

DOI: 10.3969/j.issn.1674-9391.2023.02.016

明中后期朝廷对藏交通政策的转变及影响

罗宏

[摘要]明代是汉、藏交通史上承前启后的重要时期。明中后期,朝廷在内地与西藏的交通问题上发生了一次重大的政策转向,改变了朝廷使臣和藏族朝贡者以往主要由甘青故道进出青藏高原的传统,开始以途经康区的川藏道作为正驿。明中后期的川藏官道,大致路线应为:出碛门,过打箭炉,然后往北行经今天的道孚、炉霍、甘孜、德格,至昌都,最后抵达拉萨。明代汉藏交通重心南移,是明王朝根据当时政治、经济、民族关系等各方面形势的变化而作出的选择。相较西北甘青地区的动乱以及所面临的蒙古部族的威胁,川藏道途经茶叶产地,方便食茶的赏给,同时也有利于保护朝廷在西北的茶马贸易。十五世纪中叶以来,明王朝在汉藏交通问题上的政策转向,不仅改变了内地与西藏之间交通的格局,导致了汉、藏交通重心的南移,而且对青藏高原政治格局的变化,以及后世治藏政策的演变都有着深远的意义。

[关键词]明代;交通政策;川藏官道;康区

中图分类号: C952

文献标识码: A

文章编号: 1674-9391(2023)03-0136-07

基金项目: 国家社科基金项目“藏文史籍关于中国民族关系的历史书写及当代启示”(18CMZ011)阶段性成果,并受到四川大学铸牢中华民族共同体意识研究基地资助。

作者简介: 罗宏,汉族,四川大学铸牢中华民族共同体意识研究基地特聘副研究员,研究方向: 汉藏关系史。四川 成都 610064

交通是明代构建边疆关系的一种重要手段。交通问题是明代中后期在涉藏地区的治理过程中需要面对的一个大问题。朝廷在汉藏交通方面的举措在维系中央与地方的关系过程中起着非常重要的历史作用。自明初恢复元代通往西藏的驿道以来,西北地区及邻近的康北一带就是朝廷、朵甘、乌思藏使者往来以及茶马贸易的一条主要交通线。至明代中期以后,这种情况开始发生转变。经康区南部,连接内地与朵甘、乌思藏的川藏道被定为官道,逐渐成为明代藏族僧俗往来的另一交通要路。明王朝的这一举措是自唐、蕃时代以来朝廷在对藏交通问题上的一次重大转向,使得汉藏间交通的重心开始由西南南移至四川和康区。

对于明中后期汉藏交通发生的这场的转变,目前学界的关注仍然不够,有关此问题的专门研究也不多。^①一些研究成果往往就交通而言交通,忽视了道路政策转变的背后,实际上牵涉到十五世纪以来明王朝所面临的政治、经济等方面一系列复杂的形势变化。本文拟对明朝汉藏交通的政策转变及路线进行一个简单的梳理,并将之置于十五世纪以来明王朝边疆内外局势变化的大背景之下,分析路线南移的原因,并对这一政策造成的影响作简要的探讨。不当之处,敬请方家指正。

一、政策的出台: 以川藏道为正驿

内地和西藏之间的交通建设,是明王朝对藏政策的一个组成部分,在明代初期就很受朝

廷重视。明王朝建立后不久,除了积极复通自唐、蕃时代以来就有重要影响的西北甘青故道外,朱元璋在位期间对于川藏道碉门(今雅安市天全县)以东的部分路段也曾有过修整。洪武二十一年(1388年)二月,礼部主事高惟善建议修缮碉门到岩州(今泸定县岚安乡)的道路,并“量地里远近均立邮传”,^[1]得到朝廷允准。永乐六年(1409年)十二月,朝廷又下令设四川天全六番招讨司太平驿。^[2]朝廷此时对川藏道路的修缮,一者可能是为当时雅州的茶叶贸易考虑,二来也方便长河西、鱼通、宁远等邻近地区僧俗朝贡往来。但至于藏族朝贡者由何路来贡,朝廷并未做严格的规定,藏族地方对于驿路的选择因而有着很大的自由。

正统年间,朝廷在藏族朝贡路线问题上的态度开始逐渐发生变化。这种变化是由朝廷派往乌思藏的使者开始的。明英宗正统五年(1440年)五月,据户部奏“禅师葛藏奉命带刺麻僧徒共二十名赍诰命、敕书往乌思藏封阐化王等官。给予锣锅、帐房等物并马、骡、犏牛驮载食用。自出境日为始给予本色粮料一月,其余以官库之物折支,悉取给于四川布政司及行都司。”^[3]文中的禅师葛藏并非藏族地方来京朝贡的僧人,而是奉朝廷之命前往乌思藏册封阐化王的使者。朝廷的使者由四川前往卫藏地区,说明这一时期的川藏道已经是一条较为成熟的交通路线了。这一现象的出现似乎也使得藏人来朝的路线发生着相应的变化。景泰元年(1450年)五月,“有番僧三人游方四川,道遇乌思藏进贡僧,遂与俱来贡。”^[4]可见,此时已经有乌思藏进贡僧人改变以往由洮、河入贡的惯例,选择由四川往京朝贡了。

英宗天顺二年(1458年)五月,朝廷接受四川按察司僉事刘福的奏请,“命礼部移文四川布政司,今后乌思藏地方该赏食茶,于碉门茶马司支給。”^[5]于碉门赏茶的这种做法,虽未对乌思藏僧俗来时的路线做硬性的规定,但至少令其在返回时必须途经碉门。这一规定的出台一来表现出朝廷对川藏道的畅通抱有信心,同时也暗示着此时的明王朝已经在酝酿将川藏道置为正驿的新方案,而在这之前需要让来贡者有一个适应的过程,亦可以视作是对后者的一种有意识的引导。

贡道南移正式的官方规定始于成化年间。宪宗成化三年(1467年),朝廷下令“诸自乌斯藏来者皆由四川入,不得径赴洮、岷,遂著为

例。”^[6]⁸⁵⁴³自此,川藏道真正成为内地入藏的正驿。成化六年(1470年)四月,朝廷又再次重申了乌思藏赞善、阐教、阐化、辅教四王朝贡俱“由四川路入”的规定。^[7]从政策的酝酿到最后的正式出台,前后经历了十年左右的时间,可以看出朝廷在该问题上的慎重态度。

即便如此,新政策实行之初,在贯彻和执行层面仍旧遭到了很大的阻力。大量乌思藏僧俗仍经由陕西入贡。成化三年(1467年)五月,陕西按察司副使郑安言“进贡番僧,其自乌思藏来者大率三分之一。”^[8]成化四年(1468年)五月,礼部的奏报中提到“洮州起送藏撒下大乘法王卜卜遣番僧葛竹瓦班绰等来朝,贡马及方物。”^[9]这些僧俗选择继续从陕西入贡的原因,除了旧道本身比较成熟外,与北道路途更加通畅和便捷也有一定的关系。为了应对地方违例朝贡的压力,鼓励其经由四川入贡,朝廷在洮州和四川两处的朝贡赐例上做了调整。这种调整从成化五年(1469年)乌思藏答藏王所遣番僧入贡的事件可以明显的反映出来。当时番僧自洮州来贡,并“乞如四川入贡例赏赐”。针对这一情况,礼部“以乌思藏经陕西入者赐例从轻”为由,拒绝了其所请。^[10]由此可见,赐例调整之后,朝廷对道经四川入贡的乌思藏僧人赏赐要更丰厚一些。从史料所呈现的情况来看,此后十余年间,类似上述由洮州路入的现象基本再未出现,说明朝廷的做法确实收到了一定的成效。

成化十六年(1480年),反对的声音再次出现。有乌思藏僧人向朝廷请求按旧例从洮州进贡。^[11]稍后,朝廷在朝贡路线的问题上作了一定的调整,以满足藏族地方来贡者的请求。成化十七年(1481年)九月,朝廷规定,阐教、阐化、辅教、赞善四王,在该贡之年,可“道经四川、陕西”前来朝贡。^[12]这种做法改变了成化初年“皆由四川入”的规定,使得来贡者在贡道问题上多了一个选项。然而,上述记载并没有明确四教王中谁从四川入贡,谁从陕西入贡。始纂于弘治十年(1497年)的《大明会典》对此有记载“各番王差人填写原降勘合、阐化、阐教、辅教三王差来人,从四川布政司比号。赞善王差来人,从陕西布政司比号。”^[13]这一规定是朝廷在成化初年政策基础上的一种调整,收到了比较积极的效果。从史书的记载来看,成化以后,虽然仍有乌思藏地方僧俗违例从洮、河地区入贡的情况,^[14]但这些现象已仅仅局限于些许个例,朝廷对此亦不深究。

二、川藏官道之路线

关于明代川藏官道的具体路线,以往一些研究者对该条道路所经地区有相关的叙述。一些学者认为,川藏道过碉门之后,^[15]须依次行经打箭炉、理塘、巴塘、馆觉、乍丫、昌都、恩达、洛隆宗、边坝、甲贡(今边坝县加贡乡)、嘉黎、江达(今工布江达)、墨竹,最后到达拉萨。^[15]另有研究者认为,明代从康定到西藏的道路沿着元代朵甘思地方机构的治所分为南、北两路:北路行经乾宁(原西康省乾宁县)、道孚、炉霍、甘孜、德格;南路道由理塘、巴塘、芒康、左贡。南、北两线于昌都汇合,最后行抵拉萨。^[16]除了是否存在北线的问题上有分歧之外,上述两种说法对于川藏道南线的走向和途径站点的认识基本一致。

这两种观点基本代表了学界的多数意见,有着很广泛的影响。然而,这些学者在论及明代川藏道的路线时,所依据的主要史料为《卫藏通志》《西藏图考》《川藏游踪汇编》诸书。^[17]这些著作成书于清代,所反映的内容也多为清代的情况,与明代的川藏交通是否完全一致,仍值得商榷。

明代中后期虽然以川藏道为正驿,但同时代文献中关于川藏官道路线的记载很少。如前所述:洪武年间,朝廷曾对碉门一带的驿道有过修缮。明成祖在位期间也曾多次下令地方复置元时康北一带至乌思藏的驿站。因此,明中期以后的川藏道很可能以此两段为基础向中部进行延伸。如此一来,由碉门通往昌都一带的驿道走向成为我们了解川藏驿道的关键所在。关于这段道路的记载,我们在《明实录》中找到了一条珍贵的史料,似可解决这一问题。正德年间,礼部尚书毛纪对此有相关的论述,称“又闻自四川雅州出境,过长河西,迤西至乌思藏,约有数月程,皆黄毛野达子之地,无州县驿递,亦无市镇村落。”^[18]毛纪时任礼部尚书,其信息可能来自于有赴藏经历的朝廷使者,抑或是藏地来京朝贡的僧俗,因此较为可信。文中的“黄毛野达子”,即当时康北一带的霍尔人。据学者考证,这一人群与元代屯戍康区的撒里畏兀有族源上的关系,是撒里畏兀“与当地及周围邻近地区的藏族乃至蒙古族等民族不断的融合,并通过接受藏传佛教,吸收藏族文化而逐渐发展演变成为藏族的一部分”。^[19]其活动的区域常被称为“霍尔地区”,范围在今甘孜、炉霍、道孚一带。这一地区位于康区中部和北部,地势平坦,

且拥有比较大面积河谷平原地带,是今川、青、藏三省区之间的交通要冲。

按照毛纪的说法,川藏官道过长河西(今打箭炉)之后,所经过的相当大的一片区域即为“黄毛野达子之地”。此地正好与当时地处交通要路的霍尔地区的位置相符合。如此一来即可大概推知当时由碉门至昌都的驿路,即从出碉门,过打箭炉,然后往北行经今天的道孚、炉霍、甘孜、德格,最后至昌都。这条路线即是前文《西藏图考》中清代由四川入藏的北线。

那么,清代文献中所谓的南线,即出打箭炉,经雅江、理塘、巴塘、芒康、左贡至昌都一线的交通在明代是否畅通呢?笔者对此持一种谨慎的怀疑态度,其理由如下:

首先,与康区中部及北部的霍尔一线平坦的地形条件相比,该路线所途径的区域多为横断山脉所在的高山峡谷区,地势险峻,自然环境更加恶劣,通行难度更大。即便开通,过往的使臣和朝贡者亦少,不可能被朝廷定为官道。

其次,从明王朝在康区地方政权的建设上来看,明初朝廷的分封和地方政权组织的设置,除了长河西、鱼通、宁远等处宣慰使司(今甘孜州东南康定县及周边地区)、磨儿勘招讨司(今昌都地区芒康县和甘孜州巴塘县一带)两者之外,目前可考的其它地方政权机构均在康区北部地区,尤其以德格邓柯一带为中心,包括周边的江达、白玉、甘孜三县,共计有朵甘宣慰使司(今甘孜州德格县邓柯一带)、朵甘思招讨司(今甘孜州德格县境内)、朵甘陇答招讨司(今昌都地区江达县与甘孜州德格县之间)、朵甘丹招讨司(今甘孜州德格县邓柯一带)、朵甘仓溆招讨司(今甘孜州白玉县昌台区)、沙儿可万户府(今甘孜州甘孜县扎科牧区)、乃竹万户府(今昌都地区江达县境内)7个地方机构密集的存在,^[20]占到了整个康区地方机构数量的一半左右。这些地方政权组织其中一个重要的职责即是维护所辖地区交通沿线驿路。而南路主要经过康区南部地区,一直是明王朝统治比较薄弱的区域。朝廷并没有足够的力量对南线进行维护。

最后,从十六世纪中叶至十七世纪前期近一百年的时间,南线沿途的巴塘、理塘、芒康等地被丽江木氏土司占领。即使存在该条驿道,此时亦已中断。同时,在目前有关木氏土司的文献材料中,我们并未见到有该条道路的记述。因此,后来的一些研究者所谓入藏南线在明代已经开通的论断可能不够严谨。

这里需要指出的一点是,以上讨论仅是从明王朝的视角来对川藏正驿进行的讨论,回答朝廷所设官道之路线问题。实际上,根据笔者目前对汉、藏文献的梳理,不同的族群对于道路交通的选择存在很大的差异,并不完全遵循朝廷官方规定的路线。

三、交通线南移的原因

总体来看,明代的川藏驿道从四川出发,最后抵拉萨,中途经打箭炉至昌都境内,穿越整个康区,不仅路途漫长,而且险象环生。据《明实录》记载,川藏道出雅州之后,“自碉门、黎、雅抵朵甘、乌思藏,五千余里”。^[20]类似的记述还见于《明史》。^{[6]1947}不仅如此,经由打箭炉通往昌都的路段,此为后开,须横跨横断山脉地区,重山险峻,又有金沙、澜沧等河流阻隔,后世行经此境,皆大呼“是诚有生来未历之境,未尝之苦也”,^[21]而将其“视为畏途”。^[22]既然如此,那么明朝廷为何在成化年间舍西北一带成熟的青藏道,而辟川藏道为正驿呢?笔者以为,主要原因有四方面。

1. 地方动乱对甘青故道的扰害

甘青一带的地方动乱,早在洪武年间即有表现,当时乌思藏入贡使者曾于途中遭西北川藏部邀杀。^[23]正统以后,西北一带的地方治安仍旧不稳,邀阻、劫掠过往贡使的情况时有发生。景泰六年(1455年)正月,据镇守西宁内官保受奏“河州卫果吉思答令等簇千户竹卜等,剽掠乌思藏使臣行李,且杀伤使臣一人。”^[24]成化四年(1468年)三月,兵部又奏“陕西洮、岷二卫地方番贼出没杀掠人财。”^[25]

事实上,不仅是往来西藏与内地的朝贡者,朝廷派往西藏的使臣也屡遭劫掠。宣德五年(1430年)正月,据太监侯显奏报称“先使乌思藏,至邛部之地,遇贼劫掠官军马牛。”^[26]同年六月,西域使臣与明朝使臣往返于藏地又再次遭到截杀,朝廷对此甚为愤怒。^[27]

2. 西北甘青故道面临蒙古的威胁较大

明朝北部和西部边疆、民族政策的制定多与蒙古有关。有学者在谈及明代汉藏交通兴衰演变的影响因素时,对此亦有相关的论述,^[28]但较为笼统。有明一代,蒙古对于明王朝北方边境的威胁一直存在。正统十二年(1447年)正月,据乌思藏答隆地面番僧奏称“宣德年间,遣来使臣国师哈力麻、指挥必力工等三百余人,分住于丹的寺等处,被达贼阻杀,至今未回,乞遣军马,开道路护送。”^[29]丹的寺,也称丹底寺、

丹斗寺,位于河州西北一带,今化隆县巴燕镇东南。明初洪武、永乐两朝曾几次大规模的北伐,使得蒙古的威胁一度减小,但仍不排除有小股蒙古势力骚扰边境的情况存在。文中所称“被达贼阻杀”的情况发生于宣德年间,可能即属此例。

明英宗天顺年间,蒙古对西北一带的威胁又一度加重。此时活跃于这一地区的蒙古势力是喀喇沁蒙古太师孛来所领部属。天顺元年(1457年)春夏之交,蒙古草原发生饥荒,孛来所部饥窘尤甚,遂率部至明边驻牧,并以归还传国玉玺为由,请求明王朝赈济粮食,但却遭到朝廷的拒绝。孛来遂率部劫掠明王朝的北部边境。天顺二年(1458年),孛来所部屡犯明凉州、庄浪诸处,明军损失惨重。天顺五年(1461年)二月,凉州守将又奏“虏酋孛来拥众万余于庄浪驻扎,攻围城堡,阻截道路。”^[30]天顺六年(1462年)正月,巡抚甘肃右副都御史芮钊奏“虏酋孛来纠集丑类,潜入我边驻牧,分寇庄浪、西宁、甘、凉等处,虽屡被官军剿杀,而虏所杀官军五百五十人,掠去三百五十人,马骡牛羊五万余匹。”^[31]

孛来所部在庄浪、河西一带的劫掠不仅对明朝甘青故道的安全构成了严重的威胁,而且还给西北边防带来了巨大的压力。成化三年(1467年)三月,整饬边备兵部尚书王复在谈及西宁地方的边情时说“先年边方宁靖,北虏不来侵犯,各簇番夷颇听抚谕,不敢为非。近来因见虏寇扰边,乘机仿效,往往聚众出没,阻截道路,劫掠财畜,杀伤人命。调兵剿杀之后,至今犹未宁贴。”^[32]由此可见,蒙古孛来的劫掠使得原本北方一带的虏患朝着西北方向转移,并且致使西西藏族部落的地方动乱更为频繁。“虏患”与“番乱”交织在一起,明王朝的西北边境所面临的形势愈加严峻。

3. 川藏道途经雅州茶叶产区,可以方便食茶的赏给,同时减轻了朝贡对西北地方的过度扰害

明时,邛州、雅州一带为当时四川四大茶叶产区之一。^④洪武三十一年(1398年),朝廷又“置成都、重庆、保宁三府及播州宣慰司茶仓四所。命四川布政使司移文天全六番招讨司,将岁输茶课仍输碉门茶课司,余地方就近悉送新仓收贮,听商人交易,及与西番市马。”^[33]因此,碉门成为了当时四川茶叶贸易的一个重要集散地。正统以后,朝廷于碉门支茶的做法,不仅方

便了茶叶的赏给,而且节省了运输茶叶的费用,同时又改变了西北一带“军旅戍守,使臣往来,费用甚多”的局面,^[34]在一定程度上缓解了以往朝贡者多由甘青道对西北地区造成的扰害和压力。

4. 保护西北官营茶马贸易

明代茶马贸易的重点是西北地区,雅州、碉门二茶马司在市马数量上远不及西北各茶马司。^[35]在茶马贸易问题上,明王朝认为“盖制戎狄之道,当贱其所有,而贵其所无耳。”^[36]为了垄断西北的茶马贸易,朝廷一方面提高茶叶价格,另一方面打压藏地马匹的售价,借以达到“以茶驭番”的目的。而明代藏族僧俗赴内地朝贡,不仅“许带食茶回还”,而且往往沿途通过贸易的形式“货买私茶至万数千斤”带回藏地。^[37]这种做法实际上会对朝廷官营的茶马贸易造成严重的冲击。成化以后,朝廷以四川为正驿,使得藏族僧俗的朝贡在空间上远离了西北地区,有效地减少和避免了上述情况的发生,对西北官营的茶马贸易也是一种保护。有研究者将此视作是明代内地与西藏交通重心发生南移的最主要原因,^[38]也是有其道理的。

四、明朝对藏交通政策转变的影响

内地与青藏高原交通的形成和演变,是中原地区和青藏高原两大文明之间的交流、互动的一个见证和缩影。明代是汉、藏交通史上承前启后的重要时期。十五世纪中叶以后,朝廷在内地和西藏交通问题上的政策转向,是明王朝根据当时政治、经济、民族关系等各方面形势的变化而做出的一项选择。这一政治举措不仅改变了内地与西藏之间交通的格局,导致汉、藏交通重心开始发生南移,而且对青藏高原政治格局的变化,以及后世治藏政策的演变都有着深远的意义。

1. 对汉藏道路交通格局演变的影响

川藏道绵延数千里,尤其是打箭炉至昌都跨越横断山区一线,路途漫长且艰险。这一路段自唐、宋以来,甚少有外人问津。以打箭炉为例,据任乃强先生的说法,该地在“宋以前则荒谷耳”。^[39]因此,从唐、蕃时代开始直至明初,在相当长的一段时间内,内地与西藏的联系大多依托于西北的唐蕃古道。

于道路交通本身而言,明代中后期以川藏道为正驿的政策,提升了川藏道在连接内地与西藏中的重要作用,形成了西北甘青故道与川藏道二者并重的道路格局。这一点对后世汉、

藏道路交通的演变有着深远的影响。清代以来的汉藏交通,政策上仍采取明代中后期重视川藏道的做法,其路线和站点的建设也基本遵循了十五世纪中叶以后川藏道路走向和驿站分布的格局,并进一步拓展。

2. 康区在青藏高原地区政治、经济格局中地位的提升

历史上西北甘青地区一直是连接内地和青藏高原之间的一个最重要的区域,是汉藏之间政治往来、经济和文化交流的一个中转站。十五世纪中叶以后,汉藏间交通重心开始发生南移,对甘青一带的中介作用造成了一定的削弱,同时也使得康区在内地和涉藏地区政治、经济、宗教文化交往中的重要性得到增强。

自正统以后,藏地朝贡、朝臣出使多经康区往返于汉、藏各地。康区因此也成为了汉、藏之间人员和物资流动的一个重要区域。从景泰年间开始,藏族往内地朝贡的人数呈现历年递增的趋势,如成化元年(1465年)礼部所奏“宣德、正统间番僧入贡,不过三四十人。景泰间,起数渐多,然亦不过三百人。天顺间,遂至二三千人。”^[40]这种趋势在成化至嘉靖年间不断得到强化。^[41]与此同时,康区也成为了汉、藏两地之间的物资流动的通道。除了茶叶、丝绸等大宗物资外,汉文文献中还对内地与西藏间其它物品的双向流动做了详细的记载。明人曹学佺在《蜀中广记》一书中对当时康区物资流通的情形有相关描绘,其记曰“乌思藏所产细画泥金、大幅佛像、铜度金像、金塔、舍利、各色足力麻、铁力麻、毯毯、左髻、犀角、珊瑚、唵叭、其贡道由董卜韩胡、长河西、朵甘思之境,自雅州入京。”^[42]上述佛像、铜佛、舍利、足力麻、铁力麻、毯毯、珊瑚、犀角等各项,均为涉藏各地方进献朝廷的贡品。^[43]这些贡品通过跨经董卜韩胡、长河西及朵甘思的川藏道流入汉地,数量和种类都十分可观。另外,汉地的各项物资也通过康区输送到青藏高原各地。仅以正德年间刘允西行求佛为例,据《明史》记载,刘允出行,“以珠珙为幢幡,黄金为供具,赐其僧金印,犒赏以钜万计,内库黄金为之罄尽”,^{[6]8574}“所经路带盐、茶之利,亦数千万计,……率四川指挥、千户十人、甲士千人,俱西踰两月至其地”。^[44]

随着汉藏交通重心的南移,中央与涉藏地方之间册封和朝贡关系的维护,汉藏间官方和民间的茶叶贸易都需以康区作为依托。史载:“自碉门、黎、雅抵朵甘、乌思藏,行茶之地五千

余里。”^[6]¹⁹⁴⁷与此同时,在藏人的观念中,康区以往“边地”的身份也逐步得到改变。以打箭炉为例,其地在明末清初已经开始成为五世达赖喇嘛口中的“殊胜之地”。^[45]

3. 对治藏政策的影响

从治藏政策的角度而言,正统以后明王朝以川藏道为正驿,本身也是一项重要的治藏政策。这一做法有效地避免了正德以后东蒙古各部在西北对汉、藏交通造成的威胁,使得内地与朵甘、乌思藏等地的交通并未因战乱而中断。至明末,藏族各地的朝贡使团仍然络绎不绝的走向内地,与明王朝保持着密切的关系。这对朝廷在青藏高原的统治起到了巩固作用,同时也有利于汉、藏间的经济、文化交流。

从一个更宏观的层面来看,这一深刻的政治变革不仅对康区,对此后青藏高原政治和地缘格局的演变也产生了重要的影响。随着康区汉藏交通纽带作用的增强,及在青藏高原战略地位的不断提升,康区更是成为了明中后期以来朝廷治理西藏的依托之地。清代以来,清廷在西藏地方治理过程中对“治藏必先安康”这一理念的坚持,并做了许多卓有成效的政治实践。^[46]这些实际上与明代中期以后汉藏交通重心的南移和康区战略地位的上升不无关系。

注释:

①冯汉鏞先生《明代西藏“贡道”研究》(《西藏研究》1989年第1期,第39-42页)一文对明代由黎州和天全六番进入康区的两条路线进行了考证。赵毅先生《明代内地与西藏间的交通》(《中国藏学》1992年第2期,第64-75页)一文,分驿道和茶道两部分,对明代汉藏交通的基本情况进行了论述和介绍。贾大泉先生在《川藏道的兴起与川藏关系的发展》(杨岭多吉编《四川藏学研究》(四),四川民族出版社1997年版,第448-467页)一文中,对川藏道的历史沿革及其意义进行了探讨和研究。石硕先生的《茶马古道及其历史文化价值》(《西藏研究》2002年第4期,第49-57页)一文,从茶马古道的角度对其历史沿革和历史文化价值、特点等问题作了深入的分析,其中涉及明代川藏道的相关内容。喜富裕《明中后期乌思藏朝贡使进京朝贡改道原因探析》(《西藏研究》2010年第4期,第1-8页)一文的论述以河洮岷地区为中心,对明代中后期藏地贡道改道的原因进行了分析。李淮东《明代汉藏交通的兴衰演

变》(《中国边疆史地研究》2017年第2期,第100-112页)一文,比较系统的梳理了明代内地与西藏之间的交通情况,其中涉及川藏道及其兴衰演变的因素的分析。

②嘉靖初,有“贩者不由天全六番故道”的说法。因碉门故道经须途经门坎、马鞍及二郎等几座险峻的高山,所以明代后期商贩等多取道荣经、黎州而至打箭炉。参见《明世宗实录》,卷二四,嘉靖二年三月辛未。

③关于各个地方机构地望的考证,主要参考了任乃强、陈庆英、祝启源等诸位前辈学者的研究。参见任乃强、泽旺夺吉《“朵甘思”考略》,《中国藏学》1989年第1期,第136-146页。陈庆英《明代甘青川藏族地区的政治述略》,《西藏研究》1999年第2期,第28-37页。祝启源《明代藏区行政建置史迹钩沉》,《祝启源藏学研究文集》,中国藏学出版社2002年版,第183-219页。

④其余三个主要产地为保宁、夔州、叙州。参见贾大泉、尉艳芝《浅谈茶马贸易古道》,《中华文化论坛》2008年第S2期,第50-52页。

参考文献:

- [1]明太祖实录[Z].卷一八八,洪武二十一年二月壬戌.
- [2]明太宗实录[Z].卷八六,永乐六年十二月丁酉.
- [3]明英宗正统实录[Z].卷六七,正统五年五月庚申.
- [4]明代宗实录[Z].卷一九二,景泰元年五月丁未.
- [5]明英宗天顺实录[Z].卷二九一,天顺二年五月戊子.
- [6](清)张廷玉.明史[M].北京:中华书局,1974.
- [7]明宪宗实录[Z].卷七八,成化六年四月乙丑.
- [8]明宪宗实录[Z].卷四二,成化三年五月丙子.
- [9]明宪宗实录[Z].卷五四,成化四年五月庚辰.
- [10]明宪宗实录[Z].卷六六,成化五年四月庚午.
- [11]明宪宗实录[Z].卷二一六,成化十六年八月丁丑.
- [12]明宪宗实录[Z].卷二一九,成化十七

年九月辛卯。

[13] (明) 李东阳. 大明会典(四) [M]. 上海: 上海古籍出版社, 1995: 97.

[14] 明孝宗实录 [Z]. 卷六三, 弘治五年五月壬申. 明武宗实录 [Z]. 卷五四, 正德四年九月己亥; 卷六一, 正德五年三月癸未.

[15] 赵毅. 明代内地与西藏的交通 [J]. 中国藏学, 1992(02): 64 - 75.

[16] 贾大泉. 川藏道的兴起与川藏关系的发展 [C] // 杨岭多吉. 四川藏学研究(四), 成都: 四川民族出版社, 1997: 456.

[17] 西藏研究编辑部. 《西藏志》《卫藏通志》合刊 [M]. 拉萨: 西藏人民出版社, 1982. (清) 黄沛翹. 西藏图考 [Z]. 卷四, 光绪丙戌秋刻本. 吴丰培. 川藏游踪汇编 [C]. 成都: 四川民族出版社, 1985.

[18] 明武宗实录. 卷一三二, 正德十年十二月庚申.

[19] 曾现江. 康北霍尔人的来源及历史演变蠡测 [J]. 民族研究, 2006(05): 79 - 84 + 109 - 110.

[20] 明太祖实录. 卷二五一, 洪武三十年三月癸亥.

[21] (清) 焦应旃. 藏程纪略. // 吴丰培. 川藏游踪汇编 [M]. 成都: 四川民族出版社, 1985: 13.

[22] (清) 黄沛翹. 西藏图考 [Z]. 卷首序, 光绪丙戌秋刻本.

[23] 明太祖实录 [Z]. 卷一一六, 洪武十年十一月癸未.

[24] 明代宗实录 [Z]. 卷二四九, 景泰六年正月丙寅.

[25] 明宪宗实录 [Z]. 卷五二, 成化四年三月甲申.

[26] 明宣宗实录 [Z]. 卷六二, 宣德五年正月辛未.

[27] 明宣宗实录 [Z]. 卷六七, 宣德五年六月甲申.

[28] 李淮东. 明代汉藏交通的兴衰演变 [J]. 中国边疆史地研究, 2017, 27(02): 100 - 112 + 181.

[29] 明英宗天顺实录 [Z]. 卷一四九, 正统

十二年正月己卯.

[30] 明英宗天顺实录 [Z]. 卷三二五, 天顺五年二月甲午.

[31] 明英宗天顺实录 [Z]. 卷三三六, 天顺六年正月丁巳.

[32] 明宪宗实录 [Z]. 卷四 i, 成化三年三月丙寅.

[33] 明太祖实录 [Z]. 卷二五七, 洪武三十一年五月庚申.

[34] 明宣宗实录 [Z]. 卷二七, 宣德二年四月辛巳.

[35] 王晓燕. 官营茶马贸易研究 [M]. 北京: 民族出版社, 2004: 175 - 176.

[36] 明太祖实录 [Z]. 卷二五一, 洪武三十年三月癸亥.

[37] 明代宗实录 [Z]. 卷二三二, 景泰四年八月甲辰.

[38] 谢祺. 隋唐至清代康区道路交通格局的演变 [D]. 四川大学硕士学位论文, 2013: 94 - 101.

[39] 任乃强. 西康图经·地文篇 [M]. 南京: 新亚西亚学会, 1935: 196.

[40] 明宪宗实录 [Z]. 卷二一, 成化元年九月戊辰.

[41] 明宪宗实录 [Z]. 卷二七二, 成化二十一年十一月甲戌. 明孝宗实录 [Z]. 卷一五四. 弘治十二年九月丙子. 明世宗实录 [Z]. 卷一八三. 嘉靖十五年正月庚午.

[42] (明) 曹学佺. 蜀中广记 [Z]. 卷三五, 边防记第五, 天全六番招讨司, 钦定四库全书刻本.

[43] (明) 王圻. 续文献通考(四) [M]. 台北: 文海出版有限公司, 1979: 2006 - 2007.

[44] 明武宗实录 [Z]. 卷一三一, 正德十年十一月己酉.

[45] 五世达赖喇嘛阿旺洛桑嘉措. 五世达赖喇嘛传(下) [M]. 北京: 中国藏学出版社, 2006: 260.

[46] 李绍明. 论“治藏必先安康”的历史经验和现实意义 [C]. // 李绍明. 李绍明民族学文选. 成都: 成都出版社, 1995: 587.

收稿日期: 2022 - 11 - 09 责任编辑: 丁 强

The Imperial Court's Change of Transportation Policy to Tibet in the Middle and Late Ming Dynasty and Its Influence

Luo Hong

(Chinese National Community Research Base, Sichuan University, Chengdu 610064, Sichuan, China)

JOURNAL OF ETHNOLOGY, VOL. 14, NO. 2, 136–142, 2023 (CN51–1731/C, in Chinese)

DOI: 10.3969/j.issn.1674–9391.2023.02.016

Abstract: Historical documentation indicates transportation between the inland and Tibet was an important issue for the Ming dynasty in its construction of a relationship between the central government and Tibet. While unifying the Qinghai-Tibet Plateau in the early Ming dynasty, the imperial court gradually rebuilt the post road to Tibet. As a result, the northwestern region and neighboring northern Khams became an important transport route for imperial envoys and tributes from Khams, Dbus Tsang, and other places. It was also used for the tea and horse trade. In addition, the imperial court carried out major repairs on the eastern part of the road from Sichuan to Tibet.

Records further show the imperial court made major policy changes on the issue of transport between the inland and Tibet during the middle and late Ming dynasty. From the mid-15th century onwards, Ming envoys visiting Dbus Tsang and other places gradually supplied from Sichuan. Simultaneously, the emperor's court encouraged Tibetan monks and laypeople to return home from Diaomen via Khams and other places. During the Chenghua period, with the continuous guidance of the imperial court and improved traffic conditions on the Sichuan-Tibet Road, the Ming dynasty officially and repeatedly ordered that the Sichuan-Tibet Road passing through Khams should be used as the official road to enter Tibet. This approach revealed a major shift away from the tradition that imperial envoys and Tibetan tributaries mainly entered and left the Qinghai-Tibet Plateau via the ancient roads of Gansu and Qinghai. Examining this main section of the Sichuan-Tibet official road in Khams since the mid and late Ming dynasty, it can be roughly described as follows: Leaving of Diaomen, passing by Dajianlu, then heading north through present Dao-fu, Luhuo, Ganzi, Dege, to Changdu, finally reac-

hing Lhasa. The direction of the official road in Khams is different from the routes to the south and north that are recorded in the literature of the Qing dynasty. The reasons for this are not only have to do with the geographical conditions of Khams itself but also are closely related to the construction of the local area by the Ming dynasty at that time, as well as the political and military situation in the south of Khams.

According to the changes in political, economic, and ethnic relations at that time, the adoption of the Sichuan-Tibet Road as an official road was an important political choice made by the Ming dynasty. On the one hand, this policy could 1) alleviate the disruption on the Gansu and Qinghai roads caused by unrest in the northwestern region, 2) at the same time effectively eliminate the threat of Mongolian ministries to transport to Tibet, and 3) improve the political relationship between the central government and Tibet; on the other hand, the Sichuan-Tibet road passed through Yazhou, the tea-producing area, which was convenient for rewarding Tibetan monks and laymen with tea. At the same time, it was economically advantageous to protect the imperial court's official tea trade in the northwest. Since the middle of the 15th century, the Ming dynasty's policy shift on Han-Tibetan transport changed the traffic pattern between the inland and Tibet, resulting in a southward movement of Han-Tibetan traffic; on top of that, it enhanced the status of Kham in the political and economic structure of the Qinghai-Tibet Plateau region, consolidating the connection between the emperor's court and Tibet and having a far-reaching significance and influence on the governance of Tibet in the Ming dynasty and later generations.

Key Words: Ming dynasty; traffic policy; Sichuan-Tibet official road; Khams