

# 划过大地的线条

——现代与前现代的云南行旅经验

程新皓/文

## 1. 现实（虚拟）世界中的一日步行

我打开手机中的徒步软件，准备开始一天的行程。这款软件可以加载不同图源的地图，显示各个地点的经纬海拔等地理信息，规划导航路线并记录轨迹，同时还可以叠加前人上传的轨迹作为参考。打开界面，默认底图是天地图的卫星地图，和普通矢量地图相比，这种模式更为直观，特别是对于郊区或者野外的环境，能够辨别出更多关于地形、道路和小聚落的信息。光标显示出我现在的位置和手机对准的方向：此刻我正在怒江东岸，面向江流和对岸的大山。虽然有定点海拔数据，但总体来说，我面对的地图是一张经过某种投影（是墨卡托投影（Mercator projection）吗？）的平面俯视图。对于一日行走的距离，不同的投影方式几乎不会有实际差异，然而，这种平面再现的确会产生很大的误导，特别是在我置身其中的云南山区。也许一些富于经验的读图者能够很好地将卫星数据在大脑中转化为高下方邪与迂直，但我不在其列。我明确知道今天的行程会从海拔 600 米的江面开始爬升，最后结束在海拔 1300 米的拉勐镇。然而，这种抽象数据却很难在实际的空间中完整展开。平面中的曲线，如何真实地呈现于身体所在的三维空间中，并以行动的身体为核心具体化呢？我选择了今天的终点，导航路线几乎在瞬间就被规划出来。24.1 公里，步行 5 小时 44 分——这两个数据从不是准确的。距离来自平面化抽象线条的量取，而我实际的行进则是在左右脚迈步中展开，间或为了视野或避让车辆而穿越在道路的左侧或右侧，也常常因为拍摄的需要而架

设脚架与摄影机，再在镜头前反复折返又前行。以我过去的经验，卫星显示 24 千米的路程，最后的 GPS 轨迹通常会达到 27 公里甚至更多。这还是在没有考虑 GPS 信号无法显示的微小迂回情况下，更不用说还要加上坡度起伏带来的投影误差。实际的行走会更多。但 GPS 最终记录的轨迹就是我最能够获得的最精确的数据。我看着徒步地图上导航路线的红色线条，放大地图，看是否在某些特殊点上有可以穿越但在地图的路网中没法显示的近道。地图的数据大抵是为了汽车搜集，而那些普通汽车难以行进的机耕道和人行小道则并无显示，但在高分辨率的精确卫星地图上却也可以勉强推断。徒步地图中加载的底图不够精确。于是，我打开 vpn，登录谷歌地图，定位到我行进的区域，放大，再在两个地图之间切换，寻找可能的近道。近道或许被我找到了：盘山公路在山体上呈现为一个巨大的 U 形，而似乎有一条机耕道曲折向上，截断了 U 形的大弯。如果这条路能走通，我大概能省下超过 4 千米的行程。但在卫星地图上，这种机耕道却并不实在。它若有似无，仅在路面的新土和周围环境颜色的微弱差异中显现，却又因为路面的杂草和周围植被的覆盖而难以清晰分辨，只能用常理和经验推断，以及，最终交给运气：如果它能走通，我无疑会节省近一个小时的时间，而如果它实际上是一条断头路，我则会在无功而返中消耗大量的体力和心气。分辨再三，我觉得也许可以碰碰运气。于是，我在地图上标出了近道的岔口所在的点。切回徒步地图，点击开始记录的按钮。出发。

这天的行程从海拔 600 米的怒江峡谷底部开始。跨过平行于惠通桥的红旗桥之后，手机定位从保山变成了德宏。按照地图，接下来两天将是一路上坡，经过拉勐镇，翻越松山的大垭口村，最终到达海拔 2100 米的最高点。滇缅公路与怒江

平行，逆流向西，沿着山势平稳地爬升。我顺着公路稳步向前，逐一穿过昨天在江对岸所见的各种景致：老虎嘴，中缅输油管道的跨江桥……这段道路的坡度比我通过地图想象的要缓和。毕竟，在没有等高线的地图上，最容易标定的是位置与距离，而那些高程的变化则严重依赖于经验和想象。我的想象却总不准确，每每与眼前展开的现实相去甚远。或许是受到老照片的影响，在步行之前，我印象中这段怒江峡谷应该是陡峭峻削的；实际上，在靠近山顶的路段，道路的坡度却很平缓，只在接近河道的地方才开始显示出一些陡峭的线条。而沿着道路，坡度则被展线的延伸削平。也一如现在从江底上坡的路段，持续而缓和地向上。我不断切换地图，寻找昨天标记的截断 U 形转弯的近道入口。再三比对之后，我确定了眼前的机耕道就是我寻找的岔路：它从公路边反切，以更陡的坡度蜿蜒向上。从理性上说，这种坡度的增加是必然的。更短的距离，同样的爬升，当然就意味着更大的坡度。然而对于身体的节奏来说，这种变化却显得突兀。没走几十米，我就已经气喘吁吁，并且在河谷超过 30 度的高温中汗如雨下了。而机耕道很快被杂草覆盖。我意识到，这是旱季收获作物时开辟的道路，但此刻已进入雨季一个多月，新生的杂草已经高过膝盖。杂草带着晨露，很快把裤腿和鞋面沾湿，让爬升更加沉重。我对照着放大的谷歌地图，确定走在正确的道路上。地图中的道路清晰，明显是过去没有植物覆盖时的图像，而越来越难对应我眼前这片几乎已经被完全覆盖的泥泞。没过多时，道路彻底消失，我停下脚步，在喘息声中接受了迷路的现实。地貌的变化让地图失效，而我就这样被抛回到完整的现实中。原路返回当然是最后的可选项，但这意味着我将浪费已经近百米的爬升，并且将多绕出近两公里的弯路。而往前——如何往前？我抬头分析地貌，尝试着把山脊线和几块有着明显形状的玉米地与地图上的特征对应。根据地图定位的显示，我

已经离 U 形弯道上沿的公路不远，只要穿过玉米地，再穿过一片山沟中的小树林，就能到达公路。于是我尝试披荆前行。又半个小时后，带着被玉米叶划伤的口子 and 两脚泥泞，我终于站在了地图上显示的大路边。好消息是，接下来我沿着道路向前，就不会错过今天的终点。坏消息是，经过这意料之外的折腾和高温，我按照前几天步行经验准备的饮用水已经见底。接下来，我只能在干渴中走完剩下的 12 公里。于是继续上路。在暑热中，我反复切换不同的地图软件，试图不断精确我所在的位置和剩下来的距离。每次确定自己的确又走出了几百米，而在前方的道路似乎依然漫长：剩下的里程数变成 9 公里，8 公里，7 公里……但随着体力迅速下降，这个数字似乎并没有减少，令我感到遥不可及的沉重。终于，我在暑热中虚脱，卸下背包，绝望地躺倒在树荫中。



叠层与漂砾 (2023-2024) 静帧，单频道 4k 录像，彩色有声

## 2. 身体如何进入当下

以上是我滇缅公路之旅中的一日行程。它只是 875 公里全程中并不特殊的 20 余

公里，仅仅是 41 日步行中的普通一日。从昆明开始，我试图踢着一块碎石，沿着滇缅公路步行至中缅边界，让自己与石头进入沿途的不同情景与遭遇中，去回应这条公路，以及那些更新或更加久远的通向缅甸与南亚的道路——从西南丝绸之路到不同年代的公路与铁路——让它们的历史情景在新的偶然关系中浮现。

1

而之所以选择行走，是试图引入这种自人类出现之初就已经存在的行动方式，把它重叠在不同的行进方式中，作为最初的、最缓慢的坐标点。它同时也是一个陌异点：当行走于那些并非为行走设计的基础设施中，一种错位自然而然地呈现出来，而彼此的特征与细节也随之明晰。行走，似乎（当然）是那个亘古不变的坐标系。

然而，随着行走的逐渐展开，这个判断变得不那么理所当然。走在存在超过数千年的道路系统中，我真的和古人共享着同一种行走经验吗？或者说，在不同的技术环境中，行走真的具有类似的感知模式，并反过来塑造出类似的行走主体吗？这是本文试图重点探讨的问题，也是之前如此不厌其烦地记述行走细节的原因。在这样的叙述中，我试图勾勒出一种属于当下的——以我的行走为标本的——行走的现象学。在行走开始之前，是什么样的图景和经验让我们得以行走？我们迈入的是什么样的世界？在这种行走发生时，哪些东西被忽略，而哪些东西被强化？在这样的行走中，什么样的主体被生成？而又有什么样的技术能够铭刻下这些不同的经验与主体？

---

<sup>1</sup> 参考程新皓个人网站中“叠层与漂砾”（2023-2024）的相关部分：

<https://www.chengxinhao.me/stratums-and-erratics-video>

或许可以认为，在当下的旅行经验中，首先存在的是俯视的图景，以及呈现这一图景的抽象平面。在这样的平面中，我们似乎能够直接获得对于大地无限延伸的具体感知：地图虽有界限，却无边界。通过放大、缩小、滑动，世界便可以获得从统摄到微观的变化，而我们也得以“降临”在平面中的任意一点上。这样的“降临”与当下的地方经验同样吻合。想象我们的旅行方式：不论是飞机或者铁路，或者是通达每一个乡村的汽车运输，旅途的因素大多是同质化的，可以在闭目之间省略，至少，它与肉身在很大程度上隔离——透过玻璃，世界被对象化为景观，视觉的因素被强调，而其他感知则退居幕后。我们不再置身于一个与我们直接共通的世界，而是透过某种交通技术的中介，获得世界被折射后的图像。在图像的一晃而过中，我们抵达了终点。我们直接进入了这些地点。旅行过程被取消和弱化，而终点也随之被同时被强化和弱化：从此，地方可以被直接进入，而不再由抵达它的路径来定义；同时，地方之间的差别被削平，成为一种类型学式的选择。无论是俯视的抽象平面还是交通技术的中介，感知在此首先都是通过技术物的感知和抽象。到达某一地点的运动，更多变为了在地图平面上的定位和位移，以及由此被数据化的路径。另一个层面上，位移也就变成了这样的抽象平面在现实中的投影与验证：我们首先是在地图上移动，而现实中的移动不过是这种技术确定性的具体展开。我们对地方的抵达，不过是抽象平面中的位移，以及为了实现这一位移而选择的交通技术。现实的图景似乎成为抽象平面的附庸和对其有效性的一再证明。甚至于，对这种移动的回溯性想象，似乎也越来越接近将现实旅程投影回地图系统中的过程。

这样的世界经验从何时而起，也许我们可以尝试性地给出一些不同的节点：地理探索时期的测量学，以及伴随着民族国家生成而出现的对领土的精确测度；<sup>2</sup>以此为基础的现代交通方式，尤其是铁路系统在全球的实现，等等。这样的分析基于某种技术迭代的逻辑，似乎不同的经验锚定在不同的技术环境中，而在同一个时代的不同个体大体上共享了类似的世界图景。但从个体化的角度，我们似乎也能够获得另一种定位的坐标系。以我的个人经验为例。我出生在云南山区的小城玉溪，由于母亲工作的原因，家就在城郊红塔山麓的玉溪师专（现在的玉溪师范学院）内。市中心在坝子里，大约处在山脚平地的位置。由此，我感知地点的方式首先是这样的高低之分。而家后面则是更高的地方：彼时作为坟山的红塔山、果木林场，以及果木林场后的群山和隐藏在山里的灵照寺。这些地方是我童年的游戏之所，沿着公路行走，再岔上不同的山路小道就能抵达。在这里，抽象的平面并不是必要的，或者说它也许根本就不存在于我的感知中。道路的弯折和朝向无关紧要，我记住的是不同道路的线条，以及不同道路相交处的岔口、路所在的地形和起伏。它们可以在大地上锚定身体。在这些确定的线条和节点的引导下，我可以抵达上述每一个地点。而更远的地方则在感知之外、想象之中：沿着同一方向继续延伸，会到达星云湖畔的江川，以及抚仙湖畔的澄江。然而，当我此刻打开地图，却感觉到过去经验与地图上清晰标示的地方之间的矛盾。地图中，玉溪师专在城市的东南角——这与身体上感知的高低有些摩擦，似乎处在高处的家应该处在地图的上方。而继续向高处延伸，果木林场和灵照寺在更靠东南的地方，它们连线的延长线的确指向了更东南方的江川。然而澄江却并不在这个方向：道

---

<sup>2</sup> [美]通猜·威尼差恭. 图绘暹罗：一部国家地缘机体的历史[M]. 南京：译林出版社，2016：第2、3、6章

路与水系向北弯折，抚仙湖整体处在玉溪的东北方，而澄江县城则在更靠北的位置。地图是确切的证据，证明了我童年经验的错谬。地图更加明晰、可靠且不容辩驳，使得记忆中的旅程必须通过回溯的图景不断校准。真的是这样吗？还是说，这里隐含了两种（存在视差的）进入世界的方式：以身体为核心的经验世界，与身体不在场的抽象世界？前者似乎处在经验的、肉身可抵达的范围内，而再向外，则似乎进入了后者的范畴，进入了必须借助抽象来达到的领域。同样的经验似乎还有一个例证。我小学时搬家到昆明，离家不远是一条叫做盘龙江的河流，是穿过昆明市区最大的河流。从四五年级开始，我就一直试图骑车沿河上溯，寻找它的源头。这些上溯总以失败告终：河流的长度超过了我彼时体力的极限，几次探索，我最远时抵达了离城十几公里的松华坝水库。而再往前，河流的线条与道路的线条分道扬镳。我并不能确定沿着道路是否能再次与河流交汇。沿着道路向坡上行，似乎无法找到河流重新出现的迹象，于是只能悻悻而归。在当时能够查考到的纸质地图中，这里也是城市的边界，再往前，则被抛入了纸页外的未知中。很久以后，直到博士毕业返回故乡，我才抵达了这条河流的源头——在卫星地图的辅助之下。终于，河流无所遁形，被钉死在抽象的大地平面上。而此时的我，似乎也开始混淆了那些来自身体的记忆，不自觉地将它们掷入地图，在这个新的——也是更有效、更确定的——平面中进行校准。于是，童年在此终结。

### 3. 地图的想象与道路的抽象

这种尚未被现代地图规训的经验是否可以与中国前现代的旅行经验相比较？这也许是个需要谨慎回答的问题。或许，这个设问可以被递进式地拆解：我们是否能够确定古人的行旅并非借力于地图平面的抽象（既然中国有如此悠久的地图传

统)? 进一步地, 这些旅人是按照怎样的图景来感知世界、定位身体? 在行进中, 又生成了怎样的身体与世界之间的关系?

第一个问题或许可以有相对明确的答案: 在西方制图学传至中国之前, 中国传统中的地图并不适于直接用来指导旅行。虽然在魏晋时, 裴秀就已经在《禹贡地域图》序中提出了“制图六体”的地图绘制方法, 但它更接近于某种理想原则, 而非在当时技术环境中可实操的规范。事实上, 成一农经过对中国古代地图的系统分析, 认为在古代中国, 并没有明确证据证明有地图是按照这一方法绘制的。<sup>3</sup>而在晚清之前被刊刻的、能够相对容易接触到的地图集, 则存在很多系统性的误差, 以至于“只讲求相对位置的大致准确, 而不追求绝对位置的准确, 甚至只是示意性的地图。”<sup>4</sup>以明代的几套云南舆图为例。

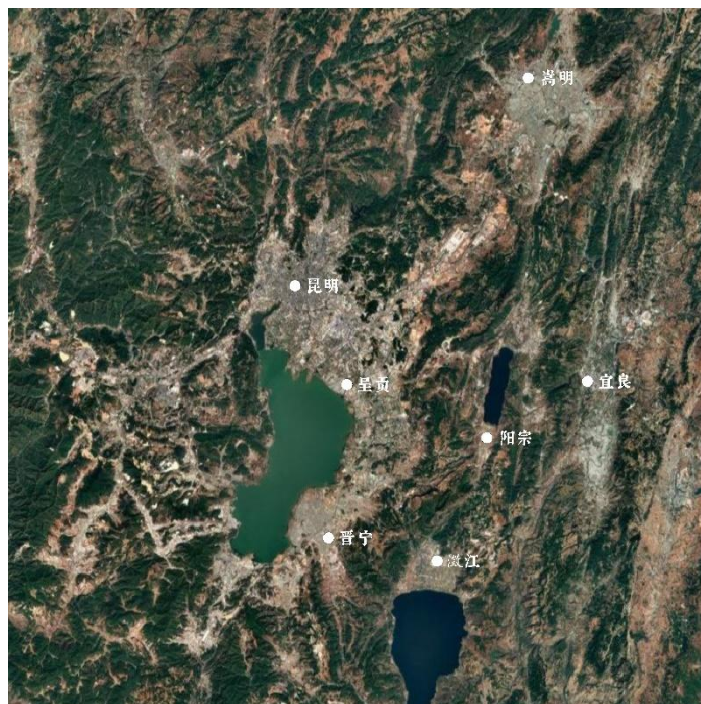


《大明舆地图》，云南舆图。成图于嘉靖年间。现藏于美国国会图书馆。

<sup>3</sup> 成一农. “非科学”的中国传统舆图: 中国传统舆图绘制研究[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2016: 46

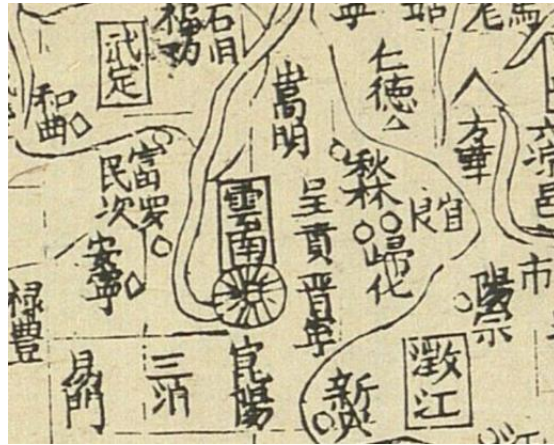
<sup>4</sup> 成一农. 中国地图学史(上)[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2023: 370

在《大明輿地图》中看如今云南昆明附近的标识，可以看到呈贡县处在昆明（云南府）的正东稍偏北，靠近嵩明（嵩盟）州。宜良县处在更东边的位置，而它的东南更远处则是阳宗县。

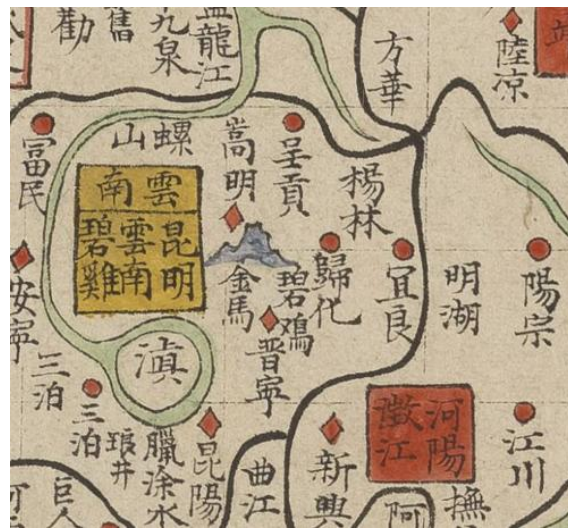


笔者参考谷歌地球绘制的昆明周边区域地图

对比卫星地图，可以发现《大明輿地图》存在一系列事实性的错误：事实上，呈贡的位置在昆明东南边而非正东，而它与昆明东北侧的嵩明相隔甚远。宜良处在昆明东稍南的位置，然而阳宗却处于宜良西南而非东南。和宜良相比，阳宗更靠近昆明。



《广舆图》，云南舆图。罗洪先，成图于嘉靖年间，万历刻本。



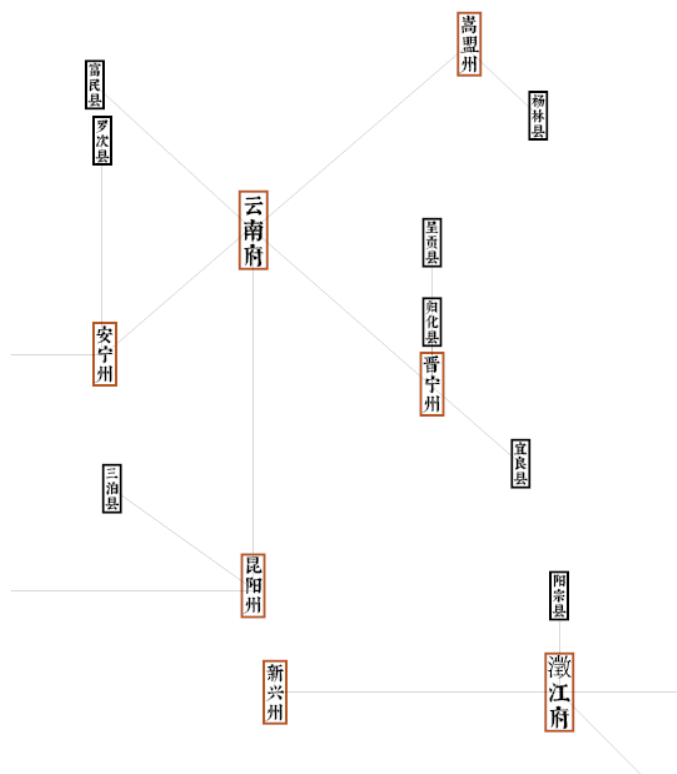
《皇明职方大一统图》，云南地图。陈组绶，成图于明末。

再看与《大明舆地图》有着共同参考的朱思本《广舆图》，上述偏差几乎完全一致地出现。而在明末陈组绶的《职方大一统图》中，呈贡甚至被标示在比嵩明还靠北的地方，而阳宗则出现在宜良的正东。撇开转绘时的不严谨，这种系统性的“低级错误”似乎仍然难以解释：但凡实地考察过，对于这种相邻地点的南-北、东-西的相对位置，都不可能会发生这样的偏差。然而，为何这样的偏差实际发生了？甚至是以几乎一致的模式一再地发生了？

成一农对此进行了解释。他认为,这样的错误来自于绘图所使用的数据集的限制。这些地图的数据集并非来自于测绘,而是一个地方“与周边大量地理要素相关的相对位置数据”,并且是以道路距离计而非实际距离计。<sup>5</sup>更准确地说,每一个地方的定位来自于它与相邻地方之间的“四至八到”,或是与上一级行政单位间的位置与距离。以《大明一统志》(徐霞客旅行时便携带了这套全国性的志书)中的数据来考察,嵩明直属于云南府,“在府城东北一百二十里”,而呈贡县则下辖于云南府下的晋宁州,后者“在府城东南一百里”,而呈贡县“在州北六十里”。由此,呈贡与嵩明的位置其实经过了三次系统误差的叠加。粗略绘图如下,可以看到呈贡此刻几乎在云南府的正东,和嵩明相去不远。在这样的数据关系中,或许隶属于不同府属的相邻县份之间的位置关系是最不准确的。比如上面提到过的宜良县和阳宗县的相对位置。宜良县隶属于云南府,“在府城东南一百五十里”。而阳宗县隶属于澂江府,“在府城北四十里”。而澂江府又是通过它和相邻府属的四至八到来确定位置:“东至广西府弥勒州界二百里,南至临安府宁州界九十里,西至云南府晋宁州界二十五里,北至晋宁府宜良县界五十五里。”经过粗略绘图,阳宗县的位置由此移动至了宜良县的东南边。上述两处位置误差(呈贡-嵩明、宜良-阳宗)与所引述的明朝地图中的错误几乎完全一致,也由此佐证了彼时地图中这类普遍存在的错误的可能根源。

---

<sup>5</sup> 成一农. 中国地图学史(上)[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2023: 62



笔者根据《大明一统志》中数据绘制的相关地区位置图

上述简单分析已经可以说明，当时的地图，哪怕是被认为精确性较高的《广舆图》，也更多只是提供了一种天下想象，以及政区所属之间相对关系的视觉图像。它是地志中道里数据的可视化展开，也因此在地点之间的相对关系上——尤其是那些所属不同的相邻地点——常常谬以千里，而无法简单作为旅行的直接参考。甚至，我们还可以继续置问：这样的地图是否是当时人们脑海中世界图景的具体化？人们是否凭借这样的图像置身大地？

然而，不论如何，这些并不“准确”的地图隐含了另一重信息：对于当时的古人，地点之间的道路距离数据是相对清晰的。志书或是碍于体例，只摘引出其中有所属关系的一部分。换一个角度想，一个地方的人，对于其所在地点和周遭地点之间的道路距离，大概是了然的，而这样的数据也并不难搜集与汇总。而与这些距

离相关的道路，在古时也并不像如今一样杂多交错，至少在大部分情况下，根据路的形制与道路以不同方式使用时出现的细节，可以判断出不同道路的等级，然后进一步推断出其所连接的地方。同样以明代的云南为例，从昆明辐射通向周边地区的主要道路包括连接贵州的滇黔大道、连接四川的石门道和灵关道、连接红河的通海城路、连接大理的滇西马路等。这些主要的驿道常常宽于支线道路，而在不断的使用中路面也持续凹陷沉降，铺路石也会因为马蹄的踩踏而磨光、凹陷。当时的旅人不难辨认出这些遍布全国的干线道路。而由此，这样的道路、驿站和它们所连通的地方之间的距离，自然而然地提供了一种类似于如今地铁站点图式的抽象。它并不——也无需——提供大地的精确投影，但确实能够有效地提供旅行所需的抽象图景。道路的线条取代了地图的平面。在彼时的游记中，我们可以看到，那些长途跋涉的旅人如何用这样的数据来熟练地定位自己的所在。

“云南城七亭而达安宁。……安宁州六亭而达禄脰。……禄脰驿八亭而畸达禄丰。……”<sup>6</sup>

“丁巳。十里过秀嵩山。……并杨林河行十五里至河口村。复十余里，经大鼎山，登准提阁，望秀嵩湖。……再十五里，至杨林驿。……”<sup>7</sup>

“初六辰初，行四十里。午刻至老鲁关坡顶。……初七卯正启行。六十里，申初至双龙桥。宿老鲁关坡，高数里，路甚崎岖。……廿里，大地坡塘。下坡平路一里，复上坡。山路四十里至双龙桥。”<sup>8</sup>

在这些记载中，一个最明显的共同点是方向的缺席。道路在云南的山区随地势蜿蜒，向东或西拐弯又折还——但这有什么影响呢？道路就在那里，连通不同的地点：州、县、关、驿、铺、哨……置身于道路中的某一点，只需要通过前行的路

---

<sup>6</sup> 杨慎（明）. 滇程记[M]. 万历刻本，1606

<sup>7</sup> 李澄中（清）. 滇行日记[M]. 刻本

<sup>8</sup> 菊如（清）. 滇行纪略[M]. 北京：文物出版社，2023：147-149.

程数，就能够准确地判断已经抵达与将要到达的地方。在这里，我们并不需要一种对大地抽象平面的感知，不需要那个图像化的地图平面。在道路上的行走不是一个向量，不是方向与距离的双重指认，而是，只要沿着这确定的线条，通过道里，即可定位身体与具体地点之间的关系。道路在这里承担了世界图景的牵引与想象的落脚处。世界随着道路的线条蔓延开，向前延伸，在道路与道路相交的地方缠绕。

#### 4.（回溯性地）置身于山川之间

然而，上述记载几乎都发生在主要干线的旅行中。这些驿道有着相对统一的形制，沿途也都设有驿站与关卡，因此也得以成为无需过多描述的、可直接用作位置参考的线条。但如果行程将要偏离这些主线，定位将重新成为一个核心的问题：如果没有地图提供的抽象平面（和定位在其上的世界想象），也没有一条连续道路提供的地点之间的粘连，身体将如何置身于山川之间，又如何获得一种得以前进的对环境与方位的摄知？

一个可能的回答或许就与山、川相关。在明末“万里暇征”，深入西南抵至极边之地的徐霞客留下了重要的文本。其《游记》，尤其是其中的十三卷《滇游日记》，提供了极为有价值的细节记录。

在徐霞客的游记中，山川通常以两类不同的方式被记载，其中之一是以地点为核心、向四围叙述展开；其二则是以行动的身体为核心，置身大地之中，对周遭进行介入式的态势感知。先来看第一类记载，它常常发生在徐霞客抵达一个具体的

地方后：

“元谋县在马头山西七里，马街南二十五里。其直南三十五里为腊坪，与广通接界；直北九十五里为金沙江，渡江北十五里为江驿，与黎溪接界；直东六十里为墟灵驿东岭头，与和曲州接界；直西四十里为西岭，与大姚县接界。其地北遥与会川卫直对，南遥与新化州直对，东遥与嵩明州直对，西遥与大姚县直对。东界大山即墟灵驿与雷应山也，南自大麦地，直北抵金沙江南岸，横亘二百里，平障天半焉。西界山层叠错出，亦皆自南而北。县治之支，南自楚雄府定远县东来，分支结为县治。其余支西绕者，由县西直北十五里西溪之口而止，是为第一层；又一支南自定远县分支来，与县西之支同夹而北，至西溪口，东支已尽，此支更夹之而北，至扁担浪而止，是为第二层；又一支西自定远西与姚安府东界分支东来，与扁担浪之支同夹而北，中界苴林后水，即所谓西尖界岭也；又一支西自姚安府东北分支东来，与西尖界岭同夹而北，中界炉头溪水，即所谓炉头西乱石冈也；又一支定远县西北妙峰山分支东来，与乱石冈同夹而北，中界河底之水，即所谓舌甸独木桥西山也。诸山皆夹川流北出，或合西溪，或出苴樵而下金沙，故自县以北，其西界诸山，一支既尽，一支重出，若鳞次而北抵金沙焉。其东界水皆小，惟墟灵驿一支较大，南出马头山之南，经县治东而北与西溪合。自是以北，溪东之村，倚东界山之麓甚多：官庄之北，十里为环州驿，又十里为海闹村。”<sup>9</sup>

这段记载发生在徐霞客抵达元谋县，在此地近郊周游并赴江北姜驿（文中为“江驿”）考察后。文本的第一个层次（“直南……直北……直东……直西……”）类似于传统地方志中的“四至”，只是对交界的描述更为详细。这是对当时政区划分的记述。而接下来的内容则是《游记》的特色，是政区这样的抽象划分所安置的山川分野的详细记录。与地方志“山川志”中作为孤立对象的“某山”“某川”不同，这些山与河被展现为起、止、源、流的线条。山不再是某个地点，而是有其走向与分支的山脉：“东界大山……南自大麦地，直北抵金沙江南岸，横亘二百里，平障天半焉。”山与山间的关系被梳理指明，河流则自然在这样的山支间得到定位：“西界山层叠错出，亦皆自南而北。县治之支，南自……西溪之口而止，是为第一层；又一支南自……至扁担浪而止，是为第二层；又一支西自……，中界苴林后水……；又一支西自……，中界炉头溪水，……；又一支……东来，

<sup>9</sup> 徐弘祖（明）. 徐霞客游记校注[M]. 朱惠荣 校注. 北京：中华书局，2017：988.

与乱石冈同夹而北，中界河底之水，……。诸山皆夹川流北出，或合西溪，或出苴樵而下金沙，故自县以北，其西界诸山，一支既尽，一支重出，若鳞次而北抵金沙焉。”山支与河流相间，并按照各自的走势连缀、汇合，于是脉络尽出。这不是抽象平面上的线条，也不是以视觉为核心的地景。然而，它们的的确确构成了地方能够安置的基底，构成了某种“地势”。这种地势并非静默迟滞的被动者，而是正因其动势才得以被感知，成为实在之物。对地势的感知并非测绘的逻辑，不是要确认诸物在抽象平面上的坐标与位置，而是需要把握其动势、走向，把握在势的对峙中产生的能动力量。由此，一个能够对地势如此描述的作者，首先必须成为一个与地势共动者，需要让身体与大地互为对方的承载者，而在这样的过程中实现态势感知。而这正是徐霞客的行动所牵引出的层面，构成了贯穿在《游记》中关于山川的第二类记载：

“久之，乃随大道西二里，则岭北山下，亦下坠成西向之峡。峡北所起尖山，是为青山，至是其西横拖而去。于是循峡之顶西行，二里，忽见路北坠峡西去，路由其峡南岭脊行，于是与峡北之尖山，又对峡分流，西注云南，而北下金沙矣。始知大脊自九鼎南下，至洱海卫城南清华洞东度，又耸而南为水目山，其南又东转为天华山，即云南川南兜之山也。……大脊即从东南水盆哨过脉，遂东南迤邐于天申堂南，又东至沙桥站分脊焉。”<sup>10</sup>

“由其后又西上，路稍平，其南临东出之涧犹故也。又二里，有村当岭脊，是为横岭铺。铺之西，遂西蹶夹坑中，又上三里而透岭坳之脊。其坳夹隘如门，透其西，即有坑北坠，又有坑西流。路随西流者下，二里，路转向南峡，而水乃由北峡去，始知犹北流而东入漾濞上流者。又南二里，其峡中平而水忽分南北。始知其脉由此峡中自西而东度，其上所逾夹隘，乃既度而北突之峰，非南来之脊也，盖此脊西北自罗均山分支，东南至此，降度峡底，乃东突崇峰，由其北而东下者为横岭，而东尽于白木铺，由其南逶迤南去者，东挟碧溪江，西挟胜备水即碧溪江，而尽于两水交会处，是其脉亦不甚长也。”<sup>11</sup>

<sup>10</sup> 徐弘祖（明）. 徐霞客游记校注[M]. 朱惠荣 校注. 北京：中华书局，2017：1004.

<sup>11</sup> 同上，2017：1146.

从这些文字中,我们可以确切地看到,徐霞客之所以能够判断山脉与河流的走势,来自于他将自己抛诸其间、与山川共同行进,并在这样以身体为核心的移动中实现态势的感知。在这里,我并不愿意使用“视点”这个过于视觉中心的词语。徐霞客的感知也远远不止于视觉上的辨认,而是身体在具体的山水间跋涉后的综合体认。事实上,进行这样的体认在某种程度上来说需要是“超视觉”的,需要将那些身体与山脉、河流的关系不断连缀,不断加入新的变量,同时也不断调用那些已经消失在视域外的记忆,最后构成对后者整体态势的感知。初时获得的山川关系,随着山川延伸,在行进中被远推至视线不可及处。而在身体随峰回路转后,新的关系又被确认:“对峡分流,西注云南,而北下金沙矣”、“路转向南峡,而水乃由北峡去”、“其峡中平而水忽分南北”。于是,山形水势在脑海中重新布局,获得新的觉知:不论是“始知大脊自九鼎南下”还是“始知犹北流而东入漾濞上流者”,抑或是“始知其脉由此峡中自西而东度,其上所逾夹隘,乃既度而北突之峰,非南来之脊也”,都是这种身体与地势叠加体认的最终的结果,而非几个不同视点的简单拼合。从这个意义上,我们甚至可以从字面意义上说,徐霞客在爬梳着山川的脉络,他在与这样的线条共同行进并因此获得对后者的感知与判断。

在这里,我们也获得了一种感知道路的方式。道路附于地势之中,构成旅人与地势的接触表面。它依附于地势给定的高低起伏,依附于山河夹峙而形成的态势,进而因势就形,寻找一条最合适的路径贯穿。这并非在几何表面上的合理化连线,而是按照山水的脉络,进入其肌理中,并沿着这样的肌理行进。这里存在的甚至不止是高低起伏,还包括着山石的态势、树木的分布、路材料与本底材料间的合辙、山体在旱雨季交替间的可能崩塌,等等。而路又同时在行动者的一侧:路的形态也是行动者自身的延伸,它需要符合踏诸其上的鞋履或是马蹄,需要让这

些行动者在具身的限制下获得一种最为——或较为——合适的坡度与转折，需要考虑不同方向行动者错身而过的宽度。（我们还能进一步引申：当行动者发生了变化，比如从人变为了汽车、火车……那么道路的形态与它进入山河基底的形式也将改变。然而，它依然处在那个中间的位置上，处在基底与行动者之间，并同时体认二者的存在现实。）道路中介了基底与行动者。也因此，对道路的辨别不再仅仅是对一些抽象线条的选择，而是借助身体，透过道路的存在，对山河基底的体认：

“由其东又五里，逾冈而下，坞忽东西大开。其西南冈脊甚平，而东北若深坠；南北皆巨山，而南山势尤崇，黑雾间时露岩岩气色。坞中无巨流，亦无田塍居人，一里皆深茅充塞。路本正东去，有岐南向崇山之腋，顾奴前驰，从之。一里，南竟坞，将陟山坡上，余觉其误，复返辙而北，从大路东行。披茅履湿，三里，东竟坞。有峰中峙坞东，坞从东北坠而下，路从东南陟而上。二里，南穿山腋。又东半里，逾其东坳，俯见东山南向列，下界为峡，其中泉声轰轰，想为南流者。从岭上转南半里，逾其南拗，又俯见西山南向列，下界为峡，其中泉声轰轰，想亦南流者。盖其东北皆有层峦夹谷，而是山中悬其间。遂从其西沿岭南下，二里，有小水自东崖横注西谷，遂踞其上，濯足而饭。”<sup>12</sup>

不论道路如何分歧，通过对山川的体认，总能提供一种方向之外的依据。而道路也有其特征，往往可供行人判断：连接较大地方的道路往往更宽阔、铺装更好，也有更多人踩马踏留下的痕迹；而那些绿苔覆石的小径，恐怕只是樵夫药农所行的间道。这些判断有经验支撑，但却并非总是有效。当这样的判断与山川动势提供的依据相悖时，哪怕徐霞客这样的行者也会陷入疑惑，踟蹰难前：

“见路旁有歧，南向入山，疑为分歧之处，过而复还。始登，见其内道颇大，以为是；再上，路分为二，西者既渐小，南者又盘南山，又疑为非。往复数四，莫可从问。而坞北居庐相距二里余，往返既遥；见南山有牧者，急趋就之，而隔峰间壑，不能即至。忽有负木三人从前岭下，问之，乃知其非。随之二里，北出大路。其人言：‘分歧之处尚在岭西。此处南岐，乃南坞小路之入山者，大路在西

<sup>12</sup> 徐弘祖（明）. 徐霞客游记校注[M]. 朱惠荣 校注. 北京：中华书局，2017：859.

坞入也。然此去已不及黄泥河，正可从碧峒托宿矣。’乃西向入坞。”<sup>13</sup>

“既饭，出寨门，路当从小岐南上山，误西从大石径行。初有坞西北去，以为狗场道。随石径西南转，二里，东界石山南去，坞转而西，随之。二里，峡中禾遂盈陇，望北山崖畔有四五家悬坡上，相去尚一里，而坞南遂绝，乃莽苍横陟其坞而西北，一里，抵北山村麓，有两人耕于其下，亟趋而问之。尚隔一小溪，其人辄牵牛避去。余为停趾，遂告以问道意。其人始指曰：‘往黄泥河应从来处。此误矣。’再问以误在何处，其人不告去。乃返，行泥膝间，路倏断倏续。二里余，至前转坞处，犹疑以为当从南峡入。方惆怅无路，忽见坞边一牧马者，呼之，即碧峒居停主人也，问何以至此？盖黄泥河之道，即从碧峒后东南逾岭，乃转西峡，正与此峡东界石山，南北相隔，但茅寨无路，故必由碧峒始得通行。遂复二里余，返至碧峒西南，傍其寨门，东南逾岭而下。”<sup>14</sup>

沿大路而行，然继续向前却随山峡转，偏离方向。是否已经岔入错误的道路？还是说继续前行又能柳暗花明？这样的疑虑随着越行越远而不断放大。终于，路旁出现了他人：农夫，樵者，牧者。于是，简单的对话便能获得来自对方经验的确定性。道向何处去，何处有居停之所，三言两语间便能印证。然而，来自不同身体的经验却并不都能公度。在行路中，确定性的获得似乎只能伴随着目的地的抵达才能最终降临。哪怕他人言之凿凿前方即为终点，但脚力不同的另一人行去，终点却可能遥遥无期。

“始余屡讯途人，言渡溪而西，必宿大大村，村之东，皆层冈绝岭，漫无村居。问：‘去村若干里？’曰：‘三十。’余仰视日色，当已不及，而土人言不妨，速行可至。再问皆然。遂急趋登坡，一里，有负载而来者，再问之，曰：‘无及矣。不如返宿为明晨计。’余随之还，……”<sup>15</sup>

于是，我们似乎已经能够拼合出一张徐霞客时代的行路图景。这幅图景中，确定性作为稀缺之物总是姗姗来迟。行动者总是被“抛入”——抛入作为基底的山水间，抛入作为中介的正道与歧途，抛入一个个伴随着后果的选择，抛入偶然的遭

<sup>13</sup> 同上，2017：865.

<sup>14</sup> 徐弘祖（明）. 徐霞客游记校注[M]. 朱惠荣 校注. 北京：中华书局，2017：873-874.

<sup>15</sup> 同上，2017：911.

遇里。行动者踏上道路，也进入山河的纹理。辨认道路，也辨认周遭的山形水势，将它们与之前的记忆进行印证，试图勾勒出能够寄身其间并得以前行的脉络。判断，说服自己，又继续怀疑。间或遭遇他人，他人的话语与经验。在大部分情况下，这也意味着疑惑的消除。然而，对方不确定的话语，话语与山水间的失败转译，甚至是身体经验间的难以公度，也一再将行动者抛回疑虑与选择中。疑虑，但也必须继续前行，踟蹰，试探又退回，再前进，终于峰回路转，大地的图景忽然在与行动者的共同前行间回溯性地显现，而肉身得以暂时穿行无碍。

由村后下冈，有歧从坞中西南去，为小径，可南达鸡头村；从冈上西北转，为大径，乃驼马所行者。初交水主人谓余：“有间道自寻甸出交水甚近，但其径多错，乃近日东川驼铜之骑所出。无同行之旅，不可独去，须从响水走鸡头村大道。”乃余不趋响水而登翠峰。问道于山僧，俱云：“山后虽即驼铜道，然路错难行，须仍出鸡头为便。”至是余质之途人，亦多主其说。然见所云径路反大，而所云往鸡头大路者反小甚，心惑之。曰以村人为卜，然已过村。见有村人自山中负薪来，呼而问之，则指从北不从南。余乃从驼马路转西北，循冈三里，西北过一脊。其脊乃自盘龙南度者，余初以为分支南下，而不意乃正脉之曲。出坳西，见脊东所上者甚平，而脊西则下坠深曲，脊南北又从岭头骈峰高耸，各极嵯峨，意是山之脊，又直折而南。盖前自翠峰度其北去者，此又度其南，一脊而半日间两度之矣。从坳西随南峰之上，盘腰曲屈，其坑皆深坠。北向一里，跻一坡。一里，又北度一脊，其脊平亘于南北之中者。于是又一里，再跻北岭，始西北下。其时天已渐霁，无复晦冥之色，远峰近峡，环瞩在望。二里，下西坞。其坞自南而北，其中黄云盘陇，村落连错，一溪中贯之。问水所从出，则仍从新桥石幢河也。问其所从来，则堰口也。问其地何名，则兔街子也。始信所过之脊，果又曲而南；过堰口，当又曲而北。余前登翠峰，第见其西过盘龙，不至此，又安知其南由堰口耶？前之为指南者，不曰鸡头，即曰桃源，余乃漫随马迹，再历龙脊，逢原之异，直左之右之矣。<sup>16</sup>

## 5. 总结：当下与过去的云南行旅经验

在这里尝试进行一些总结与引申。

---

<sup>16</sup> 徐弘祖（明）. 徐霞客游记校注[M]. 朱惠荣 校注. 北京：中华书局，2017：899.

现代社会中，经过从地理发现时代逐步完善的地图绘制，以及伴随着民族国家兴起的国土测量，甚至是近 20 年成为主要定位形式的电子地图与导航以及无人机视角，已经使得作为抽象平面的世界图景深入人心，成为思考大地的首要方式。定位，是在这个已经给定的抽象平面上获得一个清晰的坐标；位移，则是在这个平面上的坐标变换。这是一种搬运的逻辑，现代交通技术也让这种逻辑能够轻易地成为现实。长途的飞机、高铁，短途的电子地图路径规划与导航，这些技术使我们很容易地忽视了旅程的独特，而更多聚焦在如何使其省略的问题上：更快，更舒适，更无痕。达到最终的坐标几乎成为了唯一目的。在这样的逻辑下，地方的内涵也开始变化，它们逐渐成为一种类型学式的选择，因为人们如今可以直接“降临”在任意地方。地方不再与达到它的旅程相关，而更多地被自身的特征定义，也被如此感知。

我们也能够从另一个层面上注意到，这种世界图景在具体个人身上的建立是一种习得，它不止有人类文化与技术脉络上的时空谱系，也有具体在每一个人身上的生命谱系。在童年，我们自然地处在另一种世界图景中：世界存在于身体与周遭的接触界面上，并随着想象向前延伸。这样的图景随着个人的社会化学习而逐渐被覆盖。由此，如果我们试图进行揭示与抵抗，在福柯意义上的知识考古学之外，向曾经的经验与记忆回溯也成为可能的通途。

无论如何，我们最终进入了一个现代的肉身与现代的世界，即使这样的肉身与世界充满了各种潜在的不整合与矛盾张力。我们可以自然地将其置于抽象的平面中，用这样的平面进行思考。这里的肉身是后置的，前置于肉身的是已经被化约为点

的坐标和坐标所在的投影平面。算法是其中的能动者，不同的策略在被转化为物理世界的移动前就已经实现，而最终的移动不过是它在现实世界中投下的影子。如影随形，而形影已经颠倒。

在反思这种世界图景时，或许最为自然地，我们会将前现代的图景作为它的对立面，作为抽象平面的对立面，在那里寻找具身的、非抽象的模式。此时，一种可供利用的抽象地图确实没有成型。然而，我们也需要意识到，抽象在彼时同样存在，只是存在于不同的图景和技术中：作为线条的道路就提供了这样的可能。行走在主要的道路上，无需理会方向，道路本身就提供了世界的确定性。只需要知道每日的旅程，就能够精确地判断将要达到的地方，就能够精确地将肉身锚定于大地。

只有在更加极端的情况下，作为一位探索者而非行人——比如在明末的徐霞客——另一种非抽象的世界图景才得以清晰地展现出来。这里不再存在事先给定的抽象平面，而是，身体将同时作为行动者与感受器，被抛入具体、偶然与不确定的世界中。身体由道路中介，与山川共行，在这样的共行中体认其动势，并由此逐渐回溯性地获得后者的整体图景。这种图景是动态的，它并不先于行动出现，而是在行动中被同时完成。由此，如果存在一种前现代的大地的话，这个大地会比今天抽象与被动的大地图景更加活跃与喧嚣，它是在其中行动肉身的造物，它只能在这样的行动中被感受与体认。

本文从作者自身的经验和历史材料中尝试对现代与前现代的行旅现象学进行了

简要的分析。这里有很多未竟讨论。前文已经提到，道路作为中介存在，它中介了借助其前行的行动者，以及作为其基底的山水大地。那么，当行动者发生变化时，当世界图景发生改变时，作为中介的道路会发生什么样的改变？这里是否仍然是一个连续的谱系，还是说，与现代世界的图景一样，会发生深刻的断裂？我们是否可以以道路为中介，对不同时代行旅的现象学进行进一步的分析？

我也许会进一步发问：通过这些已经悄然变化的道路系统，我们如何重新进入世界？在这样新的、不再为肉身进行设计的系统中，我们是否可以重新将肉身抛入，如徐霞客式地抛入？在这种抛入中能牵引出什么？在行动者与其基底不再吻合的时候，什么样的摩擦会因此出现？我们是否能够通过这样的行动，去体认出曾经存在的那个世界图景，或者至少，体认出当下与过去图景之间的张力？

这里或许是文章合适的收束之处，或许也同时是行动需要开始的地方。

2025/3/19