

# 河流是一座城市温柔又深刻的部分

□长江日报记者马梦娅



《河流研究》  
陈丹燕 著  
上海文艺出版社

近日，作家陈丹燕出版非虚构著作《河流研究》。这本书将个人记忆、家族历史、城市变迁与世界港口城市比较融为一体。多年来，陈丹燕持续行走于世界港口城市，实地调查上海、伦敦、纽约、汉堡、东京、澳门、阿姆斯特丹等地水岸空间，将黄浦江与泰晤士河、哈德孙河、易北河等河流放在同一坐标中比较，把上海置入全球城市滨水更新的历史脉络中，在对照中看清黄浦江的独特之处，指出黄浦江塑造了上海开放包容的城市气质。

作为上海市人大代表，陈丹燕深度参与上海“一江一河”公共空间建设，参与立法建议讨论。2022年1月1日，《上海市黄浦江苏州河滨水公共空间条例》施行。从1公里水岸公园到45公里公共空间贯通，从渔村水岸到世界级滨江城市，她既是见证者，也是参与者。

近日，长江日报《读+》周刊专访陈丹燕，与她对话河流如何塑造城市气质，以及城市如何在河流的滋养中完成自我更新。



陈丹燕巡江时留影。

## 把河流还给市民是划时代的进步

“一江一河”是上海市的一项重大发展战略，指黄浦江和苏州河这两条贯穿城市的重要水域及其沿岸地区的整体规划与建设。多年来，陈丹燕一直关注“一江一河”项目进展，作为上海市人大代表，她多次参加调研，建议也几乎围绕“水与人的关系”展开。

她曾在作品里写了黄浦公园（原名外滩公园）的故事。外滩公园位于现外滩北部上海人民英雄纪念馆附近，1868年由租界工部局建立，英文名称为“Public Garden（公共花园）”，后更名为黄浦公园。

2017年，黄浦江两岸从杨浦大桥至徐浦大桥45公里岸线公共空间贯通，陈丹燕跟随人大代表团去视察。她很感慨，在长长的河岸上，黄浦公园只是江河沿岸的一小部分，整个江岸的变迁，正是一部活生生的、正在展开的城市史。

公共空间是衡量一座城市文明的标尺。陈丹燕说：“很长时间内，黄浦江的江岸是封闭的，而45公里岸线贯通，是上海把河流还给全体市民，这是划时代的进步。”上海启动黄浦江岸线改造，将生产型岸线逐步转化为生活型岸线，打造全开放的滨水公共空间，成为人民城市理念的最佳实践。

在此过程中，陈丹燕亲历了尽责履职的代表们的探讨时刻。有个插曲让她印象深刻。

人大代表们视察苏州河贯通的节点时，遇到一个实际的问题：有一栋居民楼离河太近了，如果让滨河步道完全贴着水边贯通，就必须搬迁这栋楼。这是一个非常大的工程，要花费不少资金。

实际情况是，这栋居民楼虽紧邻苏州河，但一旁本就有现成道路。滨河步道只需稍加绕行，充分利用现有路面，多走两三百米，便能重回河岸。

代表们探讨了两套方案：一是坚持“贴岸而行”，在河道上新建一段水上栈道；二是利用现有道路适当绕行。实地踏勘后大家一致认为，应优先利用既有道路，不必为追求形式感，在本就不宽的苏州河上加盖栈道。

贯通是好事，但也要实事求是，兼顾成本、可行性和实际体验。水岸贯通的目标是让市民能走通、走得好，获得实实在在的幸福感。

## 好的公共岸线要用文化去“养”

在许多次的探讨中，陈丹燕萌生出一个想法：我们拥有这么好的公共岸线，应该为它立法，好好保护它。

陈丹燕实地考察过泰晤士河、安特卫普港、汉堡港、不来梅港、哈德孙河、塞纳河、东京河、鸭川、涅瓦河等地，这些城市和地区均已通过立法，保护河流改造后的公共空间，陈丹燕认为，上海也应建立相应的法治保障。

2022年1月1日，在许多专家学者的共同推动下，全国首部城市滨水区专用法规《上海市黄浦江苏州河滨水公共空间条例》正式施行。

“一江一河”的更新、贯通、营造是由设计师和建筑师做的。“第二阶段的文化彰显，应该是文化学者们做的事了。”陈丹燕说。东京依托多都地方性法规与分区规划，历经多年逐步构建起滨水公共空间治理体系；泰晤士河的现代化更新更是持续了半个多世纪。上海已完成岸线贯通建设，更需要时间去“涵养”它，而涵养的关键，正是文化与活动。

找到每一段滨江区域的特点很重要。泰晤士河边有泰特现代艺术馆，上海有“大烟囱”（上海黄浦江畔两处著名的工业遗存烟囱）；塞纳河附近有蓬皮杜艺术中心，上海有西岸美术馆。水岸本就是公共空间，人们来到这里，更想感受鲜活多样的生活与文化。

2018年起，陈丹燕在上海两会上建议，成立“一江一河”艺术委员会。她提议把分散在各个岗位上的人才聚到一起，让委员会有跨部门的统筹权限，能切实协调各段滨江的文化设施和活动。例如，委员会可以主导打造“一江一河”艺术节、文学季、全民公共体育季，在上海电影节期间，组织露天电影季，以系列特色活动激活滨水公共空间，让艺术、文化与运动融入市民日常。

## 全世界的码头号子有相通的节奏

如此关心上海、热爱上海的陈丹燕，并非生于上海。四岁时，她跟随父母从北京搬到上海。

陈丹燕的父亲从事远洋海运工作。父亲办公室有扇面对黄浦江的窗，她常常能看到大船无声地滑过江面；她

在码头边玩耍，看见搬货的工人喊着号子干活，感受潮湿的风扑面而来……这些细节深深刻在她的记忆里。

《河流研究》记录了很多细节，比如码头号子。陈丹燕在汉堡港口采访时，一位名叫卡思登的博物馆工作人员告诉她，在依靠人力劳作、还没有工业革命机器以及后来大型集装箱的年代，码头上推车钢轮在地面滚动发出巨大声响。因为噪声太大，“大家都靠眼神交流，说话是听不见的”。

为了降低噪声，工人们曾给推车换上橡皮轮，但橡皮轮胎会增大阻力，让本就沉重的推车更难推动，最后只能放弃。在如此嘈杂的环境里，船歌(shanty)是他们的传统号子，是大家划船或搬运货物时用北方德语音言演唱的。

陈丹燕告诉卡思登：“我们也有宁波号子、苏北号子，同样可以算作一种方言。”这类号子具备实用功能，主要用来协调众人搬运重物时的动作，具有共通性。

在陈丹燕的童年记忆里，父亲每周四都要去码头参加干部劳动，跟工人一起扛货物。扛的东西特别重的时候，工人们总是照顾他，让挑轻的那头。这份关照，让她对码头工人和他们的号子有种特别的感情。

陈丹燕走访世界各地港口城市后，发现了一个有趣的现象：17世纪至20世纪初，各地码头工人的号子虽语言不同，节奏却惊人的一致。这让她很感动——人类在建设一座大型港口城市时，最基础的声音里有打桩声、流水声、轮船的汽笛声，也有码头工人搬运货物时的号子声。

2008年，“上海码头号子”入选第二批国家级非物质文化遗产名录。

当人大代表时，陈丹燕提了一个建议：杨浦滨江修复的公共空间里，能不能设置一个地方，让大家听到这些珍贵的声音？杨浦区文旅局采纳了这个建议。他们选了一些号子录音放进位于秦皇岛路游船码头候船大厅的艺术装置里。当游客按下按钮，就能聆听到码头号子原音，穿越时光，宛如置身当年热闹码头。

陈丹燕与记者也聊到了船工号子，“这些号子在湖北、在武汉也有很丰富的类型”。她建议，武汉的船工号子也可以保留起来，“我们长江沿线城市的人，都应为这些正在消失的声音做点什么”。

## 访谈

# 依大河而兴的城市，都有开放包容的性格

## 一个写江河的作家，参与为“父亲河”立法

读+：您一直在作品里书写黄浦江、书写上海，您如何看待自己和上海以及黄浦江的关系？

陈丹燕：《河流研究》与我其他写上海的书不一样，它整个都跟江有关。我的父母从20世纪50年代开始参与中国航运公司的建设，用了一辈子精力。来上海时，爸爸40多岁，妈妈30多岁。他们都是1992年去世的，一辈子不大讲上海话。但是他们的工作跟上海很契合，我爸爸是做远洋运输的，我妈妈是做内河运输的，都跟河流、跟船打交道。

爸爸妈妈带我们来到上海时，我四岁。一个小孩子怎么认同自己生活的城市？黄浦江是不是母亲河？如果是，那它是什么样的母亲河？我的认同有一个长期、复杂的过程。

我没有把黄浦江当成一条河，而是把它当成一个人。在我眼里，上海也不是一座城市，是一个人。上海正是因这条河而生，依这条河而建，像妈妈哺育了孩子一样。不过，对于我来说，黄浦江更像是一条“父亲河”。它给了我文化、给了我经验、给了我教育，这些父亲给我的东西它都给了我。这份给予像父爱一样，深沉而有力量。

我在黄浦江的岸边，在它的故事里，找到了文化的根，找到了对上海的身份认同。

读+：以作家的身份，您是怎么开始参与“一江一河”立法工作的？对您来说，这个过程难在哪里？

陈丹燕：对我来说，这真的很不容易。我没什么法律背景，也不会写公文。作家可以讲感性的话，但在立法这件事上，我们必须做理性的决定。这里的理性包含两方面：一是在法律角度上要站得住脚，二是要站在人民的立场上，向政府提出建议，完善法律法规，以及监督其执行得怎么样。

作家不做管理工作，我们只描述现实，通过描述来推测未来。但人大代表的工作不一样，要兼顾民间需求以及政府管理的可行性，从双重视角考虑同一件事。

这是一种训练，不是每个人天生就会的。但我很想做这件事。

我写过上海三部曲（《上海的风花雪月》《上海的金枝玉叶》《上海的红颜遗事》），以及外滩三部曲（《外滩：影像与传奇》《公家花园的迷宫》《成为和平饭店》），都是非虚构作品，讲城市变迁和外滩的历史。写作的过程中，我认识了很多专业人士——建筑师、律师、历史学家等，他们成了我的后援团。

我经常与他们开座谈会，他们慢慢告诉我，管理城市公共空间应该怎么做，什么是行之有效的方法。这种训练是人大调研帮我完成的。我不敢说我做得很好了，但至少我知道了方向。

## 比较全世界的大河，找到黄浦江的独特之处

读+：在写作中，您以“从远方看清家乡”的视角去了解全球各地的水岸，进而看清黄浦江的面貌。为什么会做这样的比较？

陈丹燕：比较这些河流一直是我特别感兴趣的事，这跟我的童年有关。我父亲和母亲的办公室都在外滩，一个在17号，一个在18号。我是家里最小的孩子，父母工作忙，他们觉得我一个人在家无聊，或者想跟我多待一会儿，就会说：走，带你去办公室。

我是在他们办公室的窗前认识黄浦江的。



陈丹燕在杨浦滨江的声音公共装置旁聆听“码头号子”。

那时候我大概十岁、十一岁，看傅雷翻译的《约翰·克利斯朵夫》，开头第一句就是“江声浩荡，自屋后升腾”。我对这句话有非常直观的感受，“江声浩荡”就是我在父母办公室窗前，或者站在父亲办公室那个阳台上，听到和看到的黄浦江。

我从小就知道，我们有一个辽阔的、跟水连在一起的世界。

在父亲办公室，我看到蒸汽轮进港时挂的旗子。我拿一本旗语字典去查，就能知道它们在说什么——有时候是在跟上海港打招呼，有时候是在跟河流打招呼，有时候是说我从哪里来，有时候是问候这个到达的城市。从大海过来的船，代表着广阔的外部世界。

我一直好奇：那些大船风尘仆仆地进入上海的时候，到底经历了什么？看到了什么样的世界？所以我一有能力，就去看那些船经过的地方。我想，如果我生活在北京，看到的是群山环绕，那我关心的可能就是山了。

读+：在这样的比较中，黄浦江独特之处是什么？

陈丹燕：我去过伦敦泰晤士河、纽约哈德孙河、汉堡到不来梅的易北河、东京江户川，以及一些码头做调查，包括徐汇西岸、里加港、塔林港、澳门旧码头区、阿姆斯特丹码头区、安特卫普码头更新区等，数下来真的不少了。我的感受是：人和水一样，是流动的。汉堡港的一位博物馆研究员跟我说，“你们的河是流动的，连接到你们国家的内陆。汉堡是被河流围起来的，河水没法上溯，就跟祖国的内陆连接得没那么紧密。”

比较这些河流，目的不是为了分高下，而是为了看清黄浦江的独特性。我做《巡江记》纪录片的时候，与媒体人曹景行先生一起拍了45集有关黄浦江的内容。拍摄的过程给了我很多感动，我觉得黄浦江值得一遍遍地去看，它总能给我新的发现。

黄浦江一头连着长江，通往广袤的中国内陆，一头通向东海，是一条非常重要的水道。不是每个拥有母亲河的城市都能有如此有利的地理位置。

世界上依大河而兴的城市，尤其是那些曾以河流为经济命脉、参与过航海时代、拥有大型港口的城市，都有着共

同的特质：开放与包容。它们能容纳不同的生活方式、不同的人，以及他们对城市不同的需求和想象。不过，每条河也有自己独特的个性，那是地理性带来的。读懂河流，就读懂了城市的性格。

读+：在您看来，一条河流会如何影响一座城市的气质？

陈丹燕：举例来说，伦敦和上海都是大港，发展的轨迹类似，所以这两地的人对陌生的东西没有那么排斥，体现出多元包容的气质。在上海，我们不怕陌生人，因为人人都是陌生人，伦敦也是这样。

黄浦江的流动，带来了人口的汇聚、文化的交融，造就了上海的开放与多元；而它与内陆的连接，让上海有了坚实的后盾，成为中国与世界连接的窗口。可以说，黄浦江的性格，塑造了上海的性格。

在我看来，河流从来都是一座城市温柔又深刻的部分。写《河流研究》时，我最终落脚于河流如何见证文明，见证一座城市如何走向更开放、更从容。

## 滨江公共空间应依城市特色量身打造

读+：上海这套滨水空间立法的核心经验，是否具备向武汉这样的滨水城市复制推广的可能？

陈丹燕：我非常希望上海这套滨水空间的管理条例，能够对武汉有所帮助，但我真的不知道能不能。因为这套东西——法律、管理条例、公共空间、公共岸线的建设等，发展的时间都不短。“一江一河”公共空间管理条例的完善会是一个漫长的过程。

但有几方面，我觉得是可能有所启发的。首先，一个城市给大量增长的公共空间确立管理条例，是一种“好人法”。这是我总结的词，不知道是不是精准。它不是惩罚性的法律——不是防止你做坏事，而是鼓励你做好事，做一个好公民。

在“一江一河”的公共空间里，我们希望来的人都爱护公物，爱护公共空间。比如不要大声喧哗，不要破坏公物。比如慢跑和骑行道分开，让跑步的人开心，骑行的人也开心。比如爱宠人士去特定的区域去遛狗，避免干扰到小孩和老人。

另外，管理条例其实是对来到公共空间休息的人的一种保护。在管理条例里，公共空间属于所有来的市民，有些商业性活动是要被限制的，要有一定的规律和规模来约束。

上海的岸线非常长，我们采取的是分片管理制度。每一个片区的滨江，根据自己江河的特点和所在区域的文化特点，来制定具体的管理条例。但管理人员不一定具有很高的艺术水准、艺术鉴别能力，以及对公共空间艺术的判断力，这就需要有一个统一的艺术委员会来协调。

现在，我们去各个江段的展览和艺术活动，会发现一个问题：它们越来越像了，同质化现象太普遍。为什么会这样？一方面，各个部位还没有完全找到自己的文化特色；另一方面，大家彼此也不怎么通气，你想到的我也想到了，结果都去做了。艺术委员会可以统筹这件事：把所有的艺术活动计划拿出来排在一起，哪些出现了同质化，很快就能看出来。

滨江公共空间应依城市特色量身打造。上海在尝试了，我们应该把尝试的结果向大家报告，把我们走过的弯路告诉大家。如果别人有先进的经验，我们也应该积极学习。



## 不废江河万古流

□王永芳

“尔曹身与名俱灭，不废江河万古流。”杜甫这句诗，以前读来只觉壮阔。如今再读，一种近乎残酷的对比涌来：江河是“不废”的，是“万古”的，而我们不是。

子在川上曰：“逝者如斯夫，不舍昼夜。”两千多年前，孔子站在河边，将眼前奔流的河水与流逝的时间叠印在一起，圣人发出清醒又悲凉的慨叹。

但江河给予我们的，从来不只是这种悲凉。作家陈丹燕在《河流研究》中写黄浦江，称其为“父亲河”。她父亲一生与航运相伴，她小时候闻着万金油味，坐在父亲办公室的大桌子上看江景，看大船无声地滑过江面，看搬货的工人喊着号子干活……对她而言那不仅是风景，更像亲人。

江河与很多人生命的第一次连接都像这样，承载着儿时的记忆。

李鲁平在《武汉传》中写长江，写“一江两岸”。江北是高山流水的知音故里，江南是白云黄鹤的诗意栖居。武汉因长江、汉江而分三镇，再用桥梁将它们连接缝合。没有江，就没有这座城，长江是武汉的“灵魂轴线”。

这是江河与生命的第二次连接：它塑造文明。

从底格里斯河与幼发拉底河孕育的美索不达米亚，到黄河长江滋养的中华文明；从尼罗河馈赠的古埃及，到印度河孕育的古印度——每一条大江大河都是文明的摇篮。人类最早的庞大社会形态，都沿着大河兴起。

但这还不是全部。

有一个更深的层面：江河教会我们如何面对时间。

河流是流动的，它从不静止。古希腊哲学家赫拉克利特说：“人不能两次踏进同一条河流。”水在变，岸在变，人在变。孔子说的“逝者如斯”，正是对这种永恒流动的体认。时间像河水一样，一去不返。

然而，河流又是恒久的。它奔流了千万年，还将奔流千万年。

我们就在这两种感受之间活着：一边是万事皆流的无常，一边是江河万古的恒常。既知道自己终将消逝，又努力在短暂的生命里留下点什么。这种张力，恰恰是生命最深刻的状态。

有一位作家写过这样的句子：河流依然是这个星球的主宰，它们终将比我们存在得更久。

是的。洪水会来，大坝会建，桥梁会架，但长江还是长江。江豚消失了又回来，码头废弃了又变成公园，但江水还在流。一代又一代人在江边出生、长大、老去，但江水还在流。

这听起来有些悲凉。换个角度看，这或许也是一种安慰。

我们确实只是河流生命中的过客，但我们不是无关紧要的过客。我们在这条河边创造了文明，写下了诗篇，建起了城市，养育了子孙。我们把记忆交给河流，河流替我们记得。

陈丹燕把父亲对黄浦江的感情写进书里，那些码头号子被记录下来，被申报为非遗，被装进江岸的声音装置。父亲的记忆不会消失，它已经汇入了一条更大的河流——文明的河流。

江河比我们久远，江河比我们广阔。正是在这种久远与短暂、广阔与渺小的对照中，我们看清了自己的位置——不是河流的主人，也不是河流的奴隶，而是河流生命中的一段故事。

故事会一直讲下去。

子在川上曰：“逝者如斯夫。”

子在川上亦曰：“知者乐水。”

江水日夜流，不舍昼夜。而我们，是那个站在岸边、被流水触动、从而更加认真活下去的人。