

高铁开进武陵山 一场穿越山海梦想接力

“山有小口，仿佛若有光……初极狭，才通人。”1600年前，诗人陶渊明在《桃花源记》中描绘了武陵山人与世隔绝的生存图景。苍茫武陵山脉横亘渝东南，峰峦叠嶂、深沟纵横，这地理格局赋予土地秘境之美，却也如“不复得路”的桃花源般，阻滞了山外的春风。

2025年6月27日，渝厦高铁重庆东至黔江段通车，将南川、武隆、彭水、黔江首次接入全国高铁网，并大幅压缩酉阳、秀山通往外界的时空距离。曾被《桃花源记》喻为“避秦之地”的武陵山地区，正被高铁加速推动融入国家发展大局的浩荡洪流。

从成渝铁路到渝怀铁路，再到渝厦高铁重庆东至黔江段通车，“2小时重庆”交通蓝图加速照进现实。风起云涌的时代浪潮中，铁路里程快速增加，跨越千年的梦想接力续写传奇，托举起重庆从内陆腹地 toward 国际枢纽的梦想之翼。

□ 重庆日报记者 余振芳

蜀道千年难 铁路梦成真 成渝铁路：激活四川盆地一池“春水”

新中国成立之初，作为四川盆地的工业重镇，重庆发展命脉亟待打通。修建成渝铁路，拥抱省会成都，成为区域破局的关键选项。

“一去二三里，抛锚四五回，下车六七次，八九十人推。”这句顺口溜，讲的是1933年，成渝虽修成公路，却坡陡弯急，常有土匪出没，行车艰难，若顺利，单边到达仍需两天。

修铁路，是川渝人的夙愿，却屡屡受挫。

清末民初，风雨飘摇，实业家卢作孚为修建川汉铁路奔走呼号，终因国力孱弱、时局动荡，蓝图束之高阁。1936年，国民政府在重庆菜园坝重启成渝铁路建设，象征性铺下几段基石、几段枕木后，很快便因战火停歇。

历史的转机，出现在新中国成立后。1950年，西南军政委员会成立伊始，百废待兴。邓小平同志经深思熟虑，决心以铁路交通为突破口，解决“蜀道难”的瓶颈，以修建成渝铁路为先行，带动百业发展，推动四川经济复苏。

同年6月15日，在重庆菜园坝，成渝铁路正式开建。

这是新中国第一条完全自主设计、自行修建的铁路。两年时间，3万解放军战士和10万民工汇成钢铁洪流，没有大型机械，仅靠钢钎炸药，肩挑背扛，开山破石，完成隧道开凿、桥梁架设等艰巨任务。物资奇缺，大家自发捐献。参与修路的孙贻荪回忆，沿线百姓得知要修路，纷纷捐出香樟、楠木等名贵木材。时任西南铁路工程局副局长兼总工程师萨福均，也将积蓄全部捐出。

1952年7月1日，菜园坝火车站汽笛长鸣，欢呼声震耳欲聋。全长505公里的成渝铁路全线贯通。

那一天，作为新中国第一批少先队员，14岁的李元鸿和十几个小伙伴被选中，为首发司机献花。他们登上从重庆发往成都的第一班列车，“每个车厢就像一间大房子，我们高兴得不得了，在火车上跟外面招手。这时《人民画报》的一个记者就把我们拍下来了。”

成渝铁路通车，结束四川地区没有铁路的历史，也深刻重塑沿线城市格局和工业命脉。

有打油诗写道：“山连水，水连山，丰富的物产数不完，城乡交流有条件，繁荣经济不困难，大西南建设有保障，几千万人民好喜欢。”

成渝铁路通车前，内江的糖无法外运，成捆甘蔗被当柴烧。通车后，内江糖厂一年产量，达到通车前整个内江糖产量的三倍多。

江津朱杨镇，有个不起眼的三等小站，因水陆两运码头，成为辐射周边的枢纽。大米、化肥等物资从这里上岸，运往贵州、四川等地，不足200米的街边，私人旅馆林立，鼎盛时每晚住了近2000人。

一时间，矿石、煤炭等源源不断输入，优质钢材等工业品销往全国，重庆钢铁厂、重庆热电厂、西南铝等，一大批骨干企业兴于铁路沿线。九龙坡、沙坪坝、大渡口等迅速崛起，依托这条铁路，重庆建成以冶金、机械、化工、轻纺为主的综合工业区，为日后成为国家战略要地夯实了产业根基。

成渝铁路解决了川渝盆地的“内通”问题，而计划单列、重庆直辖、西部大开发等国家战略，则不断促使重庆打通东向大动脉：冲出盆地、奔向大海。

“养儿不用教，西秀黔黔走一遭。”这句民谚流传甚广，道出渝东南昔日的艰苦。武隆、彭水、黔江、酉阳、秀山等武陵山区，历来被大山封锁，导致产业发展步履维艰。

重庆到湖南的铁路设想，最早可追溯到民国初年。孙中山先生在《建国方略》中设想的中央铁路建设系统里，就有长沙到重庆的铁路。但此事正式提上日程，是在党的十一届三中全会后，特别是1983年重庆计划单列后。彼时，重庆经济快速增长，对外运输瓶颈日益凸显，往北、往东、往南几个方向，铁路运力非常紧张。

“所有出口都堵塞得一塌糊涂。”重庆市政府原参事、渝怀铁路项目始议人马述林回忆，当时重庆摩托、机电产品等产量很大，畅销全国，还开始卖往东南亚，但那时国家拨给重庆的车皮，仅能满足实际需求的三分之一不到。

当时，重庆向东的通路有襄渝、川黔、焦柳、湘黔四条铁路干线，这四条干线，东西相距400多公里，南北相距800多公里，中间形成一个面积近24万平方公里的铁路空白区域。渝怀铁路则在这块空白区域里画出一条对角线，成为重庆通向沿海的捷径。

1990年，马述林与孙力达、胡际权合写《川湘铁路的建设应尽快进行》一文，公开发表在《重庆经济研

究》上。

随后，重庆迅速启动前期工作。1991年开始，每年全国“两会”，都有关于渝怀铁路的提案。重庆陆续为渝怀铁路前期工作安排经费上千万元，委托铁道部门做预可行性研究、可行性研究、重庆到长寿的初步勘测和设计等。

扎实的筹备，在武陵山深处激起回响。中国国际工程咨询公司一位老专家记得，1999年8月，专家组到黔江调研，许多百姓走了二、三十里山路，赶来县城，将瓜子、花生、鸡蛋塞满专家行李。踏勘组到酉阳时，路被堵得水泄不通，几万人签名的白布，拉了几十米长，最后带走时，装了三个大密码箱。

1999年5月，铁道部组织召开渝怀线、遂渝线、重庆枢纽设计工作会。

2000年12月16日，渝怀铁路在涪陵鸣响开工第一炮。

修路之难，远超想象。渝怀铁路沿线地形复杂，堪称“地质博物馆”。在攻克无数个难关后，2006年4月，渝怀铁路开通货运，11月开通客运。“渝怀铁路一通车，运量就基本饱和，充分显示出巨大价值。”马述林说。

这条铁路全长624.5公里，总投资198.4亿元，不仅是西部大开发2号特大型工程，更是重庆有史以来最大的基建项目，给沿线地区注入澎湃活力：武陵仙女山、天生三桥、芙蓉洞，游客数量几何级增长；黔江依托铁路物流，布局物流基地、打造工业园；酉阳的锰矿告别翻山越岭，通过铁路直运湖南等地，运输成本大降。

高铁东南“飞” 经济新起点 渝厦高铁重庆段：织网赋能国家战略支点

进入新时代，国家赋予新重庆重要使命：建设内陆开放高地、推动成渝地区双城经济圈建设。构建“2小时重庆”交通圈，是重庆发展的内在要求，更是支撑区域协调发展、服务国家大局的关键抓手。

“长沙臭豆腐，我们来了！”暑假未至，南川居民杨晓果已计划带娃坐高铁去长沙。渝怀铁路实现了渝东南铁路零的突破，渝厦高铁重庆段通车则将“通”提升到“快”。

中国高铁建设飞速发展。重庆，以前所未有的速度，拥抱高铁时代。

2015年，成渝高铁开通，设计时速250公里（预留提速条件），将成渝旅行时间从2个多小时压缩至1个半小时，2020年全面提速改造后，最快只需62分钟。上午在重庆吃小面，下午到成都看熊猫，“双城”生活成常态，成渝地区双城经济圈建设的交通基础日益坚实。

2022年，郑渝高铁全线贯通，设计时速350公里，云阳、奉节、巫山，渝东北三县进入高铁时代。重庆至郑州，从7个半小时缩短至4小时23分，至北京，压缩至约7小时。更重要的是，它打通了北上大动脉，串联起西南与中原、华北的快速通道。

目前，重庆高铁运营里程已突破1300公里大关，多个重大项目加速推进：黔江至吉首高铁，正深化岩溶区勘探；渝贵高铁，完成预可研编制；成渝中线、渝西、渝万、成达万高铁，建设如火如荼；宜涪高铁，也已全面开工。

此次渝厦高铁重庆东至黔江段开通，彻底结束沿线区县“不通高铁”的历史，酉阳、秀山待黔江至吉首高铁建成后，也将接入全国高铁网。

重庆东站，作为此次开通路段的起点，以“15合29线”的规模，成为西部地区最大高铁枢纽。未来，它还将接入渝万、成渝、渝昆等多条高铁，成为重庆构建“米”字型高铁网的核心节点和重庆“门户”。

“到2027年，可基本实现‘2小时重庆’。”市交通运输委负责人描绘愿景：届时，高铁通车里程超1700公里，互联互通水平及运输服务质量将得到显著提升，城乡融合发展获得重要交通支撑；到2030年，“米”字型高铁网基本成型，全面形成重庆对外高铁大通道，国家“八纵八横”高铁通道中的“三纵两横”，将在重庆枢纽全面贯通。

回望历史，老成渝铁路承载的，主要是维系工业“生存”的大宗物资流转。而今，纵横巴山渝水的高铁网，已成为汇聚人才、资本、创新要素的时代“跑道”。它不仅是区域经济一体化的引擎，更是人民品质生活的阶梯。这深刻印证着重庆交通发展的跨越：从满足基础生存需求，到驱动高质量发展，支撑城市腾飞。

从“峡里谁知有人事”的闭塞，到“高铁通达山海连”的宏图，巴山渝水间，钢铁长龙轰鸣向前。它刻下的不仅是时空标尺，更是一座城市由内陆腹地 toward 开放前沿不断攀登、服务国家大局的足迹。

“陶渊明”坐上高铁，“大武陵”如何飞驰

二

“初极狭，才通人。复行数十步，豁然开朗……”陶渊明的《桃花源记》，许多人都耳熟能详。但与诗词中不同的是，“武陵”对于现代的“陶渊明”们来说，正变得触手可及。

6月27日，渝厦高铁重庆东至黔江段通车，渝东南地区正式结束没有高铁的历史。武隆、彭水、黔江首次接入全国高铁网，酉阳、秀山等地通往外界的时空距离大幅压缩，渝东南武陵山区文旅发展迎来历史机遇。

从诗人笔下的浪漫想象，到高铁呼啸而过的现实图景，各类“养在深闺人未识”的资源禀赋，正迎来价值重估与活力迸发的黄金契机。在加快建设文化旅游强市的背景下，重庆该如何乘势而上，将高铁流量转化为文旅增量？

一

渝东南武陵山区的文旅家底，是时候“出圈”了。

何为“武陵山区”？整体来看，它是指由连贯渝、鄂、湘、黔四省市相邻地带的武陵山脉所构成的山水一体的地理区域。聚焦重庆，渝东南武陵山区由黔江、武隆、石柱、秀山、酉阳、彭水等6个区（县）组成。

2025年重庆市政府工作报告中，有这样一句表述：“焕新升级世界山水都市、壮美长江三

峡、多彩风情武陵高品质文旅景观带。”“大都市”“大三峡”之外，“大武陵”同样精彩纷呈。

自然造物赐予的顶流配置。看山，世界自然遗产地的光环，镌刻在天生三桥顶天立地的雄浑骨架中，流淌在仙女山云雾缭绕的葱茏诗意里；看水，乌江画廊泼墨百里，阿依河清幽婉转，芙蓉江、阿蓬江、酉水河如同大地律动的脉搏……这些丰富而独特的世界级资源，汇聚成渝东南武陵山区气势恢宏的山水史诗。

民族文脉淬炼的独家密码。前不久，武陵山区（渝东南）土家族苗族文化生态保护实验区通过验收，成为重庆首个国家级文化生态保护区。区域内，具有显著标识性的土家族、苗族文化交相辉映，边城文化、盐道文化等多种文化资源汇集于此。在这里，既能听到千年文脉的传承回响，更能感触到民族智慧的鲜活延续。

红色基因浇筑的精神地标。解放战争时期，刘邓大军打响入川“第一枪”的秀山洪安，已成为当地发展红色文旅的核心；位于酉阳西南部的南腰界，至今还完好地保存着红三军司令部旧址等数十处革命遗址，是武陵山区革命文物体量最大、保存最完好的革命老区……它们不仅是革命历史的见证，更是赓续红色血脉、厚植家国情怀的生动课堂。

运营和产业链衍生。做好非遗年轻化转译、民俗常态化浸润、场景情感化设计，还需各地拿出新思路，给出新“打法”。

品牌推广的辐射能级如何扩大？扩大辐射能级，既要打破行政藩篱，让“多彩风情武陵”从区域名片跃升为国家文旅坐标；也需找准各自的“文化锚点”，以“一域一特色”增强辨识度与吸引力。只有做好传播，从跨区域协同整合、在地文化深度挖掘两大维度破局，才有可能变“单点星光”为“星河闪耀”。

三

短板亦是跃升的跳板，差距之中也蕴藏变革的蓝海。

高铁时代来临，在为渝东南武陵山区文旅创造“破层出圈”新契机的同时，也对新形势下“多彩风情武陵”IP的焕新升级提出了新要求。

自然生态条件优越、民族风情多姿多彩的渝东南武陵山区，是长江经济带的重要组成部分、西部大开发的重要区域，集聚了多重政策优势。苦练内功做好文旅，同时“跳出文旅看文旅”，一手抓好绿水青山与多彩文化，一手抓住区域振兴与时代机遇，方能更好激活发展新动能。

多在“快旅慢游”的“慢”字上花心思。高铁一通，物理上的距离缩短了，同时也放大了“慢

体验”的稀缺价值，更需要围绕沉浸式文化体验、长链条的消费生态、深层次的情感共鸣做文章。应持续聚焦“世遗武陵”“黔咸之美”“养心彭水”“酉见边城”等专题游线，打造更多文化主题鲜明、文化要素完善的旅游精品，推动资源高效率转化，增加二次消费。

坚持差异化破题，在“错位发展”中独辟蹊径。武隆天生三桥是世界规模最大的串珠式天生桥群，黔江是目前我国西南地区唯一的白垩纪恐龙化石集群埋藏地……在文旅竞争白热化的当下，渝东南武陵山区更应立足实际、突出特色，培育融合发展新业态，打造文旅新产品IP，充分释放山水风景和少数民族文化精华的魅力，让“武陵秘境”成为游客心中无可替代的“诗与远方”。

以文旅为支点，撬动产业能级整体跃升。走向前台的，不该只有渝东南武陵山区的文旅产品，更应以此为切入点，推动“单点观光”转向全域产业链深度融合。同时，深挖独特优势，补齐关键短板、推动深度融合，在赋能乡村振兴、激活城市功能、深化区域合作等方面资源共享、客源互送，共同绘就生态美、产业兴、百姓富的新画卷。

未来已来。高铁呼啸而过，带起的不仅是山风，更是渝东南武陵山区文旅产业破茧重生的机遇。这颗北纬30度线上的璀璨明珠，必将向世人呈现出更加壮阔而秀美的传奇篇章。

据上游新闻