

在“天堑变通途”中,看重庆的城市精神

新重庆-重庆日报记者 吴 刚 新重庆-重庆瞭望 程正龙

在深山峡谷密布的重庆,修路架桥有多难?

“上有六龙回日之高标,下有冲波逆折之回川。黄鹤之飞尚不得过,猿猱欲度愁攀援。”在这样的地方如何修路,唐朝诗人李白不敢想象。

李白不会想到,一千多年后的重庆人偏“不信邪”。

如今,在巴渝大地上,重庆修了2800公里铁路、4100公里高速公路、16万公里农村公路,后者密度居西部第一。曾经的“蜀道难”,正在“变通途”。

人类战胜恶劣的自然环境,首先得有强大的精气神。一个城市市民的共同信仰或者说整体上的精气神,我们称之为“城市精神”。那么,在交通向度里,重庆“天堑变通途”的过程中,体现出怎样的城市精神?

1

人类的历史,伴随着不计其数的迁徙,不断走向更广阔的世界。这是人类为谋求更大发展空间的一种原始冲动。

尤其是社会化大生产的今天,一个地区必须“走出去”,在更大范围内参与社会分工,才能充分发挥比较优势,提高自身资源的配置效率,更好地推动经济社会发展。

这种开放的精神,对于曾囿于山水之困的重庆人而言,体会更深,通过交通建设冲破山水阻隔的愿望,也更强烈。

在茫茫大巴山深处,有一个坐落在巨大的喀斯特天坑谷底的村庄——巫山县下庄村。这里绝壁环绕,几近垂直。下庄村形似一口井,井有多大——沿着井口走一圈,要3天;井有多深——从井口到井底有1100米,村民们就生活在井底;井有多陡——三面是垂直的悬崖绝壁,仅东面略微缓一些,祖祖辈辈沿着岩缝走出的出山小道就隐藏其中。

为了“走出去”,下庄人硬生生从悬崖峭壁中“抠”出了一条公路。

下庄村的修路,可以说是一场全村总动员:男人上山劳动建设;女人负责做饭、运送物资、在家耕种土地;老人照顾年幼的孩子;年纪稍大的孩子,周末协助大人做后勤工作。

7年时间,6人付出生命,2人终身残疾,数不清多少人次受伤,下庄人倾其所有,修建一条连接外部世界的道路,终于走了出来。下庄村一举成为巫山县最早脱贫的村,目前仅柑橘年产值就超过百万元,成为名副其实的小康村。

通过交通建设连接外部世界,走向更广阔的天地,偌大的重庆其实就是一个扩大版的“下庄村”。为啥?因为下庄的故事

屡屡上演——

成渝铁路的建设,堪称一场浩瀚的“人民战争”,群众甚至将家里建房用的木材无偿捐献出来作铁路枕木。时值新中国刚刚建立,人民激发出澎湃的筑路热情,平均工效是解放前筑路的4倍。

带着对“走出去”的深深渴求,重庆人赴汤蹈火,在所不惜。经过几代人持续不断地努力,今天的重庆,高速公路省际出口通道达到30个,即将建成“米”字型高铁网,届时可实现“1小时成都、贵阳,2小时重庆,3小时周边省会城市,6小时北上广”。

今天的重庆,中欧班列(渝新欧)累计开行数量稳居全国前列,西部陆海新通道“朋友圈”不断扩大。

今天的重庆,已经成为全国首个“五型”国家物流枢纽城市,全国多个省市的商品在此集结运销全球,来自全球的商品在重庆分拨,运销全国。

可以说,正是凭借开放的精神和坚韧的毅力,重庆才得以在内陆开放高地建设中走在前列。

2

一部重庆交通建设史,写满了“扭到费”(重庆方言,指的是不达目的誓不罢休)的坚韧与执着。

先来看对交通项目的积极争取。以重庆连接陕西的首条高速——巫溪到陕西镇坪重庆段(以下简称“巫镇高速”)为例,这是重庆通达周边省市的最后一条高速公路。为啥是最后?因为建设这条路太艰难了,几乎不可能完成。

2010年,相关方面勘测时,发现巫镇高速建设难度为当时全国之最:沿线要经过四条河流,需要建设大跨度、超高桥墩的特殊桥梁,且桥隧相连,桥墩和隧道口均建在几百米的高山悬崖上,施工便道都无法正常修建,更不要说工程建设施工需要的场地。

重庆反复争取,终于让设计方拿出“螺旋展线”“迂回展线”等方案,但造价远高于行业平均水平,线路也多了近10公里。因此,巫镇高速遭搁置。

功夫不负有心人。重庆的“扭到费”,终于“扭”来了花开月明。到2017年,中国高速公路建设掌握了更多智能化建造技术,出资模式上有了PPP(指政府和社会资本合作模式)。巫镇高速终于重启。

2023年岁末,这条名副其实的“天路”通车。沿线桥梁飞跨云端,隧道穿行几百米的高山,全线高差达800多米,桥隧比90.9%,是目前全国桥隧比最高、施工难度

最大的高速公路之一。

重庆交通建设中的“扭到费”甚至“以命相搏”,更是无处不在。

城开高速澎溪河特大桥,全桥21个桥墩有18个都在水里。由于涉水面太宽,施工困难,大桥不得不先修钢栈桥,作为桥梁辅助施工通道。钢栈桥修建后期,正值蓄水期,30多米深的水,危机四伏。

但难以想象的情形出现了,6名潜水员、5名护工,组成3个深水作业班组,背着氧气瓶、在水下20多米深处作业。这些“蛙人”,两班作业,一天要工作约10小时。冬天的河水,冰凉刺骨。400多根钢管桩,其中有100根是在水下完成。经过近一月的奋战,他们终不负使命。

又如,城开高速鸡鸣隧道18次穿越煤层,不良地质错综复杂,其中尤以高瓦斯、煤与瓦斯突出最为严重——孔口瓦斯浓度已超过10%,瓦斯倾角达70%,长度达20多米,煤层厚度达1.42米,所有的检测指标都超过临界值。

恶劣的施工条件,从来都吓不倒重庆人。施工中,建设者们全副武装:身穿专用防静电工作服,头戴阻燃帽,帽子上加上防爆探照灯,脚穿阻燃安全鞋,同时手持报警仪、肩背自救器。这哪里是在修路,分明是在抢险。

没有一股坚韧不拔、顽强拼搏的精气神,重庆交通建设不可能有今天的成就。

3

巫镇高速东溪河特大桥桥面距离地面垂直高度达289米,在同类型桥梁施工中,高度和难度均为西南地区之最;

渝湘复线高速公路磨寨乌江特大桥,是亚洲第一高墩矮塔斜拉桥;

渝昆高铁重庆至宜宾段的华福特大桥,是目前时速350公里高速铁路中单跨最重的节段拼装梁;

……

在西部地区乃至全国已经建成或在建的交通项目中,由重庆首创的、单项指标排名第一的,比比皆是。

推进中国式现代化,是一项前所未有的伟大事业,存在许多未知的领域和新问题新情况新挑战,需要各地探索并积累经验,进而在更大范围内推广应用。

肩负多重国家使命的重庆,以一种大无畏的探索精神,敢为人先,探路先行。

重庆交通建设中的争先,首先体现在超前的设计理念中。

以上述磨寨乌江特大桥为例,大桥索塔顶距离乌江水面约320米,相当于100多层楼高。为何大桥设计成“高耸入云”,

增加建设难度?

原因很简单,建设工程是百年大计,建设高速公路的目的之一就是改善交通条件,带动沿线经济和旅游发展,不能只图施工简单。

为了方便设置服务区和下道互通,让游客可以快速进入彭水阿依河景区,设计方通过多次勘察和研讨,决定抬高设计标高,将大桥升高,利用桥头山顶平坦地形建设阿依河服务区以及阿依河互通。这样,市民驾车从阿依河互通下道,到阿依河景区只有11公里,用时不到15分钟,比现在走渝湘高速节约半小时左右。

重庆交通建设中的争先,也体现在设备、技术和工艺的持续改进中。

以郑渝高铁小三峡隧道为例,施工中采用的智能三臂凿岩台车,可根据遇到的地质情况自动伸缩,定位精准,后方指哪就在哪布设炮眼。3个小时它就能在约200平方米的撑子面上,自动钻凿出一排排炮眼,并安装炸药,危险系数大幅下降。

回顾70年前修建成渝铁路时,还是用钢钎打炮眼、填炸药的落后施工方式,极易造成伤亡。

4

重庆交通建设中的争先,还体现在工程管理方法的持续创新中。

以巫溪县令牌石公路为例,这条“Z型拉链公路”,嵌在两座山峰之间的“缝隙”里,被认为是中国最为惊险的公路之一——短短3.6公里,有18个急转弯以及多个大纵坡。

重庆提高了纵坡坡度,在受限路段安装标识标牌、防护设施以及智能设施,修路成本降低了2/3。以此为样本,重庆出台《通组公路管理办法》,并配套编制相关技术标准体系,在通组公路设计速度、最大纵坡、圆曲线半径等关键指标设定,以及施工、监理、验收方面都有不同形式的突破,一举解决了全市通组公路新改建等难题。

交通运输部后来出台的相关农村公路工程技术标准和工程设计规范中,设计速度、最大纵坡、圆曲线半径等关键指标采纳了重庆做法。可以说,重庆通过管理创新,为全国农村公路建设做出了重要的探索。

逢山开路,遇水搭桥,重庆人在交通建设中体现出的这种精气神,内核是坚韧、忠勇、开放、争先的城市精神。这种精神涤荡人心、催人奋进,必将继续鼓舞着3400万巴渝人民百尺竿头,朝着更美好的未来阔步前行。

据《重庆日报》

卧龙中华大熊猫苑 新年开园

1月3日,位于阿坝州汶川县卧龙自然保护区的中华大熊猫苑在新年后对游客开放。此前,卧龙中华大熊猫苑神树坪基地对园区栈道进行升级施工,其间实行闭园。恢复正常参观后,游客可通过网络平台预约购票。

韦洪涛 摄(C视觉)
据《四川日报》

