

锦江春色来天地 蜀道亦可成通途

文/本报记者 杨洁 曹刚
图/本报记者 徐程

成都,位于四川省中部,是国家重要的高新技术产业基地、商贸物流中心和综合交通枢纽,西部地区中心城市。成都是古蜀文明发祥地、中国十大古都之一,孕育了金沙遗址、都江堰、武侯祠、杜甫草堂等众多名胜古迹。公元前四世纪,古蜀国王开明九世于“广都樊乡”(今双流境)“徙治成都”,以“周太王从梁止岐,一年成邑,二年成都”,故名成都,相沿至今。

成都市下辖11区、4县,代管5个县级市,总面积14335平方公里,2017年常住人口1604.5万人。境内地势平坦、河网纵横、物产丰富、农业发达。

川藏线的起点成都,是318国道的重要节点城市。这几天,四川省美术馆正在举办摄影展,一楼展馆内的两张巨幅照片,从同一角度记录了改革开放以来的成都市区变迁。

几十年前,人目皆是低矮平房,最高的不过十多层,府南河垃圾淤积,远处还有好几个烟囱正在“吞云吐雾”。

如今,锦江(府南河)宛如一条镶嵌在翠边的蓝宝石缎带,从高楼间蜿蜒而过,好一番“锦江春色来天地”的都市盛景。

城不改址三千载。如果仅从时间维度而言,40年,不过是这座古都漫漫历史长河中的一朵小小浪花;然而,这些年掀起的变迁之潮,尤其是在城市交通、旅游文化、先进制造业、扩大开放等方面的发展,却可谓波澜壮阔,重若千钧。

蜀都道 便捷通达 立体成网

1967年,成都市民黎志均想尽办法弄来一张紧俏的“车票”,花近半年工资,咬牙买了一辆上海永久牌自行车。从小伙子骑到老头子,从碎石路、泥土路骑到柏油路,这辆车陪伴了他整整51年。黎志均说,这曾是我们全家的交通工具。

上世纪90年代前,成都的大街上很少有汽车,人们主要靠自行车出行。早晚高峰,街头巷尾时常涌动着潮水般的单车“大军”。

“当时成都的公交车非常少,线路也少。”四川



▲成都知名景点九眼桥

省历史学会会长、四川省政府文史研究馆馆长谭继和回忆,从市区到龙泉驿,30公里也要花三四个小时;去都江堰,得花上6小时;想去看看国宝,即使一大早出发,赶到大熊猫基地也要下午了。

“改革开放后,成都的第一件大事就是交通发展。”谭继和说。二环、三环、绕城高速……市区交通变迁,从线到网,立体成形。如今打开导航,到龙泉驿、都江堰、大熊猫基地,车程都不过一小时左右。

最为成都人津津乐道的,当属近十年间从无到有的地铁。2010年,成都有了第一条轨道交通,这也是西部地区的第一条地铁。目前,成都地铁开通运营线路6条,在建10条,不仅承载着重要的公共交通功能,也成为都市形象的“新名片”。

市区交通顺畅的同时,远距离出行也越来越便捷。

1995年9月,四川省第一条高速公路——成渝高速全线建成通车。

2017年12月,西成高铁开通,原本十多个小时的路程缩短为3个半小时,标志着成都北上出川高铁大通道形成。就在一周前,成都双流国际机场年旅客吞吐量突破5000万人次,跻身“全



▼宽窄巷子

球5000万机场俱乐部”。与此同时,在城市的东南部,一座新空港——成都天府国际机场正在紧锣密鼓建设中,宛如太阳神鸟状凌空,自信高昂地展翅腾飞。公路、高速、高铁、空港……蜀道行,从难到易,交通系统立体成网,天涯也成咫尺。

宽窄巷 “网红”古都 旧城新颜

“和我到成都的街头走一走,喔……直到所有的灯都熄灭了也不停留……”一曲民谣,唱了一座城。曾几何时,成都是不少人的旅途“中转站”,如今已成为游客青睐的“网红”目的地。

成都的名胜古迹虽声中外,自然风光绮丽多姿。麻辣鲜香的四川美食,勾起无数“吃货”兴味;悠闲怡然的生活美学,更是让人心生向往。

宽窄巷子,成都著名地标之一,是老成都城市格局和百年原真建筑的最后遗存。青黛砖瓦的四合院落,沧桑斑驳的墙体,古老的门头与拴马石,街檐下的老茶馆……冬日,金黄色银杏洋洋洒洒落在旧街巷间,引来不少游客“打卡”合影。

黄田坝 国之重器 筑梦蓝天

“黄土桥过,水田旱地,飞机坝子”,从中各取一个字,黄田坝的名字就这样叫开了。昔日,这里还是成都西南的郊野荒地;而今,数千架“战鹰”从这里起飞,翱翔蓝天,数以万计的民机部件从这里起运,走向世界。

从1958年破土动工的国营132厂,到如今我国航空工业歼击机研制的重要基地——航空工业成都飞机工业(集团)有限责任公司,无数航空人在黄田坝这片土地上奉献青春,挥洒汗水。

1988年进厂的铆装工人刘时勇就是其中之一。他需要将成千上万

待组装成型的零部件,通过铆钉穿过制作的孔径铆接在一起,像拼图一样安装到战斗机身上。整个铆装过程中,最考验手艺的就是制孔。不过头发丝五分之一的孔径误差,却关乎装配质量与飞行安全。

头戴眼罩、手握铆枪,30年来,刘时勇夜以继日地与0.01毫米的操作精度较劲。歼-7、“枭龙”、歼-10、无人机……他参与组装的战机多达旅游城市”“国内最热门旅游目的地”……盛名之下,成都的城市形象与影响力也不断提升。

“以前厂区硬件设施比较简陋,机床陈旧;现在,不仅设备越来越先进,工作环境也越来越人性化了。”谈起改革开放以来的变化,刘时勇感触颇深,“物质条件变好的同时,让我获益最多的是文化技能方面,我得到了许多学习和培训的机会。”

三十年前,他是从仪陇县偏僻山村走出来的普通工人;三十年后,他已成为全国劳模、航空工业首席技能专家。

正是因为无数像刘时勇这样的航空工匠的不懈努力,成飞实现了从模仿测绘、改进型到自主研发,从亦步亦趋到跻身前沿,从默默无闻到声名远扬的历史性跨越。

今天的成飞,产品谱系日益丰富。不仅战斗机更新换代,无人机更是其中之一。他需要参与

青白江 驶向欧洲 联通世界

2013年,第一列中欧班列(成都)从青白江启程,开往远在9826公里之外的波兰罗兹,中国铁路成都局集团有限公司成都机车段司机仲俊澜是首发驾驶员。

之后的每年12月31日晚11时,无论身处何地,仲俊澜总会赶回位于青白江的城厢站——中欧班列(成都)的始发站。1月1日凌晨,新年第一辆中欧班列总是由他“掌舵”,满载货物,驶向远方。

“刚开行的那几年,运出去的商品大多是零配件和电子产品,拉回来的几乎都是葡萄酒。”仲俊澜说,当时中欧班列(成都)只到波兰罗兹,而现在已经连接境外23座城市、境内14座城市,打造7条国际铁路通道和5条国际铁路联运通道。从国外拉回来的品类也变多了:咖啡、零食、化妆品、婴儿用品、保健品等应有尽有,阿根廷的红虾、白俄罗斯的牛肉,都能运回来。

仲俊澜爷爷是上海人,解放前在沪从事铁路工作,是修内燃机

车的一把好手,为支援西南发展来到四川。仲父也从铁路工作。身为不折不扣的“铁三代”,仲俊澜对铁路的发展变迁怀着很深的感情。

“铁路可以串联起城市与城市、国家与国家。”仲俊澜说,“从商品运输到文化交流,在我眼里,中欧班列就是一带一路的纽带。”

从第一列开出到现在,每年中欧班列的发车数量越来越多。今年6月28日,中欧班列(成都)成为全国首个累计开行量达2000列的班列,开行数量连续三年位列全国第一。这条通道已成为国内开行频率最稳定、开行速度最快捷、运输价格最经济的亚欧经贸物流国际通道网络。成都这座不沿边、不靠海的内陆城市,一跃成为国家向西向南开放的桥头堡。

从半封闭内陆腹地向全方位开放高地迈进,中欧班列是成都加速融入世界的缩影。改革开放40年来,成都与228个国家或地区建立经贸往来,外贸进出口总额近20年增长26.5倍。成都的“朋友圈”不断扩大,已经与全球89座城市缔结友好城市或友好合作关系。

两座城市 一块碑

在成都下属县级市邛崃,有一座“川南第一桥”,已有180多年历史,连接老318国道,是昔日出川进藏的唯一通道。几十年前,货车就在这里排起长龙,翻过桥,去拉萨,去远方。

我们也驱车开过老南桥,驶上老318。路上基本保留原貌,窄处仅供一辆车通过,泥路两边种着绿油油的青菜,尽管翻修过,还是有些颠簸。当地人说,这条路已经基本废弃,老南桥也早已冷清;在不

改革开放里程碑

>>>第一条国际航线

1987年9月,飞往加德满都的航班在双流机场起飞,成都拥有了第一条国际航线。

>>>成都高新技术产业开发区筹建

1988年8月,成都高新技术产业开发区开始筹建;1990年获准成立;1991年,被国务院批准为全国首批国家高新技术产业开发区。

>>>成渝高速全线建成通车

1995年9月,四川省第一条高速公路——成渝高速全线建成通车,不仅缩短了成都到重庆的时间,也为沿线资阳、内江等地提供了便捷途径。

>>>四川天府新区获批成为国家级新区

2014年10月,四川天府新区获批成为国家级新区,是中国第11个国家级新区。成都片区规划范围1484平方公里,约占整个四川天府新区规划面积的94%。

>>>成都天府国际机场开工建设

2016年5月,成都天府国际机场开工建设,这是我国“十三五”规划中计划建设的最大民用运输枢纽机场项目,定位为国家级国际航空枢纽、丝绸之路经济带等级最高的航空港。

>>>“中国(四川)自由贸易试验区”揭牌

2017年4月,“中国(四川)自由贸易试验区”揭牌。成都自贸区密集出台了制度创新和改革举措,包括发行全国首单银行间市场“双创债”、率先推出中欧班列物权化多式联运提单“第一票”、“中国—欧洲中心”项目全面投运等。

>>>西成高铁全线通车

2017年12月,西成高铁全线通车,重庆、成都、西安三城之间的铁路行程被缩短到1至5小时,“西部黄金三角”从概念走向现实。

>>>成都国际铁路港

成都国际铁路港,是成都“一带一路”国际铁路枢纽,也是成都“向西向南”开放的重要支撑。这里汇集了来自世界各地的集装箱,通过中欧班列、西部陆海新通道等,走向世界。



王春雄

王春雄年近50,是土生土长的邛崃人。邛崃属于成都市,是318国道从市区通往雅安必经的第一站。他从16岁开始学车,在这条川藏线上跑了30多年。

“我在川藏线上跑了30多年”

都说川藏线危险,弯多、路窄、海拔高,以前更是状况不断。大冬天,积水在路面结冰,轮胎上必须挂链条才能不打滑。

二三十年前,这里路况还很差,如果遇到塌方或事故,经常要堵上十天半个月。这时,我就把车交给当地的“守车人”,让他们帮忙看着,再回县城或老家等消息。等路修通了,再过去,上世纪90年代还经常这样。

有一年腊月二十八,我从拉萨原本回来,身边还带着1岁多的小侄女。原来第二天就该回成都了,谁知正遇上二郎山有路段塌方。我只好把车留在那儿,自己爬山回来。山路紧张悬崖,危险得很,同行的司机带了一只过年用的公鸡,一不小心还掉了山。我用军大衣把娃娃裹紧,背在身上,朋友背着行李,天寒地冻的,我们就一路走到天全县,走了整整一天,才搭上车回到邛崃。等在家过完正月十五,路才修通,我再去取车。那时候走二郎山真难,“上山半天,下山半天”。后来打了“洞子”(隧道),只需要10分钟了。

以前我跑拉萨,来回至少要半个月。那时候治安不好,有时还会遇到路霸把大石头放在路中间,拦路打劫,我十多年前也被抢过。晚上不能跑车,就找个“鸡毛店”休息一下,第二天再早早地走。现在时间缩短了一半,治安也好多了。我们基本上都在车里自带的卧铺睡觉,随便停在路边的服务站就能睡,一点也不担心有人来偷来抢。

以前的318是土路,大部分路段只够一辆车过。前面的车一开,扬尘漫天,跟在后面什么都看不见。后来修了好几次,“黄路”成了“黑路”,基本上都是两车道宽,好开多了。

现在,我经常能看到公路边有自驾游的小车、摩托车、自行车……来看沿途美景的人也多了,这条路愈发热闹起来。



■本记者在318国道2564公里处

旅途札记

在成都下属县级市邛崃,有一座“川南第一桥”,已有180多年历史,连接老318国道,是昔日出川进藏的唯一通道。几十年前,货车就在这里排起长龙,翻过桥,去拉萨,去远方。

我们也驱车开过老南桥,驶上老318。路上基本保留原貌,窄处仅供一辆车通过,泥路两边种着绿油油的青菜,尽管翻修过,还是有些颠簸。当地人说,这条路已经基本废弃,老南桥也早已冷清;在不

两座城市 一块碑

在成都下属县级市邛崃,有一座“川南第一桥”,已有180多年历史,连接老318国道,是昔日出川进藏的唯一通道。几十年前,货车就在这里排起长龙,翻过桥,去拉萨,去远方。

我们也驱车开过老南桥,驶上老318。路上基本保留原貌,窄处仅供一辆车通过,泥路两边种着绿油油的青菜,尽管翻修过,还是有些颠簸。当地人说,这条路已经基本废弃,老南桥也早已冷清;在不

两座城市 一块碑

在成都下属县级市邛崃,有一座“川南第一桥”,已有180多年历史,连接老318国道,是昔日出川进藏的唯一通道。几十年前,货车就在这里排起长龙,翻过桥,去拉萨,去远方。

我们也驱车开过老南桥,驶上老318。路上基本保留原貌,窄处仅供一辆车通过,泥路两边种着绿油油的青菜,尽管翻修过,还是有些颠簸。当地人说,这条路已经基本废弃,老南桥也早已冷清;在不

康庄大道 40年

成都篇



扫描二维码 看精彩视频

本版编辑/刘松明 视觉设计/黄娟