

DOI:10.16104/j.issn.1673-1883.2025.05.006

# “路学”视阈下成昆铁路与攀西民族地区现代化发展

杨 梅

**摘要：**成昆铁路作为三线建设“两基一线”战略布局中的重要一线，极大地改善了攀西民族地区的交通状况，为该地区的资源开发和运输以及物资流通创造了交通基础设施条件，促进了攀西地区经济社会的发展。随着成昆铁路的开通运行，大批对国家经济及国防建设有重大影响的工业企业和科研基地在攀西地区很快建设起来，促进了沿线城市的城镇化和现代化发展。新成昆铁路的开通运行则开启了攀西民族地区文旅发展新格局，激发了新的经济活力，助推了攀西民族地区高质量跨越式发展。西南地区的交通大动脉成昆铁路已成为民族地区现代化发展的开路先锋，对实现民族地区人民群众对美好生活的向往和共同富裕发挥着重要作用。

**关键词：**“路学”；三线建设；成昆铁路；攀西民族地区现代化

**中图分类号：**D633;F532.8 **文献标志码：**A **文章编号：**1673-1883(2025)05-0061-12

收稿日期：2025-04-15

**基金项目：**教育部人文社科项目“抗战时期乐西公路与沿线各民族国家认同建构研究”（项目编号：24YJC850017）；四川省哲学社会科学重点研究基地——中国近现代西南区域政治与社会研究中心项目“民国时期乐西公路与川康彝族国家认同研究”（项目编号：XNZZSH2416）；四川省哲学社会科学重点研究基地——西南民族大学中华民族共同体研究院2024年度项目“道路基础设施建设对藏羌彝走廊各民族‘三交’的影响研究”（项目编号：2024SCZXJD01）。

**作者简介：**杨梅（1987—），女（彝族），四川会东人，西昌学院彝族文化研究中心、四川省铸牢中华民族共同体意识研究基地副教授，博士，硕士生导师，研究方向：道路人类学、西南少数民族社会文化变迁，E-mail：582946083@qq.com。

## 一、问题的提出

受国际学术界提出的 Roadology<sup>[1]</sup>、Hodology<sup>[2]191-206</sup>和 Dromology<sup>[3]</sup>等有关道路研究的影响，在周永明、周大鸣、赵旭东、朱凌飞、李志农等学者及其研究团队的共同推动下，国内掀起了道路研究热潮，并先后在重庆大学、南方科技大学和云南大学举办了五届“路学”工作坊<sup>①</sup>，国内学者对路学的研究框架、研

究思路、研究视角和研究方法等方面展开了深入探讨。作为复杂的人际关系网络,道路与通信、交通、互动、社会、政治、经济组织等紧密相关<sup>[4]</sup>,是人与自然和社会进行互动的结果。道路具有可视性(visibility)、固着性(obstinance)、公共性(publicity)、透明性(transparency)和官方性(officiation)等特征,除了提供交通便利这一实际功用以外,道路还具有丰富的象征意义。

现代化是经济与技术结构层面的大变动和大变革,现代化的重要表征之一是交通技术的不断革新。现代化意味着被纳入一个网络,基础设施是这些连接的必要物质基础<sup>[5]</sup>。现代性可以通过接触(exposure)和连通(connection)的譬喻获得清晰的表达<sup>[5]</sup>。因此,国内外不少学者注意到道路基础设施与现代化之间的紧密关系,并开展了大量实证研究。从物质性方面来讲,作为一种领土实体,道路显然是现代国家形成的技术,其职能是连接国家各个地区,并且促进人力、货物和思想的流通<sup>[6]</sup>。有学者指出“阿尔巴尼亚社会主义现代化的一个重要标志是现代建筑环境的生产,尤其是道路基础设施和城市空间的生产”<sup>[7]</sup>。国家是一种现代化力量,道路可以为国家提供全国性的网络连接,道路也是条件改善和现代化的标志。对居住在秘鲁安第斯山脉中部的卡亚什人(Cayashino)的研究表明,虽然修筑道路会因吸引竞争对手或导致社区失去控制而存在风险,但筑路是为了卡亚什人的利益而开放卡亚什资源的重要途径<sup>[8]</sup>。在发展中国家,道路建设与教育、医疗保健和其他基础设施发展项目同时进行,以改善国家边缘地区的内部联系和国际联系,从而作为减轻贫困的一种手段<sup>[9]</sup>。而道路的缺乏则被认为是对实现民族国家的文明和现代化使命的一个主要障碍。对秘鲁的研究表明,道路是形成一个完整、连贯、民主的现代政体的基本要求,而缺乏像样的道路是秘鲁未来繁荣的根本障碍<sup>[10]</sup>。

作为使移动和交流成为可能的固定物,道路基础设施调和并塑造了经济性质、文化流向和都市生活的肌理,将其中一些彼此相连,又将另一些予以隔绝,不断地将空间和人们进行排序、连接和分隔<sup>[5]</sup>。攀西地区因其特殊的地理位置,历史上长期以来交通基础设施发展相对缓慢,在某种程度上成为被“隔绝”和“分隔”的对象,在寻求“速度正义”<sup>[11]</sup>和“空间正义”中处于失语的状态,呈现出发达地区与欠发达地区、城市与乡村、中心与边缘的诸多“不平衡”<sup>[12]</sup>。然而,随着成昆铁路的开通运行,攀西地区的城镇化和现代化发展得到了显著提升。五十余年来,成昆铁路线上从凉山州越西县普雄镇分别开往攀枝花市和成都市的慢火车一直在大山深处运行,“高铁时代的‘慢治理’不仅是交通强国战略的题中应有之义,而且是推进国家治理体系和治理能力现代化的重要内容”<sup>[13]</sup>。成昆铁路复线的开通运行则标志着攀西民族地区进入了高铁时代,从此攀西地区开启了“绿巨人”和“绿皮车”并行不悖的新时代,攀西民族地区的社会经济发展也迎来新的历史机遇。可见,成昆铁路带动了攀西民族地区的经济发展,在攀西民族地区经济发展中具有重要的地位<sup>[14]</sup>。交通基础设施是地方经济增长的引擎,民族地区尤为如此。实践表明,发达的交通体系和统一市场的供给,可以为区域内特色产业的发展提供保障<sup>[15]</sup>。成昆铁路无疑是攀西民族地区交通网络体系的核心,攀西地区过去五十余年的发展成与成昆铁路紧密相关。

习近平总书记在2021年中央民族工作会议上强调:“必须把推动各民族为全面建设社会主义现代化国家共同奋斗作为新时代党的民族工作的重要任务,促进各民族紧跟时代步伐,共同团结奋斗、共同繁荣发展。”<sup>[16]</sup>民族地区现代化不仅是一个地区经济发展问题,更是一个建设中华民族共同体的政治问题<sup>[17]</sup>。民族地区现代化是中国式现代化的重要组成部分,“中国的现代化必须有少数民族的参加,少数民族也必须通过现代化发展它的经济文化”<sup>[18]</sup>,为了进一步推动中国式现代化实践,推动民族地区与全中国一同

实现高质量发展目标，推动民族地区融入全国“双循环”新发展格局，总结民族地区的现代化发展经验和举措具有重要的理论价值和现实意义。

## 二、成昆铁路的基本情况及其建设背景

### （一）成昆铁路的基本情况

成昆铁路北起四川成都，南抵云南昆明，跨越岷江、青衣江，沿大渡河横贯大小凉山，跨过牛日河<sup>②</sup>、安宁河和金沙江，穿越横断山脉，途经攀西地区甘洛、越西、喜德、冕宁、西昌、德昌、米易、攀枝花等8个县（市），而后进入云南省境内，经元谋、禄丰、安宁抵达昆明。全程建筑长度1 083.3公里，营业里程1 100公里<sup>[19]39</sup>，其中四川省境内全长809公里，云南省境内全长291公里。凉山州境内段而言，成昆铁路自凉山北大门甘洛县的尼日车站北4.56公里处入州境，至德昌县的永郎车站南3.33公里出境，经甘洛、越西、喜德、冕宁、西昌、德昌六县市，计车站44个，其中二等站2个，三等站2个，四等站40个，过境里程375公里<sup>[20]2</sup>。

成昆铁路作为一种基础设施，其中蕴含了技术和文化两个方面，正如布莱恩·拉金（Brian Larkin）所言，凭借铁路这一基础设施所创造的体制化结构，各种物品得以流通，从而使人们彼此相连，连接成为集合体<sup>[51]3</sup>。技术层面而言，成昆铁路沿线因其地势险要、地质情况复杂，素有“地质博物馆”之称，曾被外国地质专家断定为“修路禁区”。全线桥隧密集，许多地方桥隧相连，不少车站建在隧道里<sup>③</sup>。桥梁上隧道共441座，总长352公里，占线路总长的32%，其中有世界先进水平的栓焊梁和我国最大跨度的铁桥、石拱桥。全线路基土石方8 811万方，如果筑成宽一米，高两米的长堤，可绕地球一周<sup>④</sup>。工程的艰巨复杂，在世界的铁路建设史上实属罕见，其中的技术体现了一种世界秩序，在这个秩序中，上帝无形的神迹和精神让位于科学的力量，它理性地发出指令，控制着自然界<sup>[51]5</sup>。文化层面而言，铁路工人战胜各种困难，完成了成昆铁路修筑这一伟大创举，并造就了“治山斗水保畅通”的成昆精神，它鼓舞着一代代铁路人，成为他们不断奋进的动力。此外，火车这一新机器的出现，似乎就在不懈地推进它对景观的支配，并且引入一套新的行为体系：不仅是旅行和交流，还包括思想、感觉与期望的体系<sup>[21]1</sup>。

### （二）成昆铁路的修筑背景

早在清朝末年，美英法等帝国主义国家就有过从四川修一条铁路到云南的设想，并曾做过勘察。1863年，英国麦克唐纳·斯蒂文拟定了一个“中国铁路网”计划，内容包括以汉口为出发点，筑铁路东行至上海，西行经四川、云南直达印度的设想。1897和1898年，英国曾派勘测队勘测从重庆经贵州到云南的线路。1898年，法国在取得修筑滇越铁路（今昆河铁路）的特权后，也曾企图把铁路从云南修到四川<sup>[22]94</sup>。但因沿途地形险要、地质复杂、工程难度大，勘察工作均未能实现。

20世纪30、40年代，国民政府就曾对川、康、滇三省之间的铁路进行过设计和施工，但大部分路段只作了初步勘测。我国著名地质学家常隆庆是倡导建设成昆铁路的重要人物之一，他曾先后多次与考察团一同深入宁属地区进行实地考察，其中对成昆铁路建设具有重要意义的考察有三次，并分别完成《四川省雷马屏峨调查记》（以下简称《调查记》）、《宁属七县地质矿产初志》和《开发四川十八行政区矿产意见书》（以下简称《意见书》）等经典报告。《调查记》记载了雷马屏峨地区的地理地貌、地质、矿产、动物、植物以及气象等自然考察成果，也记录了彝族社会组织、民风民俗以及彝族地区事务管理等社会

科学考察成果,并就开发大小凉山地区提出了意见建议<sup>[23]119</sup>。《宁属七县地质矿产初志》指出“宁属之对外交通,亦当使其便捷,然后机械之运输,成品之转运,及行旅之往来,方不感受困难”“而西康乃川省屏藩,有此西南干路,方可转运便捷,亦可以宁属过剩之米粮,救济不产米麦之西康。对西康之戍兵移民,均有莫大之益”<sup>[23]130-213</sup>。在《意见书》中,常隆庆从当时国家面临的国内国际形势、国家安全(尤其是我国西南地区安全)、民族振兴等高度出发,充分阐释了建设成昆铁路的重要战略意义<sup>[23]119-129</sup>。常隆庆等人对宁属地区的实地考察为后来成昆铁路的修筑奠定了坚实基础。

新中国成立后,1952年成渝铁路建成通车,1956年宝成铁路建成通车。成昆铁路的修筑也被中央人民政府正式提上了议程。无论是从当时国家所面临的复杂国内国际形势和民族振兴等宏观层面,还是从民族地区开发建设的微观层面,成昆铁路都具有十分重要的战略意义和现实意义。

### (三) 成昆铁路的选线及修筑过程

1952年,西南铁路设计分局开始开展成昆铁路的勘探和研究工作,勘探队最终拟定了东线、中线和西线<sup>⑤</sup>三大线路。然而苏联专家和中国专家就成昆铁路的选线问题产生了分歧:苏联专家从技术理性考虑选择了中线(内昆线);而中国专家则认为西线所经地方大多为民族地区,且这些地方矿产资源和森林资源丰富,开发前景巨大,其经济价值最高、政治意义最大。三种选线方案上报北京后,最终由周恩来总理召集相关权威部门进行反复研究后,决定选择西线方案。可见,成昆铁路选线之争实则是价值理性与技术理性之争,西线的选择是前者超越后者的结果。

1958年,成昆铁路开始缓慢修建,后因“大跃进”和“三年困难时期”而停建,成昆铁路建设项目经历了“三上三下”。1962年底,修筑工程几乎全面停工,直至1964年才恢复建设。1964年,面对复杂的国际国内形势,党中央做出加快内地经济建设和国防建设的重大战略决策。同年8月,中央军委决定由西南铁路建设总指挥部统一领导和集中指挥成昆铁路建设项目,并调遣铁道兵5个师,扩编到18万人<sup>[24]59</sup>,和铁道部工程局以及第二铁路设计院的相关人员,迅速组建起一支30万人的筑路大军<sup>[25]</sup>,在全国力量的支援下,开始了这场轰轰烈烈的成昆铁路建设大会战。1970年7月1日,成昆铁路在礼州车站接轨后,在西昌县<sup>⑥</sup>举行了盛大的全线通车仪式。

## 三、成昆铁路奠定了攀西地区现代交通网络体系的基础

新中国成立前,攀西地区通往外界的现代道路只有民国时期修筑的乐西公路和西祥公路<sup>⑦</sup>,且乐西公路和西祥公路在凉山州境内主要途径冕宁县、德昌县以及会理县等安宁河沿线地区,而美姑、布拖、昭觉等主要的彝族聚居地区均没有现代道路。成昆铁路的开通运行极大改善了攀西民族地区整体落后的交通状况,奠定了该地区现代交通网络体系的基础,其对攀西地区的价值和意义不言而喻。

### (一) 成昆铁路促进攀西地区多元交通方式的形成

首先,成昆铁路促进了攀西地区的非机动车运输。1970年7月1日成昆铁路全线通车,贯穿凉山州境内,其境内设有44个站台,不少站台离所在城镇较远,对于带有大宗行李的乘客而言,步行较为不便。于是,火车站周边不少民众开始运营马拉车、黄包车、架架车等交通运输工具,以承担短途零星运输。如西昌驾车运输社<sup>⑧</sup>,1972年其员工有51人,货运量8461吨;1978年员工增至103人,货运量达11500吨<sup>[26]387</sup>,西昌驾车运输社成为当时社会运输的一支重要力量。再如凉山州越西县普雄火车站离镇政府所在

地瓦吉木社区有1.6公里，为了满足往来乘客的需求，自成昆铁路开通以来，普雄彝族便开始经营马拉车，经过几十年的发展马拉车已经成为具有普雄地方特色的交通工具，并深深嵌入他们的日常生活中。

其次，成昆铁路促进了攀西地区的汽车运输。自成昆铁路开通运行以来，西昌南站、泸沽站、普雄站等便成为成昆铁路线上较为重要的客运和货运站。由于这些站的客运和货运量均具有一定规模，为满足人流和物流的运输需求，凉山州在各地重要的火车站所在地成立了汽车队，以负责这些地方人流和物流的运输。凉山州境内最大的汽车运输公司为西昌汽车运输公司（以下简称“西运司”），该公司在凉山州所有县（市）均设立了汽车队，在成昆铁路沿线重要的站点普雄站、泸沽站、永郎站等亦设立汽车队。该公司于1979年由原西昌和昭觉两个汽车运输公司合并，先后管辖8个车队、32个车站。1990年，该运输公司完成客运量465.1万人次、旅客周转量2.84万人公里，货运量60.2万吨、货运周转量8166万吨公里<sup>[20][46]</sup>。这些汽车运输主要承担了各火车站站点到各县（市）的客运和货运工作。此外，每当成昆铁路遇塌方断路，西运司一方面承担西昌至成都的客运工作，一方面组织实施铁路阻断两端之间的旅客结转工作。这些汽车队的运营促进了凉山的多元交通方式。

自成昆铁路开通运行以来，为满足沿线老百姓的实际需求，成都铁路局便开通了5633/5634和5619/5620两对“慢火车”，往返于普雄镇和成都市<sup>①</sup>以及普雄镇和攀枝花市。这两对“慢火车”便一直在大凉山深处运行，成为当地彝族村民出行必不可少的交通工具，因此也被当地人亲切地称为“出行的公交车”。五十余年来，“慢火车”为沿线老百姓的教育、医疗、经商、赶集、走亲访友等提供了便利，成为他们名副其实的“出行的公交车”。“慢火车”不仅是地方多元交通体系的一部分，而且还承载着地方老百姓的“求学梦”和“致富梦”。在新时代，“慢火车”更是成为沿线老百姓实现共同富裕的重要载体。

成昆铁路的开通运行不仅为老百姓的出行带来了便利，同时还促进了攀西地区多元交通方式的形成和发展。公路和铁路的发展不仅增加了地方民众向外流动的频率，也缩短了他们向外流动的时间。随着攀西地区地方民众与外界接触交流的不断增多，他们能够接触到的知识和信息量也不断增多，这有力推动攀西民族地区迈向现代化发展之路。如今随着人们经济水平的不断提高，越来越多的村民能承担小轿车、面包车以及普通快速列车等“更快”“更便捷”的交通工具，然而马拉车和“慢火车”等“慢”交通工具并未消失，而是深嵌在地方民众的日常生活中，成为攀西地区多元交通方式的重要组成部分，弹奏出快”与“慢”的协奏曲。得益于交通“快”与“慢”的协调发展，攀西地区并未产生“快速的交通会增强‘虹吸效应’，从而使得部分欠发达地区的经济活动被消耗掉并产生整体负面影响”这一现象<sup>[27]</sup>。同时，我们也能从马拉车和“慢火车”等具有地方特色的交通工具中窥探成昆铁路的开通运行给攀西地区地方社会带来的时代变迁。

## （二）成昆铁路促进凉山现代交通体系的建设

首先，成昆铁路的建设和开通运行促进了攀西地区内部各地区之间的公路建设。为了连接成昆铁路和宜（宾）西（昌）公路，历时九年建成凉山州越西县至金阳县的越金公路，该公路成为凉山州自北向南的重要交通线，促进了凉山州彝区腹心地区的交通运输。此外，为了提供成昆铁路修建所需木材，四川省林业厅于1958年成立凉北森林工业局（以下简称“凉北森工局”）。为了方便木材运输，凉山州先后建设林区公路200余公里。

其次，成昆铁路的建设和开通运行促进了攀西地区内部铁路专线的建设。在凉山州的西昌市，为了

促进工业发展,西昌市内修建了专用铁路9条,总长185公里<sup>[26]38</sup>。在西昌市区成立西昌铁路联运公司和凉山州铁路自备车公司,以承担西昌到攀西其他地方的货物运输。在冕宁县,为了促进西昌航天基地的运营,修建了漫水湾西昌卫星基地专用线。

成昆铁路的建设和开通运行促进了攀西地区空中走廊的建设。在成昆铁路建设的同时,为了满足攀西地区三线建设的需求,配合该地区钢铁基地的发展需要,同时解决原西昌小庙机场航线单一、机场设施限制等问题,青山机场建设被列入国防三线建设项目。西昌青山机场于1967年开始建设,于1975年5月1日正式投入使用。青山机场的建设不仅促进了攀西地区空中走廊的建设,同时也为后来西昌卫星发射基地进入国际卫星发射市场创造了良好的条件。

成昆铁路的修筑以及开通运行促进了攀西地区的公路建设和地方的发展,从而使得地方与道路之间形成一种互为主体的关系。纵贯攀西地区的成昆铁路干线、铁路专线、内部各地区之间的公路以及空中走廊共同组成了攀西地区的现代交通网络体系,这些现代交通网络不仅成为攀西地方经济发展的重要动因,也促进了铁路沿线诸如西昌、普雄、泸沽、攀枝花等交通中心城镇的形成和发展,正所谓“道路与聚落的发展密切相关,聚落创造了道路,同时道路也成就了聚落”<sup>[28]171-177</sup>。

#### 四、成昆铁路促进了攀西地区地方经济的发展

更好的经济发展总是与较好的交通基础设施显著相关<sup>[29]</sup>。尤其对于民族地区而言,交通运输与经济发展之间呈现一种互构关系,滞后的交通与落后的经济相互制约<sup>[30]</sup>,而发达的交通体系则会有效促进民族地区经济发展。成昆铁路促进了攀西地区现代交通网络体系的建立,从而为地方经济发展提供了交通基础设施保障。虽然在凉山州境内成昆铁路只途经甘洛、越西、喜德、冕宁、西昌、德昌等6个县(市),然而其辐射范围却可达雷波、美姑、昭觉、金阳、布拖等凉山彝族腹心地区(俗称“东五县”)。随着成昆铁路的开通运行以及沿线各站点通往其他彝族地区的公路建设不断完善,西昌、普雄、泸沽、马道、攀枝花等火车站所在镇逐渐发展成攀西各地的物资集散地和交通枢纽,有力促进了这些地方的经济发展。

##### (一) 成昆铁路促进攀西地区工业的发展

三线建设的一个重要目的是对中国工业布局的大调整,将工业建设重心转移至西南和西北地区,使内地工业发展水平逐步赶上沿海地区,从而促进内地经济的全面发展。成昆铁路为攀西地区的工业发展提供了便捷的交通运输条件,加速了三线建设期间国家在该地区的重要工业项目和企业建设(见表1),这极大促进了攀西地区工业的起步和发展。凉山州的中心城市西昌逐渐形成以西昌卫星发射基地为代表的国防工业、民用机械工业、冶金工业、化学工业为核心,轻纺工业同时发展的工业结构体系。

成昆铁路开通运行后,西昌开始发展“五小”企业,新办了一批水泥、水电、农机等小厂矿。至1990年,市辖区内有轻工业企业88个,重工业企业84个,有电力、采矿、冶炼、机械制造、建材、化工、制革、金属制品、印刷、造纸及纺织、成衣、烟草、饲料等31个行业,总产值达3.45亿元。乡镇工业企业有1916个,产值达5031万元。由于工业高速发展,使西昌的整体经济结构发生较大变化:工业和农业产值占工农业总产值的比重,分别由1949年的11.28%和88.72%,变为1990年的51.04%与48.96%。

还可以从凉山州境内最重要的西昌站、西昌南站和普雄站三个站的客货运量窥见成昆铁路对凉山工业发展的促进作用。西昌火车站以客运为主,每年客运量在25万人次以上,1990年西昌市境内各站客运

表1 国家在凉山的三线建设重点项目和企业概况<sup>①</sup>

序号	项目/企业名称	修建/复建时间	所在县(市)
1	四一〇厂	1964年	
2	四川省核工业地质局二八一大队	1964年	
3	四川省林业第五筑路工程队	1966年	
4	西昌青山机场(锅盖梁机场)	1967年	西昌
5	太和铁矿	1970年	
6	西昌供电局	1974年	
7	攀西地质队	1981年	
8	西昌卫星发射中心	1970年	
9	卫星发射场铁路专用线	1968年	
10	卫星发射场专用公路线(合计42.2公里)	1971年	冕宁
11	四川省泸沽铁矿	1966年	
12	冕宁滑石矿厂	1968年	
13	磨房沟发电厂	1966年	
14	会理镍矿	1972年复建	会理
15	凉山州益门煤矿	1968年扩建	
16	凉北林业局	1958年	越西
17	越西县西山煤矿	1965年扩建	
18	木里林业局	1966年	木里

量69万人次，货运量86万吨。西昌南站为成昆铁路线上唯一的二等编组站，以货运为主，兼办客运和货物列车到发。随着成昆铁路通车，公路交通的发展，西昌南站的物资运输装卸量增大，尤其是马道货场建成后，物资装卸量每天在400吨以上，装卸队伍发展壮大。1978年，西昌装卸队由成昆铁路开通前的88人增至166人，年完成装卸量达377.7万吨。截至1990年，西昌市域内铁路共运输货物2.186亿吨。普雄火车站为成昆铁路线上最大的三等站，其物资装卸量在300吨以上，每天客流量在1000人以上<sup>①</sup>。

随着这些工业企业的成立和发展，不仅对西昌中心城市的拓展产生了重要影响，而且在“嵌入式”工业化的强劲推动下<sup>[29]</sup>，加之交通基础设施的不断完善，生活配套设施和城镇商业区的逐步建设，促使西昌周边一批小城镇的兴起。比如西昌市马道镇，由于马道有色冶炼厂、马道有色金属电冶厂等在此建设，加之马道货场的建立，马道成为西昌市重要的工业基地和物资集散地，从而促进该镇的城镇化发展。又如西昌市经久乡，凉山州钢铁厂、西昌钒钛产业园区（经久工业园区）等31个工业企业相继在此建设，不仅为经久乡创造了新的经济增长点，也促进经久的产业多元化发展，而经久工业园区也逐渐成为布局合理、主题突出、特色鲜明、配套完善的中国钒钛产业基地。

## （二）成昆铁路促进攀西地区商贸的发展

现代道路交通与城市之间是一种相互成就、相互促进的互构关系，道路交通与城市的兴衰关系密切，而城市的兴衰程度又反过来促进或阻碍道路交通的发展。有学者指出“与中心地区连接的道路是边缘地区的市场体系得以商业化、最终发展为现代市镇的关键所在”<sup>[31]95</sup>。成昆铁路不仅为攀西地区与成都、昆

明两个省会城市的连接提供了保障,从而有效促进了攀西地区市场体系的商业化,而且使得西昌逐步发展为攀西地区的政治、经济、文化和交通中心。

成昆铁路开通前,因交通不便,信息不畅,物资运输皆依赖人背马驮,严重制约着凉山商贸服务业的进一步发展。1970年通车后,成昆铁路成了凉山生活必需品运输的主要载体。成昆铁路沿线的甘洛、越西、喜德、冕宁四个彝族集中聚居县的粮油等生活必需品主要通过成昆铁路运输,而美姑、雷波、金阳、昭觉和布拖五个彝族腹心地区则由成昆铁路统一运输至普雄货运站,再由汽车调运。《凉山州“十四五”现代物流业发展规划》数据显示,2020年凉山州铁路到达量1270万吨,发送量668万吨,“十三五”时期年平均增长率分别为19.2%和32.%<sup>[32]</sup>。

此外,成昆铁路是沿线老百姓脱贫致富和共同富裕的重要载体。习近平总书记指出:“交通基础设施建设具有很强的先导作用,特别是在一些贫困地区,改一条溜索、修一段公路就能够给群众打开一扇脱贫致富的大门。”<sup>[32]</sup>自1970年成昆铁路开通以来,5633/5634两列慢火车便开始运行,往返于凉山州越西县普雄镇和攀枝花市之间。普雄到西昌一段,乘客以当地彝族为主,沿线彝族老百姓的民生经济、基本教育、医疗等都依赖慢火车,慢火车成为沿线彝族老百姓名副其实的出行的“公交车”。慢火车使得沿线老百姓的出行更加方便,为沿线彝族地区商品的流通提供了流动、开放的空间,从而带动地方经济发展,使彝族老百姓实现了“从解决温饱到迈向小康,从封闭民族地区到开放社会”的转变。慢火车也是“在脱贫、全面小康、现代化实现中华民族伟大复兴的正确道路上,一个也不能少”这一国家战略的具体实践,真正满足了成昆铁路沿线彝族老百姓的需求,并成为他们赖以生存的、流动的生活空间<sup>[33]</sup>。

### (三) 新成昆铁路助推攀西地区经济现代化转型

中国是全世界高速铁路发展最快的国家,高铁经济已经成为城市转型的新动力<sup>[34]</sup>,而成昆铁路复线也将成为攀西地区地方经济现代化转型发展的重要载体。2022年12月26日,成昆铁路复线全线正式开通运营,标志着攀西地区进入高铁时代。成昆铁路复线主要承担客运兼货运功能,而老成昆铁路则主要承担货运和短途客运功能。新老成昆铁路极大满足了攀西地区的客运和货运需要,而该地区也将搭上高铁的东风,开启文旅发展新格局,从而实现地方经济的转型发展,更好融入国家发展大局,实现民族地区中国式现代化的高质量发展,为推动中华民族共同体发展提供更强劲的动力源泉。

成昆铁路复线的开通运行则大大缩短了攀西地区到成都、昆明、贵阳、重庆等川、滇、黔、渝各省市省会城市及直辖市的空间距离和时间距离,从而使攀西地区地方社会实现了“时空压缩”<sup>[35]</sup><sup>[20]</sup>景象。城市之间运行时间减少产生了一种特质,即导致了空间约束的彻底根绝,或更确切地说,导致了“引力的彻底克服”<sup>[36]</sup><sup>[53]</sup>,从根本上破除了攀西地区经济社会发展的交通瓶颈,攀西地区也将积极融入全国高铁经济版图,为地方经济社会发展注入新活力。

交通发展对经济的影响体现在经济效应和结构效应两个方面:交通强化了区域间的经济溢出进而实现了经济增长,交通对经济空间格局的影响体现在对经济发展的结构效应上,而高铁的发展则进一步强化了这两种效应<sup>[37]</sup>。成昆铁路复线不仅为攀西地区带来新的经济增长点,而且还将推动该地区经济的现代化转型,从而实现该地区文旅融合高质量发展。

以西昌市为例,为了抢抓新成昆铁路全线开通带来的文旅融合发展新机遇,西昌市把2023年作为“文化旅游提升年”,坚持“以文促旅、以旅彰文”的“大文旅”工作思路,坚持大力实施“全域旅游、

首位产业”发展战略，生动践行“绿水青山就是金山银山”发展理念，探索出民族地区文旅融合推动全域旅游发展新模式，打造了一批高颜值、文艺范、沉浸式的文旅项目，以文旅融合推进全域旅游，牵引经济社会转型升级，跻身全国县域经济百强行列。新成昆铁路开通第一个月，西昌车务段管内日均客流量达3.5万人。2022年兔年春节假期，西昌共接待游客160余万人次<sup>⑬</sup>。

2023年凉山彝族火把节是新成昆铁路全线开通运营后的首个火把节，为了全力保障旅客出行，铁路部门日均开行动车组列车22对。同时为了满足火把节期间不同旅客的多层次出行需求，成都铁路局还加开了“夕发朝至”全列卧铺列车、“熊猫专列”旅游列车、夜间动车组列车等特殊专列。据西昌车务段统计，2023年上半年凉山地区铁路旅客发送量为419.4万人次，同比2019年增长达122.48%<sup>⑭</sup>，这也表明成昆铁路复线为凉山经济增长和文旅融合发展提供了强有力的支撑。

越西县也充分利用成昆铁路复线以促进地方文旅深度融合。2023年6月，为了促进彝族火把节期间的文旅发展，越西县到重庆开展主题为“清凉火把季·20℃游越西”招商引资推介会，并于7月1日起开通重庆市到越西县的直达高铁。越西县充分考虑到重庆为火炉城市，夏天温度较高，于是精心策划“清凉火把季·20℃游越西”的主题，以吸引重庆市民到越西县避暑乘凉。据不完全统计，越西县2023年火把节期间共接待48.59万人次游客，同比增长288.72%，其中仅8月11—13日就接待13.78万余游客<sup>⑮</sup>。

总之，成昆铁路复线带来的便利性、通达性和快速性，为攀西地区文化产业和旅游产业的有机融合提供了交通基础设施保障。交通的便利程度往往是个体出游抑或文化企业选址的重要考虑约束条件之一<sup>[38]</sup>，成昆铁路复线的开通也吸引了国家级文旅项目西昌建川电影博物馆落地西昌。交通条件的改善有利于文旅融合高质量发展水平的提升，攀西地区有丰富的文化资源和自然资源，成昆铁路复线将是攀西地区社会经济转型发展的重要媒介和载体。

## 五、结语

成昆铁路运行五十余年来，攀西地区社会经济发展的实践表明，完备和发达的交通基础设施体系是民族地区实现可持续增长、包容性发展、内生性发展和协调性发展的基本保障。老成昆铁路和新成昆铁路的建设表明，国家是民族地区现代化进程中的“超经济的组织力量”<sup>[17]</sup>，民族地区的现代化离不开国家的强有力支持。成昆铁路已然成为攀西地区的民生工程，成昆铁路线上“慢火车”的持续运行满足了沿线少数群体的实际需求，使得新时代攀西地区城乡居民共同富裕取得了显著成效，是党和国家关心民生、推进惠民政策的“样板工程”，是国家结合地方政治、经济和文化特点，以交通基础设施促进民族地区经济社会发展的战略体现。而新成昆铁路则开启了攀西地区文旅发展新格局，激活攀西地区经济发展的活力，不断推进攀西地区高质量发展，成为攀西地区社会经济转型和发展的重要载体。“快”与“慢”之间不仅映射出近五十年来攀西地区交通的巨大变迁，同时其背后隐含了国家的整体发展战略和宏观布局。

未来，成昆铁路将在攀西民族地区现代化进程中继续发挥重要作用。随着成昆铁路复线的不断提速，其不仅将大大缩短各民族交流互动的时空距离，而且使得各民族间的交流交往交融不局限于某一固定的空间场域，从而有效促进各民族社会经济发展和文化融合，进而在更大、更广层面上铸牢中华民族共同体意识。成昆铁路线上“慢火车”的持续改造升级则将继续以“小而暖”的方式保障民生需求，体现我国铁路的公益性；“慢火车”非空调车厢、可开窗设计、站站停靠、允许乘客携带农副产品等运营模式则体

现了铁路工业遗产的原真性,是工业遗产社会价值的活态表达。

中国特色社会主义现代化建设作为一个有机整体,民族地区的繁荣,各兄弟民族的现代化,只有在整个国家和中华民族繁荣发展的前提下才能实现<sup>[39]</sup>。成昆铁路推动攀西民族地区现代化的个案表明,民族地区现代化的实现不仅要依靠当地群众的自力更生和资源优势,更得益于国家在全国范围内的资源配置<sup>[17]</sup>以及“全国一盘棋”的理念。三线建设时期,攀西民族地区主要发挥着国家工业现代化的资源供给地的重要角色;而在社会主义现代化建设新时期,攀西民族地区发达的文旅资源和农业资源使其在全国市场经济大循环中的作用日趋凸显。在“各民族共同团结奋进、共同繁荣发展”的时代背景下,各民族地区应努力探索适合自身发展的可持续发展道路,以逐步实现日益繁荣的发展图景,从而为中国式现代化建设贡献力量,进而为以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴作出应有贡献。

#### 注释:

- ① 周永明教授为国内“路学”研究的提倡者和发起者,2014年首届“国际路学工作坊”在他当时任职的重庆大学召开,该会议参会论文后以《路学:道路、空间与文化》论文集的形式出版;第二届于2016年在重庆大学召开,第三届和第四届分别于2019年和2021年在南方科技大学召开,第五届于2023年在云南大学召开。笔者有幸连续参加了第三、四和五届路学工作坊,及时了解有关“路学”研究的领域和前沿进展。
- ② 牛日河为长江支流岷江支流大渡河的一级支流,于四川省凉山州甘洛县尼日汇入大渡河,又称“尼日河”。
- ③ 成昆铁路线上位于乐山市金口河区关村坝的关村坝车站便是中国第一个隧道中的火车站,该站建于1966年,隧道全长6107米,火车站两端均位于隧道中。当前只有往返于凉山州普雄县和乐山市燕岗的5619和5620次普速列车(俗称“绿皮车”)在此办理客运业务。
- ④ 相关数据参考:《刘贤权司令员在庆祝成昆铁路“七一”全线通车大会上的讲话》,收藏于西昌市档案馆。刘贤权为时任铁道兵司令员、铁道兵党委第一书记,兼国务院文化组副组长,后先后任中共青海省委第一书记,原济南军区副司令员、党委常委等。
- ⑤ 东线由成都经内江、自贡、宜宾、盐津、彝良、威宁、宣威、曲靖到昆明,全长889公里;中线从成都经内江、宜宾,沿金沙江而上,经屏山、绥江、巧家、东川、嵩明到昆明,全长780公里;西线从成都起,经眉山、乐山、峨边、甘洛、喜德、西昌、德昌、会理、广通到昆明,全长1167公里。
- ⑥ “西昌”之名自清雍正六年(1728年)开始使用,当时置西昌县,属宁远府。民国时期先并入宁远府,后又复置西昌县。1950年3月27日,中国人民解放军解放西昌,并于4月份成立西昌县人民政府。1980年1月1日正式成立西昌市,而后西昌市与西昌县并存,直至1986年7月正式撤销西昌县建置,并入西昌市,此后至今一直沿用“西昌市”。因此在1970年成昆铁路贯通之际,使用“西昌县”一名。
- ⑦ 乐西公路(乐山至西昌)于1939年8月正式开工,1942年4月竣工通车,施工历时2年7个月;西祥公路(西昌至云南祥云)于1941年2月正式开工,同年年底竣工通车。乐西公路和西祥公路大部分为现在108国道的组成部分。
- ⑧ 该驾车运输社为西昌群众运输联社下的搬运社,于1978年并入西昌县搬运公司,1984年改为西昌市运输公司,跨入汽车运输行业。
- ⑨ 自2015年以来,5619/5620次列车其中一端的起始站由成都改为燕岗,另一端起始站普雄镇则保持不变。
- ⑩ 数据引自:凉山州史志办公室所编的内部资料《三线建设在四川·凉山卷》。
- ⑪ 数据引自:四川省西昌市志编纂委员会.西昌市志[M].成都:四川人民出版社,1996:333-338。
- ⑫ 相关数据由凉山彝族自治州发展和改革委员会提供。

- ⑬ 相关数据由西昌车务段提供。
- ⑭ 受疫情影响，此处仅比较2023年和疫情前2019年的数据。
- ⑮ 相关数据由越西县文化广播电视和旅游局提供。

参考文献：

- [1] 周永明.道路研究及其“路学”[J].二十一世纪,2010(4):71-78.
- [2] ARGOUNOVA L T.Narrating the road[J].Landscape Research,2012(2):191-206.
- [3] DALAKOGLU D.The road:an ethnography of(im)mobility,space,and cross-border infrastructures in the Balkans[M].Manchester:Manchester University Press,2017.
- [4] SNEAD J,ERICKSON C,DARLING A.Landscapes of movement:trails,paths,and roads in anthropological perspective[M].Philadelphia,PA:University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology,2009.
- [5] 布莱恩·拉金.信号与噪音——尼日利亚的媒体、基础设施与都市文化[M].陈静静,译.北京:商务印书馆,2014.
- [6] HARVEY P,KNOX H.Otherwise engaged:culture,deviance and the quest for connectivity through road construction[J].Journal of Cultural Economy,2008,1(1):79-92.
- [7] DALAKOGLU D.The road from capitalism to capitalism: infrastructures of (post) socialism in Albania[J].Mobilities,2012,7(4):571-586.
- [8] WILSON F.Towards a political economy of roads: experiences from Peru[J].Development and Change,2004,35(3):525-46.
- [9] SLATER S,MARVIN S.Urban infrastructure:the contemporary conflict between roads and utilities[J].Progress in Planning,1997,48(4):247-318.
- [10] HARVEY P,KNOX H.Roads—an anthropology of infrastructure and expertise[M].Ithaca&London: Cornell University Press,2015.
- [11] 齐格蒙特·鲍曼.流动的现时代性[M].欧阳景根,译.上海:上海三联书店,2002.
- [12] 爱德华·W·苏贾.寻求空间正义[M].高春花,强乃社,译.北京:社会科学文献出版社,2016.
- [13] 孙红林,刘双双.高铁时代的“慢治理”:成昆铁路“慢火车”的空间经验[J].西南交通大学学报(社会科学版),2021(2):87-93.
- [14] 冯仲鑫.成昆铁路对川西南民族地区经济带作用初探[J].现代商业,2021(11):62-64.
- [15] 杨志远.西部欠发达民族地区现代化进程的路径分析[J].西南民族大学学报(人文社科版),2016(6):130-134.
- [16] 以铸牢中华民族共同体意识为主线推动新时代党的民族工作高质量发展[N].人民日报,2021-08-29(01).
- [17] 宁亚芳.中国民族地区现代化建设成效与基本经验[J].民族研究,2021(6):12-28.
- [18] 费孝通.费孝通全集:第九卷[M].呼和浩特:内蒙古人民出版社,2009.
- [19] 四川省地方志编纂委员会.四川省志交通志:下册[M].成都:四川省科学技术出版社,1995.
- [20] 凉山州交通志编纂委员会.凉山彝族自治州交通志[M].西昌:凉山州交通志编纂委员会,1992.
- [21] 沃尔夫冈·希弗尔布施.铁道之旅:19世纪空间与时间的工业化[M].金毅,译.上海:上海人民出版社,2018.
- [22] 《当代四川》丛书编辑部.当代四川铁路[M].成都:四川民族出版社,1993.
- [23] 刘庆华.常隆庆在攀西之研究[C].成都:四川科学技术出版社,2014.
- [24] 张学亮.西南通途:成昆铁路设计施工与建成通车[M].长春:吉林出版集团有限责任公司,2009.
- [25] 卢思敏.共和国领袖与成昆铁路[J].廉政瞭望,2020(12):16-18.
- [26] 四川省西昌市志编纂委员会.西昌市志[M].成都:四川人民出版社,1996.
- [27] ALBALATE D,BEL G.High-speed rail:lessons for policy makers from experiences abroad[J].Public Administration Review,2012(72):336-349.
- [28] 胡振洲.聚落地理学[M].台北:三民书局,1977.
- [29] 张凤奇.论三线建设与重庆城市现代化[J].重庆社会科学,2020(8):78-82.

- [30] KRUGMAN P. Increasing returns and economic geography[J]. *Journal of Political Economy*, 1991, 99(3): 483—499.
- [31] 施坚雅. 中国农村的市场和社会结构[M]. 史建云, 徐秀丽, 译. 北京: 中国社会科学出版社, 1998.
- [32] 大力推进“四好农村路”高质量发展[EB/OL]. (2020-10-21)[2025-04-15]. <http://theory.people.com.cn/nl/2019/0325/c40531-30992787.html>.
- [33] 杨梅, 约其佐喜. 道路人类学视角下成昆铁路上的“小慢车”: 彝族人流动的生活空间[J]. *原生态民族文化学刊*, 2022(3): 52-64.
- [34] 刘继广, 沈志群. 高铁经济: 城市转型的新动力[J]. *广东社会科学*, 2010(3): 20-26.
- [35] HARVEY D. *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*[M]. MA: Blackwell, 1990.
- [36] 齐格蒙特·鲍曼. 全球化——人类的后果[M]. 郭国良, 徐建华, 译. 北京: 商务印书馆, 2013.
- [37] 王雨飞, 倪鹏飞. 高速铁路影响下的经济增长溢出与区域空间优化[J]. *中国工业经济*, 2016(2): 21-36.
- [38] 石燕, 詹国辉. 文旅融合高质量发展的指数建构、影响因素与提升策略——以江苏为例[J]. *南京社会科学*, 2021(7): 165-172.
- [39] 陈连开. 中国现代化建设中的民族问题[J]. *中央民族大学学报*, 1994(3): 7-9+27.

## Chengdu–Kunming Railway and the Modernization Development of the Panxi Ethnic Area from the Perspective of "Roadology"

YANG Mei

**Abstract:** As an important line in the "Two Bases and One Line" strategic layout of the Three Lines Construction, the Chengdu–Kunming Railway has greatly improved the transportation conditions, created transportation infrastructure conditions for resource development, transportation, and material circulation, and promoted the economic and social development in the Panxi ethnic area. With the opening and operation of the Chengdu–Kunming Railway, a large number of industrial enterprises and scientific research bases that have a significant impact on the national economy and national defense construction have been rapidly established in this area, promoting the urbanization and modernization of the cities along the line. The opening and operation of the new Chengdu–Kunming Railway has initiated a new pattern of cultural and tourism development in this area, stimulated new economic vitality, and thus promoted the high-quality and leapfrog development of this area. As a major transportation artery in Southwest China, the Chengdu–Kunming Railway has become a pioneer in the modernization development of ethnic areas and plays an important role in realizing the people's aspiration for a better life and common prosperity in ethnic areas.

**Keywords:** "Roadology"; Three Lines Construction; Chengdu–Kunming railway; modernization of the panxi ethnic area

责任编辑: 周兴涛