

(上接 Z01 版)

博物学家盖乌斯·普林尼·塞孔都斯悲叹,丝绸布料的成本要比实际成本高100倍。他进而抱怨说,罗马每年至少有价值相当于2000万美元的黄金在与中国、印度和阿拉伯半岛的贸易中丧失,其中大多用来购买丝绸。很多人也担忧,丝绸会让罗马经济崩溃。

从社会学意义上说,任何消费需求,只要不违背法律与人伦,政府就无权干涉。可偏偏有些自认为学问大如天的人,与这种天经地义的社会需求作对,其中辩论家西塞罗(后来因为多嘴被杀)气呼呼地说:“人们花费巨资,从不知名的国家进口丝绸,我见过用这些丝绸制成的衣服,既不蔽体也不遮羞。(这种交易)损害了贸易,却只是为了让我们的贵妇人在公共场合能像在她们的房间里一样,裸体接待情人。”

按说,一个辩论家过把嘴瘾也就罢了。可令历史惊诧的是,那个老男人云集的罗马元老院,居然在这类长舌头男人的鼓噪下,出台了禁止穿着丝绸的法律,理由是丝绸衣服使罗马社会腐化堕落,少女们没有注意到她们放浪的举止,以至于春光乍泄;男人们为此想入非非,以至于无心恋战。

这个法律的意思是,女人不许爱美,没有选择穿什么面料的衣服的权利。这与要求太阳不许发光,玫瑰不许开花,桃李不许结果,有什么两样?!但即便是这样的要求,如果放在中国古代肯定无人反驳。因为中国古代是典型的男权社会,女人是男性的附属品,根本不存在什么人权,叫你束腰你必须节食,叫你裹脚你不敢放脚。但罗马女人可不吃这一套。有一年,爱美心切的妇女们甚至围攻元老院,呼吁取消丝绸禁令。据说,元老院成员的夫人们还达成了协议,这项法律不取消,就不和自己的男人上床。

见罗马贵妇不好惹,提比略大帝于公元14年下令,禁止男性公民穿丝绸衣服。此令一出,引来外国政治家一片讥笑。

公元301年,皇帝戴克里先强制调高中国生丝价格,达到每磅约合274个金法郎,以期用价格战术遏制丝绸消费,但依然收效甚微。

更好笑的是,就连“不开化”的哥特人也通过罗马知道了中国丝绸的大名。公元408年,哥特人围攻罗马城,哥特王开出“4000件丝质短袍”作为撤退的条件。罗马官兵只得一家一户地敲门,然后用刀逼着那些有钱人含泪脱下身上的丝袍,来换取城市的暂时安宁。

## 七、条条大路通罗马

也许是历史的巧合,公元前3世纪,地



王利博制图

球的东方和西方都在大兴土木。

在东方是万里长城。公元前3世纪秦始皇修建的长城,加上16世纪明朝修建的长城,总长度超过2万公里。

在西方是罗马道路网。公元前3世纪到公元2世纪,罗马人铺设的公路干道总长达8万公里,加上支线则长达15万公里。

为什么同时大兴土木,一个重点选择修筑长城,一个重点选择铺设道路呢?

众所周知,壁垒是为了断绝人的往来,道路则是为了促进人的往来。那么,国家防卫这一目的,是通过断绝与其他民族的往来去实现,还是通过促进本国人们的往来去实现呢?这就是东西方观念上的差异。东方人采取的是内敛型理念,认为高筑墙是最好的防守,如果不是这道至今让中国人引以为傲的万里长城,中国的势力范围早就延伸到北冰洋了。而西方人采取的是开放型理念,认为进攻是最好的防守,正如只有通过血管将血液输送到全身,人才能活下去一样,国家要生存下去,必须将道路这样的国家动脉打通,所以没有像同时期的中国人那样修筑翻山越岭、绵延万里的长城,而是选择了修筑数倍于长城的道路网。

虽然人们常说“条条大路通罗马”,但也许“条条大路出罗马”更为贴切。罗马是国家的核心,从这个核心向身体各个部分输送血液的动脉便是罗马大道。在罗马大道中,源于罗马的共有12条,北至寒风凛冽的北海,南至热气逼人的撒哈拉沙漠,西至波涛汹涌的大西洋,东至绿水荡漾的幼发拉底河,仅全线石头铺设的干道便多达375条,

全长8万公里。加上铺设石子的支线,这张庞大的道路网贯通了罗马帝国的整个躯体。在所有道路中,首屈一指的,当数有“大道女王”之称的阿匹亚大道。

阿匹亚大道开工于公元前312年,是一条从罗马通往加普亚的大道。当时,加普亚刚刚被罗马攻占,周围仍在激战。新任监察官阿匹乌斯动员一切人力和财力修建了这条大道,他甚至动用自己的财产支付部分工程费用。这条大道的修筑标准,成为随后新建和改造的所有罗马大道的模板,车道最底层通常挖一道4米—4.2米宽、1米—1.5米深的壕沟,平整后铺上30厘米厚的石子;将石头、石子、黏土混合后铺在第二层;第三层使用人工砸碎的小石块,将顶部铺成平缓的弧形;最顶层铺满切割整齐、单边70厘米高的大石块。车道路基不用一点水泥,却严丝合缝。车道两侧各有一道排水沟,排水沟两侧是各3米左右的人行道。人行道两旁严禁种树,以防止树根延伸到地下破坏路基。罗马大道总体路宽超过10米。从罗马广场开始,每隔一罗马里(约1.485公里)竖立一根里程碑,碑面刻有皇帝的大名,并标有到某地的距离。路边还有随处可见的石椅。平时人车分流,战时中间车道上大摇大摆前进的,则是排成三列纵队行进的罗马军团。

这条全长43公里的笔直道路完工后,两地的时间距离大大缩短,加普亚再也没有沦陷过。此后,将首先用于军事目的的大道修往每一个新征服的行省,成为罗马坚定不移的战略选择。这就是依靠不足20万人的

军团兵,就能维持庞大帝国安全的最大原因。

在此之前,罗马的道路以其所到达的终点——如阿尔德阿大道,道路的用途——如盐路大道,周边的人群——如拉丁大道来命名。阿匹乌斯之后,罗马大道开始以修建者的名字来命名,如此一来,既可以奖掖建设者,也不必因道路加长不断更换名称。公元前244年,阿匹亚道路就一直修到意大利半岛西南端的布林地西。

随着罗马的持续扩张,罗马大道也呈放射状伸向四面八方,把政令和资源高效率地传输到帝国的每个角落。公元前120年左右,罗马颁布了《森普罗尼乌斯道路法》,这是世界上最早的公路法。公元前100年左右,已经有近20条主要大道将意大利半岛连为一体。屋大维当政后,帝国设立了交通部,规划并完成了庞大的交通网,开始有了“条条大路通罗马”的说法。

无论从政治体系、宗教信仰还是交通设施来看,罗马都是一个开放的政权。据说,当时从意大利半岛乃至欧洲的任何一条大道开始旅行,只要不停地走,最终都能抵达罗马。

## 八、帝国末路

从表面上看,公元1世纪之后的罗马帝国,巨大得连亚历山大的帝国也只是它的一个小小行省。其实,在光鲜的外表下,隐藏着巨大的危机。

(下转 Z03 版)

