

秦岭与巴山如天然屏障,分隔荆楚与关中大地。华山、武当山同属天下名胜,却被连绵不绝的峻岭幽谷阻隔,遥遥相望千年。

明朝天启三年(1623年),湖南常德文人杨鹤留下《蓼话》记述见闻,江苏江阴旅行家徐霞客著就《游太和华山日记》,以笔墨实录古时往返两山的迢迢长路。华山、武当山直线相隔数百公里,在依靠车马舟楫的古代,翻越崇山、辗转江河,往往要耗时数十日。随着西十高铁全线贯通,从华山北站到十堰东站,两个多小时可达,群山阻隔被彻底打破,秦楚两座文化名山真正实现两小时“牵手”。

今天,我们立足明朝游记史料,对比古今交通巨变,深度挖掘华山与武当山同源共生的文化脉络,解读西十高铁为秦楚文旅融合带来的全新机遇,于文字山河间,见证交通变革改写名山命运。



途经郧襄,登临武当的武陵文士杨鹤

杨鹤与郧阳、武当山渊源颇深。杨鹤(?—1635),字修龄,湖广武陵(今湖南常德)人,万历三十二年(1604年)进士,一生仕途辗转,官至兵部右侍郎,出任陕西三边总督。在奔赴西北履职之前,杨鹤曾驻足郧襄之地,畅游武当仙山,留下游记名篇《蓼话》,成为明朝晚期记述武当山风光与地理格局的珍贵一手文献。

明朝郧阳抚治管辖荆楚西北大片区域,武当山属郧阳辖内。当时,往来秦楚、赴陕西公干,武当山是必经之地。

癸亥(1623年)秋八月,杨鹤奉命北上,友人蔡敬夫邀他绕道襄阳,共游武当山。于是他放下公务,用8天时间遍游紫霄宫、五龙宫、

昔年十余日跋涉
今朝两小时「牵手」

——从明代游记读懂西十高铁开通的时代价值

记者朱江

金顶、琼台,夜宿均州城外的沧浪亭下,与友人彻夜畅谈山中风物,事后写下《蓼话》,完整记录游历始末。

不同于单纯描写山水风光的游记,杨鹤的文字兼具文人视野与政务行者的空间洞察。他站在海拔1612米的天柱峰金顶,向北眺望华山的一段记述,清晰记下两山的地理观感,成为印证古时两地远隔的直观史料。

《蓼话》记载他登临武当山金顶见闻:“西南诸峰当是蜀中,极目不知所际,北面忽见群山之上,有山矗出,削成四方,疑为华岳。问之道士,果华岳也,相去盖七百里矣。然的的分明,如在百里内者。东望襄江,白波如带;鹿门峴首,似可得之指顾。”

1623年农历八月十三,久雨初晴,云雾散尽,杨鹤登上武当山金顶。往西南望去,群山



图为天下第一仙山武当山。明朝天启三年,36岁的徐霞客从江阴老家出发,寻访他心心念念的玄武武当。记者朱江 摄

连绵直抵蜀地,无边无际;北向群山层叠之间,一座方正陡峭的高山突兀矗立,山体四壁如刀削斧凿,他心生疑惑,猜测是西岳华山,询问身边的金顶道士,果然正是华山。道士明确告知,武当山与华山两地相距七百里。当日天朗气清,无云雾遮挡,华山轮廓清晰分明,视觉上仿佛近在百里,现实却是千山万壑横亘阻隔。

日前,武当山自然景观调查专班成员资汝松用谷歌地球模拟发现,从华山到武当山,直线距离为246公里。这两座山之间,没有其他更高的山能够阻挡视线。他说:“中间只有一座海拔1500米的秦岭山峰。华山主峰南峰(落雁峰)海拔2154.9米,是华山五大主峰中最高的峰;武当山最高峰天柱峰海拔1612米,两者高度相差542.9米。因此推断,明朝天气很好时,可以从武当山金顶看到华山主峰。”

群山封锁,不可逾越的天然鸿沟

市博物馆副研究员刘志军在考证相关史料后表示,明朝“七百里”,并非现代高速公路平直里程,而是秦岭、伏牛山脉交织,河谷、隘口、悬崖串联起的迂回古驿道实际里程。

梳理古代秦楚往来的三条主干道,便可体会这条路途的艰险漫长:

第一条是商於古道,亦称武关道:自华山脚下华阴出发,沿瀋河、丹江谷地翻越秦岭,经蓝田、商州、武关,抵达郧阳、均州,全程山道盘绕,河谷湿滑,悬崖栈道随处可见。全程陆路超过八百里,徒步、马车行进至少需十日。

第二条是襄洛古道:华阴东行至洛阳,南下南阳,西行襄阳,再北上进入武当山,绕行豫西平原。虽少高山险阻,但路程拉长至千里,需要水陆多次换乘。遇上汉江汛期,还得停船等待水情变化。

第三条主干道:从关中翻越秦岭,借金钱河水陆联运途经上津,沿夹河进入汉江,一路顺流东行,抵达武当山下的草店。沿线驿站集镇齐备,是朝廷驿传、大宗商旅、文人游学首选通道,补给、安保皆有保障。

此外,鄂西北郧西深山之中还有民间隐秘小径,仅供樵夫、短途商贩抄近路通行。全程无官府驿站和村镇补给,要穿越人迹罕至的秦岭余脉。沿途山林茂密,豺狼熊豹时常出没,凶险重重,普通文人游客绝不会贸然选择这条道路。

杨鹤笔下华山“如在百里内”,不过是晴日高空远眺产生的视觉错觉,现实中是重山险关阻隔。他游历武当山全程,深知鄂西北山地行路之难:“至于嵌崎九折,磴道盘纡,上出青天,下邻绝壑。深林怪石,时似虎蹲;老树苍藤,多如猿挂,殆非人间之境矣。”武当山本地山道尚且崎岖难行,何况跨越整条秦岭前往华山。杨鹤从湖南北上,绕道襄阳入武当山,一路舟车辗转,单抵达武当山便耗费数

日。可想而知,若是从武当山启程奔赴华山,要翻越无数崇山峻岭,耗时耗力难以估量。

从文化维度看,华山、武当山同属道教主流仙山,文化根脉相通,却因七百里群山隔绝,明朝极少有文人能一次性游览两山。

杨鹤站在武当山金顶遥望华山,生出咫尺天涯的感慨,正是古代秦楚地理隔阂最真实的文人感怀:两座同根同源的道教名山,只能遥遥相望,难以亲身往返。

华山至武当山,徐霞客的11天漫长旅途

如果说杨鹤是以武当山视角遥望华山,记录两山的空间距离,徐霞客则以亲身游历完整记录明朝从华山前往武当山的行程,为我们还原古时两山往返的时空成本。

明朝天启三年(1623年)春天,36岁的徐霞客从江阴老家出发,先赴关中登华山。《徐霞客游记》记载,他从江南出发,先游历河南嵩山,西行登临华山,走遍玉泉院、白云峰、苍龙岭、玉女祠、迎阳洞,华山之旅全程攀登下山至洛南界,总计4天。

结束华山游览后,他计划南下荆楚寻访武当仙山,选择当时最成熟的商於古道,路线为:洛南—丹凤—竹林关—淅川—均州(今丹江口市)—武当山。

这条路线是明朝官方驿道,沿途设有驿站、集镇,是最稳妥的水运通行路线,却依旧山道迂回。徐霞客交替使用马车、骡轿、徒步、丹江贩盐商船四种交通方式,受地形、天气、江水水位多重制约,行进速度极慢。

品读杨鹤的《蓼话》,字里行间满是登武当金顶远眺七百里华山的震撼。在今人看来,这不过是一段短途车程。放在明朝,却是群山封锁、险道盘绕的漫漫长路,是徐霞客十余日穿行山道滩涂的舟车劳顿。

根据《徐霞客游记》梳理其行程:1623年农历三月初三,他从华山脚下启程,出华阴西门,从小径西南二十里、出泓峪;初四,来到华阴、洛南交界处;初五,来到今天的洛南县景村镇“借宿山家”;初六,入商州界;初七,从丹凤县乘船漂流丹江“雨大注,终日不休,舟不行”;初八,继续漂流时“雨大作,遂泊于小影石滩”;初九,“怒流送舟”,夜宿于山崖之下;初十,抵达淅川县石庙湾“登涯饭店”。三月十三日,离开均州城“骑而南驶”,“过遇真宫”进入武当山回龙观。

1623年农历三月十三、十四,徐霞客两登武当金顶。他自华山脚下启程南下,途中逢磅礴春雨滞留多日,耗时11天方抵达武当山游览起点。

如今,西十高铁开通,从华山西站经西安北站中转前往十堰东站,全程两个多小时。明朝需要11天翻山越岭、乘舟漂流的漫漫长路,如今短时间内便可平稳抵达,时空格局发生颠覆性变化。西十高铁不只是交通方式的革新,更是打通秦楚文化壁垒、串联华山道教文脉与武当仙山底蕴的时代桥梁。

徐霞客笔下秦楚古道行路之苦

徐霞客在游记中多次记录华山、秦岭古道行路艰辛,与杨鹤《蓼话》描写的山谷险峻相互印证。

翻越华山时,徐霞客写道“两崖参天而起,夹立甚隘,水奔流其间。循河南行,倏而东折,倏而西转。盖山壁片削,俱犬牙错入,行从牙罅中,宛转如江行调艚然”;登临秦岭则描述“十里,蹶其巅。北望太华,兀立天表。东瞻一峰,嵯峨特异,土人云赛华山。始悟西南三十里有少华,即此山矣。南下十里,有溪从东南注西北,是为华阳川。溯川东行十里,南登秦岭,为华阴、洛南界”;汉江的支流丹江水路滩涂密布,“初十日,五十里,下莲滩。大浪扑入舟中,倾囊倒覆,无不沾濡。二十里,过百姓滩,有峰突出溪右,崖为水所摧,岌岌欲堕。”

古时文人、旅人往来两山,不仅耗时长久,还面临食宿匮乏、山路凶险、灾害天气阻滞等重重困境。

华山立关中,武当山峙均州,两座名山承载中华优秀传统文化的重要支脉,却因古代交通闭塞,长期各自发展,形成泾渭分明、少有交融的文旅格局。

华山与武当山均为皇家敕封道教圣地:唐朝皇室尊华山为西岳,修建华阴官方祠庙;明成祖朱棣崇奉真武,大规模营建武当山宫观,武当山成为“皇室家庙”。二者信仰高度契合,可群山阻隔,两地道士云游互访者寥寥无几。

翻阅明朝史料,武当山道士赴华山访道,往返至少一月;华山高道南下武当山,同样耗时长久。路途艰险、路费高昂,普通道观无力承担。杨鹤登武当山金顶,只能远眺华山轮廓,无法亲身前往;徐霞客虽遍历两山,却耗费11天马不停蹄赶路。能够同步游览两山的文人游客屈指可数。文化同源却往来隔绝,成为秦楚道教文化发展的一大遗憾。

明朝关中游客出游,多以华山、终南山为核心,极少跨越秦岭进入荆楚;湖广、郧阳本地文人、香客朝拜,仅局限武当山、襄阳一线,北上关中华山者寥寥无几。商於古道虽为官道,但通行成本极高。寻常百姓终其一生,大多只能登临本地一座仙山,无缘一睹另一座名山风貌。

西十高铁串联秦楚两大名山核心节点

除了文旅层面,交通闭塞同样制约秦楚民间交流。关中盛产煤炭、陶瓷、粮食,武当山区出产药材、黄精、茶叶,两地物资互通只能依靠少数商队,运输周期长、损耗大,商品价格居高不下。秦岭两侧民俗、戏曲、节庆文化同源,却因往来阻隔,逐渐发展出差异化地域特色,文化融合进程缓慢。

后来,杨鹤受命以兵部右侍郎出任陕西三边总督,频繁往返秦楚,深知山道阻隔对两地民生、政务的制约;徐霞客沿途所见,秦岭深山村落闭塞,百姓终身不出山谷,秦楚两地如同两个独立天地。华山、武当山虽遥相呼应,却始终无法真正“牵手”。

西十高铁开通后,西安东站到十堰东站最快1小时9分可达,两地一小时交通圈成型,破解了杨鹤、徐霞客笔下两山相隔千里导致的文旅割裂难题。华山、武当山同源文化得以深度融合,秦楚山水文旅资源串联成线,为十堰文旅产业发展带来全新发展机遇。

串联秦楚山水,构建一小时跨省黄金旅游圈。西十高铁打通陕西关中、鄂西北十堰两大文旅板块,华山险峻奇石、武当山仙宫云海形成差异化互补,打造跨省精品旅游环线:

两至三日深度游。推出“华山险峰+武当仙山”联游线路,游客乘高铁往来,既赏华山悬崖绝壁之险,又品武当山古建云海之美,一险峻一空灵,丰富旅游产品供给。

客源双向引流,激活两地文旅市场。西安、关中庞大游客群体借助高铁南下,到访郧西天河景区、武当山、丹江口水库;十堰本地及鄂西、豫西南游客则北上打卡华山、西安城墙、兵马俑。客源双向流动,打破过去圈层封闭的局面,大幅提升武当山省外游客接待量。

带动秦楚民生、产业协同发展。交通互通带来文旅融合,更推动秦岭两侧民生、特产、民俗协同发展。关中苹果、陶瓷、面食及文旅产品与武当山茶、郧阳木瓜、汉江翘嘴鲃鱼、房县黄酒联动展销;秦腔、郧剧、武当武术开展跨省文艺展演;秦岭深山沿线乡镇依托高铁发展乡村旅游,漫川关、郧西、商洛沿线古镇串联成文旅走廊。

杨鹤、徐霞客当年沿途所见闭塞深山村落,如今借高铁接入全国文旅网络,千年秦楚古道沿线,从行人艰难跋涉的险途,变为带动百姓增收致富的黄金文旅通道。

笔墨存古意,高铁续新篇。站在十堰文旅发展的时代节点回望,杨鹤《蓼话》里“相去盖七百里”的悠远距离,《徐霞客游记》中十余日爬山涉水的漫漫征途,与高铁快速通达形成鲜明对照,这不仅是交通技术飞跃的缩影,更是秦楚文化交融、鄂陕协同发展的时代见证。

以高铁为桥,华山之险、武当之灵相互映衬,秦楚千年山水文脉,正在新时代书写全新文旅篇章。

