

发挥资源、产业、动力三大优势 绵阳递出“科技、李白、熊猫”三张名片

共建巴蜀文旅走廊 四川行动

近日印发的《巴蜀文化旅游走廊建设规划》提出，以“五横五纵”多条旅游支链为骨架，串接生态旅游大环线，推动七个特色旅游区联动发展，共同构建“双核、三带、七区、多线”的空间格局。《规划》的印发实施，也为绵阳文旅提供了新的“时空坐标”，绵阳将站在川渝、西部地区的角度，进一步确立文化强市和旅游强市建设的定位和方向。

7月4日，绵阳市文广旅局总规划师邓世红在接受华西都市报、封面新闻记者采访时表示，绵阳将制定实施《绵阳市融入巴蜀文化旅游走廊行动方案》，紧密围绕“科技之城”“李白故里”“熊猫家园”三张名片，充分发挥资源、产业、动力三大优势，加快打造北线、东线、西线三条精品旅游线路，着力构建“科技之城都市旅游”“李白故里文化旅游”“熊猫家园生态旅游”三大目的地，努力将绵阳建设成为巴蜀文化旅游走廊重要合作平台和枢纽基地。

“绵阳文化产业和旅游业总量规模多年来一直名列全省前列，但在品质和效益等方面仍然存在较大的提升空间。”邓世红说，作为川渝地区历史上首个区域文化旅游协同发展规划，《巴蜀文化旅游走廊建设规划》的印发实施，赋予绵阳文化旅游新的使命，也提供了新的发展契机。绵阳文化旅游要做大做强，就是



▲王朗景区

◀窦圉山

要以《规划》实施为抓手，努力实现自身的高质量发展。

邓世红表示，绵阳文化旅游通过多年的积淀和发展，在三个方面形成了比

较优势。一是资源优势：绵阳的自然资源瑰丽神奇，历史文化源远流长，民族文化多姿多彩，红色文化感天动地，现代科技文化魅力独具，为发展文化旅游奠定

了坚实基础。二是产业优势：绵阳着力推动文化旅游高质量发展，先后获评“中国优秀旅游城市”“全国科技(工业)旅游示范基地”“国家级文化和科技融合示范基地”“国家文化和旅游消费试点城市”“中国研学旅游目的地”等，初步形成打造巴蜀文化旅游走廊重要增长极的产业基础。三是动力优势：绵阳聚力打响“科技之城”“李白故里”“熊猫家园”三张名片，主动融入全省“三九大”发展格局和成渝地区双城经济圈建设，有效增强了全市文化旅游的内生动力和外部活力。

对标规划，绵阳旅游如何发展？邓世红说，绵阳将依托快速发展的综合交通，着力发挥资源、产业优势，重点打造北、西、东三条精品旅游线路。

北线：从绵阳主城区经江油、北川到平武。这条线路除绵阳方特神画外，还有青莲古镇、药王谷、九皇山以及白马王朗、虎牙等知名景区、度假区。

西线：从绵阳安州到北川。沿途有花城果乡、蝴蝶谷、千佛峡以及抗震救灾遗址等。在这条线路上，游客能体验到多彩民俗风情。

东线：从绵阳主城区经仙海风景区到梓潼。这条线路最具特色的是仙海、七曲山大庙和“两弹城”，将重点突出三国文化、文昌文化和三线建设文化。

邓世红表示，随着绵遂内铁路的开工建设，绵阳下一步还将依托铁路路网大力发展南线旅游，带动三台、盐亭旅游产业发展，确保融入巴蜀文化旅游走廊建设一年见成效、两年上台阶、三年有突破。

华西都市报-封面新闻记者 周洪攀

驶过70年光阴 从成渝铁路看川渝巨变

1952年7月1日，新中国第一条铁路成渝铁路建成通车，开启了西南经济交流和繁荣发展的新篇章。

有了铁路，就有了养路人。在成渝铁路线上，有这样一群养路人，他们从青年到中年再到退休，在一个岗位一干就是一辈子，默默地为铁路发展奉献出自己的一份光和热。

近日，华西都市报、封面新闻记者来到成都市新都区石板滩火车站铁路综合大楼，采访了几位养路人，听他们讲述养路故事。

从“卖劳力”到拥抱机械化 三代铁路养路人 三种不同的养路故事

第一代养路人刘南贵： 捣捣换木枕都是人工抬人工做

1943年出生的刘南贵，今年已近80岁，他是成渝铁路上的第一代养路人。

刘南贵是由铁道兵转为养路工的。他的儿子刘世军告诉记者，当年父亲工作时，全是人工捣捣，每天扛着10斤重的捣固镐步行到作业地点。

那时候成渝铁路上跑的还是蒸汽机车，时速只有30-40公里。刘南贵他们每天用镐、用耙一点一点将石砟垫起来，保障着铁路的安全。

刘世军说，养路工干的是重体力活，无论是捣捣还是换木枕，都是人工抬、人工做，一天下来腰酸背痛，但年轻就是资本，虽然父亲当时一个月的工资只有3块钱，却干劲十足。

第二代养路人刘世军： 见证器具朝着机械化方向发展

1993年，刘南贵退休。刘世军接过父亲手里的接力棒，又回到父亲曾经战斗过的地方。

刘世军参加工作后，火车时速只有



第三代养路人谢欣。

四五十公里。他最为自豪的事情，是在30年铁路生涯中多次亲历铁路提速，在岗位上没发生过一起安全事故。

成渝铁路有载客列车，也有载重货车，因此对线路质量的影响大。刘世军

介绍，2000年后，成渝铁路大规模更换水泥枕，12.5米短轨换成25米长轨，普通木枕道岔换成新型提速道岔。

刘世军干的活儿之中就有“捣捣”，靠人工捣实线路，让火车平稳、安全通过。当时，两个人1对捣，一天要对80多根枕木周边的石砟进行捣固作业，一天下来要砸捣3000余次。“现在改用内燃威克捣固机，2个人合作两个小时就能捣固40-50根水泥枕。”刘世军说。

时代在变迁，铁路在发展。70年来，成渝线的火车牵引动力由以前的蒸汽机车，升级为内燃机车、电力机车；养护维修方式由以前的慢工作业，转向快捷高效的机械化作业，大大降低了人工劳动强度。

以前，测量线路采用木道尺。一把道尺，一人检查一人记录，每检查1公里线路，要花1-2小时，而且误差大。刘世军说：“现在测量线路用上轨道检查仪后，20分钟左右就能完成1公里线路的检查。”

第三代养路人谢欣： 拥抱机械化操作不再“卖劳力”

2015年，大学毕业的谢欣来到成都

新都区石板滩巡养工区。

“我虽然学的不是这个专业，但是我在岗位上不断跟老路工们学。”这个阳光的“铁三代”，身上散发着新时代铁路人的朝气。

铁路发展步入机械化的时代，谢欣每天更多的是坐在办公室电脑前敲打键盘，上报作业计划、分析数据。火车只要在铁路上驶过，现场的轨道数据就自动检测生成了。打开计算机系统软件，还能看到精确到小数点后的钢轨几何尺寸。

现在，谢欣已不再像以前的养路工那样“卖劳力”了。捣固车、轨道检测仪等设备相继出现，铁路养护可以借助的专业机械力量越来越多。“我听老路工们说，现在一辆大机作业相当于过去的500个人工劳力。”谢欣说。

“我们不像以前的铁路一线养路工们，没有经历过用手来捣捣，我们都是用机械来做。”谢欣说，“听老路工讲，他们以前工资低，工作环境艰苦，现在我们工作环境比过去干净、轻松，生产效率倍增。”谢欣自豪地说。

华西都市报-封面新闻记者 赵紫萱