

江津城区通泰门码头

千年时光里，长江赋予江津独一无二的区位禀赋，让这里成为贯通东西、连接南北的天然枢纽——

大江要津 千帆竞渡

□重庆晨报特约撰稿　封林

江津之名，因江而生，因“津”而立。

隋开皇十八年，江阳县更名江津，《太平寰宇记》明确释义“以斯地在江之津为名”，“津”即长江渡口、水陆要道。127公里长江黄金水道穿境而过，江水在此蜿蜒形成独有的几江半岛，造就天然避风良港与水陆换乘节点。隋唐以后，历代沿江筑城，南依鼎山、艾坪山，三面环水，造就了“蜀中要地”“万里长江第一要津”的独特地位。历经新石器文明萌芽、巴国建制奠基、唐宋商贸兴起、明清航运鼎盛、近代战时转运，千年时光里，长江赋予江津独一无二的区位禀赋，让这里成为贯通东西、连接南北的天然枢纽。

1 长江孕育的早期枢纽雏形

长达127公里的长江水道自西向东横贯全境，它不仅是古巴蜀的黄金水道，也是古代江津文化的发源地。江津的枢纽史，始于五千年前的江畔文明。近年新发掘的梧桐土遗址（今江津区油溪镇金刚社区），是一处商代晚期的典型巴文化遗址，进一步证明江津既是早期巴文化的核心地带，同时很早便受到了来自上游蜀文化的影响。这是江津在巴蜀文明中处于枢纽地位的最早证据。江津境内已发现的早期遗址，基本上都坐落于长江岸边的台地之上，例如王爷庙新石器遗址、燕坝新石器遗址，它们均位于长江岸边。先民沿长江支流农耕渔猎，依托江河开展物资交换，形成最早的沿江流通网络。顺江口王爷庙出土大量战国时期巴文化遗存，青铜器具、生活陶器等佐证此地是巴人沿江迁徙、部族交融的核心节点。大山大江塑造的地理格局，从文明源头便赋予江津互通往来的枢纽底色。

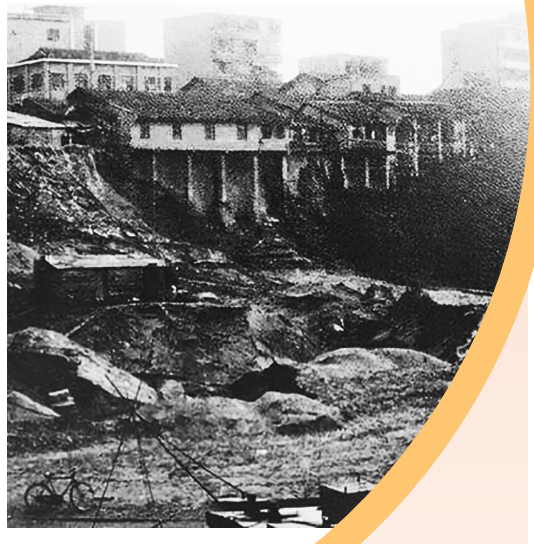
公元前280年，司马错率秦军从成都出发，沿岷江进入长江，船队途经江津水域，客观上验证了长江上游水道的通航能力。江津作为长江航线要冲，首次登上区域交通舞台。秦灭巴蜀后，中原移民主要经金牛道（陆路）入蜀。两汉时期，朝廷持续推行“移民实蜀”政策，巴蜀地区因此深度“华夏化”。大量移民沿长江水路逆流进入川南，江津成为移民落脚、物资中转的缓冲地带。中原铁器、纺织技艺、农耕作物在此集散，再分道运往川南、黔北，水陆互通的流通体系初步形成。当时，江州至蜀郡成都的水路主要有两条路径：一条是从北面的涪江出发，经由绵阳抵达成都；另一条则是自西面沿长江逆流而上，经江津、合江、泸州、宜宾、乐山、彭山，到达成都。这条水路成为巴蜀地区大宗物资流通的主要动脉。

江津地区最早的行政建置可追溯到秦朝的江州县。三国蜀汉章武年间（221—223年），益州牧刘璋在油溪（一说在龙门滩）设立乐城县。油溪地处长江与川黔陆路茶马古道交会处，是江津地区较早依托交通优势设立的独立行政建制。南齐永明五年（487年），江州县治迁至僰溪口（今支坪街道），定名僰溪城。西魏年间，县治迁至今滨江路支坪段中山坝，更名江阳县。建江阳城，背靠钟山、面朝长江，从单纯军事堡垒升级为兼具行政、商贸、航运功能的中心城镇。北周时期再迁长江北岸浒溪口，依山临江筑城，强化成渝古道起点与长江渡口双重职能，长江两岸门户格局正式铺开。

隋开皇十八年（598年），江阳县更名为江津县，县治南迁至几江半岛西缘的七门废郡城址。依据《太平寰宇记》，以斯地在江之津为名。津者，渡口、要道也。这一命名，深刻揭示了其地理本质：地处长江要冲，为巴蜀水路交通咽喉。唐宋时期，江津成为川东水陆要冲，沿江盐业、酿酒业蓬勃兴起。北宋川黔茶马古道穿境而过，德感三河村至今留存重达500至800公斤的千年石板官道，路面深达20厘米的马蹄凹痕，见证当年马帮、商船往来不绝的盛景。地方志记载，江津北上京城驿道起点设于双龙场，全程五千七百里，陆路与长江水路在此无缝衔接，形成“水路运大宗、陆路通边地”的互补流通模式，成为全蜀物资流转关键节点。



旧时的川江航运



通泰门上面就是米帮沱



当年的江津县立中学校

2 川南商贸枢纽帆樯蔽日

明清时期是江津作为传统水陆枢纽的黄金时代，川盐运输全面激活长江航运，江津全域码头千帆云集，形成“船上岸、马驮船”全天候的水陆联运体系。光绪版《江津县志》以“际水陆之衢，纽黔播之会，洵川东之雄治也……界泸渝之间，会水陆之冲，全蜀要地也”精准概括江津核心区位，成为古代枢纽价值最权威的文字佐证。

明成化年间，人们开始在原有的土城基础上修筑城池，全以石砌，形成九门古城。至清代已出现现代江津城雏形。至此，江津城市发展的第一条主线清晰呈现：从作为渝州（重庆）军事前哨的江州治所（僰溪城），到确立大山大江地理坐标的江阳县城，最终以大江要津为核心定位，在几江半岛这个最佳抉择之地，奠定了江津城市的千年基业。这不仅是行政名称变更，更是城市功能从军事堡垒、到治所中心、再到区域性水陆交通枢纽的深刻演进。

江津境内沿长江形成多座核心商贸码头，层级分明、分工清晰。几江主城码头群：县城依托九门临江布局，北固门、通泰门、临江门等八座城门直达江岸，中渡口为全域核心换乘枢纽。全城商户、百姓、外地客商全依托码头出行，南来北往船只在此停靠，贵州桐油、耕牛经陆路运抵码头装船，川渝食盐、布匹顺江分发至滇黔，每日千艘船舶往来，石阶常年人流熙攘；白沙古镇码头：川东、川南水陆双核心，扼守长江干流与川黔滇驿道交汇，65条古街巷环绕码头布局，商号、盐仓、栈房、马行等连片。川盐、大米、竹木在此分拨，上溯金沙江至滇藏，顺江抵达荆楚，转入綦河直达贵州，千艘船舶常年停靠，被誉为“上川江第一码头”；真武场綦河码头：川盐入黔綦首站，綦河连通长江与黔北腹地，形成“白天桅杆似千人拱手，夜晚船火如万盏明灯”的盛景。

3 打通川黔渝全域流通通道

明清时期，江津形成完整的水陆联运闭环。

水路依托长江干流连通重庆、泸州、宜宾、宜昌；陆路分为两大主干，成渝古道北上成都，川黔茶马古道南下贵州，境内密布乡道、驿道、义渡，明设僰溪、石羊、石门、汉东四大驿站。明成化年间，县南一百二十里设有白渡马驿，即以马匹为主要交通工具。明万历九年（1581年）石门水驿曾改名为白沙水驿。加上附近的来凤马驿、百节马驿、白市铺马驿，这与依靠船只的“水驿”形成互补，构成古代水陆联运的主要交通网络。

江津历史上还有多个因地处交通要道而兴盛的枢纽场镇：白沙镇、珞璜镇、李市镇、塘河镇、石蟆镇、吴滩镇、金刚场、高歇场等。它们或扼守长江水路，或连接川黔滇等地驿道，共同构成了古代江津繁忙的交通网络。

物资流通形成稳定循环。川盐沿长江运至江津，分两路，一路顺江销往湖广，一路经马帮沿川黔古道进入贵州；贵州桐油、生漆、耕牛、矿产等经陆路抵达江津码头，装船转运川渝各地；江津本地白酒、米花糖、柑橘、丝绸等依托水路远销全国。商贸繁荣催生会馆文化，天上宫（福建会馆）、南华宫、禹王宫遍布城镇，闽、赣、湖广移民依托码头商贸聚集。“中华联圣”钟云舫曾担任江津县天上宫“首事”十年，以楹联记录码头商贸百态、针砭贪腐不公，留下千余副楹联，成为“大江要津”独特人文印记。他创作的天下第一长联《拟题江津县临江城楼联》，开篇即描述江津：“地当扼泸渝、控涪合之冲，接滇黔、通藏卫之隘……”通篇描绘长江航运盛景、底层百姓生计，暗藏对公平清廉的追求，形成独属于大江要津的文化基因。

4 依长江而兴 凭枢纽而强

晚清至民国，长江航运格局发生变革，机动轮船逐步替代木船，江津码头再次转型，成为川江轮船重要停靠港。

抗战时期，重庆成为战时大后方，江津依托长江黄金水道成为大后方核心物资转运枢纽。国立中央图书馆、南京内学院、多所高校、兵工企业内迁江津，“津沙文化区”成为与沙磁、北碚并称的抗战时期三大文化区之一，为存续民族文化火种做出了重要贡献。大量战略物资、军工设备、文化典籍经珞璜、几江码头中转，沿江码头昼夜装卸，支撑全国抗战物资供给，江津水陆通道成为连接前线与后方的生命线，枢纽功能上升至国家战略层面。这一阶段，江津从区域性商贸码头，升级为承载民族危亡使命的战略通道，枢纽价值突破地域局限，具备全国意义。

江津是万里长江入渝第一区、127公里深水岸线、江河交汇的独特地形，天然赋予江津水陆互通的枢纽潜力，这是区别于重庆其他区县不可复制的先天优势。千年千帆竞渡的长江渡口，是江津现代化综合枢纽的历史根基；古代单一水路枢纽的实践经验，为后来立体交通建设、多式联运发展、枢纽经济培育提供了深厚历史参照，也让江津始终锚定“依长江而兴、凭枢纽而强”的城市发展主线。江津始终依托“大江要津”独特优势，完成一场深刻的城市能级跃迁，完整镌刻出一座内陆城市依托大江禀赋、抢抓国家战略机遇、打造内陆开放综合枢纽、重塑发展格局的成长史诗。



以前的老码头