

在老汉口“东方茶港”再造文商旅新枢纽

玉带门火车站有望“活化”归来

4月1日,武汉市硚口区召开玉带门火车站、汉口茶市城市更新研讨会。在京汉铁路通车120周年之际,消失多年的汉口玉带门火车站有望“活化”归来。

探访:车轮滚滚处寻觅“玉带”

当天下午,记者来到硚口区京汉大道旁,寻访玉带门火车站旧址。昔日铁轨纵横、货场繁忙的景象在此已无迹可寻,取而代之的是武汉地铁1号线硚口路站的高架线路上轻轨列车往来穿梭,成为城市新的交通动脉。

史料记载,玉带门火车站为京汉铁路南段终点站,曾长期承担客运与货运功能,见证了老汉口“东方茶港”茶叶贸易的鼎盛。1999年,随着铁路线路调整与城市更新,老车站逐步拆除,原址纳入轨道交通规划。

文史爱好者告诉记者,玉带门火车站开启了武汉铁路运输史,如今地铁接续通行,是城市交通迭代的生动缩影。

“小时候常听长辈说起,这里以前是火车站,货车客车都有,热闹得很。”家住附近、常年在此乘车的市民陈先生告诉记者,虽然老车站不在了,但如今出门就是地铁,交通非常方便。

“我小时候就住在铁路旁,玉带门站主要是货运站,煤车、货车日夜不停,是汉口工业的‘大动脉’。”今年78岁的居民陈师傅回忆道,后来铁路、月台拆除,能看到历史痕迹的只有“玉带正街”这一路名。

记者沿着玉带正街往里走,两侧是汉口老式居民楼。硚口区荣华街道相关负责人介绍,玉带正街为社区支路,连接周边居住区与商业街区,人流活跃。

在原址1公里外,位于崇仁路与京汉大道交会处的汉口茶市,分布着一百多家茶铺,茶商们来自五湖四海。市民买茶、品茶,延续着玉带门火车站附近曾作为茶叶集散地的记忆。

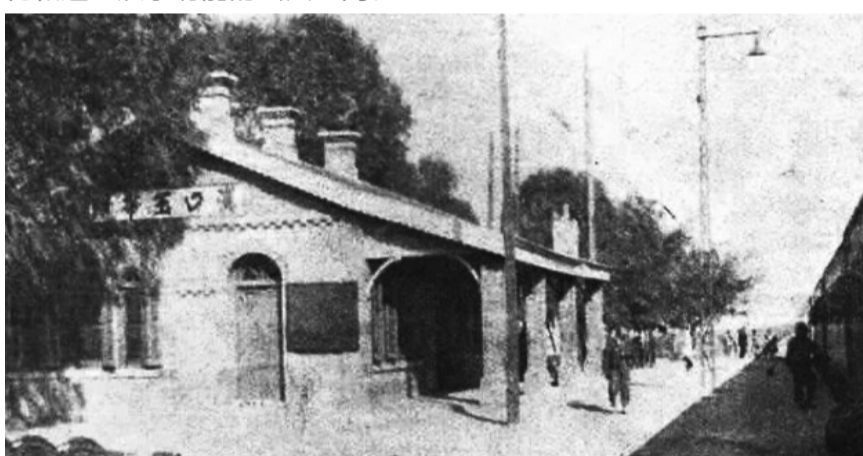
初步方案:复原历史风貌 打造文商旅新枢纽

如何让消失的火车站“活”起来?研讨会上,水石设计负责人解读《京汉铁路历史暨玉带门火车站遗址复原初步规划方案》。

“根据活化功能和周边配套,方案设计了两个不同的点位。”该



复原方案(其一),在南洋历史文化街区打造兼具文旅消费、茶道文化和遗址展示功能的公共空间。



玉带门火车站(历史照片)。

负责人介绍,其中位于汉口南洋历史文化街区的改造点位,拥有不可复制的汉口近代历史风貌、建筑肌理与文化底蕴,具备打造城市文化IP、文旅地标、历史商业活化的天然优势。该方案计划与南洋历史文化街区(南洋1916)项目紧密结合,运用“去、留、改、添”策略,新增建筑立面基本复原玉带门火车站房,内部兼具文旅消费、茶道文化和遗址展示功能的公共空间。

方案中,另一设计点位在城建天樾居住区旁,社区生活氛围成熟,具备发展生活性配套商业的充足潜力。

“该方案外立面拟复原玉带门火车站设计,内部及沿街柱廊空间则可以作为公交站点使用,营造小型商业网点功能。”该负责人介绍,同时,方案也考虑设计复原玉带门火车站建筑风貌的景观小品,实现“历史风貌不破坏、城市空间更优质”的有机更新。

专家:深度挖掘文化价值,讲好玉带门更新故事

玉带门火车站曾有一面写有“铁路一号”的站牌。在知名学者李皖看来,这正是解读武汉何以成为中国枢纽、进而跃升为全球枢纽的关键所在。因此,讲好玉带门的更新故事,必须将其置于全球叙述的格局之中。

“在河运时代,武汉凭借长江与汉江交汇的天然优势,成为重要的交通枢纽。进入铁路时代后,随着京汉铁路、川汉铁路等干线的贯通,武汉实现了枢纽功能的叠加,城市地位得以延续,玉带门便是这一历程的见证者。”李皖进一步阐释,进入海运时代后,伴随全球化的深入推进,物流需求不断向内陆延伸,武汉的枢纽地位的突出,也代表着“天下再次重武汉”。

李皖认为,复原玉带门火车站应在细节上还原历史质感,可

通过征集真文物,赋予其真正的历史价值。

武汉市城市规划设计研究院总工程师成钢认为,玉带门火车站、汉口茶市的更新可以融入“一座城、一道河、一条路、一个站、一市场”的概念,更新工作还可与区域产业相结合,例如依托汉江湾竖店影视基地片区的资源优势制作AI短剧,进一步挖掘其文化价值。

“本次研讨聚焦城市历史文化的深度挖掘与活化利用,核心在于通过梳理汉江玉带河文化、京汉铁路及万里茶道三大脉络,推动文化复兴与产业焕新。”硚口区主要负责人表示,将以城市更新为抓手,通过“遗址+产品”“遗址+场景”等多元形式,将历史文物活化利用为可感知、可参与的文化体验,从而重塑空间格局、重构产业布局、留住文化血脉、重现生活场景,创造新的消费体验与生活空间,让市民重新感受百年万里茶道的繁荣。

记者王东方 参与采写:栾嘉雯 刘昕

【链接】

玉带门火车站:汉口早期铁路客货运枢纽

“一镇环临水,登高望若浮。”明崇祯八年(1635年),汉阳府通判袁焜在今硚口、江汉区境内的长堤街处筑堤防水,挖土成河。这条小河如玉带环绕,遂名“玉带河”。1864年,汉口修筑城堡,最西端的城门因河得名“玉带门”。1907年城墙拆除,“玉带”之名却深深镌刻在城市肌理中。

铁路时代的到来,让此地成为汉口近代化的关键坐标。1889年,张之洞奏请修筑芦汉铁路(后称京汉铁路)。1898年,芦汉铁路局部通车,首趟列车从玉带门火车站驶出,开往涇口。1906年,全长1214公里的京汉铁路全线通车,玉带门与江岸(刘家庙)、大智门共同构成了汉口早期的铁路客运枢纽。

作为京汉铁路南端的起点,玉带门火车站见证了“东方茶港”茶叶贸易的鼎盛与“汉口茶市”的喧嚣。

统筹彭仲