

大道沧桑看昭通

◆陈正彪

遥远的先秦,老子理想中的社会是“邻国相望,鸡犬之声相闻,民至老死,不相往来。”他的这种想法挡不住历史发展的滚滚洪流。“南北东西去,茫茫万古尘。”数千年来,伴随着一代代人的探索、拓展,从野蛮到文明,从落后到先进,不断发展的交通推动着历史发展的进程。可以说,昭通的交通变迁史就是一部华夏交通史的缩影。

昭通市位于云南省东北部,地处金沙江下游滇、川、黔三省交界处,四川盆地向云贵高原抬升的过渡地带。这里峡谷深切,群峰耸峙,江河纵横,资源丰富,民族众多。

昭通,古称朱提,唐以后称乌蒙。1731年,清世宗雍正因乌蒙“乌暗蒙蔽”,故以昭通易之,取“昭明宣通”之意。

1980年代,昭通籍著名诗人雷平阳在他的诗歌中这样写道:“走出昭通,路就平了。”这是对昭通交通的慨叹。

事实上,昭通交通也有过辉煌和荣耀。

早在新石器时代,作为“藏彝走廊”的金沙江大峡谷一带就有先民居住,留下生产生活的遗迹。从出土文物来看,来自海洋的海贝和来自大漠深处的和田玉曾在这里相遇。

公元前339年,楚国大将庄蹻率部溯

金沙江而上,经昭通,止于滇池,称滇王。公元前221年,秦将常頌在昭通境内修五尺道,设置官吏治理昭通。公元前135年,汉武帝派遣唐蒙、司马相如筑西南夷道,途经昭通。因是都尉唐蒙主持修筑,所以又称“唐蒙道”。唐代置开边县,继续修筑这条道路。樊绰《云南志》称之为“石门道”,因以朱提为枢纽,又称为“朱提道”。

“五尺道”经宜宾、昭通,一直延伸到滇池,是“蜀身毒道”即“南方丝绸之路”的一个重要组成部分。这条古老的道路,是中央王朝对西南地区政治、经济、文化辐射的重要通道。汉代,昭通留下文辞雅健、浑朴古茂的《孟孝琚碑》。唐贞元十年(794),御史中丞袁滋奉命赴滇,册册车寻为南诏王,途经石门关(今盐津豆沙关),题记摩崖纪其壮行。清雍正、乾隆年间,从东川府运往北京的铜大都取道这里。作为交通要冲的昭通,直到民国,一直是云南举足轻重的重镇。王朝的余晖里,五尺道连同那些久远的往事渐渐隐没在苍烟落照间。

新中国成立后,昭通交通获得了突破性的建设,改变了社会经济发展的局面。尤其是“十三五”以来,在脱贫攻坚工作推动下,昭通交通获得了前所未有的发展。“十三五”开局之际,摆在决策者们面前的昭通有着怎样的现状呢?全市集贫困地区、革命老区、少数民族散居地区为一体,11个县(市、区)中就有10个是国家级贫困县。其中,镇雄、彝良、威信3个革命老区有少数民族23个,贫困程度深,脱

贫任务重、难度大。市情集中体现为“五个并存”,即历史悠久与发展滞后并存,区位优势与交通不便并存,资源富集与产业弱小并存,文化厚重与教育落后并存,山川秀美与生态脆弱并存。

经过市委、市政府领导精准“把脉”,确认昭通的优势在区位,脱贫的短板在交通,希望在交通,核心在交通。为确保“十三五”交通扶贫脱贫目标任务顺利实现,市委、市政府以脱贫攻坚统领经济社会发展全局,将“交通先行”战略提升到最关键的战略支撑高度,列为全市最重要的基础设施建设全力攻坚。

于是,一幅宏大的交通发展蓝图在昭通大地铺展开来。核心思路是主动融入长江黄金水道,统筹各类交通干线资源,进一步完善“两纵两横”综合运输大通道布局,打通“近连成渝、远接长三角”,与周边互联互通的对外开放通道。

公路方面,着力构建“一环两横四纵六联络”高速公路网,新建高速公路12条808公里,总投资1275亿元;改造主干线,为壮大区块链经济提供强力支撑;畅通农村路,解决村组脱贫“最后一公里”;突出抓好镇彝革命老区精准扶贫精准脱贫交通建设。到2020年,昭通实现“县县通高速”目标,高速公路总里程近1000公里,形成昭(阳)鲁(甸)彝(良)大(关)“1小时交通圈”,市内“2小时交通圈”,周边“4小时交通圈”;普通国道二级及以上比重达60%,普通省道三级及以上比重达40%,实现机场、重要港口、综合交通枢纽通一级公路,重点集镇、经济园区、旅游景区通高等级公

路;实现乡乡畅通、村村硬化、自然村通达的农村公路建设目标,打通村组脱贫“最后一公里”。

铁路方面,着力构建“二横四纵一枢纽”铁路网。铁路网建成后,普铁规模进一步扩大,高速铁路进入昭通,昭通铁路规模将达700公里,建成连接昆明、成都、重庆和贵阳等周边中心城市的“2小时快速铁路交通圈”。

水运方面,着力构建“一线四港九码头三转运”水运网。到2020年,金沙江通航里程达570公里以上,其中,三级航道390公里,生产性泊位43个,船舶总运力100万吨,港口货物吞吐能力每年达到3000万吨,建成金沙江黄金水运通道,将水富港打造成为云南省最大的内陆港口和公路、铁路、水路无缝对接的重要枢纽。

航空方面,着力构建“一中心四通用八航线”航空网,即建成昭通新机场为中心,建成镇雄、盐津、永善、绥江4个县的通用机场,依托昭通新机场逐步开通昭通至上海、西安等8条以上航线。

综合交通枢纽方面,着力构建“129”客运站场体系和“138”物流站场体系,即建成1个南部客运站,昭阳北部客运站、镇雄客运站两个一级客运站,鲁甸等县建9个二级客运站;建成昭通交通产业园,昭阳、镇雄、水富3个区域性物流园区,鲁甸等县8个基础性物流中心。

近十年来,昭通交通发生了翻天覆地的变化,“水陆空一体化”已初步形成。

2022年7月8日,宜昭高速公路(二期)和清水高速公路正式通车,全长236公

里的宜昭高速公路成为出入川的又一条省际大通道。随着这两条高速公路的贯通,昭通高速公路建成出入川进黔11条(段)共921公里,跃居全省第4位。5年来,昭通市平均每天建成400米高速公路、硬化11公里农村公路。

“万里长江第一港”水富港扩能改造一期工程中嘴作业区建成投运,由每年吞吐量65万吨的小码头跃升为千万吨级的云南省第一大枢纽港口,初步具备发展“公铁水”多式联运和建设港口型国家物流枢纽条件。全市通航里程465公里,3000吨级船舶可沿长江黄金水道直达上海。

昭通机场通航城市由“十二五”期间的3个提升到12个,架起了昭通与京津冀、珠三角、长三角、成渝地区“四大区域”的“空中走廊”。

2019年12月,成贵客专铁路建成通车,标志着镇雄、威信两县迈入高铁时代,昭通高铁实现了“零”的突破,铁路运营里程达317公里(其中高铁里程79公里),7个县(市、区)通铁路。目前,渝昆高铁昭通境内全线开工,叙毕铁路、昭通扶贫铁路专用线建设加快推进,攀昭毕、昭六、宜西攀铁路和合盛硅业、镇雄磷煤化工产业园区铁路专用线等项目也正有序推进。

正在建设的现代交通网络,承载着600多万昭通人民的美好愿景,在昭通大地上推进。身处南方丝绸之路要冲的昭通正以全新的姿态拥抱全国、走向世界。依托区位和资源优势,交通的腾飞,必将带来昭通经济社会的全面腾飞!

交通兴 昭通兴

豆沙关的物理作用和化学效应

◆任耀敏

一个关口,不管朝代更迭还是战乱频发,两千多年来,能将古今、东西、南北的线路汇于一处,还将水、陆、空的线路汇集在一起,其存在的意义就不再局限于交流通达这个物理价值了。豆沙关,就是这样—个关口。

一

道路的物理性是交流交通,人们通过道路去远方或者回家,从本质上来说都是“在路上”。通向未来是道路的责任,承载奔波的脚步是道路的立场,无关道义和操守。

站在高处俯瞰整个豆沙关峡谷,水路和陆路在此拼凑成一部条分缕析的交通编年史。从不知年岁的朱提江水道,到两千多年前的五尺道以及汉夷道,再到滇川公路、内昆铁路和渝昆高速公路,不断向各个时代延伸。如今,更是借着高速发展的东风,快速奔向全国各地。

在豆沙关,“古今五道”已经是一个奇迹,但还不止于此。20世纪50年代,人们在石门关绝壁上开凿了石门堰。这条堰渠横穿绝壁,沿便道成为石门村村民去豆沙关集镇赶集的捷径,走的人多了,水渠渐渐成为了“人”渠,绝险之处超过《蜀道难》中的鸟道传说。这算是第六条道。

这些都是轻易就可见的道路,在豆沙关,还有3条从低到高逐渐上升的“天路”。

第一条“天路”,是挂在关河绝壁上的樊人悬棺。万仞绝壁本无路,但因为樊人悬棺,给后世留下了无尽的想象和猜测。如果没有这面绝壁上的樊人悬棺,作为著名关口的豆沙关,其社会学和人类学的价值将大打折扣。窃以为,这是豆沙关的第七条道。

第二条“天路”,是阿迪力走过的钢丝绳。2009年10月25日,阿迪力蒙上双眼,手持8米长的平衡杆,在515米长、离地400米高的钢丝绳上,用一种惊世骇俗的方式通过豆沙关绝壁。阿迪力之后,再无人敢问津。高

悬在关口上的钢绳,犹如“飞天”的路径。

第三条“天路”,是在遥远的天空上,南来北往不断飞过豆沙关天空的飞机。它们像是在提示:豆沙关上空,还有一条更高更远更快的道路。

水路、陆路、航线以及“天路”,在豆沙关交汇出“九道并行”的奇迹。

二

道路的化学性是挥发诗意,将远方的理想拉近。每一条道路延伸至远方,关心的不仅是道路的通达,更是综合国力的体现。

研究交通博物馆,如果只停留在交通这个物理性上,时间的价值就消亡了。可见,道路不仅是交通维度上的线条,更是时间和空间维度上交汇的密码。

路上的行人和车辆,都在各自的“现在”里面奔波、前行,却回不到过去。从豆沙关的绝壁上俯瞰,可以感悟人生的短暂和无涯,遥想未来。

豆沙关将南来北往、快慢各异的路途有条不紊地笼络起来,以石门关为扣眼,整齐完美地汇合于一处,呈现出一个立体的展示平台。五尺道上的马蹄印、袁滋摩崖、樊人悬棺,鸣着汽笛蜿蜒而过的火车、高速奔驰的汽车以及缓慢攀爬的行人,刻出一段交通的典型标本。

古时候,一个关口、一块岩石、一条河流都有可能成为出行的阻碍。今天,中国有了世界一流的桥梁隧道建设技术,大道朝天平铺直叙,缩短了里程、时间,一日千里不再是神话。五尺道上很多关隘和卡点都被废弃了,甚至大部分线路都被抛弃了,唯有豆沙关这个关口,保留了下来。

豆沙关,是时间和空间都绕不过去的关口,古今、东西、南北汇聚于此,其交流通达的物理性得到完美体现和阐释。同时,也是豆沙关作为交通博物馆挥发出来的化学效应。

国内首条中药口服液条包生产线投产

近日从中药制药共性技术国家重点实验室(以下简称“共性技术实验室”)得到消息:由该实验室为主体研制的国内首条中药口服液条包生产线已建成投产。该项目最大的特点是以新型“塑料袋”代替了传统玻璃瓶用来盛装中药口服液。该生产线每年可处理中药材2.5万吨,年产口服液30亿条包。对中药行业来说,此举尚属首次。

作为国内中药制药共性技术领域唯一的国家重点实验室,共性技术实验室依托鲁南制药集团而建,立足中药产业发展需求,集聚了130余名高精尖人才组成的团队,联动百余所高校院所,在国内形成了“产—学—研”一体化应用研究与可实施科研成果迅速产业化的优势地位。

复合膜包装用于中药口服液
长期以来,“口服液+玻璃瓶”组合被视为液体类药品的黄金搭档。后者也因其透明性、美观度、化学性质稳定等优点,一直被认为口服液包装的首选,但其重量大、运输存储成本高、不耐冲击、易破碎、吸药难等短板也为市场诟病。同时,中药成分也有与玻璃瓶发生化学反应的风险。

复合包装膜是指由多层薄膜经过印刷复合等工艺形成的包装膜。但将复合膜包装用于中药口服液在业内尚无先例,需要解决一系列技术难题。为此,鲁南制药集团依托共性技术国家重点实验室,以小儿消积止咳口服液为示范载体,与四川省食品药品检验检测院及相关包材、设备生产单位开展协同技术攻关。2020年5月,国家药品监督管理局

批准同意复合膜包材用于中药口服液体制剂生产。就此,国内首家将药用复合膜包装材料用于中药口服液药品包装的企业诞生了。

该实验室副主任关永霞介绍:“与玻璃瓶装相比,一支药的内包材能节省约0.14元,一条生产线节省的资金数以亿计;现在仅需复合膜、外包材纸就可以了。这就意味着不仅工序简化了,人工和配套设备需求也更少了。”

这并不是该实验室唯一的首创级别的技术。该实验室还研发了国内首条中药口服液灭菌条包生产线,采用全自动液体条包灌装设计,单条生产线灌装速度为660袋每分钟,可同时进行40万袋产品灭菌。

大剂量的中药材变成一粒粒小药片
汤剂是中药最为传统的一种运用形式,熬制汤药大有学问,弊端在于个体操作(煎煮)带来的质量差异,储存携带的不便、剂量较大、口感较差等,现代生活的快节奏也呼唤着中药的变革。

于是,将大剂量的中药材变成一粒粒药片、胶囊、口服液等,方便服用、计量统一的中成药便成了共性技术实验室的重要使命。

作为国家科技创新体系的重要组成部分,国家重点实验室是国家组织高水平基础研究和应用基础研究、聚集和培养优秀科学家的重要基地。

(来源于人民网)

健康知识



宜昭高速公路白水江特大桥。 柴峻峰 摄