

当代重庆滨江空间的人类学探究¹

冯桂华

(四川外国语大学, 重庆市, 400031)

摘要: 当代重庆城市的滨江空间真正成为优美的风景, 是近些年来城市建设结果, 如今的滨江空间正在转型成为城市主要的休闲和景观空间, 并正在重新回归城市的日常生活。滨江路、跨江大桥以及江滩公园已经成为当代滨江空间的主体, 而这些空间的出现体现了城市对江岸空间功能认知重塑的过程, 它们自身也经历了认知上的意义重构。

关键词: 重庆 滨江 空间 休闲 人类学

中图分类号: C91 **文献标识码:** A

重庆滨江空间真正成为优美的风景, 是近些年来城市建设结果, 如今的滨江空间正在转型成为城市主要的休闲和景观空间, 并正在重新回归城市的日常生活。

如果在现在的朝天门附近行走, 很难想象 19 世纪末期江边的生活场景, 也不太容易体会到上个世纪 50 年代人们在江边搭乘轮渡过江时的情景。不过, 庆幸的是江边仍然留有空间线索, 可以依稀辨别空间的方位, 将过去与现代的空间进行跨越式地勾连。

这个珍贵的线索位于朝天门西侧不远处的东水门老城门, 这是曾经古城 17 座城门中被遗留下来的两座城门之一。东水门外曾是人们去往南山或者经由黄葛古道去往云南等地的必经渡口。现代的人们仍然可以从这里去往南岸, 不同的是不再需要从江中轮渡中过去, 而是通过城门上方的东水门大桥, 雄伟的东水门大桥从东水门老城门的头顶出发, 像一支红色的利剑, 毫不犹豫地向前跨江而去。在城门和大桥的右边, 仍留有一座清末时的建筑“湖广会馆”, 是曾经古城中知名的八大会馆之一, 当年这些会馆的选址基本都在沿江地区, 湖广会馆的位置紧邻城门, 地势高出江面很多, 使人远远的在江中就可以看到, 也许曾给远道而来的同乡提供了不少视觉上的安慰吧。

东水门城门和湖广会馆提供了很好的了解滨江空间的坐标。顺着城门向下, 可以发现东水门大桥是笔直向前的, 与江面垂直, 但城门却不是, 城门入口处的台阶是向右边砌的, 因为地势越来越低, 向右可以使下行的台阶贴着城墙壁, 走过这右侧的约 20 级台阶后, 再下几级转向正前方的台阶, 随即再向左边拐, 整个路线实现了侧 U 型的转弯后, 就到了城门洞, 经过门洞, 外面连着一段向下延伸的台阶, 这些台阶也是紧贴着左侧城墙, 与头顶上东水门大桥的走向刚好垂直。走到城门外的地面上, 再回看刚刚上面入口处的东水门老街, 需要仰头, 城墙边有巨大的黄葛树。因为城内与城外有很大的落差, 这样侧 U 型的石阶设计可以降

¹ 本文为 2021 年度重庆市教委人文社会科学重点项目 (21SKGH131) 的中期成果。

低步行的坡度，使人感觉没有那么陡峭²（如图 21）。



图 21



图 22

东水门城门高 4.5 米、长约 230 米，厚 6.6 米，宽 3.1 米，门上曾有城楼，以前这显然是一个易守难攻的门。落脚的地面是平整的，是长江滨江路的人行道，外侧是车行道，再另一侧靠江也是人行道，在临江的人行道外侧，有的地方还建有观景台。观景台，人行道和车行道基本都在同一等高线上，没有坡度，因为路面和观景台都是由高架支起或者填高形成的。从 1912 年的东水门老照片上可以看到，在刚才经过的门洞外，贴着城墙，有不少的吊脚楼，城门台阶外（显然以前更长），直接与布满沙石的江滩相连，不远处的江面上停着很多木船，江岸是完全自然的状态，地势是非常陡峭的（如图 22³），不过山体和水域之间却是直接相通的。现在的滨江路和观景台就曾是城门外江滩的一部分，路基被填高了，即使涨水，江水也不能轻易的漫上来。不过，人们要去到江边，则需要绕行一段距离以便穿过滨江路。前几年穿行到江边有困难的，现在从滨江路的这边通向另一侧的通道明显多了起来了。

在东水门城门外的空间里，可以发现，滨江路、跨江大桥以及江滩公园已经成为当代滨江空间的主体，而这些空间的出现体现了城市对江岸空间功能认知重塑的过程，它们自身也经历了认知上的意义重构。

（一）滨江路

滨江路是滨江空间中的重要构成。看起来环绕着江岸的滨江路是连成一体的，仿佛是同一条路，但其实不然。滨江路是许多条沿江公路的统称，具体来说有长江滨江路、嘉陵江滨江路、江北区滨江路（北滨路）、南岸区滨江路（南滨路）、九龙坡区滨江路（九滨路）、大渡口区滨江路（大滨路）等等，不仅各自建成的时间不同，应用到的修建技术也不相同。其中最早的路段修建于上个世纪 80 年代末和 90 年代初，以主要以渝中半岛的长江滨江路和

²图片来自网络：<http://m.hxlib.cn/article/0c9ea8228dbf42daf7d7c7096f86a832.html>

³ 图片来自“上游新闻”：https://www.cqcb.com/hot/2018-01-08/628200_pc.html。

嘉陵江滨江路为代表，以朝天门为出发点，分别向左右两边修建，主要的功能在于交通和滑坡治理。

滨江路的修建，可以看作是城市向“陆地”发展的理念表现。因为作为车行道，它的宽度是有要求的，一般在 32 米到 36 米之间，需要占据部分江滩的面积。而为了减缓坡度，统一等高线，同时也为了适应江水的变化，不少路断需要架高路面或者填充路基，这就相当于将原本属于江面的空间变成陆地的空间。所以在其修建过程中，一些港口航运人士提出了担忧，认为滨江路的修建对水域产生了很多不良影响，例如一定程度上使得江面空间缩小，路面架高的支柱限制了码头上泵船的水平移位，占据了港口的锚地等，跨江大桥的修建也一样影响了水域，例如桥墩占据了河面，大桥高度限制了船队通行等⁴，这些问题看起来似乎是滨江路与船只之间的矛盾，但实质上体现的是在当时的城市建设规划中，是重陆地还是重水域的空间选择，而滨江路和跨江大桥的继续和陆续修建，从侧面说明了城市陆地交通发展的重要性已经超越了水域的重要性了。

早期的滨江路就是城市追求快速交通观念下的空间产物，它不仅整理了江岸线，也极大地改善了城内拥堵的交通，这种功能的实现确实是建立在河道让渡部分空间的基础上形成的，但不得不说是在当时的条件下，为适应城市发展做出的一种适应性的空间选择。

虽然滨江路的交通贡献是明显的，但滨江路所带来的空间隔离感也是很容易被感知的，滨江路中有很多路段由高架桥组成，路面高于江滩，人在高处，水在低处，横向延伸的道路将山体与水域间的交接处隔断，驾车从滨江路上经过，虽然江就在近旁，但感觉非常遥远，即使下车站在滨江路的人行道上，也只能远远地看着江面，因为少有通道向下到达江边。同时为了防洪和防山体滑坡，不少坡岸使用建筑材料本身的色彩，视觉感比较单一。而且早期滨江路的两侧，因为缺乏统一的规划和管理，有的地方建起了多栋大体量的高楼，遮住了山体自然的轮廓，大片的建筑使人感觉密不透风，有的地方，布满了私人搭建的钢架棚子，分布着各种仓储物流基地、批发市场、汽车修理点、停车场、垃圾站等，而在道路外则的江岸边还停泊着不少餐饮船，各种生活垃圾污染了江面，也破坏了江域的生态环境，滨江空间显露出割裂与破碎的特征，远离了城市公共生活。

随着城市建设理念的改变，这种侧重于交通和防洪的实用功能的道路修建也开始改变。90 年代后期，在沙滨路和部分北滨路的修建中，就开始出现了少量的绿化和公共空间。而在 2000 年以后的滨江路中，就明显地重视景观空间和休闲空间的设计与融入，并开始注意滨江路的山体内侧和临水外侧之间的互动，并在其中创设了一些多功能的公共活动空间，因为规划比较合理，其中某些路段周边迅速成为新兴都市生活的代表区域，如果一个朋友说，“我住在南滨路”，那么他可能是在委婉地表达他住在一个高档社区里，是别墅或者高端的住宅区，窗外大约可以看得见长江。而在近些年城市休闲和旅游发展的背景下，滨江地区获

⁴参看：晏厚明，《要路要桥也要水运：重庆“修路架桥热”引发的思考》，1999 年，《中国水运》第 7 期；赵健《重庆城区修路架桥对港口航道的影响研究》，重庆交通学院学报，2005 年第 2 期。

得了新的认识，它被认为是城市的稀缺资源，是山地城市的特殊空间，建设者意识到高品质的滨水空间是城市形象的代表，应与城市生活相结合，是现代城市发展的空间载体。在这样的观念下，滨江空间开始被大规模的治理与修建。

于是滨江路被认为是山体城市腹地与滨水区域步行连接的主要障碍，是使滨水空间作为城市公共空间失去活动的重要原因。于是政府在 2018 年，将总长约为 109 公里的滨江地带的治理作为市政主导的城市建设工程⁵，这代表着城市对滨江空间以及滨江路的观念全面改观，其中做出了一系列的规划，包括对滨江路两侧的建筑高度和密度做出严格的控制，以保证滨江地区有良好的开放绿地和休闲空间⁶。同时，在已经建成的滨江路中，也在不断地寻求新的方式，使其中出现竖向的连接口或通道，来实现跨越横贯的滨江路，使滨江路的内外两侧得已联通，弱化滨江路的空间阻碍，加强城市内部与水域之间的联系，体现了将江、山作为空间整体而不是相互区隔的城市期待。

可以说，滨江路是重庆城市建设中的空间缩影，它曾侵占水域空间，成为滨江空间中的主体，将山水进行了区分与隔离，这是城市重视“陆城”建设的体现，而在新的景观城市观念之下，它的交通功能逐渐弱化，并作为空间类型参与到滨江空间休闲与景观功能的转型中，对滨江路的认识和重塑反映了城市建设在不同时期的追求与观念变迁。

（二）跨江大桥

在滨江路边行走，举目望去，无法忽视江面上多座跨江大桥。跨江大桥不仅是当代滨水空间景观的重要构成，也是江岸空间景观化转型的条件之一。能够快速通行的跨江大桥将城区陆地联成一体，同时也使滨江空间的视线得以向空中延伸；而正因为陆地交通的进步，才使得轮渡和长途航运撤出主城江面，江域才能从交通和商贸的主要场所中分离出来，获得向景观休闲空间转型的可能。

对于重庆这样一个曾被两江阻隔的组团市城市来说，跨江大桥的意义特别不同。重庆历代的城市规划者，都有修建跨江大桥的愿望，从上个世纪 20 年代开始，潘文华市长就谋划建造两座跨江大桥，以加强渝中半岛与江北和南岸之间的联系，这在蜀军政府的《九年来之重庆市政》，以及抗战胜利后国民政府的《陪都十年建设计划草案》中都做出了规划，限于当时的条件，均未实现。建国后 50 年代，再次谋划过江大桥，也未实现，直到 1966 年 1 月 9 日，首座跨江桥梁嘉陵江大桥建成通车，才结束千百年来重庆没有跨江大桥的历史。嘉陵江大桥位于渝中区上清寺的牛角沱和江北区的新华街之间，从 1958 年修到 1966 年，历时 8 年，克服了种种困难，通车时，“全城人都激动不已，连几十公里以外的人都来看稀奇”，第一班由市中区开到江北区的公交线路就从桥上经过。第二座大桥是 1977 年开始修建的石板坡长江大桥，于 1980 年通车，这是长江上游的第一座公路桥梁，将渝中半岛与南岸区进

⁵重庆市人民政府：https://www.cq.gov.cn/zwgk/zfxxgkml/zdlyxxgk/shgysy/hjbb/201911/t20191127_8807636.html。

⁶扈万泰，翟长旭，周涛，《长江上游城市滨江地带规划与发展研究：基于重庆滨江道路建设的思考》，城市发展研究，2007 第 2 期。

行了连通。

跨江大桥，改变了以前两江三地的能行方式。有受访者回忆自己小时候（约上个世纪50年代）从江北的家到南岸的外婆家，几乎要花一天的时间，需要先到江北嘴的江边等待轮船，渡过嘉陵江到达渝中区朝天门，再爬上数百级的台阶，沿着长江边走，经过东水门、太平门等地，到达储奇门后再下坡到江边，等待轮船过长江到南岸后再爬山才能到达外婆家，江北和南岸之间没有开通渡船，如果偶尔能搭上顺江而下的轮渡，才可能从南岸的窍角沱到达江北的溉澜溪。受到轮渡的限制，一些离城区较远的工厂为了方便本厂职工，每天开专船搭载厂里的职工上班，例如当时的望江兵工厂⁷。那时过江不仅耗时长，有时还非常艰苦，尤其是冬天，坐在船上非常冷，遇上雨雾天船还可能需要在江中停留一段时间，等待大雾散去才可继续上路，人们常常又冷又饿。过江大桥节省了人们出行的时间，也提高了城市生活的质量，因而重庆人对桥梁有着很深的情感，甚至形成了一个地方性的类民俗活动，谓之“踩桥”，通常是在新桥的落成开通之时，众人扶老偕幼，从大桥上走过，虽然是公路桥，但这一天允许人们在桥面上自由行走，有的人还会特意穿上红色的衣服，表达喜庆的心情，桥上像过节一样热闹。这些大桥所在的区域周边，因为交通便利，逐渐成为人群聚集的热闹区域，例如嘉陵江大桥的建成，使得对岸的观音桥一带迅速成为江北区的核心地区。因为拥有数量众多的跨江大桥，重庆因此而获得了一种新的别称，叫做“桥都”。

随着整个滨江空间的功能转型，过江大桥也发生了形式与意义上的转变。可以观察到，早期的跨江大桥，和后期的桥梁相比，造型都比较朴素，交通功能和结构稳固，是桥梁空间最重要的追求。大约从上世纪末开始，跨江大桥的景观意义开始受到重视，设计者们不仅照顾到了越来越多的交通需求，同时也把桥作为城市景观的组成部分加以设计和表现。最初体现在对桥的细节装饰方面，例如1999年修建而成的黄花园大桥，除了技术上比以前的桥更加先进之外，其本身的景观设计也很明显，例如在人行道上铺设了彩色地砖，在钢质的防护栏杆上镶嵌了十二生肖的铁质装饰图案，以及对桥体采用分级照明的方法等，强化了大桥在细节上的可视性。到了21世纪，桥的景观功能进一步得到拓宽，有的桥专门在桥面上设计了观景台，便于行人驻足欣赏两岸风景，例如2009年建成的朝天门长江大桥，桥上的观景台是观看朝天门两江合流和城市夜景的极佳地点之一。到后来，桥的外观与城市地域文化的关系也得到了关注和表达，桥作为整体被看作是滨江景观的组成部分，因而设计师们在大桥的造型上付出了更多努力，希望进一步强化桥作为地方文化的表征意义，例如历时10年，于2022年10月建成开通的红岩村嘉陵江大桥，采用高低塔双索面双层桥面的斜拉桥型设计，其“门”型桥塔设计不仅使受力合理，且与桥上的拉索结合，形成简洁而充满力量感的视觉造型，意在表达重庆人耿直、坚毅和向上的性格特征，而塔桥的颜色为红色，是因为大桥地处红岩村，紧邻红岩革命纪念馆，这里的岩石是天然形成的赭红色，设计者希望桥的造型与

⁷ LZQ, 男, 2023年12月18日微信访谈。

颜色的运用，可以成为城市文化的载体和媒介（如图 23）⁸。



图 23

现在重庆两江之上的主城范围内已经建成了 30 多座跨江大桥。这些桥梁的建设，都在重视实用功能的同时，强调景观艺术效果，注重造型和色彩的设计，使之与城市自然和历史文化环境相协调。近年来频频在社交平台上被游客提及的于 2015 年通车的“千厮门大桥”，这座桥连接了渝中区的解放碑、江北区的江北嘴和南岸区的弹子石等商圈，桥上可以看到两江交汇处、朝天门码头、来福士大楼和江北剧院等建筑，同时也是从高处欣赏洪崖洞夜景的极佳地点，它在某些时段，尤其是“五一”和“十一”假期游客量大的时期，通常会将车行功能暂时关闭，使游客可以自由步行其间，以便更好地欣赏江景和夜景，因而被网友称为是“世界上最大的人行天桥”。这时，桥的交通功能被弱化，而景观功能和休闲功能优先得到呈现。

“桥”在空中，“船”在江上，两者曾被认为是江域中互相矛盾的存在，早期跨江大桥陆续修建的时候，甚至有人说“每一座跨江大桥的通车，都会堵死桥下轮渡的生路”。作为交通工具，两者是不同时代和技术的产物，只能分别适应城市在不同历史时段内的发展需求。然而，在如今滨江空间整体向景观和休闲功能的转变中，两者却实现了统一，共同作为城市景观空间和旅游体验空间而存在。作为交通工具的轮渡确实消失了很久，但成为城市旅游项目的轮渡，正重新出现在江中，此时人们坐船不再是为了渡江，而是为了欣赏风景，尤其是夜晚中的跨江大桥，江中璀璨的夜景主要是由桥体上的灯光效果实现的，与江岸上的灯火相互辉映，成了轮渡上游客观赏和拍照留念的风景。轮渡和大桥，它们作为景观的构成，拥有了共同的意义。

⁸ 图片来自“重庆日报”，2022 年 11 月 03 日：https://app.cqrb.cn/html/2022-11-03/1300739_pc.html。

（三）江滩“公园”

与滨江路一样，江滩公园并不是某一个公园的名称，而是江滩空间中所有空间正在形成的一种状态，即成为公园，成为风景。换句话说，主城整体的江滩空间都在向景观和休闲功能转型。如今的江滩上，确实出现了很多公园，例如珊瑚坝公园、金海湾公园等等，但有些小型的地块，并没有名字，但可能同样具有公园的空间特征。所以“江滩公园”几乎可以用来指称江滩边所有的空间，无论其是否以“公园”命名。

江滩上的地势是复杂多样，根据地形的不同，这些沿江的公园的大小、规模、空间设计也各不相同。

如果滨江路与水域之间空间狭窄陡峭，就会对坡面进行修整，以植物的种植和步道的修建为主，这些沿江步道可以行走、跑步或者骑行，丰富的色彩和开阔的视野会带来愉悦的效果，步道中间也有垂至的台阶通向江上的自然沙地，可以触摸到江水，有的时候，江水会淹没这里，所以临水区仍有部分江滩保持着自然的状态。

如果滨江路与江水之间有更宽阔的空间，那么其中的设施和活动空间就会更加多样了。例如从东水门继续向西走，在靠近古南纪门附近时，会看到江中有一块自然形成的平坝之地，叫做珊瑚坝，是主城区中最大的一块江中沙洲，每年夏季洪水一到，便被淹没在江中，但在枯水季时露出水面，与滨江路边的江滩空间连成一片，坝上青草萋萋，站立其中，仿佛身处草原。这个江中沙地面积约有 1.31 平方公里，抗战时期出于运输的需求，这里曾经建成过一个少有的季节性机场，依靠浮桥与江岸联结，后来机场停用，沙地逐渐恢复自然的状态，与之相连的岸边江滩也逐渐成了建筑用地。这里从 2019 年开始作为公共景观空间被修整，原地上的建筑陆续搬迁，经过 3 年的时间，如今和沿岸的江滩一起，成为“珊瑚公园”，是一个开放的城市公园，有绿色的大草坪和各种休闲设施，也有健身步道和依江滩地势分层而建的观景平台。

江滩公园是非常开放的空间，与滨江路内侧之间有越来越多的竖向道路相连，人们可以从山体城市区域跨穿到滨江路外侧的滨水区，“亲”水活动变得更加容易了，不必再站在的高高的滨江路上望江而叹了。而那些沿着江岸的步道也并不是孤立隔绝的，而是连续性的结构，相邻的行政区域完全有可能通过沿江步道得以连通，例如有步行爱好者可以通过步道从南岸区走到大渡口区，而不必绕行通过山上城区内的道路，这加强了城市片区间的联系。

因为江岸空间的开放与设施完善，使得滨江地区出现了许多与之相适应的休闲生活方式，江岸边重新成为城市居民和游客愿意到来的空间，显示出了新的活力。江岸边那些原本处于细微角落的空间也因此而获得了关注和利用，例如滨江路高架桥、跨江大桥的那些隐蔽性的闲置空间，也被有创意地进行了运用，成为观景平台、运动场地、绿化空间等等，成为滨江空间休闲功能的辅助区域。在那些地势落差较大的滨江地区，例如嘉陵江滨江路的朝天门到土湾一带，山体与水域的交接处是凹陷进去的悬崖，因而这里的道路有很大一部分位于凌空而起的高架桥上，无论是沿江的滨江路，还是蜿蜒向上的土湾公路，这样的空间中江滩都在路面之下，亲水设计难以实践，但这里地势高，视野开阔，因而这里修建了一个很大的

观景平台，站立其中，毫无遮挡，能将远近不同的江景山景尽收眼底。

而那些新出现的江边公园通常范围更大，设计理念也更新。与早期那些直接矗立在滨江路边的高层建筑不同，后来新出现的建筑都明显后退了许多，使沿江的空间中能安排更多的绿地和休闲共间，也出现了许多生态公园，新的休闲空间促使了新的休闲方式出现，例如露营、骑行等，使得滨江路周边聚集了越来越多的休闲群体，成为富有活力的城市空间之一。

（四）滨江生活

今天的江岸空间正在迅速回归城市生活，江边越来越受到居民与游客的认可。与历史上作为生计和生产的空间不同，现在的江岸主要是作为休闲与景观空间而存在，它与城市的物质生活联系不再紧密，但却是当代城市精神生活的重要构成，人们来到江边，是为了体验“生活的城市”，而不是“工作的城市”，江岸空间的转型本身也正体现了这一种城市建设观念。

江边的休闲活动是多种多样的，在公园里散步、锻炼、下棋、唱歌、跳舞、放风筝等传统方式是老年人喜爱的，而在滨江路两侧的户外或室内喝茶、喝咖啡或者在平台上看夕阳则是很多年轻人喜爱的，孩子们则非常喜爱在江边挖沙子，至于在江滩的草地上露营、烧烤或者滨水徒步、滨水骑行等活动也非常流行。到了夜晚，在宽敞一些的江滩平台上举行集市，或者举行“江滩音乐会”，也是常见的景观。几乎每个年龄段的人都可以在江边找到自己喜欢的休闲方式。

而在这些活动中，冬天到江边晒太阳大约可以称得上是最富有重庆地方传统的休闲方式之一，可谓是全城出动，尤其是春节前后，人们大多仍在假期中，且重庆的冬天多是阴沉沉的，出太阳的时候屈指可数，有阳光的日子就显得特别珍贵，这个季节也不是河流的涨水期，江边的滩地上长出了成片的青草，于是每当出太阳的日子，江边总是聚满了人，从靠岸的公园里一直到临水的自然滩地上，都坐满了人，不仅是男女老少全家出动，常常是连家里的宠物，小猫和小狗也带来在江滩上欢快地奔跑，孩子们在水边挖沙子或者打水漂，许多男人坐在水边钓鱼，旁边人声喧闹，也并不影响他们的兴致，仿佛本意就不在钓鱼。更多的人只是坐在草地上或者沙地上，并不作别的事情，只是纯粹享受阳光，此时江边洋溢着欢快的气氛，正如民歌里唱的一样“太阳出来喜洋洋”，这时从江上大桥上看去，沿江两岸都是人，可算城市一大奇观，等到下午四五点的时候，日光渐稀，江风渐冷时，人们才逐渐散去。

实际上，在江岸公园中，仍然存在大量的“野滩”，这些滩地受到江水涨落的影响，有时显露出来，有时被水浸没，因而它们多半得以保持自然的状态，是非常灵活的空间形式。它们中有的也被囊括成某个江滩公园的一部分，例如在“雅巴洞公园”，“大渔海棠公园”中，就有不少的自然滩地。但在离核心区更远一些的江边，还有一些算得上是真正的野外原生态的江滩。相比设施良好，环境优美舒适的公园区，这些野滩也一样受到人们的欢迎。当然，野滩地的休闲活动是在主城滨江地区休闲功能转型带动下的辐射行为，但有意思的是，重庆人热爱世俗生活以及亲水的传统，似乎在野滩地上表现得更为淋漓尽致，大约是因为野

滩地更少约束且充满野趣的原故。这种江滩的大部分地段都由沙子和杂草组成的，有的沙子是白色的，例如茄子溪附近，就有大片厚而干净的沙滩；有的沙子夹带着岸上的泥土，就变成了黑灰色的沙子，例如小南海，但无论哪种沙子，孩子们都很喜欢，可以安静地玩上几个小时，离水稍微远一点的岸上，长满了青草。有的季节，江水漫过了整片沙滩，等到江水退去，整片沙滩又重新变成了青草地，江滩的样子，随着江水而变化。

野餐或者野炊，是人们在这些“野”滩上最常见的活动形式之一。常常可以看到人们拖家带口，不厌其烦地携带着很多东西，这当中首先总是有很多的食物，不只是常见的糕点和水果，也包括各种冷菜，例如“钵钵鸡”（地方凉菜名称）和卤食，有时干脆就是火锅和烧烤，当然还有提前准备好的多种食材和所需的全套炊事设备，例如便携的煤气灶、烧烤架，户外折叠的桌椅等，有的人还会带上大大的水壶和整套泡茶的工具，常常让人不免感叹他们的勤劳。大约是因为重庆人太喜欢野炊的缘故吧，甚至有一些郊外的公园专门开辟了户外火锅区，例如璧山古道湾公园，就有成排的水泥桌子，可以通电和搁置锅子，旁边还建有专门的水槽可以清洗食物和锅碗。我曾因寻访老车渡，在北碚三胜村附近的沙滩上停留过半天，那是一个纯粹的野外滩地，到达那个江滩需要先穿过几片菜园，滩面虽平，但地上有较多的碎石，也许正是因为这样，江滩上来的人并不多，大概只有两三顶帐篷，在其中一个敞开的凉棚下，坐着不少人，有老人和好几个小孩，应该是几家一起相约而来的。快到中午的时候，凉棚中有个小伙子穿过菜园，从菜园外的小街上买了一口大铁锅来，然后堆起一些石头做成了一个简易的灶，其他大人和小孩子们分别拾捡了一些枯草和树枝来，他们竟然就在江边的太阳底下，煮了一大锅肥肠鸡（菜品都是自己带来的），再配上他们各自带的蔬菜、水果和凉菜，摆满了一大桌（便携式野餐桌），十多个人，或者席地而坐，或者站着吃，都吃得很开心，使人感觉他们不是在做饭，而是在做游戏。

受到人们青睐的野滩通常有两种，一种是自然条件较好，例如拥有大片优质沙地或大片草地的江滩，第二种是曾经作为某个工厂的旧址或者是被废弃的码头，那里常常会有一些相关的空间遗留。这些地方常常由一些民间人士特意探访或者偶然发现，而后在社交平台上传播而获得更多人到此时亲身体验，有些可能因此而成为民间“网红景点”，例如牛栏坝江滩。这片滩地位于大渡口区大滨路新山村，离中心城区较为遥远，但交通很方便，有公交车通达。这里江面比较广阔，江水清澈，有一片长约 100 米，宽约 20 米的沙滩，虽然不是真正的海边，但是和海滩有几分相似之处，2000 年左右，受到新冠疫情的影响，居民出境旅游受到限制，这里就被江滩爱好者发现了，起初有一些人在抖音上发布这里的照片，受到人们的关注，到 2021 年春节时这里来的人就多起来了，就有更多的人在社交平台上传播和分享，并被称为“马尔代夫重庆分夫”，成为当年的“网红”景点，既不需要预约，也不需要门票，于是更多的市民慕名而来。我也曾连续三年春节时来到这里，看到了此地明显的变化，最初这里的游人并不多，游客只能将汽车停在附近农家的家门口。到达这片沙滩需要通过公路旁边的一条小铁路，跨过铁路是座小山坡，再通过人们在山坡上踩出来的滑溜的陡峭小山路才

能下到江边，公路和铁路都比沙滩高出许多。沙滩上有人在玩沙子，有些人在野炊，边侧有一些突出的巨大石块，有人在岩石上面放风筝。第二年去，人就明显更多了，很难找到停车的地方，只好停在道路两侧，使得交通缓慢，沙滩上布满了帐篷，到处是烧烤和吃火锅的人，公路两侧的人行道上自发形成了一条小商品街，附近的村民都来卖凉面等地方小吃，以及自家产的水果。第三年去，就发现公路旁边高高的堡坎上已经添加了三个醒目的大字“牛栏坝”，公路旁已经修建起了专门的停车场，小商品街换成了大小统一的小格子间，在小街的内侧还修建了一个高架支撑起来的观景平台，不用下到江边也可以瞭望江滩的景色，并有清洁工人负责清理垃圾。如果要去江滩，不必再走那条危险的小山路，从小街后面朝右边向下，修了下江的台阶，并在铁路底下修出了一个通道，通道里布置了五颜六色的小彩灯，带来一种活泼感，出了铁路通道，顺着门口的铁架子台阶出来，走过一片小竹林，就到了江边，这条路孩子和老人们都可以轻易通过。很明显，这种空间的改造不是网友和游客可以做到的，而是当地的主管部门为了适应旅游的需求而主动做出的改变，使本来处于荒野的江滩俨然成为了景区。

而在那些废弃的老码头或者老厂房所在地的野滩，则透露出一种凌乱不羁的风格。因为曾经开发过，不至于完全处于荒野的状态，通常留有大片的空地，但因为已经搬迁或者荒废，一般没有专门的管理人员，平时也少有人光顾，这样的空间有一种不确定性，处在原有功能的停滞中，带着过去岁月的味道，但也有可能很快被重新规划或者利用，也可能会继续目前的样子，谁也不能确定这种状态会什么时候结束，于是就处于一种过去与现在空间上的“阈限”阶段，是一片等带中的没有归属的空间，这种微妙感恰恰契合了那些想要从现代城市规则中“逃”出来的寻找闲适感的人们，身处这些空间中，会产生一种不可言说的感觉，与正在进行的、充满既定规则的空间不同，有时候，有的地方上一次去过了，等第二次去，就可能正在被新的建筑或空间取代，虽然也许会隐约地庆幸它重新走上了时间的轨道，但仍不免会感叹说“幸好我在那个时候来过”。在这样的江滩边，会有一种复杂的时空感。

与设计完善优美的公园相比，野滩有另一种迷人之处，但正是因为整体滨江空间在向景观和休闲功能转型，也正是因为城市生活对休闲趣味的追求，野滩才能被当作休闲之地，其中的美与感知才能被发现和欣赏，两者同是当代社会变迁的反映。

晚清以来，重庆的江岸空间经历了从码头商业空间、工业生产空间、城市边缘空间到现代城市休闲的变迁过程，漫长的江岸线，从来没有像今天这样获得突出的景观效果，这是当代城市空间功能变化的表现。学者们研究了近30年来中国人的观念变迁，发现了一个总体趋势，即进入21世纪以来，以工作为中心的观念逐渐弱化，而以生活为中心的观念得以强化，尤其是休闲不再被视为纯粹的负面的玩乐活动，而是健康生活的组成部分，休闲活动成为探索生命意义的方式之一⁹。这样的研究结果与现代城市积极建设城市的景观空间是相

⁹吴玉玲、孙中伟，《从“以生产为中心”到“以生活为中心”：中国人工作——生活观念变迁研究（1990到2018）》，《社会学研究杂志》，2023年第4期。

互应证的，城市不只是生产空间，也是生活空间，重庆的江岸空间就是在这样的观念转变中被作为地方特色空间资源来建设和开发的。虽然重庆的江岸开始成为真正优美的景观的时间并不长，但作为一个城市，重庆并不是一开始就具有成为优美江景之城的全部条件，江边缺乏大片平坦之地，并且在很长的时间里，它的经济和交通功能优先于其它的功能，因此在现代转型中需要付出很多的努力，但其中的每一步变化，都体现了城市建设者积极应对社会文化的变迁。重庆滨江地区的空间转变呈现了一个简单的事实：城市的发展要与时代的观念紧密相连，经济的发展和生产力的进步，让个体拥有更多的闲暇以提高生活质量，同时也为城市带来了更多的活力与发展潜力。

参考文献

- [1] 陈内秀信(日)著,刘东洋、郭屹民译,《东京的空间人类学》(M),中国建筑工业出版社,2019
- [2] 李正权,《九开八闭重庆城》(M),重庆出版社,2018
- [3] 戴伶主编,《名城有遗韵 渝州泛流辉》(I、II),重庆母城建筑口述丛书,重庆出版社,2021年
- [4] 迪特·哈森普鲁格(德)著,童明等译,《中国城市密码》,北京:清华大学出版社,2018年
- [5] 杜瑜,《中国传统城市文化》,北京:中国社会科学出版社,2014年
- [6] 何倩等,《基于“渝城图”的晚清重庆城门码头景观空间研究》,园林,2022年第1期
- [7] 扈万泰、宋思曼,《城市规划视角下的“重庆建筑”探析》,建筑学报,2011年第12期
- [8] 汤桦等,《“现代建造的传统表达”主题沙龙》,城市建筑,2014年,第10期
- [9] 杨振宇,《100像:文字与图像间的重庆城》(晚清-民国),重庆大学出版社,2020年
- [10] 重庆市南岸区巴渝公益发展中心编著,《老重庆记忆:路书》,重庆出版社,2019年

An Anthropological Inquiry into the Riverside Space of Contemporary Chongqing

Feng Guihua

(Sichuan International Studies University, Chongqing, 400031)

Abstract: The riverside space of contemporary Chongqing city has truly become a beautiful landscape, which is the result of urban construction in recent years, and the riverside space is now transforming into the main leisure and landscape space of the city, and is returning to the daily life of the city. Binjiang Road, cross-river bridge and Jiangtan Park have become the main body of contemporary riverside space, and the emergence of these spaces reflects the process of reshaping the city's cognition of the function of riverside space, and they themselves have undergone cognitive meaning reconstruction.

Keywords: Chongqing, Riverside, Space, Leisure, Anthropology

作者简介:冯桂华,毕业于中山大学,获哲学博士学位,现为四川外国语大学中国语言文化学院副教授,硕士研究生导师。已出版著作多部,发表论文10余篇。