

# 云南窄轨铁路站点及周边区域保护复兴模式研究 ——以个碧石铁路为例

## Conservation and Revitalization Models of Yunnan Narrow-Gauge Railway Stations and Surrounding Areas: A Case Study of the Gejiu-Bisezhai-Shiping Railway

段文<sup>1\*</sup> 赵家荣<sup>1</sup> 杨思雨<sup>1</sup> 匡志星<sup>2</sup>  
DUAN Wen<sup>1\*</sup> ZHAO Jiarong<sup>1</sup> YANG Siyu<sup>1</sup> KUANG Zhixing<sup>2</sup>

(1.昆明理工大学建筑与城市规划学院, 昆明 650500; 2.昆明城市学院教育学院, 昆明 650106)  
(1. Faculty of Architecture and City Planning, Kunming University of Science and Technology, Kunming, Yunnan, China, 650500; 2. School of Education, Kunming City College, Kunming, Yunnan, China, 650106)

文章编号: 1000-0283(2025)08-0042-09  
DOI: 10.12193/j.laing.2025.08.0042.005  
中图分类号: TU986  
文献标志码: A  
收稿日期: 2025-03-28  
修回日期: 2025-05-20

### 摘要

云南窄轨铁路因停运导致站点及周边区域出现空间衰落、文化断裂与经济发展停滞等问题, 亟待探索适应地方发展需求的铁路遗产保护与活化利用路径, 以推动铁路遗产整体保护与沿线城乡空间可持续发展。以在云南窄轨铁路遗产保护利用中走在前列的个碧石铁路为研究对象, 通过实地调研, 提出三种车站及周边区域保护复兴模式: (1) 资源枯竭型工业城市“城市双修”带动模式(个旧站), 依托城市功能修复与生态修补, 将废弃站点改造为商业街区与滨湖绿道, 激活区域经济活力、提升城市空间品质; (2) 铁路历史文化公园建设带动模式(碧色寨站), 以遗产保护为核心, 整合文旅资源与社区共建, 形成文化消费场景并促进乡村聚落再生发展; (3) 铁路遗产观光小火车运营带动模式(“建水—石屏”段), 通过开通观光小火车实现铁路复通, 带动遗产区域整体发展, 串联沿线站点、城乡聚落与自然景观, 实现客流转化与文旅产业高质量发展。云南窄轨铁路跨越多元化的自然地貌和社会经济区域, 需要形成有针对性的差异化保护利用路径, 通过分析总结三种模式的实施成效与优化策略, 为云南窄轨铁路其他路段的保护复兴及国内其他铁路遗产活化利用提供有益参考。

### 关键词

铁路遗产; 云南窄轨铁路; 个碧石铁路; 铁路遗产活化; 区域复兴

### Abstract

The suspension of Yunnan's narrow-gauge railways has led to spatial decay at stations and their surrounding regions, accompanied by cultural fragmentation and economic stagnation, underscoring the pressing need for context-specific strategies to conserve railway heritage and facilitate adaptive reuse. These strategies aim to advance holistic heritage preservation and foster sustainable socio-spatial development along the railway corridor. Focusing on the Gejiu-Bisezhai-Shiping Railway, a frontrunner in Yunnan's railway heritage revitalization, this study proposes three typological conservation and revitalization models through empirical investigations: (1) Dual urban rehabilitation model for resource-depleted industrial cities (Gejiu station): leveraging urban functional retrofitting and ecological restoration, this approach repurposes decommissioned stations into commercial hubs and lakeside greenways, reactivating regional economic dynamics while elevating urban spatial performance. (2) Railway heritage cultural park model (Bisezhai station): centered on heritage integrity conservation, this framework synthesizes cultural-tourism assets with community co-creation mechanisms, generating immersive cultural consumption landscapes that drive regenerative development of rural settlements. (3) Heritage railway tourism operation model (Jianshui-Shiping section): reactivating discontinued rail lines through heritage-themed sightseeing trains, this model catalyzes integrated territorial development by spatially reknitting stations, urban-rural clusters, and natural landscapes, achieving visitor flow optimization and high-quality cultural tourism industrialization. Spanning heterogeneous geomorphological and socio-economic zones, Yunnan's narrow-gauge railways demand differentiated conservation protocols. Through a critical analysis of implementation efficacy and refinement strategies across these three models, this research constructs a transferable framework for revitalizing other railway segments in Yunnan and provides methodological references for activating railway heritage nationwide.

### Keywords

railway heritage; Yunnan narrow-gauge railway; Gejiu-Bisezhai-Shiping Railway; railroad heritage revitalization; regional regeneration

### 段文

1988年生/男/云南昆明人/博士/副教授/  
研究方向为城乡遗产保护利用与城市更新

### 赵家荣

2001年生/男/贵州六盘水人/在读硕士研究生/  
研究方向为城乡遗产保护利用与城市更新

### 杨思雨

1999年生/女/云南保山人/在读硕士研究生/  
研究方向为城乡遗产保护利用与城市更新

\*通信作者 (Author for correspondence)  
E-mail: duanwen2016@126.com

### 基金项目:

国家自然科学基金青年科学基金项目“产权重构视野下历史街区城市活力时空分异及形成机理研究”(编号: 52208061); 云南省教育厅  
学科研究基金教师类项目“个碧石铁路线性文化遗产体系构建与保护对策研究”(编号: 2020J0062)

铁路遗产是承载特定历史、文化、技术价值的铁路线路与设施<sup>[1]</sup>，世界铁路遗产的保护范围除铁路本体外，一般还会将铁路沿线一定范围的缓冲区及站点周边高度关联性的城乡建成区或自然景观划入<sup>[2]</sup>，因此对站点及周边区域的研究极为重要。从20世纪50年代末开始，出于经济原因，一些欧洲国家开始削减铁路运营规模，许多铁路站点与其附属设施被淘汰。在20世纪70年代后工业化的背景下，铁路遗产的文化和技术价值逐渐得到认可，铁路及相关设施也逐渐被纳入铁路遗产范围<sup>[3]</sup>，铁路遗产保护利用成为热议话题。这些铁路曾见证国家城市化发展和工业化进程，但随着设施的废弃，站点及周边地区变成了城市中的消极空间，对城市发展有一定的负面影响<sup>[4]</sup>。目前，越来越多的铁路遗产被作为旅游资源活化利用起来，展示过去的工业技术与历史文化，成为拉动经济和文化发展的有效支点<sup>[5]</sup>。

全球铁路遗产保护的理论基础主要源自文化路线、遗产廊道和线性文化遗产三大概念。文化路线 (cultural route) 强调特定历史功能的交通线路，如商贸、宗教等专门化路

径，超越普通运输功能的价值认定<sup>[6]</sup>。遗产廊道 (heritage corridor) 融合生态保护与区域发展，将线性遗产的历史、生态和经济价值进行整体考量<sup>[7]</sup>。单霁翔<sup>[8]</sup>提出的线性文化遗产 (lineal or serial cultural heritage) 概念，则聚焦链状文化遗产群落的系统性保护，强调遗产纽带对城乡聚落的串联作用。通过CiteSpace软件对中国知网 (CNKI) 和Web of Science (WoS) 数据库以“铁路遗产”为关键词进行知识图谱分析，梳理当前国内外铁路遗产研究现状与趋势。近年来，国际铁路遗产保护聚焦于铁路旅游与适应性保护再利用，并呈现出积极的发展态势 (图1)。国内对铁路遗产的保护始于20世纪初，后陆续出台《铁路文物保护单位管理办法》等政策规章，全国重点文物保护单位、国家工业遗产、中国工业遗产等保护名录中将铁路遗产纳入保护对象。中国铁路遗产有分布广泛、空间跨度大的特点<sup>[9]</sup>。近年来，国内对铁路遗产的研究逐渐增多，滇越铁路、中东铁路、京张铁路等铁路遗产逐渐成为研究热点，相关研究中“城市更新”“保护利用”等关键词的出现，表明研究视角转向铁路遗产对城市的影响与

铁路活化利用等方面 (图2)。目前铁路遗产相关研究对保护与活化利用的系统阐述有待完善，已实施保护路段占铁路遗产总量的比例也较低，活化利用面临理论与实践的双重挑战，需要在现有保护框架下，探索适应中国城乡发展需求的铁路遗产保护模式<sup>[10]</sup>。

云南是中国较早修建铁路的省份之一，受高原山地限制，早期铁路选择1 000 mm或更窄的600 mm轨距修建。滇越铁路是中国第一条高山国际窄轨铁路，入选中国工业遗产保护名录。云南窄轨铁路遗产留存丰富，车站站房别具风貌特色，桥梁隧道工程技术高，在中国铁路遗产中具有独特的代表性。随着中国铁路技术发展，云南窄轨铁路已无法再作为主要运输通道，传统客货运输功能衰退后的铁路遗产保护和沿线城乡区域发展成为亟待破解的难题。

个碧石铁路是20世纪初由中国人自主筹资、修筑、经营的一条寸轨铁路，也是中国历史上第一条民营铁路，为云南社会经济发展，尤其是滇南地区人民生活改善作出了杰出贡献<sup>[11]</sup>。在云南的窄轨铁路中，个碧石铁路的保护利用走在前列，个旧金湖畔的寸



图1 英文文献关键词共现图谱  
Fig. 1 Co-occurrence map of keywords in English literatures

图2 中文文献关键词共现图谱  
Fig. 2 Co-occurrence map of keywords in Chinese literatures

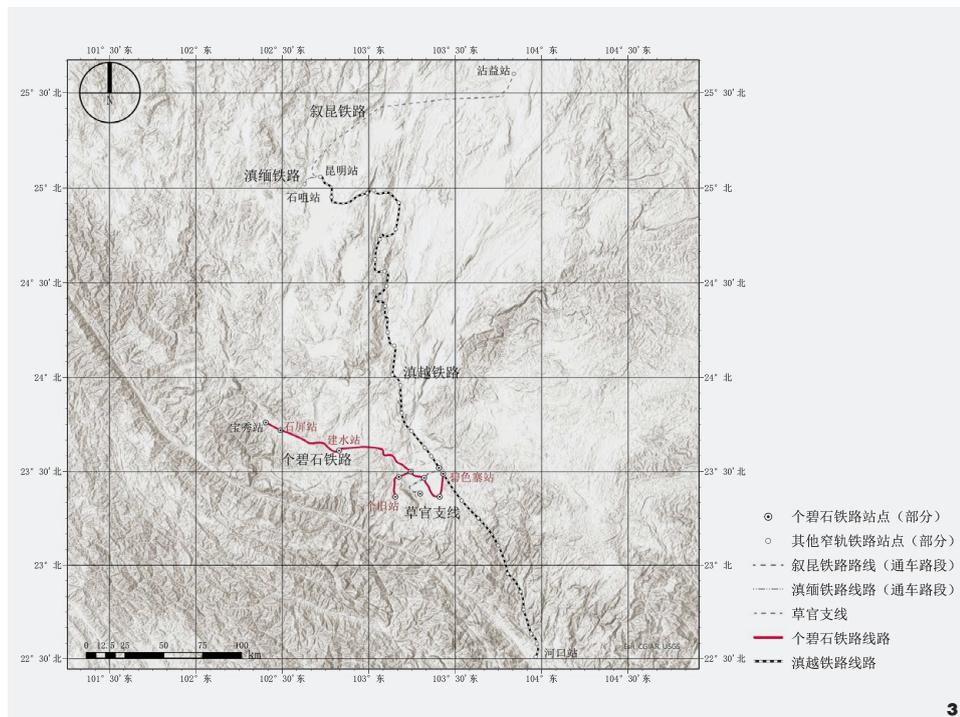


图3 云南窄轨铁路分布示意图  
Fig. 3 Distribution map of narrow-gauge railways in Yunnan Province

轨休闲步道、碧色寨站铁路文化公园建设和“建水—石屏”观光小火车开通等铁路遗产保护与城乡协同发展的实践探索，为几近废弃的铁路遗产注入新活力，是研究云南窄轨铁路站点及周边区域保护复兴的独特样本，相关模式和经验值得研究总结。

## 1 云南窄轨铁路发展演变概述

### 1.1 云南窄轨铁路发展历程

云南窄轨铁路起源于殖民掠夺与实业发展，由历史上的滇越铁路、个碧石铁路、滇緬铁路、叙昆铁路、草官铁路发展演变而来(图3)。滇越铁路云南段于1904年开始动工，1910年全线竣工通车。个碧石铁路于1915年开工建设，因资金、技术等问题延宕，至1936年才全线通车，是中国历史上里程最长、修建时间最长、轨距最小的民营铁路<sup>[12]</sup>。

滇緬铁路于1938年动工，原本计划在抗战时期打通一条西向通达缅甸腊戍的国际运输通道，但1942年因滇西失守而停工，仅从昆明铺轨至安宁，后安宁至石咀段铁轨又拆除，到1942年时仅昆明到石咀段开通客车，通车里程共计12.4 km<sup>[13]</sup>。叙昆铁路勘测于晚清，抗战期间作为西南战略通道建设重启，因时局动荡，只有昆明至沾益段共计173 km建成通车<sup>[14]</sup>。

中华人民共和国成立后，滇越铁路碧色寨到河口段于1957年12月修复，昆明至河口全线通车<sup>[15]</sup>。个碧石铁路划归铁道部昆明铁路局管理，并向西延伸到宝秀，1969年将蒙自到宝秀的142 km扩建为米轨，仅保留鸡街到个旧的34 km寸轨<sup>[16]</sup>。草官铁路于1958年铺轨至雨过铺站，1969年建成雨过铺至官家山段，全长30.8 km，1960年和1970年先

后被铁路局接管<sup>[17]</sup>。滇緬铁路在1959年从石咀铺轨到楚雄—平浪(简称昆一线)，1970年昆一线被拆除，仅保留昆明北站至石咀的12.4 km铁路<sup>[18]</sup>。1952年，国家重启西南铁路建设，叙昆铁路原线被整合为内昆铁路的组成部分<sup>[19]</sup>。

### 1.2 云南窄轨铁路遗产价值与当下困境

云南窄轨铁路的遗产价值主要体现在工业技术、历史文化、社会经济三个方面。工业技术上，滇越铁路修建于地形复杂、地质条件恶劣区域，采用了当时先进的桥梁、隧道修筑技术，建成了世界铁路桥梁史上的经典之作(如人字桥)，为研究特定时期铁路工程技术提供了宝贵实例。历史文化上，滇越铁路是中国近代遭受殖民侵略的证据，客观上打开了云南省参与国际交往的大门；滇緬铁路虽未全线贯通，但见证了中国人民不屈不挠的抗战斗争精神；个碧石铁路是中国近代实业救国的区域性实践，体现了殖民经济压迫下地方自生型工业化的抗争路径。社会经济上，窄轨铁路促进了云南省近代以来的城镇化与工业化进程，加强了沿线民族地区的交流融合。对于云南人民，窄轨铁路是一种集体记忆，承载着几代人的生活故事与情感。铁路相关的车站、桥梁、隧道等，成为地域文化标志，是传承地方文化、延续历史记忆的重要依托。

铁路停运后，站点及周边区域在经济、空间、社会和环境等多个层面陷入困境。经济上，铁路停运使周边酒店、餐饮、零售等商业客流量锐减，收入大幅下滑，商业氛围萧条，区域经济活力丧失，地方财政收入减少，难以投入资金完善基础设施与公共服务，陷入经济发展的恶性循环。空间方面，废弃轨道、站房等设施导致土地低效利用，成为

空间割裂带，阻碍交通流动与土地开发，破坏城市功能协调。社会层面，铁路相关岗位消失，大量人口外流，社区消费能力下降，商业发展受阻，公共服务设施利用率降低，社区逐步走向衰落。

## 2 个碧石铁路站点保存现状及带动周边区域发展复兴概览

### 2.1 个碧石铁路站点保存现状

个碧石铁路在1936年建成通车时，全线共设置23个车站，其中：碧色寨、鸡街、个旧、临安、建水、石屏6个车站为一等站，乍甸、面甸（原名为“缅甸”）、乡会桥、坝心4个车站为二等站，十里铺、雨过铺、江水地、石崖寨、麻栗树、大田山、五里冲、南营寨、下坡处、仁寿村、泗水庄、石窝铺、火谷都13个车站为三等站。中华人民共和国成立后，铁路从石屏延伸修建到宝秀，新建了一些车站，车站数量达到36个，并对原有车站等级进行了重新分类。自20世纪90年代末开始，个碧石铁路逐步停运，沿线车站也面临闲置废弃的问题。截至2024年，36个车站中已有3个车站彻底消失，6个车站已损毁，17个车站废弃，仍保持货运和已活化利用的车站分别有1个和9个（表1）。



图4 个碧石铁路已活化利用站点现状  
Fig. 4 Current status of adaptively reused Gejiu-Bisezhai-Shiping Railway stations

### 2.2 已活化利用站点带动周边区域保护复兴模式类型

在个碧石铁路目前已活化利用的9个站点中（图4），碧色寨、个旧站是相对独立的，其余7个车站均位于自2015年后相继开

通的“建水—团山”“石屏—团山”慢速观光小火车线路上。这9个站点的活化利用不仅修缮或恢复了原有车站，还不同程度地带动了站点周边区域的发展振兴（图5）。个旧站及周边地区的保护复兴属于资源枯竭型

表1 个碧石铁路站点保存现状信息  
Tab. 1 Preservation status information of Gejiu-Bisezhai-Shiping Railway stations

保存现状 Status of preservation	车站数量 / 个 Number of stations	车站名称 Station name
已消失的车站	3	泗水庄、乍甸、鄂棚
已损毁车站	6	多法勒、龙头寨（十里铺）、石窝铺、火谷都、石崖寨、面甸
已废弃车站	17	蒙自、江水地、鸡街、关口、麻栗树、大田山、五里冲、九标、南营寨、建水站、下坡处、四家、仁寿村、大水、吴家庄、松村、宝秀
保持货运车站	1	雨过铺
活化利用车站（包含修缮、恢复重建或新增的车站）	9	碧色寨、个旧、临安观光火车站、临安站、乡会桥、团山（新民桥）、坝心、龙井、石屏

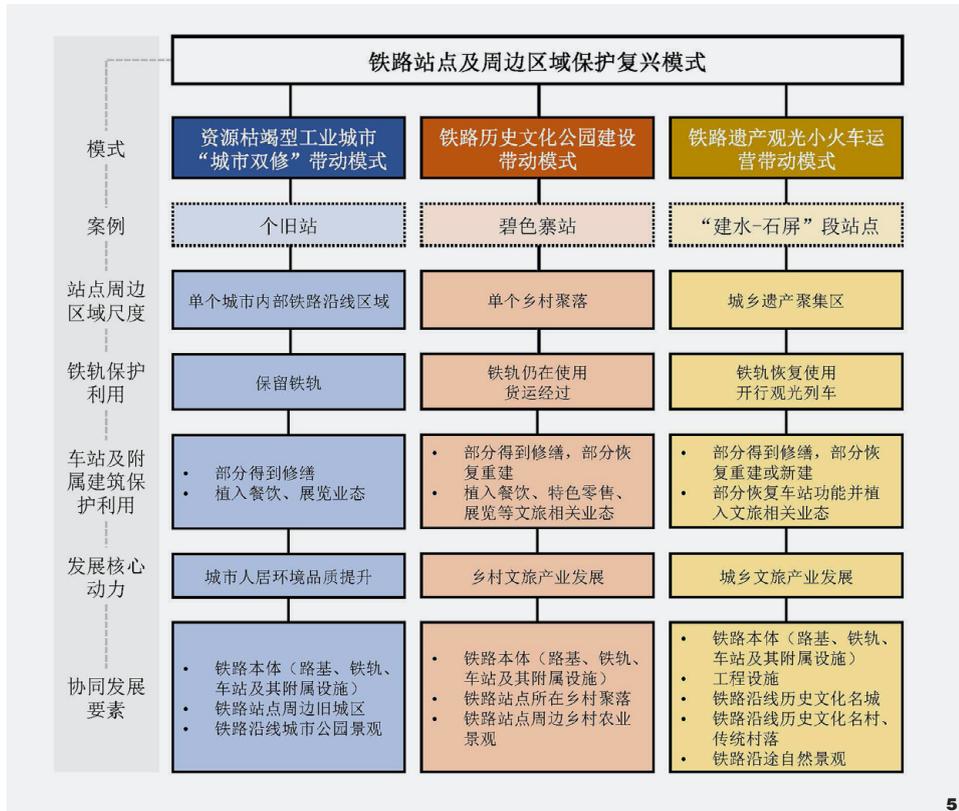


图5 个碧石铁路站点及周边区域保护复兴模式  
Fig. 5 Conservation and revitalization models for Gejiu-Bisezhai-Shiping Railway stations and surrounding areas

工业城市“城市双修”带动模式，除车站站房及部分附属建筑得到保护利用外，还保留了个旧市内一段已经停运的铁路，并带动了站点周边老旧城区更新和铁路沿线城市公园建设，整体提升了个旧市老城区内的城市人居环境品质。碧色寨站既是碧石铁路的起点，也是滇越铁路线上的重要站点，目前滇越铁路“开远—河口”货运列车还途经碧色寨，电影《芳华》在此取景拍摄并热播后，逐渐成为网红打卡点，车站所在的碧色寨村已规划建成铁路历史文化公园并创建为AAAA级旅游景区，车站及其附属建筑的保护更新带动了乡村文旅产业的整体发展。“建水—石屏”段拥有丰富的历史文化和自然景观资源，建水是国家级历史文化

名城，石屏是省级历史文化名城，铁路串联起异龙湖等风景名胜和众多的传统村落，是滇南大地上一处典型的遗产聚集区，观光小火车的开通不仅让铁路本体在运行中得到保护，还极大促进了沿途城乡文旅产业的发展。

本研究通过对个碧石铁路当前36处站点走访调查，依据车站使用状况、保存情况进行分类，选取个碧石铁路已活化利用站点为研究对象，通过现场调研、部门访谈和文献查阅的方式，对站点周边区域复兴、站点及附属设施保护方式、发展动力、协同发展要素展开研究，并归纳出站点及周边区域的不同复兴模式，为铁路遗产的保护更新提供借鉴。

### 3 资源枯竭型工业城市“城市双修”带动模式

#### 3.1 模式介绍

该模式的发展核心动力来源于城市人居环境品质提升。个旧作为曾经的世界“锡都”，由于长期的过度开采，20世纪末期锡矿资源面临严重枯竭，2008年被列为国家首批资源枯竭城市转型试点。曾经作为个碧石铁路重要交通节点的个旧站，在城市发展的进程中被废弃，站房及附属建筑的长期闲置，不仅占用宝贵的城市土地资源，还因其破败的外观和陈旧的设施，影响城市景观形象，割裂城市空间。

为解决上述问题，个旧站及周边区域进行了一系列更新改造工作。利用原有的个旧站站房、个碧石铁路公司旧址，以及城市内部铁路的沿线区域，打造了火车站商业街与滨湖绿道。从城市修补角度看，该区域从传统的交通生产功能成功转变为消费服务型功能，这一转变高度契合个旧市产业结构调整和城市功能升级的发展需求，为城市转型发展提供了重要的空间支撑，在提升城市空间品质、促进区域经济发展、增强城市文化软实力等方面，呈现出不可替代的价值。从生态修复角度看，结合由洪水淹没区发展而来的个旧金湖城市公园景观提升，保留湖滨铁路线，作为滨湖休闲步道上的独特历史文化印记，为城市生态景观系统建设增添了历史文化气质(图6)。

#### 3.2 站点及附属建筑保护修缮与活化利用

个旧站站点及附属建筑当前保留的有个旧站站房、个碧石铁路公司旧址以及部分寸轨轨道。目前，个旧站周边铁路得到保留，站房处于修缮状态，个碧石铁路公司旧址保护更新后用作主题餐厅和个碧石铁路展览



图6 个旧站及周边区域重要功能示意图  
Fig. 6 Mapping of important functions of Geju Station and its surrounding areas

馆。餐厅以独特的工业文化与铁路文化为主题，为市民和游客提供独特的餐饮体验；个碧石铁路展览馆则通过历史文物、图片资料以及多媒体展示等方式，呈现个碧石铁路的发展历程和文化价值。

### 3.3 站点周边区域发展复兴

个旧站位于个旧市金湖以南，周边居民众多，利用站点历史文化属性，协同铁路站点周边旧城区、铁路沿线城市公园景观，推动废弃车站周边城市更新：建设火车站商业街，通过引入多样化的商业业态，激活区域商业活力，提升土地利用效率；铁轨改造为滨湖绿道，将铁路的线性空间与城市的滨水空间有机结合，为市民提供休闲健身、亲近自然的公共空间，在改善城市生态环境的同时增强了城市魅力。目前，个旧市火车站商业街平均每天接待游客2万余人次，以个旧

火车站商业街为核心的金湖商圈新增市场主体1500余户，带动就业1.4万余人。

## 4 铁路历史文化公园建设带动模式

### 4.1 模式介绍

该模式的核心发展动力为乡村文旅产业发展，遵循“本体保护—价值转化—社区共建”的逻辑框架，形成铁路遗产保护与乡村社会经济联动升级的可持续路径。通过公园建设、空间重构、产业置入，最终实现铁路站点及其周边区域复兴的目的。

本体保护层面上，强调铁路遗产与乡村聚落的有机融合。通过铁路廊道、历史建筑适应性保护利用及线性景观营造，将铁轨转化为连续性的文化空间，在保护铁路遗产真实性的同时，实现了空间的复合利用。价值转化层面，聚焦遗产经济的创造性转化，碧色寨铁路历史文化公园通过构建“铁路遗

产+文旅+创意”的产业体系，依托铁路法式站房遗址，开发米轨火车体验、影视拍摄基地，形成沉浸式文旅消费场景，实现了铁路遗产价值向文旅价值的转化跃迁。社区共建层面，通过建立政府、运营公司、村民多方参与机制，在公共空间设计中融入社区服务功能，将铁路遗产转化为居民文化生活载体，促进聚落环境、功能提升与社会资本再生(图7)。

### 4.2 站点及附属建筑保护修缮与活化利用

作为个碧石铁路与滇越铁路的关键节点，目前碧色寨的铁轨仍在使用，为货运功能。碧色寨站点及附属建筑可以被分为滇越铁路站房建筑组团与个碧石铁路站房建筑组团。滇越铁路组团由车站站房、海关分关、铁路食堂、哥胥士酒店及其他附属建筑组成，个碧石铁路站房建筑组团由车站站

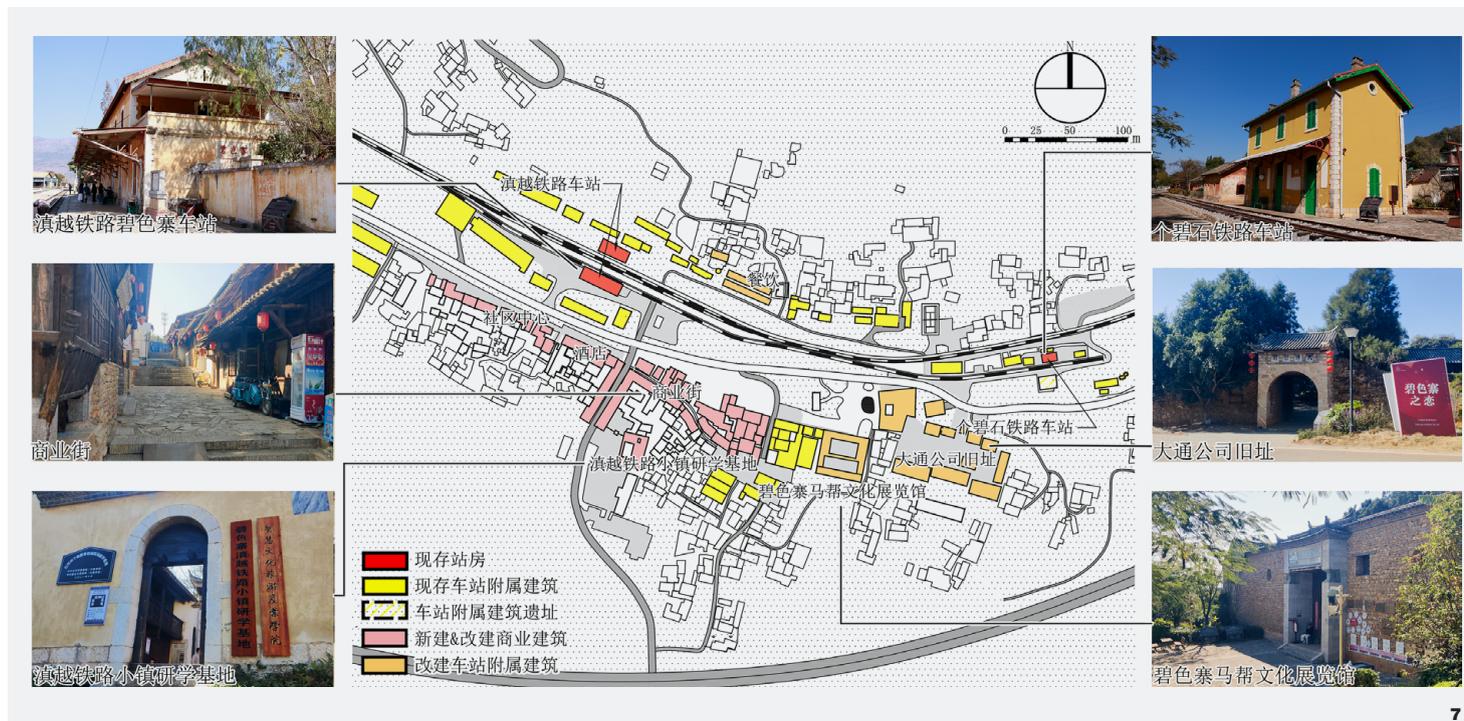


图7 碧色寨站及周边区域重要功能示意图  
Fig. 7 Mapping of important functions of Bisezhai Station and its surrounding areas

房、另旦房、原员工宿舍等组成，大部分建筑得到保护修缮，部分建筑中还植入了展览功能。目前，这两处站点及附属建筑已成为极具吸引力的文化地标和网红打卡点，吸引大量游客前往。

#### 4.3 站点周边区域发展复兴

铁路历史文化公园的建设促进了铁路站点所在乡村和周边乡村农业景观等要素的协同发展，实现了遗产活化、社区振兴、资源联动的目的。碧色寨村成立经营餐饮、休闲娱乐、旅游的乡村旅游专业合作社，通过“村委会+合作社+农户”的产业扶贫模式，切实带动农户发展特色民族旅游，脱贫致富。村民以“量股入社”的方式加入合作社，以腾而不退的方式参与旅游发展利益分配<sup>[20]</sup>，村民的房屋修缮后出租每月收入

3 000 ~ 4 000元，用于文旅发展所需的商业经营。部分村内公共建筑被改造为村庄会客厅，用于展示当地的历史文化、民俗风情等，供游客参观使用。村内建筑的更新利用丰富了碧色寨的旅游产品供给，为村民创造更多的就业机会和收入来源，促进了遗产保护与乡村经济发展的有机融合。

### 5 铁路遗产观光小火车运营带动模式

#### 5.1 模式介绍

该模式的核心发展动力为城乡文旅产业的发展，通过站点、铁轨、机车等物质遗存的保护修缮，以及观光线路的运营，实现铁路遗产活化与区域振兴的双重目标。在遗产保护维度，观光线路复通不仅涵盖站房、附属建筑及窄轨铁路系统的整体性保护，还通过适应性改造延续铁路工程遗产的技术真实

性。沿线站点的空间再生既提升了旅客服务设施的功能品质，又通过触媒效应激活周边区域更新，为产业置入创造前置条件。

复通的观光列车实现了铁路遗产的活化利用，同时通过主题化线路策划将客流转化为文化消费流量。站点周边文旅资源的整合开发，推动游客从过境式游览转向深度驻留，催生特色民宿、在地餐饮与文创零售等业态集聚。最终使铁路遗产保护与地方文化传承形成互哺机制。这种“保护—运营—再生”的闭环体系，构建起遗产可持续利用与区域包容性发展的协同路径。

#### 5.2 站点及附属建筑保护修缮与活化利用

目前，“建水—石屏”观光铁路的沿线站点在逐步得到保护修缮的同时，还部分恢复了车站功能并植入文旅相关业态。站

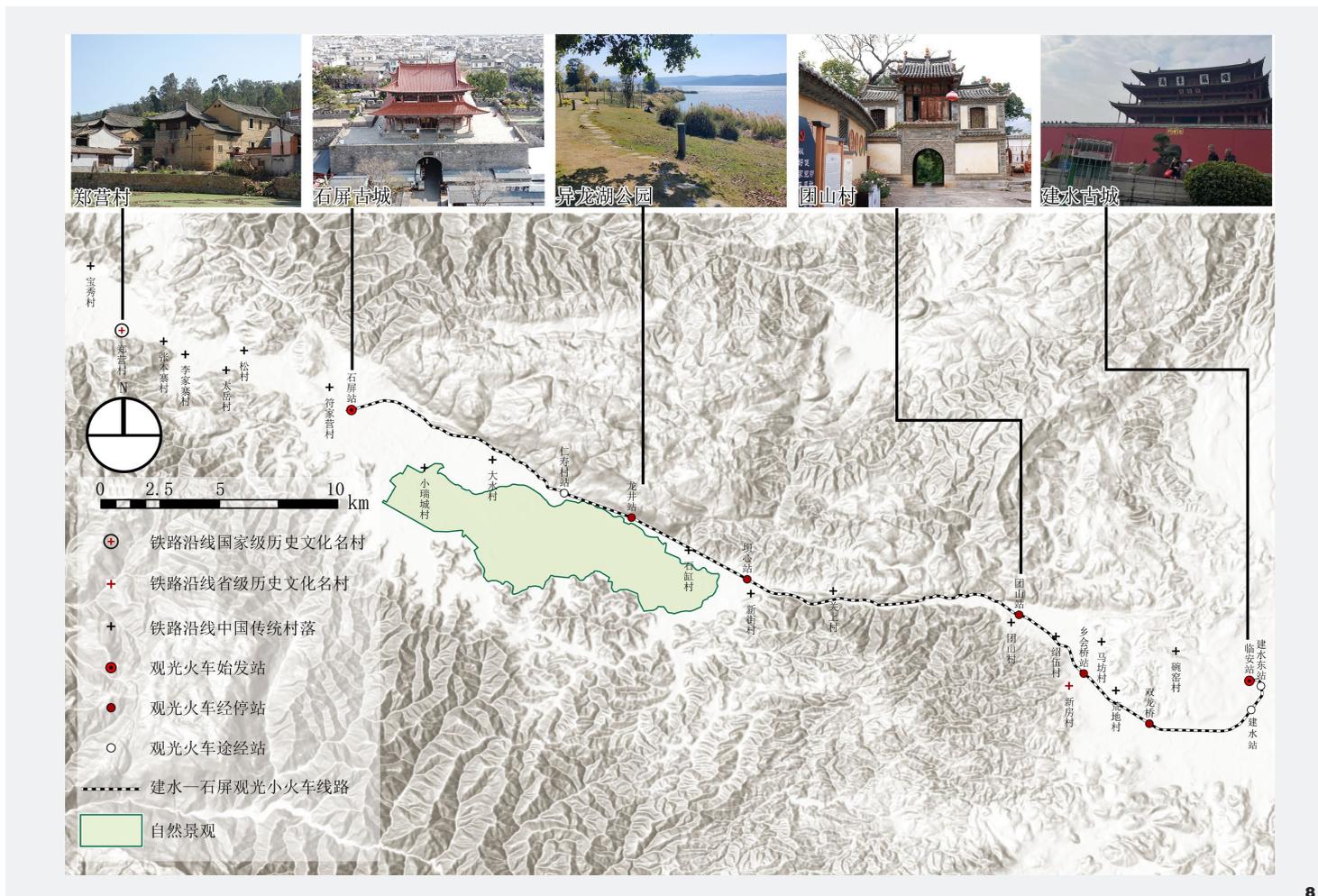


图8 “建水—石屏” 观光火车路线周边区域示意图  
Fig. 8 Areas around the Jianshui-Shiping sightseeing train route

点与周边村镇的联系分为两类：一类是与村镇紧密相连的站点，如建水站、石屏站等，这些站点本身保存较好，修缮时将站房和周边空地整合改建成公园，既为居民提供休闲、健身和社交的场所，又通过绿化改善环境质量，成为城市公共空间的一部分；另一类是与村镇脱离的“孤岛型”站点，这类站点通过灵活改造、重新利用，在保留原有建筑特色的基础上，增加咖啡馆、手工艺店等商业功能，不仅盘活了闲置资源，还通过吸引游客和创业者，为周边区域带

来新的经济活力。

### 5.3 站点周边区域发展复兴

目前观光小火车由2015年开行的建水古城小火车、2021年开行的“状元号”“异龙号”石屏旅游观光列车等三趟旅游专列组成。2024年暑期，“建水—石屏”观光列车共开行441列，运送旅客6.78万人次，同比增长40%，观光列车的开通促进了铁路本体、沿线工程设施、历史村镇和沿途自然景观等要素的协同发展。观光小火车的稳定运营，为

站点周边区域以及沿线村庄的旅游发展引入了大量客源，有力地推动了地方经济的发展。这一交通方式凭借其独特的游览属性，吸引了众多游客乘坐，促进了站点周边的零售、餐饮、住宿业发展。该线路整合自然与人文景观资源，串联团山村、关上村等国家级历史文化名村、传统村落与异龙湖湿地公园，通过这种“以线带点、全域联动”的运营模式，既重塑废弃铁路的交通服务价值，又以差异化的文化体验赋能乡村旅游升级，成为滇南地区文旅融合的典型实践范本（图8）。

表2 云南窄轨铁路复兴模式对比  
Tab. 2 Comparison of the revival models of yunnan narrow-gauge railway stations

模式 Model	典型案例 Typical case	区域复兴路径 Regional revival path	适用条件 Application condition
资源枯竭型工业城市“城市双修”带动模式	个旧站	通过站点及周边区域商业、景观改造, 将铁路遗产转变为修复城市空间、拉动城市经济发展的触媒	位于城市中心区域但远离主要旅游目的地, 周边有人居环境整治和商业发展提升需求的站点
铁路历史文化公园建设带动模式	碧色寨站	通过铁路历史文化公园建设带动周边乡村聚落发展, 实现历史公园与周边乡村的良性互动	站房、铁轨及附属建筑留存较好且具有一定规模, 能够反映当时历史风貌, 有一定知名度的站点
铁路遗产观光小火车运营带动模式	“建水—石屏”段站点	通过观光火车的运行串联铁路沿线自然资源与文化资源, 带动区域层面的旅游发展	站点所在城镇、乡村地区历史文化和人文景观资源丰富, 废弃铁轨具备恢复通车条件

## 6 结语

云南个碧石窄轨铁路的保护与活化呈现出多样性特征。“城市双修”带动模式促进了废弃铁路站点及周边区域的功能完善和生态修复, 有效激活了区域经济活力, 提升了城市空间品质; 铁路历史文化公园建设带动模式以铁路遗产保护为核心, 通过公园建设、空间重构和产业植入, 实现了遗产价值转化与社区共建; 铁路遗产观光小火车运营带动模式通过铁路复通和观光列车运营, 串联沿线站点和聚落, 实现了遗产聚集区的文旅联动发展。本研究通过对个碧石铁路已活化利用站点的梳理, 发掘站点及周边区域的特征与核心发展动力, 相较过往研究中对单个站点保护利用的阐述, 归纳出三种不同的站点及区域保护复兴模式。三种模式在区域复兴路径与适用条件各不相同, 反映了不同区位、不同规模站点的活化利用方式的差异性(表2)。

在地方政府的高度重视和铁路主管部门的协同配合下, 个碧石铁路的保护与活化已取得显著成效, 为其他铁路遗产的保护提供了宝贵的实践经验。然而, 面对大量铁路站点和设施仍处于废弃甚至逐步消失的现状, 实施模式仍需进一步优化: (1) “城市双修”带动模式应更加注重遗产真实性和历史风貌的完整性, 避免过度商业化对遗产价值的损

害; (2) 铁路历史文化公园建设带动模式应当平衡好旅游发展与乡村发展的关系, 避免旅游开发对社区生产生活的过度干扰; (3) 铁路遗产观光小火车运营带动模式应当在当前实践经验基础上, 进一步带动周边更多遗产聚落和自然景观的旅游开发, 提升观光火车服务水平, 打造世界级的精品铁路遗产旅游线路。

铁路遗产的保护与利用是一项复杂的工作, 铁路站点与周边区域的兴衰息息相关, 因此不仅需要满足铁路遗产保护的要求, 还必须考虑到铁路站点周边区域未来的发展。根据车站不同区位、规模等条件选择不同的遗产更新再利用方式, 有利于铁路站点及周边区域的人居环境提升与发展振兴, 让铁路遗产实现从“锈带”向“秀带”的转变。

注: 文中图表均由作者自绘/摄。

## 参考文献

[1] 唐琦. 铁路遗产的内涵与价值评判[J]. 南方建筑, 2016(02): 39-44.  
 [2] 张冬宁. 世界铁路遗产研究及其对我国铁路遗产保护的启示[J]. 郑州轻工业学院学报(社会科学版), 2012, 13(04): 44-49.  
 [3] 陈雳. 西方铁路遗产活化利用概况[J]. 工业建筑, 2020, 50(05): 198-202.  
 [4] 夏海山. 废弃铁路与城市再生研究综述[J]. 世界建

筑, 2020(07): 10-16.  
 [5] PEIRA G, LO GIUDICE A, MIRAGLIA S. Railway and Tourism: A Systematic Literature Review[J]. Tourism and Hospitality, 2022, 3(01): 69-79.  
 [6] 王建波, 阮仪三. 作为遗产类型的文化线路——《文化线路宪章》解读[J]. 城市规划学刊, 2009(04): 86-92.  
 [7] 王志芳, 孙鹏. 遗产廊道——一种较新的遗产保护方法[J]. 中国园林, 2001, 17(05): 85-88.  
 [8] 单霁翔. 大型线性文化遗产保护初论: 突破与压力[J]. 南方文物, 2006(03): 2-5.  
 [9] 崔卫华, 杨成林. 中国近代铁路遗产的时空分布与遗产价值研究[J]. 中国文化遗产, 2018(01): 100-105.  
 [10] 夏海山. 中国铁路遗产文化价值概览[J]. 新建筑, 2024(05): 8-13.  
 [11] 郭翠华. 云南第一条民营铁路——个碧石铁路[J]. 云南档案, 2004(02): 17.  
 [12] 刘睿宸, 贾凡. 1949年以来个碧石铁路史研究综述[J]. 红河学院学报, 2022, 20(02): 40-45.  
 [13] 和丽琨. 修建滇缅铁路始末[J]. 云南档案, 1995(01): 40-42.  
 [14] 车轶. 民国川滇铁路史略[J]. 昆明学院学报, 2014, 36(05): 72-77.  
 [15] 王士录. 滇越铁路与当代滇越经贸文化交流[J]. 东南亚, 2005(03): 27-32.  
 [16] 燕玲. 寸轨个碧石铁路的前世今生[J]. 云南档案, 2014(10): 38-41.  
 [17] 云南省地方志编纂委员会. 云南省志-卷三十四-铁道志[M]. 昆明: 云南人民出版社, 1994: 145-147.  
 [18] 李晨阳. 滇缅铁路的前世今生[J]. 世界知识, 2019(10): 73.  
 [19] 陈永康, 胡玥. 龙腾乌蒙——写在内昆铁路开通之前[J]. 铁道知识, 2002(02): 2-4.  
 [20] 李飞, 邹统钎. 线性文化遗产重要节点旅游发展模式研究——以云南碧色寨为例[J]. 地理与地理信息科学, 2022, 38(05): 138-144.