

从桥的进化看丽水城的变迁

■本报记者 刘淑芳 通讯员 任斌

编前语

九山半水半分田 的丽水,在绵延的群山间,有一条蜿蜒而宽阔的瓯江。在没有跨江大桥的年代,丽水人过江进城必须依靠船渡。当鸣笛声 呜呜 响起,男女老少提着大包小包涌向船舱。这是许多老丽水人心中不灭的记忆。

新中国成立后,在瓯江上,一座座横跨天堑的大桥拔地而起,从无到有,从少到多,丽水城区从只有一座浮桥,到现在已建成桃山大桥、小水门大桥、水东大桥、塔下大桥、紫金大桥、社后大桥、溪口大桥等十多座桥梁。在青田境内,瓯江已实现 九桥跨江,两岸群众来往自由,货物其流。在云和县境内的瓯江干支流上,桥梁架起了人们的新生活。在素有 驿马要道,商旅咽喉之称的龙泉市,古色古香的廊桥和现代化桥梁数不胜数。而在中国生态环境第一县庆元,历史悠久的廊桥是最炫目的瑰宝。

一座座跨江大桥,是丽水成长的一根根主动脉。随着经济社会的发展,桥不再是简单的通行基础设施,而是赋予了整座城市更多的意蕴。从最初的解决民生之需,到助力全面建成小康社会,再到如今迈向共同富裕的新征程,丽水的桥,将公路网、铁路网乃至未来的航空网由独立存在的局域网 连接成高效畅通的互联网,必将为丽水建设成为共同富裕美好社会山区样板落下精彩的注脚。

如果说穿城而过的瓯江是秀山水经济血脉的话,那么一座又一座横跨瓯江的大桥便是丽水城市发展的重要血管了。千姿百态如彩虹飞架的桥梁,既是一道道风景线,也是一条条幸福生活的连接线。

微波荡漾的瓯江水好似流动的时间,从桥下穿过。而桥,安静地镶嵌在所有丽水城市居民的生活里,成为美好生活的生动注脚。

从瓯江渔民到如今河道垃圾清理船的驾驶员,在瓯江上奋斗了44年的孙岳龙,是大桥在瓯江上一座又一座 生长 起来的见证者。他的每一天,都与瓯江相依,以桥为伴。清晨,驾驶着河道垃圾清理船从塔下大桥出发,一路向东,拐进大溪,穿过紫金大桥、小水门大桥、溪口大桥,直至桃山大桥附近;下午,船只掉头,穿过水东大桥、社后大桥,行船所经之处,隔不久就有新变化。

数量从无到有,建桥缘从最初解决民生之需到连接幸福生活、构建城市地标,再到如今通往共同富裕新征程,城区的时空格局在一座座桥的诞生中不断聚集、拓展,而其经济文化效应,则沿着桥的轨迹不断辐射、扩散。

打通天堑阻隔的桥梁,不仅连接两岸,更连接起一座城市的历史与未来。

实现 跨越天堑 梦想

每每行船至小水门大桥前,孙岳龙都会不自觉地抬头看一眼这座笔直跨江的大桥。当船身穿过拱形桥洞时,他感觉那圆润的弧线就像一道温柔的虹,承载着两岸人们的日常生活。

如果桥会说话,那么小水门大桥就是丽水市区最会讲故事的一座。在市区所有的桥梁里,孙岳龙对小水门大桥记忆最为深刻。

小水门大桥于1983年12月30日建成通车,在这之前,历史可追溯至宋代的小水门浮桥是两岸交流的重要纽带。

在过去很长一段时间里,那座浮桥都是市区为数不多的 像样的桥。孙岳龙说,莲都区地处瓯江中段北端,长期以来,江水阻隔了两岸南北交通,人、物、车、马来往大多靠舟楫摆渡,这座浮桥贡献不凡。然而,浮桥也受自然条件限制,江水稍上涨便要中断靠边,人们要过江,还得去水东乘渡船。不止是水东,在丽水市区境内约46.2公里的瓯江,分布着许许多多的渡口。

小水门大桥向西的桃山大桥,于上世纪70年代建造,是新中国成立之后,丽水市区第一座钢筋混凝土大桥。

在大桥未建成之前,桃山渡口是过江的主要据点。在孙岳龙的印象中,最早的时候,人们用数只小船合载一辆空车过江,渡船没有机械动力,全靠船工徒手用竹竿硬撑过渡,渡船有规矩,上船前是 旅客下车、空车过渡,下船则是 旅客先下、汽车后开。待汽车使劲地开出满是石子的溪滩,才让旅客上车,极不方便。

于是,在瓯江上架桥铺路 成为每一个莲都人的期盼。新中国成立后,为回应人民建桥的呼声,历届人代会都有强烈要求建桥的提案,跨越天堑 的梦想开始照进现实。

1970年1月,桃山大桥建成。自此,在瓯江莲都段上,一座座大桥不断飞架南北,天堑变通途。小水门大桥、碧湖大桥 新世纪到来之前,这些大桥承载了城市向前发展的最初记忆。

在这段记忆里,桥不仅是城市的点缀,更是城市发展变迁的载体。直到现在,人们对小水门大桥所释放的效应,都不只停留在它 取代了小水门浮桥、结束了进城摆渡历史 的功能上。由它延伸的括苍路,让这座城市的身躯倏忽生长。

构架 一江双城 格局

要致富,先修路,这个道理在瓯江穿城而过的莲都同样成立。桥,便是这座城最需要的路。

在所有 致富桥 里,于2004年9月竣工通车的塔下大桥最为典型。大桥位于绕城公路南线终点塔下村,自西向东成Y型结构横跨瓯江,一座桥梁通往温州方向,另一座通往金华方向。

塔下大桥是孙岳龙每天工作的起点,也是他过去40余年渔民生活中最青睐的捕鱼地点。大桥位于厦河塔下,建成之后,这里山、水、桥、塔自然融合,让人赏心悦目。现在,孙岳龙的渔船就停靠在塔下村瓯江里,闲来无事时,他还是会忍不住到桥下捕一网虾。

桥下看风景,风景依旧。可孙岳龙不知道的是,与桥相隔10多公里的南城和近在咫尺的塔下村,都受益于这座桥。

因为这座桥,南城得以更快地衔接进330国道和市区东部的火车站,为南城的产业发展奠定了更扎实的区位优势。而昔日因困于330国道旁而兴起餐饮业的塔下村,在塔下大桥通车后,南城众多企业也乐于把货物运抵这里集散,让塔下村不知不觉成为了一个集聚30多家物流公司的基地。

为了加快南城发展,以及畅通南北双城交流,塔下大桥建成通车一年多后,气势恢宏的紫金大桥为这座城市的高质量发展掀开了一个时代的大幕。过去15年,丽水市区以由紫金大桥、防洪堤等构成的江滨景观带为城市中轴线,先后制定了两轮 城市总体规划,持续推进南城大开发,一江双城 在日升日落之间点亮人们对一座幸福之城的向往。

对孙岳龙而言,紫金大桥带来的幸福生活最为直接。2006年,孙岳龙位于市区厦河一区的新房和紫金大桥同期建成。在这之前,他的老房子位于紫金大桥附近的厦河村。因为建造南明湖防洪堤、扩建紫金大桥等工程,老村被拆除。

从低矮平房到现代化居民区,孙岳龙一家的生活得以彻底改变。搬进新家之后,单是房租收入,一年就有五六万元。从前,为了谋生,孙岳龙一家不得已只能以渔船为家,迎来新生活

之后,不仅谋生之道有了更多选择,最重要的是,我们也过上了城里人的生活。

从厦河一区步行至紫金大桥,只需十多分钟。几乎每一晚,孙岳龙都会到紫金大桥下的防洪堤走一走。行至稍远处望向紫金大桥,桥上的斜拉铁索像一根根银丝,在南明湖里倒映出一个巨大的 金字塔,流光溢彩,美不胜收。

开辟共同富裕之道

除了塔下大桥,与之几乎平行的金温铁路瓯江塔下大桥和金温铁路扩能改造工程(高铁)莲都瓯江塔下大桥,同样引人注目。

从绿皮火车,到动车高铁,孙岳龙在桥上充分感知到这座城市与日俱增的发展速度。这种不断加快的速度,在不远处的水东大桥上体现得更为淋漓尽致,更准确地讲,是水东三座桥。

三座桥,经历了三个阶段,代表了市区对外发展的三段历程:

最初的水东大桥,一到下雨天,水漫桥面,车子疾驰而过,四个轮子能犁出半人高的浪花,那时的丽水中心城如同这座桥,发展步履沉重;第二阶段的水东大桥,是在第一座桥边建起的一座新桥,高出水面数米,虽是单车道,但已是顺畅对外连接的纽带;

时代的车轮滚滚向前,尤其是丽水市区步入高铁时代之后,新的水东大桥连接着高铁站,不仅成为丽水水东大门伟岸形象的标志性建筑,还成为丽水城市内接外连的交通大动脉。

每一天,孙岳龙在桥下向上看,肉眼可见的是桥上繁忙的车流,看不见的是在这条共同富裕新通道上,人流、物流、资金流、信息流正源源不断地扩散到这座城市的各个角落,影响着经济社会发展的各个领域。

如果说 高铁时代 让城市的竞争力跃上了新台阶,那么即将到来的 航空时代,则让丽水迎来了更加辉煌的未来。

奔向 航空时代,位于小水门大桥和桃山大桥之间的溪口大桥正蓄势待发。

最近,机场大道桐岭路即将开通的消息在丽水人的朋友圈刷了屏。孙岳龙兴奋地指着动图上的溪口大桥说:麻雀要变凤凰了!

于2002年底竣工通车的溪口大桥,原本在市区众多桥梁里并不出挑,如今,经过修葺加宽的桥面从原来的双向四车道升级为双向六车道,宽敞气派。

最令人期待的是,溪口大桥中间两车道连接着一座高架桥,通向桐岭路道路工程(秀山路)方向。通车后,市民可以直接从溪口大桥上下高架,沿着桐岭路道路工程(秀山路)来往南城,非常快捷。

从浮桥到跨江大桥,再到现在的高架桥,桥的蝶变,见证着丽水人的幸福之路越走越宽。

踏上共同富裕的奋斗新征程,仍需跋山涉水。天堑变通途,还看今朝。

深度报道

终审 施龙有
策划 崔瑾
执行 刘淑芳
沈隽
张李杨
付名煜