



一场通勤的迭代 从坐轮渡到乘轨道

重庆已形成水陆空立体交通网络,市民出行非常便捷

机舱内扳舵,衣服没干过

只要听到有人说重庆轮渡的“坏话”,申发康都会跟他急。“轮渡创造的辉煌是抹不去的。”68岁的申发康已从重庆客轮公司工会主席职位上退休,他在重庆轮渡工作了近40年。

申发康第一份工作是短途轮渡,重庆至长寿。“我在轮渡501当实习舵工,那时候条件艰苦,夏天在机舱扳舵,衣服没干过。”申发康说。那时候,市民要过江,坐船是唯一的交通工具。每天都有几百人在河边等船,打挤时一艘船装不下,要临时增加驳船。

1938年1月1日开通的储奇门至海棠溪,是重庆第一条轮渡航线。重庆市客轮公司总船长郭章云告诉记者,公司成立5年后,又先后增辟、租赁、购置轮渡码头12个,拥有运力12艘,形成8条横、顺江航线和4条夜航组成的复合客运线网。

“20世纪七八十年代,是重庆轮渡最辉煌的时候。”郭章云回忆,那时两岸工厂众多,市民上下班往来、商贸交易频繁,公司最高峰有50多艘船、19条过江航线,平均一天乘客量超过10万人次。“临时开夜班、加班航线是常事。”

随着时间推移,重庆城区跨江大桥一座座拔地而起,轮渡客流量逐渐减少,轮渡航线被关闭。

年渡运车辆 100余万辆次

与轮渡同样具有时代意义的,是重庆车渡。

今年82岁的“船二代”谢觉海,当年就住在海棠溪民生码头。他回忆:“当年过江的车子多,每天都会排队,从南岸海棠溪码头排到两公里外的罗家坝,要等一两个小时才上得到船。”

最初车渡是木船,木质船底船身,车子上船靠两块木板通过,过车时木板摇晃得厉害,如出现“打跳”(即跳板移位),船上10余名穿着裤衩的船员都得下水,靠人工摆正跳板。

20世纪80年代至90年代中期,重庆车渡年渡运车辆100余万辆次,保证了半个多世纪公路交通的通达。

嘉陵江大桥通车全城轰动

轮渡、车渡迭代背后,是另一种兴盛——跨江大桥崛起。

1953年,专家经过慎重选址,最终把重庆首座长江大桥定在巴县(今巴南区)小南海白沙沱。“与白沙沱大桥同时开工的还有重庆嘉陵江大桥。”中铁大桥局副总工陈志敏说,1958年12月嘉陵江大桥动工,1966年1月18日通车。“通车当天重庆全城轰动。”陈志敏说,大桥建在市中区,但连续几个月,周边区县的市民纷纷前往体验,大桥上水泄不通。

之后,重庆组建了首支桥梁建设队伍——重庆市市政桥梁工程处,重庆的桥梁越建越多。1977年,为改善南岸至渝中的交通,石板坡长江大桥开建,1980年通车。

“花1角钱坐索道过江”

“当年,我住在江北城,去渝中要么坐公交车,要么坐轮渡。公交车没有直达,只能中转,坐轮渡遇到江边起雾只能等待。”老重庆陈奎回忆说。当年,人



▲长江索道

们都盼望在江北城附近修座桥,使市民过江更便捷。

陈奎的愿望很快变成了现实。只不过,过江方式是个新玩意儿——索道。

1980年,嘉陵江索道破土动工,1982年1月1日,中国第一条城市跨江客运索道——嘉陵江客运索道建成试运营。“当时坐公交4分钱,客运索道开通后,不少市民有了新玩法——花1角钱坐索道过江。”陈奎说,那是中国第一条客运跨江索道,在国内引起轰动。

这一特殊的过江方式,也在重庆延续。1986年3月,连接南岸与渝中的长江索道动工。“工作30多年至今,就一个春节休息过。”现任重庆索道公司长江索道分公司安全技术部党支部书记张建,见证了长江索道的建设、发展和转变。

由于城市发展等原因,嘉陵江索道于2011年3月2日停运并拆除。

城市轨道交通时代已经到来了

直辖后,重庆过江交通向多样化迈进。

2005年6月,轨道交通2号线“较场口至动物园”段开通运营;2011年,轨道交通1号线“小什字至沙坪坝”通车……重庆城市轨道交通时代到来了。

新中国成立75年来,重庆的过江交通形成了水陆空立体交通网络,市民出行更加便捷。

“坐轨道交通上班方便太多了。”在江北上班的陆女士是3号线老乘客,住在南岸的她之前上班坐公交,不仅拥挤还要转车,遇上堵车就迟到。后来3号线通车,她每天都能准确计算上班出门时间,便利触手可及。

截至2024年9月,重庆共有16座轨道跨江大桥,运营13条线路,已实现从0到500公里的蝶变。陆女士说,城区周围曾经的“荒郊野岭”,随着轨道交通的通行,变得高楼林立、车水马龙,这是重庆城轨快速发展的真实写照。

画外音

“重庆现代化综合立体交通网将在2027年基本建成”

从轮渡到索道,再到桥梁和轨道的蝶变,不仅见证了城市的发展,更成为了这座城市不可磨灭的记忆。重庆人昔日的出行方式,并没有消失,而是通过另一种方式获得新生,成为城市发展的一道亮丽风景线。

“桥都”重庆,目前桥梁总数已超过2万座,跨长江、嘉陵江特大桥超100座,各种组合型桥梁遍布重庆综合交通路网,桥梁密度全国少见;长江索道已成为重庆文旅地标,游客量逐年攀升。

过江交通的蝶变,只是重庆交通强市的一个缩影。如今,公共交通、高速、铁路、航空、水运等多种交通方式相互补充,重庆已经构成了“铁公水空”立体交通大网络。

“重庆现代化综合立体交通网将在2027年基本建成。”市交通运输委党组书记许仁安表示,预计到2027年,重庆高铁达到1900公里;高速公路达到5000公里;千吨级航道达到1300公里;港口吞吐能力达到2.5亿吨;江北国际机场旅客吞吐能力达到8000万人次,货邮吞吐能力达到120万吨。

基本形成成渝地区双城经济圈和渝西地区“4个1小时交通圈”,实现市域2小时畅行、周边省会城市3小时畅达、北上广6小时通达。



主城的车渡