的空間定位，給全球化時代中的雲南和騰沖注入新的意義。空間重塑與空間再現在這個過程中齊頭並進，是一次完整的品牌打造實踐。

地，和順也幫助騰沖凸現了其與外部世界緊密的聯繫，並強化了它現今新的「橋頭堡」空間定位。

通過空間重塑給地方賦予意義和重要性，騰沖試圖將自己打造成一個特殊品牌。事實是，到目前為止，騰沖在實現這一目標的過程中頗有成效。更多的邊境貿易口岸的設立，無疑有助於提升該縣作為一座國際貿易「橋頭堡」的形象。近年來，旅遊業發展也是如火如荼。騰沖成功地推出了多個遊覽景點，使得當地成為雲南旅遊業的新熱點。基礎設施也在持續改進，保山騰沖高速公路正在建設之中。2009年2月騰沖機場開通，將昆明到騰沖之間的行程從超過10小時縮短至僅需50分鐘，短短兩年多，旅客吞吐量已超過50萬<sup>①</sup>。以往的「極邊第一城」，現在已是遊客和商人雲集、經濟和貿易蓬勃之地。騰密公路上稀少的車輛，也許只是這個邊城在尋找新定位的過程之中，決策者所做的諸多決定中欠理想的插曲而已。

要理解雲南和騰沖對空間定位的重塑，以及由此引發的築路熱潮，在本文的最後，我們還應該提及政府在全球化進程中所扮演的主動角色。經濟學家巴格瓦地 (Jagdish N. Bhagwati) 是一位堅定的全球化辯護者。他指出，較之於全球化的早期階段，「今天最顯著的變化就是政府為了減少世界範圍內貿易和投資壁壘而〔增加〕介入的程度。當今全球化的故事必須以兩色筆來寫：一色寫科技變遷，另一色寫國家行為。」<sup>②</sup>儘管巴格瓦地的親全球化立場明顯過於樂觀，並且有時流於簡單化，但他敏銳地觀察到了過去幾十年來很多政府在推進全球化進程中扮演的積極角色。本文展示了在對全球化的積極效應近乎上下一致的肯定聲中，中國西南的雲南地方當政

者率先出手，採取主動的「卡位」策略，期待在想像中的亞洲甚至全球經濟一體化中，通過對這個中國傳統邊疆區域進行空間重塑以獲取最佳效益。

當政者採用「橋樑」、「橋頭堡」這些新比喻來抹去雲南長期作為邊境地帶的空間定位，給全球化時代中的雲南和騰沖注入新的意義。空間重塑與空間再現在這個過程中齊頭並進，可視作一次完整的品牌打造實踐。想要獲得理想的新空間形塑，就必須持續發展作為基礎設施的「硬件」，同時不放鬆對歷史的重新闡釋這個「軟件」。正因如此，當地決策者在時間層面追尋往昔、放眼未來，將雲南放到一個全球性整合空間中來看待。重建史迪威公路的努力是一個典型例子。面對來自其他地區對「橋頭堡」位置的激烈競爭，騰沖縣政府用開築騰密公路作為「卡位」的關鍵手段。決策者確信修路是幫助騰沖在未來泛亞經濟中佔據有利位置的必要動作，為了讓修路項目上馬，地方官員甚至不惜承諾共同承擔不尋常的政治風險<sup>③</sup>。當地官員的篤信建基於對預期、想像和推測的回報的信心，類似於人類學家宮崎浩和所說的「夢想經濟」(economy of dreams)<sup>④</sup>。

但全球化進程也充滿着風險和荊棘。依據「夢想經濟」來決策有時無異於進行投機，很多事情不是地方當政者可以掌控的。就重開史迪威公路此事來說，還牽涉到緬甸和印度兩個國家，種種國家層面之間的因素使得問題的複雜性遠遠超出騰沖甚或雲南當政者的處理能力。騰沖界外的緬甸克欽特區和緬甸中央政府關係不穩定，對中國在其管轄區內修路有所保留，這兩年邊境的不穩定和對中國出口原木等原材料的限制，客觀上造成了騰

密公路使用率不高。印度雖然也早有重新開通史迪威公路的想法，為此還專門舉辦過研討會，但對此路通過存在分裂主義活動的阿薩姆邦顧慮重重，又擔心中國廉價商品通過此路大規模進入，因而對開通工程表現得並不積極<sup>②</sup>。可以預計，重修史迪威公路的宏偉計劃，短時間內將只是中國人的一個美好期望。

然而，沒有迹象表明雲南當地政府會放棄這一基於「橋樑」和「橋頭堡」空間定位上的宏偉計劃，因為事關在全球化大潮中謀求先機、摒除競爭者的「卡位」大計。不僅如此，地方政府的新空間定位還得到了中央政府的肯定。值得一提的是，2009年7月，國家主席胡錦濤考察雲南時強調要使雲南「成為我國向西南開放的重要橋頭堡」<sup>③</sup>。雖然胡錦濤並不是第一個提出「橋頭堡」這一概念的人，但他的指示無疑使「橋頭堡」一詞增添了政治色彩，成為官方話語的一部分。雲南省各市級政府都明確將建設「橋頭堡」作為發展戰略。

2011年5月，中央政府正式印發了〈國務院關於支持雲南省加快建設面向西南開放重要橋頭堡的意見〉，標誌着雲南的新空間定位正在國家層面上得到具體強化，新一輪以「橋頭堡化」為中心的空間社會生產和社會建構將大規模展開<sup>④</sup>。讓騰沖感到不安的是在新計劃中，它的競爭老對手瑞麗又被給予了重點發展的政策優先地位。可以想像，騰沖會繼續使用各種「卡位」手段去和其他地方競爭「橋頭堡」的位置。全球化引發的時空變化將繼續被當地人體驗、感受、想像、重塑和呈現，成為融入全球體系進程中自我界定的認知框架的重要組成部分。

## 註釋

① 在有關騰密公路的眾多新聞報導中，騰沖電視台在通車時播放的紀錄片《大路通天涯》，提供了迄今為止最為詳細和可靠的紀錄。施工隊的傷亡數字來自紀錄片的解說詞。

② 有關史迪威公路詳細的修建過程，可參見Leslie Anders, *The Ledo Road: General Joseph W. Stilwell's Highway to China* (Norman: University of Oklahoma Press, 1965)。

③ Jonathan X. Inda and Renato Rosaldo, eds., *The Anthropology of Globalization: A Reader* (Malden, MA: Blackwell Publishers, 2002), 5.

④ David Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Blackwell, 1990), pt. III, 201-323.

⑤ Anthony Giddens, *The Consequences of Modernity* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1990), 14, 64.

⑥ 「橋樑」這一提法自1990年代就為官方認可。參見雲南計劃委員會：〈雲南在我國和東南亞之中的地位和作用〉，新華網雲南頻道，[www.yn.xinhuanet.com/south/ynanddny/2-1.htm](http://www.yn.xinhuanet.com/south/ynanddny/2-1.htm)；以及〈就泛珠三角區域合作與發展 秦光榮省長接受湖南媒體採訪〉，雲南日報網，[www.yndaily.com/html/20070813/news\\_93\\_292174.html](http://www.yndaily.com/html/20070813/news_93_292174.html)。中國西部大開發戰略提出後，雲南省進一步制訂了「建設中國連接東南亞、南亞的國際大通道」戰略，可以視為「橋樑」思路的具體化。詳見〈雲南要建國際通道〉，《人民日報》(海外版)，2001年3月22日，第10版。

⑦ 2008年開通的昆曼公路(連接雲南昆明與泰國曼谷)是另一個很好的例子。有趣的是，和騰密公路相似，昆曼公路也面臨通而不暢、車流量很少的問題。詳見〈昆曼公路通車一周年特別報導〉，雲南網，[http://special.yunnan.cn/feature2/node\\_8920.htm](http://special.yunnan.cn/feature2/node_8920.htm)。

⑧ 騰沖縣志編纂委員會編：《騰沖縣志》(北京：中華書局，1995)，頁18。

雖然胡錦濤並不是第一個提出「橋頭堡」概念的人，但他的指示無疑使「橋頭堡」一詞增添了政治色彩，成為官方話語的一部分。雲南省各市級政府都明確將建設「橋頭堡」作為發展戰略。

⑨ 最著名的當數民國早期政治家李根源和現代哲學家艾思奇。

⑩ 引自騰密公路紀錄片《大路通天涯》的解說詞。

⑪ 在二十一世紀初修訂的《騰沖縣旅遊發展總體規劃》(2003-2020)中，騰沖將自己定位為「『南方古絲綢之路』的咽喉，祖國西南重鎮之一，連結東南亞、南亞的重要紐帶……雲南走向南亞、東南亞戰略的重要『橋頭堡』」，參見保山旅遊網，[www.bstravel.gov.cn/ziliao/html/349.html](http://www.bstravel.gov.cn/ziliao/html/349.html)。保山市長2006年在接受《香港商報》採訪時強調，「保山特別是騰沖在全面啟動國際大通道建設工程中，『橋頭堡』地位必將凸現。」參見〈保山力建中國走向南亞第一市——訪雲南省保山市市長段躍慶〉，保山生活網，[www.bsllife.net/article-59116-1.html](http://www.bsllife.net/article-59116-1.html)。保山市委書記2007年也強調保山的「橋頭堡」定位，詳見〈雲南省保山市實施面向南亞戰略走筆〉，新華網雲南頻道，[www.yn.xinhuanet.com/nets/2007-03/19/content\\_9549214.htm](http://www.yn.xinhuanet.com/nets/2007-03/19/content_9549214.htm)。

⑫ Setha M. Low, "Spatializing Culture: The Social Production and Social Construction of Public Space in Costa Rica", *American Ethnologist* 23, no. 4 (1996): 861-62.

⑬ 1992年，木齋弘、陳保亞、李旭、徐湧濤、王曉松和李林在「茶馬古道」的沿路徒步考察隨筆報告《滇藏川「大三角」文化探秘》(昆明：雲南大學出版社，1992)出版，標誌着這一名稱正式推出。

⑭ 《南方絲綢之路文化論》編寫組編：《南方絲綢之路文化論》(昆明：雲南民族出版社，1991)認為，由成都作為起點的南方絲綢之路分東西兩路，會合於大理後經保山、騰沖通往緬印，騰沖的地位非常突出。民族學家宋蜀華在《論西南絲綢之路的形成、作用和現實意義》(《中央民族大學學報》，1996年第6期，頁6-10)一文中也持此說。但也有學者對這種主流觀點提出異議，認為此路在漢代通向東南到達交趾，即現在的越南北部。參見吳焯：〈西南絲綢之路研究的認識誤區〉，《歷史研究》，1999年第1期，頁37-49。

⑮ 牛鴻斌、任佳主編：《跨世紀的中緬印通道——重建史迪威公路

研究》(昆明：雲南人民出版社，2005)，頁200-201。

⑯ 參見人民網、新浪網、《羊城晚報》等官方和大眾媒體對騰密公路開通的報導：<http://society.people.com.cn/GB/1062/5672092.html>；<http://news.sina.com.cn/c/2007-04-27/043612877424.shtml>；以及[www.ycwb.com/ycwb/2007-05/08/content\\_1471172.htm](http://www.ycwb.com/ycwb/2007-05/08/content_1471172.htm)。

⑰ Naomi Klien, *No Logo* (New York: Picador, 2000), 59.

⑱ 2005年在由中央電視台舉辦的「中國魅力名鎮評選」中，和順一鳴驚人，奪得大獎，這個稱號由此而來。詳情參見〈驀然回首，名鎮卻在，燈火闌珊處〉，雲南日報網，[http://paper.yunnan.cn/html/20060127/news\\_88\\_904035.html](http://paper.yunnan.cn/html/20060127/news_88_904035.html)。

⑲ 〈騰沖機場旅客吞吐量突破50萬人次〉(2011年12月23日)，雲南網，[http://news.yunnan.cn/html/2011-12/23/content\\_1968178.htm](http://news.yunnan.cn/html/2011-12/23/content_1968178.htm)。

⑳ Jagdish N. Bhagwati, *In Defense of Globalization* (New York: Oxford University Press, 2004), 11.

㉑ 〈笑談風雨不回頭——中國騰沖至緬甸密支那公路建設紀實〉，《雲南日報》，2007年10月17日。

㉒ Hirokazu Miyazaki, "Economy of Dreams: Hope in Global Capitalism and Its Critiques", *Cultural Anthropology* 21, no. 2 (2006): 147-72.

㉓ D. Nath, ed., *Reopening of the Stilwell Road: Prospects and Problems* (New Delhi: Anamika Publishers, 2004).

㉔ 胡錦濤：〈在雲南考察工作結束時的講話〉(2009年7月27日)，全文可見孔雀之鄉網，[www.dehong.gov.cn/government/voice/2009/0821/government-26143.html](http://www.dehong.gov.cn/government/voice/2009/0821/government-26143.html)。

㉕ 〈國務院關於支持雲南省加快建設面向西南開放重要橋頭堡的意見〉，參見中華人民共和國中央人民政府網站，[www.gov.cn/zwggk/2011-11/03/content\\_1985444.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2011-11/03/content_1985444.htm)。