

# 烟淡水云阔，古渡慰乡愁

## 溯江探访长江下游历史渡口现状

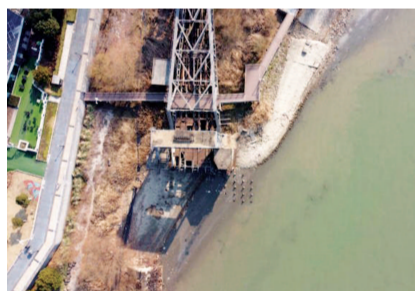
本报记者 付鑫鑫

不久前，上海交通大学设计学院城镇空间文化与科学研究“长江下游历史渡口现状调研”实践团6人利用节假日，从上海吴淞客运码头出发，溯江而上，辗转镇江、南京、芜湖、铜陵、池州、安庆、九江等地，针对长江下游重要渡口、客运站留存情况及其文化记忆开展调研。

“长江千里，烟淡水云阔。”2023年10月，文化和旅游部牵头组织召开长江国家文化公园建设推进会。有关负责人表示，要把长江国家文化公园建成传承中华文明的历史文化长廊、凝聚中国力量的共同精神家园、提升人民群众生活品质的文化和旅游体验空间、展示中国形象的靓丽名片。

将来，从上海北部区域启程，一路沿着长江下游干流两侧连绵的生态空间上溯，可以直抵安徽安庆市宿松县——长江进入长三角地区的第一站。2023年12月，《长三角长江水系生态廊道建设保护专项规划编制大纲》通过。到2025年，初步实现长江干流生态廊道的省际贯通，基本形成连续完整、结构稳定的长江沿岸美丽生态廊道。自此，长三角长江水系生态廊道规划建设进入“快车道”。

在上海交通大学设计学院教授陆邵明看来，无论是长江国家文化公园建设，还是长江水系生态廊道建设保护，长江渡口是一个绕不开的话题。“日暮长江里，相邀归渡头。”历史渡口是长江流域标志性的文化符号，南京桃叶渡、镇江西津渡、扬州瓜洲渡……时过境迁，随着交通方式的改变与滨水区域的现代化开发，那些承载着厚重历史记忆的古渡口渐被遗忘，面临存续危机。“保护好长江文物和文化遗产，当前亟须提高对历史渡口的认知，摸清家底、制定相应的保护规划迫在眉睫。”



▲南京下关铁路轮渡栈桥旧址。

### 140多个渡口 仅4处列入文保

镇江西津渡依山临江，三国时期叫作“蒜山渡”，唐代名为“金陵渡”，宋代以后才称“西津渡”。古时渡口紧邻长江，后因江淮淤涨、江岸北移，西津渡日渐远离江岸。如今，长江路横穿西津渡历史文化街区，路北有西津渡江文化公园、春江潮广场，路南有西津渡清代小码头遗址和蒜山游园。

“舳舻转粟三千里，灯火沿流一万家”写尽西津渡千古繁华。2006年，京杭大运河—西津渡古街（六朝—清代）被列入全国重点文物保护单位。同样被列入全国文保单位的还有昭关石塔。

“江边造塔，除导航引渡、登高远眺外，还有‘镇水患河妖’的信仰之用。元代造昭关石塔也有遏镇江之意。”陆邵明介绍，从江西九江至上海吴淞口，长江下游地区像西津渡这样正式列入文保单位或者列入历史文化风貌保护区的仅有4处。据不完全统计，在长江下游地区，史料记载中具有文化价值的历史渡口数目就超140个，目前尚留存有重要设施等历史痕迹的不足50个。

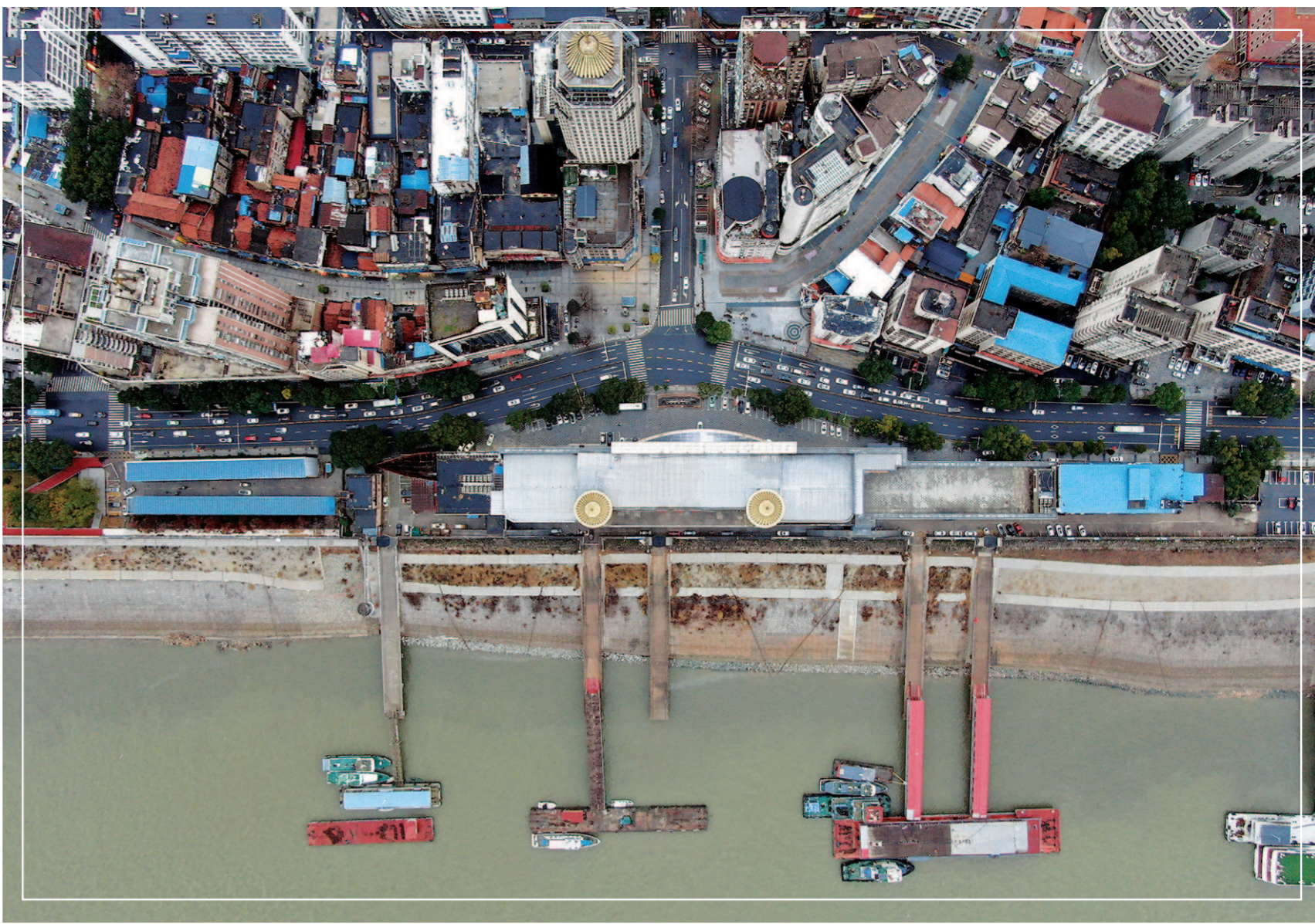
学设计出身的大学教授，为什么会关注长江下游的历史渡口如此熟稔？陆邵明告诉记者，他对渡口的关注源于研究生阶段。从1997年硕士学位论文《从衰落走向再生：上海杨树浦码头工业区的再开发之研究》到2008年承担教育部人文社科项目《城市更新中码头遗产及其滨水区的再生研究》，再到2014年主持国家社科基金重大项目《我国城镇化进程中记忆场所的保护与活化创新研究》，码头、渡口等乡愁记忆场所一直在他的兴趣点上。

生于江南、长于江南的陆邵明，对于江河之水有着一种天然的亲密感。为了调研黄浦江，他曾带领团队沿着太浦河岸整整骑行3天，从青浦区黄浦江上游出发一直骑到市中心的黄浦滨江。

水岸、渡口与江南文化息息相关。古时，长江两岸，渡口兴盛、渡船众多。这些渡口成就了紧密的经济贸易来往、频繁的人口跨区域迁移，形成了长江沿岸各地域文化的共性与多样性。这些文化的多样性与交融性投射在渡口街市、站舍设施、行业会馆、码头故事、船舶等景物上。可以说，渡口见证了长江两岸人民的繁衍生息和沧海桑田。

以上海吴淞渡口为例，清代即设黄浦江对江渡——草庵渡（即吴淞—三岔港）。新中国成立后，1955年至1957年，设客运码头及站房，统管与崇明、长兴、横沙三岛航线，此后近50年间多次迁建改建，留存有四代客运站房。现有吴淞站新站房运营三岛航线客运，上海轮渡站运营三岔线轮渡。

上世纪90年代，家住浦东的人会坐船到浦西买东西、上班，渡口对大家来说是刚需。那时，吴淞渡口、吴淞老街，人来人往，熙熙攘攘。“十家三酒店，一日两潮鲜”是吴淞老街的日常。当渡口与鱼市成为历史，吴淞老街也逐渐黯淡下去。陆邵明说，从渡口、街道到集镇是渡口演进的共性，但每个渡口的历史地理、区位优势、可达便利情况不同，则是个性。吴淞渡口最大的特点是保留了四代历史建筑，是上海交通模式迭代发展和城市变迁的缩影。而吴淞口国际邮轮港的建成，则奠定了上海国际邮轮母港地位，有力助推上海成为中国沿海邮轮产业发展的前沿与核心。



▲江西九江市九江港大楼航拍。

(均受访者提供)

### 渡口保护 分类分级因地制宜

“第二日上午便须渡江到浦口，下午上车北去。……我们过了江，进了车站。”——朱自清的《背影》中，父子话别就在浦口火车站。浦口火车站和浦口码头相连。

1929年5月28日，孙中山先生灵柩从北京运抵浦口火车站（现南京北站），经浦口码头过江，最后安葬于中山陵。

今年1月28日，上海交通大学设计学院实践团在浦口遇到了南京北站派出所警官陈建文。据陈警官介绍，1914年，浦口火车站建成运营，主楼旁有栋贵宾楼。

“孙夫人宋庆龄先生还在贵宾楼住了一晚，奉安大典前夕，在这迎接孙中山先生灵柩。”陈建文描述道，“现在都是坐高铁，几点到上海虹桥站，有准信儿。当时不是，一路上发电报很慢。宋庆龄先生就提前到来，第二天迎候。”

陈建文幼时就住在浦口火车站附近，经常到火车站一带玩耍。现年50岁左右的他带着实践团参观，“你们看，楼梯还是这个楼梯，建筑是老式英式建筑，层高很高。里面的房间也原汁原味保留下来了。”

2013年，浦口火车站旧址被列为全国重点文保单位。与浦口轮渡隔江相望的是下关轮渡。下关轮渡最早可以上溯至东晋时期。1910年，下关码头开始现代化轮渡运输，清政府

自民间筹资开设客运轮渡“关浦线”——连接南京下关、浦口。

下关码头为孙中山先生灵柩在长江南岸停靠的第一站，后遂定名为“中山码头”。新中国成立后，中山码头历经多次扩建。1968年，南京长江大桥建成通车，轮渡的过江需求减少，中山码头客流量迅速下降。1992年，中山码头候船大厅重建并启用，现运营宁浦线轮渡（中山码头—浦口码头）。

从气势恢宏的中山码头沿着江边路北走2公里，即可抵达下关火车站主题公园。主题园内，蒸汽火车头、绿皮火车车厢、铁轨、枕木、信号灯应有尽有，还有民国特色的老式火车站候车厅、站台等。调研时，有不少老人、小孩在园内休闲、嬉戏，还有年轻人在拍婚纱照。

“下关火车站主题公园，原真性地保留了曾经的物件、场所、事件，非常好。”陆邵明提出，渡口保护要分类分级、因地制宜，不一定要像保护文物那样修旧如旧。

历史渡口作为记忆场所，其价值体

现在情感、文化、时间等方面，因此，保护优先级也有差异。比如，直辖市、省会的渡口所涉人群更广、文化价值更大，优先级更高。而在乡镇级别的渡口，就需仔细甄别历史细节、现存状态等，来判断保护价值几何和优先级。

陆邵明强调，我们一直想做颗粒度更小的“岁月价值”调研。以安徽铜陵市大通镇为例：“淮上云垂岸，江中浪拍天”是宋代诗人杨万里笔下的《舟过大通镇》；明清时期，大通与安庆、芜湖、蚌埠齐名为“安徽四大商埠”；民国时期，大通已有成熟渡运码头，长江江心的和悦洲盛极一时，人称“小上海”；解放初，因大通设港，客流有所恢复。上世纪五十年代，渡口经历公司联营、干线码头建设；六七十年代，接纳客货往来、渔业捕捞；八十年代，组织龙舟会。2000年以来，随铜陵迁港而没落。时代的岁月痕迹大多镌刻在历史渡口这个记忆场所中。

现在的和悦洲大面积荒废、人去楼空，部分区域曾作保护性开发，但未通桥隧，仅凭轮渡与外界往来，交通不够便利，发展受限。

今年1月底，调研团队来到长江东岸的濠溪古街上，当地人正在举办年货节，张灯结彩，热闹非凡。对岸，和悦洲上，一片寂寥。曾经三街十三巷的和悦古街，空余历史展示馆和江上的渡船，风光不再。和悦洲由盛转衰，濠溪古街日渐繁荣，历史记忆与文化保护措置并不鲜见。

类似的，九江市柴桑区江洲镇四面环水，也没有大桥、隧道，要到镇上工作会友、商贸购物，只能通过江新洲汽渡。而汽渡24小时昼夜通航，沿用至今，节假日格外繁忙。

出人意料的是，像铜陵和悦洲、九江新洲等乡镇一级码头，实行免费乘坐。“我们当时也没有想到。”陆邵明坦言，恰是没有现代化都市工业化大规模的干预，这些行政级别较低的渡口集镇风貌保留较为完整；周边导航灯塔、救生会、宗教场所等关联记忆场所也有不同程度的保留。这些记忆场所蕴含着长江下游各地相互交往、相互影响的文化印迹，也承载着当地群众的美好回忆、乡愁往事、地方依恋，印证了“醉不成欢惨将别，别时茫茫江浸月”的集体记忆与文化景观。“一个小小的大通镇，有大通天主教堂遗址、大通侵华日军俱乐部旧址、和悦洲大通码头遗址。这些对于我们来说，都属意外发现。有了这些，一个小镇渡口的保护级别也上去了。”



▲南京中山码头仍在运营。



▲如今的铜陵和悦洲老街一片寂寥。

### 文保“绩效” 转为“维修型智慧”

目前的数据库里，长江下游历史渡口集中分布的重点港口城市有江西九江市、彭泽县、安徽安庆市、池州市、铜陵市、芜湖市；江苏南京市、镇江市、扬州市、江阴市、南通市、太仓市、张家港市，以及上海宝山区吴淞口。

十三地渡口，镇江西津渡是历史古渡口遗址的代表；南京浦口则是铁路轮渡遗址的代表；铜陵港、池州港、九江港则是原长江客运站的代表。其中，九江港，地处长江、鄱阳湖、京九铁路交汇处。明清时，九江港是中国四大米市、三大茶市和景德镇瓷器的集散中心之一。

调研团队成员、上海交通大学设计学院硕士生李修杰介绍，早在清代，九江港即有民间木船渡运。1861年，九江开埠设租界后，英商太古洋行等外国轮船公司首开汽轮客运，并首次建设候船室等站房。1950年，招商局九江公司新建木质候船室。1993年，新建九江港客运大楼，服务长江客运。次年，客流量衰微。2001年，长江航运线路停运。2003年客运大楼出租开设九江农工商超市，2017年停运；2019年改造更新，入驻百嘉嘉宴婚宴酒店及国美电器等。滨江码头船只保留原状，停运。

“调研的时候，酒店大堂还是原来客运大楼的样子，有中央车站候车大厅的感觉，非常气派。外观透明玻璃、圆形设计也保留下来。”陆邵明感慨道，客运大楼涅槃重生为酒店大堂，尽管存在一定的功能变异，但这无疑也是记忆场所活态利用的一种自发手段，并没有完全推倒新建。

下一步，团队计划与其他地区高校联合，邀请建筑、设计、历史、地理等相关专业学者一起参与到历史渡口调查中来，摸清家底，并将渡口遗存的记忆梯度、温度、厚度与黏度进行分级、诊断，提炼相关成果，以影视、人工智能(AI)技术的形式加以保留。

根据国内现有实践经验看，历史渡口未来的活化模式可分成3类：一是改善基本条件，比如，像浦口、下关那样，物场事的记忆信息保存很好，可持续利用；二是选择性盘活，比如，铜陵文投滨江阅

读点的模式值得借鉴，它将空旷的码头遗址转化为集阅读、观景、文创体验于一体的驿站节点，有点类似黄浦江边的“望江驿”，气派高昂；三是彻底被废弃，可以局部片断呈现，迭代转型。

“历史渡口承载了地方、民族、国家的多维文化与民众的多重乡愁记忆，蕴含的历史价值、社会价值、文化价值与经济价值，不容忽视！”陆邵明希望，团队的调研报告能够提交当地水利、航运、规划、住建、文旅等相关管理部门作为参考。“期待我们的工作能为推进长江国家文化公园与生态廊道建设提供一线基础资料和科学路径。”

尤其，长江渡口文化的隐性信息与内涵价值，需深入挖掘和诠释。“如今，一说到生态和保护，要么推倒建成绿地公园，要么改造成博物馆或者陈列馆，缺乏深度挖掘、纵向串联、横向联动以及公众参与、地域特色、人文情怀得不到彰显。”陆邵明

举例说，大通镇要拆老房子建防汛墙，当地老人不太高兴。“老人们认为，洪水淹了很多次的阁楼一直好着的，现在要拆掉，就非常可惜。我们觉得可惜，如果想办法留下来，岂不是更好？”对待渡口这类记忆场所，需将文物保护的“绩效”模式转变为“维修型智慧”模式。

在九江调研时，陆邵明带领团队一同品尝了九江名菜三杯鸡。“九江地处江西、安徽、湖北三省交界处，城市文化兼容并蓄，如同三杯鸡的味道，混合米酒、猪肉、酱油于一体，融合腌制、浸泡、蒸煮等烹饪方式，集纳长江中游、下游的不同饮食习惯。”

如果将各地饮食比作长江两岸的零星烟火，或许，历史渡口亦可视为长江文化血脉里的不同穴位，“小而美”，适合“针灸式”激活隐没其中的乡愁记忆。



▲和悦洲未通桥隧，轮渡仍是刚需。