

天堑变通途——建国七十年重庆交通的嬗变

◆刘咏

(重庆市九龙坡区杨石路小学)

一千五百多年前,唐代诗人李白曰:"蜀道之难,难于上青天,使人听此凋朱颜。连峰去天不盈尺,枯松倒挂倚绝壁。飞湍瀑流争喧豗,砅崖转石万壑雷。"诗中描绘了一千五百余年前蜀道的崎岖不平,坚险难行,令人生畏的险境。

经过千百年来中华儿女的努力,筚路蓝缕,巴蜀险峻的道路颇有改观,特别是一九四九年中华人民共和国成立后,巴蜀之道不再艰险。笔者仅从重庆的交通改变,管中窥豹,可看出中华人民共和国建立七十年来,重庆乃至全国发生的翻天覆地的变化。

公路:解放前重庆交通工具主要是滑杆,人力车,马车等。为改善当时重庆市内交通条件,发展城区公共交通,1933年,重庆市政府公布《公共汽车招商承办条例》,卢作孚、何北衡等9人筹资,组建了重庆市公共汽车股份有限公司,是重庆城第一家专营城市公交线路的汽车运输企业。9月20日,该公司第一辆柴油客车开始经营曾家岩至七星岗线路,到1949年不过百辆客运车,且道路均为土路。

新中国建立后,重庆市的公路建设发生了天翻地覆的变化,特别是改革开放四十年来,重庆的公路建设突飞猛进。全市公路的总里程为14.7万公里;高速公路总长381公里。("十二、五"期间,重庆高速路总长要达3000公里),解放前少有私家车,而现在重庆的私家车拥有量突破百万,约每6人拥有一辆汽车,2017年,主城区机动车拥有量达151.1万辆。重庆的运营公交车2017年为9088辆,运营线路661条,日均客运量为494.7万次;轻轨(地铁)解放前是半里都没有。2017年,重庆轻轨(地铁)总里程264公里(另外还有在建的155公里)开通站154个,

换乘站13个,日均客运量为203.6万人乘次。

铁路:解放前重庆没有一条铁路。新中国成立后,全市铁路运营里程2371公里,其中高速铁路总长381公里。值得一提的是,重庆在2011年开通了重庆至德国杜伊斯堡的中欧班列。从新疆出国后,进入哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,最后抵达德国的杜伊斯堡,全长11179公里,是世界上最长的铁路运输线之一。在已开行的中欧班列中,重庆中欧班列开通时间最早,运量最多,占了所有中欧班列的80%。重庆的产业发展正在因此而悄然改变。

机场:解放前,重庆有广阳坝;珊瑚坝;九龙坡;白市驿机场等,多是二战重庆作为陪都时的军用机场。只有白市驿场,从1939年前,开通有重庆到河内;新加坡;香港的国际航班。

解放后,早期只有白市驿机场作为民用机场,主要是国内航线。后重庆修建江北机场,于1990年1月正式建成并投入使用,(江北机场启用后,白市驿机场就改为军用)二期工程于2004年12月12日正式运行。而三期投资达200亿,于2017年运行可比肩迪拜机场。2010年,重庆江北国际机场旅客吞吐量达1580.01万人次,列内地第十位,西部第四位。是世界百强机场。目前重庆有5个机场,民用机场3个:重庆江北机场;万州五桥机场,黔江舟白场;军用机场2个:白市驿机场,梁平机场。桥梁,解放前只有溪,河上建有人行桥,而环绕山城的长江,嘉陵江上没建一座桥,目前重庆在两江上建成的大桥有35座。

建国以来,重庆发生了翻天覆地的变化,交通的巨大改变真可谓"一桥飞架南北,天堑变通途"。

