

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: 25520070153767

UDC_____

厦 门 大 学

博 士 学 位 论 文

交通拓展、社会变迁与国际移民:

1937~1978 云南人由陆路向缅甸的外迁与回归

Transportation Expansion, Social Vicissitudes and
Transnational Migration: The Emigration and Returning of
Yunnanese to and from Burma through Land Routes, 1937~1978

李 枫

指导教师姓名: 庄 国 土 教 授

专 业 名 称: 政 治 学 理 论

论文提交日期: 2 0 1 0 年 5 月

论文答辩时间: 2 0 1 0 年 6 月

学位授予日期: 2 0 1 0 年 月

答辩委员会主席: 范可 教授

评 阅 人: _____

2010 年 5 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

摘 要

“卢沟桥事变”后，日军全面侵华，为便利国际援华交通，重庆国民政府主导滇缅公路工程开工，后滇缅陆路交通获大规模拓展。然滇缅公路及其后的滇缅铁路工程，令是时积弱的滇省地方社会经济屋漏偏逢连夜雨，家庭经济破产的部分云南人，无奈外迁缅甸以谋生计；滇缅公路通车后，日本为切断该路交通机关算尽，先于1940年7月迫使英国关闭滇缅公路，后于1941年底发动缅甸作战，并在半年之内迅速实现了梗塞该路交通的主要战役决心。战争对缅甸华人生存空间构成较大侵扰，一定数量缅甸云南籍人为躲避兵燹而回归故土。上述为滇缅陆路交通第一、第二次梗塞，及其间滇缅边域地方社会变迁、云南人迁移活动概况。

第二次世界大战结束后，1948年1月缅甸联邦独立，不久该国内战即起，政府军一度节节败退，首都仰光几度险遭攻陷。1950年初李弥部遁入缅北，令当地政治生态更趋复杂化，该部盘踞缅北期间，滇缅陆路交通遭遇第三次梗塞，1960年中缅政治地理边界确定，此后李弥部影响渐渐消除，然未几吴奈温发动政变，其后缅甸国内社会经济政策大规模调整，缅甸华人生存空间再遭侵扰，这样的情况断断续续直到1967年缅甸爆发大规模排华骚乱，缅甸华人大批迁离该国，中缅关系发展陷入低潮期，滇缅陆路交通遭遇第四次梗塞。

在中国方面，1949年10月中华人民共和国建国，1950年2月云南解放，此后，1950年代前期云南进行“土地改革”，1958年开展“大跃进”，以及1969年实施“政治边防”政策等情况，相继联动几波相对显著的云南人向缅甸外迁或回归潮。1971年吴奈温访问中国、1978年邓小平访问缅甸，其间及随后，中缅关系发展恢复正常化并稳步向前，滇缅陆路交通拓展、滇缅经贸网络完善，以及两地人员交流与往来等渐归常态。

关键词：国际移民；云南省；缅甸

Abstract

Beginning from *the Marco Polo Bridge Incident*, the Japanese Troops Launched a full-scale invasion into China, the Burma Road project was promoted by Chungking National Government to facilitate the traffic of international assistance to China, then, a massive expansion was achieved in Yunnan-Burma Land Transportation. However, under extrinsic motivation caused by the construction of Burma Road and the subsequent Yunnan-Burma Railway projects, the socio-economic development of Yunnan Province at that time went much worse, some Yunnanese had no choice but emigrate to Burma to make a living, after the collapse of their family economic. In order to cut off the transportation of Burma Road, Japan firstly forced Britain to close the road in July 1940, then launched *the Burma Operations*, and achieved its main campaign goals, the infarction of Burma Road, within six months. The war seriously disturbed the Living Space of Burmese Chinese and a certain number of Burmese Yunnanese returned to their homeland to avoid the destruction of the war. These were the profiles for the Yunnan-Burma Road Transportation Infraction (**YBRTI**) for the first and second time, the social vicissitudes of Yunnan-Burma Border Region, and the Yunnanese migration activities at that time.

After *World War II*, January 1948 came the independent of the Union of Burma, then *the Burmese Civil War* broke out, the government forces were defeated several times, and the capital city of Yangon was almost captured. At the beginning of 1950, LI Mi remnants (**LMR**) fled to Northern Burma, the detention of **LMR** made the Political Ecology of that region much more complicated, and there came the third **YBRTI**. In the year of 1960, the political and geographical boundary shared by the People's Republic of China and the Union of Burma was demarcated, the disadvantages of **LMR** were gradually eliminated from then on, yet, U Ne Win launched a coup soon, and the Burmese domestic socio-economic policies were adjusted fundamentally, the Living Space of Burmese Chinese was disturbed again, then, such situation lasted intermittently until *the Anti-Chinese Riots of 1967* broke

out in Burma, consequently, numerous Burmese Chinese moved out of Burma and China-Burma relations was at a low ebb, what's more, there came the fourth **YBRTI**.

On the China side, the People's Republic of China was founded in October 1949, and Yunnan was liberated in February 1950, after that, the accomplishment of *Land reform* in the early 1950s, the Carrying out of *Great Leap Forward* after the year of 1958, and the implementation of *Zhengzhi Bianfang (Political Frontier Defense Policy)* that started from 1969 in Yunnan, all driven relatively and successively several Waves of emigration and returning of Yunnanese to and from Burma. U Ne Win visited China in 1971 and DENG Xiao-ping visited Burma in 1978, the normalization of China-Burma relations were resumed and developed steadily during and after this period, meanwhile, the expansion of Burma Road, the perfecting of Yunnan-Burma trade networks, as well as the personnel exchanges and contacts between that two regions gradually returned normal.

Keywords: Transnational Migration; Yunnan Province; Burma

摘 要.....	I
图表目录.....	IX
绪 论.....	1
一、选题依据与研究意义	1
二、国内外研究概况	5
三、研究内容、框架结构与研究方法	11
四、文献述评与概念界定	14
第一章 历史的背影：清朝前期至民国初期情况	19
一、清朝前期交通与移民互动的 外源性动力	19
二、19世纪中后期来自英属缅甸的 移民拉力	22
三、清末民初云南地方社会局势与 滇人南迁	26
第二章 1937至1941年间 穷走夷方 的云南人.....	32
第一节 滇缅公路修筑与贯通对移民的影响	32
第二节 滇缅铁路工程启动带来的 移民推力	43
第三节 1940年前后的滇缅公路交通与 移民	50
小 结.....	55
第三章 1942至1949年的战争、社会与移民.....	56
第一节 日军缅甸作战对 缅华生存空间 的侵扰	56
第二节 缅甸独立前后云南人 迁移的外部环境	67
第三节 战后数年云南社会局势与 云南人外迁	74
小 结.....	80
第四章 1950至1961年的 迁移活动 及其 外部环境	82
第一节 李弥部滞缅对 云南人移民 的影响	82
第二节 缅甸内战期间 缅华生存空间 研判	88
第三节 解放后初期 云南人外迁 回归情况	94

小 结.....	103
第五章 乡关何处？1962 至 1970 年的时代背景与个体经验.....	104
第一节 1962 年后滇缅民众生存空间比较	104
第二节 缅甸排华骚乱联动的华人离缅潮	114
第三节 政治边防政策实施后的移民情况	119
小 结.....	124
第六章 1971 至 1978 年的中缅关系与国际移民.....	126
第一节 中缅关系恢复与缅华生存空间舒展	126
第二节 云南地方社会局势与滇人回归潮流	130
第三节 1979 年以后的情况	135
小 结.....	149
结 语.....	152
附 录.....	160
参考文献	195
致 谢.....	213

Contents

Abstract.....	II
List of charts and tables	X
Introduction.....	1
0.1. Purpose and Significance	1
0.2. Academic Review	5
0.3. Content, Framework and Methodology.....	11
0.4. Materials and Definitions of Terms	14
Chapter 1 A receding figure of the past: From the early Qing Dynasty to the early Republic.....	19
1.1. The extrinsic motivation to the interaction between traffic and migration in the early Qing Dynasty	19
1.2. The pull factors that came from British Burma in the late 19th century ..	22
1.3. The social situation of Yunnan and the southward emigration of Yunnanese from the late Qing Dynasty to the early Republic	26
Chapter 2 The <i>Qiongzou yifang</i> (to go afar for the sake of poverty) of Yunnanese from 1937 to 1941	32
2.1. The effects that exerted to migration during and after the construction process of Burma Road.....	32
2.2. The push factors that came from the construction of Yunnan-Burma Railway.....	43
2.3. The Burma Road traffic and Yunnanese migration before and after 1940	50
Summary.....	55
Chapter 3 War、 society and migration from 1942 to 1949.....	56
3.1. Intrusion on the Living Space of Burmese Chinese by <i>the Burma Operation</i> of Japanese Troops	56

3.2. The external environment of Yunnanese migration before and after the Independence of Burma	67
3.3. The social situation of Yunnan and the emigration of Yunnanese in the first few years after <i>World War II</i>	74
Summary.....	80
Chapter 4 Migration activities and their external environment from 1950 to 1961	82
4.1. The impact of the detention of LI Mi remnants in Burma on the migration of Yunnanese	82
4.2. A study aimed at the Living Space of Burmese Chinese during <i>the Burmese Civil War</i>	88
4.3. The emigration and returning of Yunnanese to and from Burma in the early years after liberation	94
Summary.....	103
Chapter 5 Wonder where is my habitat? Background of the times and experience of individuals from 1962 to 1970.....	104
5.1. A Comparative Study between Yunnanese and Burmese Living Space after 1962	104
5.2. The Move-out trend of Burmese Chinese from Burma that driven by <i>the Anti-Chinese Riots in Burma</i>	114
5.3. The migration after the implementation of <i>the Political Frontier Defense Policy</i>	119
Summary.....	124
Chapter 6 The China-Burma relations and transnational migration from 1971 to 1978.....	126
6.1. The restoration of the China-Burma relations and the recovery of the Living Space of Burmese Chinese	126
6.2. The social situation of Yunnan and the returning trend of Yunnanese	

from Burma	130
6.3. Circumstances after 1979	135
Summary.....	149
Conclusion	152
Appendix.....	160
References	195
Acknowledgement.....	213

厦门大学博硕士学位论文摘要库

图表目录

图目录

图 1.1. 一位滇籍男子与其缅甸籍妻子	21
图 1.2. 曼德勒一家华人当铺 (1912)	26
图 1.3. 云南马帮 (2009)	30
图 2.4. 滇缅公路 (1940)	40
图 2.5. 滇缅陆路交通线路 (1940)	52
图 3.6. 中南半岛北部与云南西部交通线路 (1942)	57
图 3.7. 中印公路第一组车队 (1945)	65
图 6.8. 滇缅公路起点 (2010)	151
图 6.9. 滇缅公路沿途 (2008)	151
图 7.10. 曼德勒佳宜岗云南公墓 (2007)	153
图 7.11. 和顺乡 (2008)	159

表目录

表 1.1. 19 世纪末 20 世纪初云南人赴缅参加交通工程建设情况.....	25
表 2.2. 1939 年腾冲县第一区粮食生产消费情况.....	35
表 2.3. 1938 年 9 至 10 月滇缅公路民工逃亡导致壮丁队队长受罚情况.....	37
表 2.4. 1937~1945 云南省人口变化情况	39
表 2.5. 1940 年 6 月日军对中外交通各条线路的对比研判.....	51
表 3.6. 1937~1949 昆明市场米价变化情况	75
表 4.7. 1938~1976 缅甸人均国内生产总值变化情况	91
表 4.8. 1951~1981 腾冲县在外华侨数量变化情况	99
表 4.9. 1958~1960 怒江州边四县边民外迁情况	101
表 4.10. 1961 年前后片古岗地区吊桥拆除情况.....	103
表 5.11. 1962~1971 片、古、岗地区住民数量变化情况.....	113

List of charts and tables

List of charts

Chart 1.1. A Yunnanese and his Burmese wife	21
Chart 1.2. A Chinese pawnshop in Mandalay, 1912	26
Chart 1.3. A train of Yunnanese Caravan, 2009	30
Chart 2.4. Burma Road, 1940	40
Chart 2.5. The transportation of Yunnan-Burma Land Routes, 1940	52
Chart 3.6. The traffic routes linked North Indochina and West Yunnan, 1942	57
Chart 3.7. The first convoy of Ledo Road (Stilwell Road), 1945	65
Chart 6.8. The starting point of Burma Road, 2010	151
Chart 6.9. Scenery along the route of Burma Road, 2008.....	151
Chart 7.10. <i>Jiayi Gang</i> : The Yunnanese cemetery in Mandalay, 2007	153
Chart 7.11. Heshun Village, 2008.....	159

List of tables

Table 1.1. The transportation projects that lots of Yunnanese participated in, from late 19th century to early 20th century	25
Table 2.2. The production and consumption of grains at the first district of Tengchong, 1939	35
Table 2.3. The <i>Zhuangding Dui</i> (<i>young men construction team</i>) Supervisors punished for the escape of Burma Road workers, September~October 1938.....	37
Table 2.4. The demographic changes of Yunnan Province, 1937~1945.....	39
Table 2.5. A survey conducted by Japanese Troops about the traffic lines that linked China and the outside world, June 1940	51
Table 3.6. Changes of the rice price in Kunming market, 1937~1949.....	75
Table 4.7. Changes in per capita GDP of Burma, 1938~1976	91
Table 4.8. Changes in the number of Tengchong origin <i>Huaqiao</i> (<i>Chinese Diaspora</i>), 1951~1981	99

Table 4.9. The emigration of border residents in the Four Frontier Counties of Nujiang Prefecture	101
Table 4.10. Suspension bridges destructed in <i>Pian-Gu-Gang</i> region (<i>Pianma, Gulang and Gangfang</i>), before and after 1961.....	103
Table 5.11. Changes in the number of residents in <i>Pian-Gu-Gang</i> region, 1962~1971	113

厦门大学博硕士论文摘要库

二十几个世纪以来，人类一直在为能够平安、顺畅、愉悦而舒适地跨越地球表面而努力。^①

——房龙

绪论

本文题为《交通拓展、社会变迁与国际移民：1937~1978 云南人沿陆路向缅甸的外迁与回归》，绪论部分主要阐述本文选题依据与研究意义，回顾本选题及相关问题的国内外研究概况，扼要介绍本文研究内容、框架结构与研究方法，有选择地述评部分文献并对有关概念加以界定和说明。

一、选题依据与研究意义

交通、社会与移民的互动关系何在？移民是一种以地理跨越为其本质特征的人类活动，这样的地理跨越通常依托特定路径进行，但凡特定路径交通可通达性得到跃升之时，往往联动大量移民由该路径任意一端趋向另一端，且提升交通可通达性之初衷，往往蕴藏主导者含蓄而深刻的商利预期及政治愿景，此为交通与移民互动关系的一个侧面。其另一侧面在于，交通土木工程修筑期间，同样可能唤起相对显著的移民潮流，如有因工作调配、薪金吸引等迁入工程沿线地区充任技术、管理、施工人员者，也有在特定外部环境下，随工程开展而无奈迁出相关地区以躲避劳役负担者；此拟聚焦美国太平洋铁路（Pacific Railway）个案进一步阐释上述观点。19 世纪中叶后，西部各州陆续加入美国联邦，横亘北美大陆东西两岸的太平洋铁路开工修筑，该过程随即联动一波较显著的华人外迁美国潮流（契约华工，Chinese Indentured Labourers），1869 年 5 月 10 日该工程竣工后，北美大陆交通状况大为改观，华盛顿（Washington, D. C.）、纽约（New York City）的政治、经济影响力得以更为直接地辐射至北美大陆太平洋沿岸地区，此后，到西部寻梦成为当时很多美国家庭向阳光海岸移民的强大引力，这样的移民过程在

^① VAN LOON Hendrik Willem. *Van Loon's geography: the story of the world we live in*, New York: Simon and Schuster, 1932, chapter 4.

一定程度上促进了美国西部的开发建设，而美国西部开发建设的成就，随后又吸引了众多南美洲、中南美洲移民通过各种方式，跨越墨、美两国边界向美国的扩散，进而对美国国内社会人口结构、宗教成分、语言文化等构成一定影响。^①在美国太平洋铁路个案之外，揭示交通、社会与移民互动关系的案例尚有很多，如主要受中国闽、粤两省海贸所推动，经由华南海路交通进行的第一波华人移民东南亚浪潮^②，“将东亚的华商网络与由其主导的全球贸易网络对接”^③，再如1916年西伯利亚铁路（Trans-Siberian Railway）贯通，亦曾联动俄罗斯人由该国国土欧洲部分向其远东部分的迁移等，下文将围绕本文主旨梳理相关研究背景。

云南人向缅甸的外迁与回归主要经由滇缅陆路进行，该路径交通之拓展对滇缅边域（1960年后为滇缅两地，下同）社会变迁，进而云南人迁移活动等构成较大影响。庄躄入滇前滇缅陆路似已局部贯通，后对古滇国贾客外出办货、马帮往来驮运等构成一定推动。汉时^④得益于张骞的见闻^⑤，永昌郡（今保山）“交汇东西，控驭南北，其成为中国大陆与东南亚、南亚商业交通的一重要中转站，四方商贾云集，八方杂处”^⑥，时滇缅陆路“亦得为佛法输入之所必经”^⑦，永昌人因经商、礼佛等故，去兮来兮于永昌、掸国（Shan）间之活动或称频繁。唐、宋两朝骠国（Pyu）、蒲甘（Pagan）局部分为南诏、大理治下，同期滇缅边域社会变迁、移民等受之影响较大，如天宝战争后阁逻凤“西开寻传”，一度控制伊洛瓦底江

① 参见，亨廷顿（Huntington, Samuel P.）“*The clash of civilizations? the debate*”（New York, NY: Foreign Affairs, c1993），“*The clash of civilizations and the remaking of world order*”（New York, NY: Touchstone, 1997），“*The Hispanic challenge*”（*Foreign Policy*, 2004, 141, pp. 30~45），以及“*Who are we? the challenges to America's national identity*”（New York: Simon & Schuster, 2005）等。

② 庄国土：《论中国人移民东南亚的四次大潮》，载《南洋问题研究》2008年第1期。

③ 庄国土观点。参见，李枫《世界移民族群研究国际研讨会综述》（载《华侨华人历史研究》2008年第1期）。

④ 关于汉朝以前的情况，夏光南认为“西汉以前，川滇印缅间之交通贸易已启”[参见，夏光南《中印缅道交通史》（上海：中华书局，1948年），第2页]。方国瑜认为“长沙出土战国时期楚墓中的琉璃耳珠（1953年夏在北京展览过——原注），当是由印度转输而来的，……我还以为楚国庄躄将兵到滇池，正由于此路已开，而且庄躄留在滇池以后，这条交通线更加发达了”[参见，方国瑜《古代中国与缅甸的友好关系》（见云南省历史研究所编：《云南省历史研究所集刊》第1集，昆明：云南省历史研究所，[时间不详]，第1~7页）]。陈炎认为“至迟公元前4世纪，中国丝绸已经从四川经滇西，通过缅甸传播到印度乃至阿富汗了”[参见，陈炎《海上丝绸之路与中外文化交流》（北京：北京大学出版社，1996年），第231页]。

⑤ 公元前122年（汉元狩元年），张骞归报“臣在大夏时，见邛竹杖、蜀布。问曰：‘安得此？’大夏国人曰：‘吾贾人往市之身毒。身毒在大夏东南可数千里……’以骞度之，大夏去汉万二千里，居汉西南。今身毒国又居大夏东南数千里，有蜀物，此其去蜀不远矣”[参见，司马迁《史记》卷123《大宛列传》第63（北京：商务印书馆，1945年），第50~65页]。张骞的见闻刺激了汉武帝经营西南夷地区的野心，所谓“汉习楼船”，元封六年（公元前105年），汉朝“完成了在西南地区设郡置县”[参见，陆韧《云南对外交通史》（昆明：云南民族出版社，1997年），第21页]。

⑥ 蓝勇：《南方丝绸之路》，重庆：重庆大学出版社，1992年，第33页。

⑦ 释东初：《中印佛教交通史》，台北：中华佛教文化馆，1991年，第39页。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库