

桥见潼南 水载城兴 从渡口到桥群 架起潼南幸福通途

本报记者 关羽 赵晨城

“桥，有限宽，有限长，可以丈量；桥，无限宽，无限长，不可估量。”

在潼南，涪江穿城而过，哺育了潼南百万人民，也让桥梁成为这座城运行发展的“咽喉”命脉。潼南人的集体记忆中，1994年是一个清晰的分水岭。此前的涪江，是一道需要仰仗天时、依靠耐心才能跨越的“天堑”；此后的涪江，因一座大桥的诞生，变成了车流如织、随心往来的“通途”。如今，一座座大桥，不仅改变了潼南地理空间，更深刻地重塑了这座城的命运与人民的生活方式。



从“一桥飞架”到“五桥虹通”，潼南的交通格局发生了翻天覆地的历史性改善，推动了城市空间的拓展、经济的均衡发展、民生的改善及社会心理的转变，成为潼南

上世纪90年代初的潼南县城，蜷缩在涪江以南。江北的古溪、玉溪、太和三地百姓，若要进城赶集、办事，唯一的通道是涪江上的轮渡与一座摇晃的浮桥。

“那时候，涪江就是天堑。”年过七旬的刘大爷至今记得，轮渡班次少得可怜，遇上雨天浪大，船家不敢开，一家人被困在江边是常事。

浮桥更不靠谱，汛期拆了，寒冬结冰了，两岸人只能隔江相望。

渡口曾是潼南的“血脉”。玉溪渡、梓潼

渡、瓢儿沱渡……从官渡到私渡，上百个渡口串联起两岸生计。但人力摆渡效率低，一般木船挤百来人，摇橹的船工累得满头汗，岸边等船的队伍排成长龙。后来有了机动船，速度虽快了些，可遇上枯水期驳船连成浮桥，行人挤在晃悠悠的木板上，稍有不慎就可能落水。

车渡的诞生曾带来希望。50年代，涪江

南岸大码头与北岸观音场间架起第一座车渡，卡车、拖拉机终于不用绕行百里山路，但车渡只在白天通行，夜幕降临或大雾弥漫时，

司机们只能把车停在岸边，望着对岸灯火干着急。

涪江的阻隔，刻在潼南的城市肌理里。县城发端于盐关垭口，明清时因盐业批验公所兴起，街道不过正街、大同街两条“飘带”，被戏称“七十二条街”——实则只有一条街。江北的田野与村庄，因交通闭塞，成了“一线五点”之外的“被遗忘之地”。县内公路多是泥巴路，国道省道集中在江南，项目、产业、资金如水流向江南，江北人只能守着肥沃的土地叹气。

1992年

当

县

政

府

1992年

当

县

政