

● 雷元海

长阳交通建设的回顾

县政协文史资料委员会和县交通局联合编辑出版的《长阳交通话历程》，目的在于总结我县交通建设的历史经验，更好地为社会主义四个现代化服务。一大批老同志为这本书撰写了文章，材料翔实，生动具体，读后很受启发。我对为这本书写稿和编辑的同志表示敬意，并谈一谈我对交通建设的几点认识。

“要想富，先修路”，这是我们实践经验的总结。贫穷的山区县为什么穷？穷就穷在交通闭塞，长期闭关锁寨。翻开长阳交通建设的历史，到新中国成立前，长阳没有一条公路，没有一台汽车。东西长94.5公里，南北宽63公里，总面积为3412平方公里的自治县，只有几条崎岖曲折的人行道，交通运输除可利用一段清江外，主要靠肩挑背磨，丰富的自然资源不能变成商品，农民世代只能受穷！1956年随着社会主义建设高潮的到来，长阳县第一条公路——长阳县城至红花套的公路，经过三个月奋战，全县人民终于迎来了红花套开往长阳的第一台汽车。随后的50多年，全县人民在党的领导下，靠社会主义

雷元海 县
委副书记、
县长

的集体力量，靠自力更生、艰苦奋斗的创业精神，靠上级交通部门的精心指导，在万山丛中摆开筑路战场，年复一年，前赴后继。到八十年代末，全县已建成的公路有1953.6公里，公路永久式桥梁145座、3350米。公路密度为百平方公里50.2公里，每万人有公路41.9公里。昔日的清江天堑，已建4个汽渡和一座索道桥，天堑变通途。以县城为辐射中心，外接5个县，内联16个乡镇、316个村，初步形成交通网络。随着基础设施的变化，交通运输迅猛发展，全县已拥有各种客车、货车、拖拉机共1300多台。除公路交通外，清江航道经过治理，通航里程比建国初期增长44.5%，营运船舶156艘、2700马力，机动船队已远航上海。全县交通战线上的职工已达1700多人，成为全县最大的行业大军之一。

回顾40年来长阳交通建设所走过的历程，我们深深感到，没有中国共产党的领导，没有社会主义制度，长阳的交通建设在短短的30多年是不可能四通八达的，山区的交通面貌也是不可能有这样大的变化的。除了这两条外，在具体工作中还有不少经验需要总结。

1、从贫困山区实际出发，统一规划，把握基本标准，先易后难，先普及后提高，先干线后贯通。长阳县山峦叠嶂，溪河纵横，海拔48米到2200多米，清江纵贯其中，32条溪河干流和无数支流，把全县3000多平方公里的土地划成若干小块，地貌破碎，到处是悬崖绝壁，到处是高山峡谷，交通建设的施工难度是很大的。加上经济贫困，地方财政投入有限，因此，山区的交通建设必须从自己实际出发，量力而行，先易后难，先普及后提高，先干线后贯通，全面规划，分级负责，分步到位。我县从修筑第一条公路到全县公路网的初步

形成，基本上都是这一发展过程。

2、长阳的交通建设，靠的是艰苦奋斗、自力更生的创业精神，靠的是千万农民的无私奉献和社会主义集体力量。全县交通建设的起步时期，正处在六十年代初到七十年代，当时正是全国经济比较困难的时期，自然灾害加上工作中的失误，农民生活困难，国家也不可能大量投入。因此，全县交通建设主要是依靠农村合作化的集体力量和农民的奉献精神。在这本册子里所收集的一篇篇史料，无不反映出全县人民艰苦奋斗、无私奉献的史实。当年参加修公路的民工，每人每天只有一斤粮，0.20元钱的伙食费。劳动报酬靠生产队记工分，自带筑路工具上工地。象《难忘的回忆》、《管道公路修筑追述》和《五峰雄师战龙潭》等篇所记述的，更是一曲曲艰苦奋斗的乐章。还有筑路英雄秦士相、舍己救人的余发和等无数为长阳交通献出生命的同志，事迹感人肺腑，更反映出社会主义时代农民的奉献精神，他们将永远活在人民心中。

3、长阳的交通建设，还靠的是党和政府的高度重视，靠的是一大批参加交通建设的好干部、好党员。新中国成立40多年来，中共长阳县委和县人民政府对交通建设都是十分重视的，从1956年长阳修筑第一条公路开始，30多年来县委、县政府都有一名负责同志分管交通建设，重要路段都有一名副县长担任指挥长，各乡镇也把得力的干部派往参加交通建设。“经济要振兴，交通要先行”，“要想富，先修路”，成为各级党委和政府搞经济建设的重要指导思想，特别是到了改革开放的八十年代，县委书记、县长都亲自抓交通建设，县政府曾经提出“县长不抓交通建设，是经济工作

中的最大失策”，“公路不平，县长不行”。这对促进全县交通建设起了重要作用。还特别值得一提的是，在长阳的交通建设中，不少县、乡领导同志把毕生精力献给了交通建设事业，象原副县长王德法同志，原人大副主任邬守策同志，就是他们中的代表。

4、不断完善基础设施，全面配套发展交通事业。公路是交通建设的基础，有了路，货运、客运、汽车维修、公路养护等必须配套发展，才能发挥交通运输在经济建设中应有的作用。长阳县从七十年代开始，就注意加强了交通事业的配套建设，先后固定了养路工人，成立养路班，兴建汽车大修厂，成立货运公司和客运公司，1991年建成了二级客运站。除陆路交通外，长阳的水上交通也有了很大发展。清江航道经过治理，通航里程增加，一年四季均可行船，形成了内外畅通，水陆并进的格局，在长阳的经济建设中发挥了巨大作用。

● 刘 光 容

山区要变富 先要修公路

我县公路网已基本形成。“3 1 8”国道东西纵贯县境88.53公里，省道古老背——州府口线、白氏坪——西寺坪线使长江之滨的獠亭古镇与兴建之中的隔河岩电站通连一体，7条县道使各乡镇纵横相通，196条区乡道以主干线为径，辐射全境。全县公路总程已达1953.6公里（注）。作为山区县来说，我们的公路建设速度是较快的。

长阳交通建设能有这样大的变化，也是“逼”出来的。我县是山区穷县，究其穷的原委，主要就是交通落后。农民说：“愿吃种粮千般苦，就怕卖粮爬山路”、“卖头大肥猪，压断脊梁骨”。特别是实行改革开放以来，生产发展比较快，但因交通跟不上，不少农副产品和矿产品难以进入流通领域变成商品，农民捧着“金饭碗”讨饭吃。事实使各级干部和群众更加认识到，要想富民富县，改变贫困状况，就必须大力发展交通。火烧坪乡抓公路建设，促经济发展，对我们启发教育很大。这个乡在海拔1800米的高山上，过去是全县最贫困的乡之一。为了改变贫困面貌，他们依靠集体力量，使全乡75个村民小组，

刘光容 原
县长、现在
县政协主席

有62个通了汽车。2100多户农民，有1800多户把公路修到家门口，占总户数的76%。1990年农民把700多万斤球白菜运销到武汉、沙市、宜昌等大中城市，仅此一项全乡农民人平增加收入180多元。许多农民在总结致富经验时说：“一靠政策二靠路，三靠运输专业户”。于是，县委、县政府决心把交通建设摆在经济工作的重要位置上，“要想富，先修路”，从县到乡到村到户，统一认识、统一行动，年复一年，抓住不放。1985年，马鞍山村煤矿已是年产万吨煤的企业，但因绕道运输，成本高，在市场上缺乏竞争力，难以外销。在县里支持下，他们用极有限的资金，修通马鞍山至梯儿岩的5公里公路，从而减少了42公里的迂回线，使每吨煤运费减少8—10元，在一年内就赚回35公里的公路投资款。

有了统一的认识，在筑路的过程中，主要是充分调动国家、集体和农民的三个积极性，特别是依靠群众的集体力量，坚持专班与发动群众突击相结合。公路建设中专班建设不能忽视。有了一个专门班子就有了一抓到底的决心，就不会出现“半拉子工程”。有了专班就能保证质量标准，把握住等高线、回头线、弯道半径以及基础设施的设计标准。大堰乡公路建设是搞得较好的，他们一条重要的经验是专班修路几十年不辍。同时，利用农民农闲时间，冬春进行大突击，人民公路人民建，专班加突击，交通建设的发展，既有速度，也有质量。

山区筑路的难度很大，特别是一些大型桥梁，光靠农民的专班加突击是不行的，必须注重科学技术，引进科技人才。如晓溪大桥长90米，高62米，是我县自行施工的最大的桥梁。修桥不怕长就怕高，用老办法“筑土牛”，架晓溪大

桥是不可能的，桥梁指挥部聘请石家庄铁道学院作技术后盾，利用“六四式军用梁组墩技术”解决了支撑架的问题，既加快了工程进度，又提高了造桥质量。

有了路，还要加强管理，修路不管路，等于不修路。我县的公路建设成效显著，其原因是公路建成，管理跟上，特别是主干线的标准化美化工程建设出了成效。县公路段自1987年以来，连续四年被评为省公路系统“七五”双文明建设单位，并于1990年出席省表彰大会。他们总结“自力更生求发展，创建标准美化路”的经验，得到同行们的公认。区乡道、专用线，采取县乡资助，群众献工的办法进行养护。贺家坪镇村级公路基本做到了路面碎石化，保证常年通车，他们生产的土豆、魔芋等笨重商品都远销外地，富县又富民。榔坪关口垭至赵姑垭煤矿专用线在国家尚未接养前，由赵姑垭煤矿和镇村联合养护，保证了常年通车。

我县公路建设是取得了很大成绩的，但面临的任务相当艰巨，特别是库区复建任务更大，因此还要继续努力，争取更大的成果。

注：见1991年版《长阳交通志》。

● 魏少臣

辉煌的前景

在人类历史上，任何一桩宏伟工程的兴建，无不需付出一定的牺牲和代价。1987年1月15日，当我国重点工程、湖北省最大的水利枢纽——清江隔河岩水电站动工兴建的炮声响起的时候，作为主战场的长阳县虽然带来了发展机遇，但也责无旁贷地作出了暂时的牺牲。根据工程设计，水电站为206米高坝大库，库容达34亿立方米。水库一旦建成，库区内的平支线公路和不在册的乡村公路600余公里公路、永久式桥梁54座1648延米、汽渡码头5处、道班、渡班房屋5000余平方米以及大量的人行道、人渡码头和固定性水运设施将永存水底。数十年春风秋雨，全县人民用心血、汗水和生命织成的交通运网将被全部打乱。1987年12月，清江截流一举成功，而库区的交通也由此进入预想到的困难之中。

但是，困难毕竟是暂时的。随着隔河岩工程的兴建，一个新的长阳未来交通的蓝图也诞生了。这就是在“八五”期间完成江南江北两条主干线的建设，形成水陆并进，勾通全县的格局。根据我县交通现状和库区实际，近期我县交通建设将坚持陆运为主，水



运为辅，水陆联运的方针。根据这个方针，按照实事求是，既节省投资，又能恢复交通运网的原则，规划库区恢复重建干支公路23条，计程370.3公里(含码头接线)，汽渡码头5处，人行道30条，人行桥20座，人行渡口66处，水运设施，规划“八五”期间，完成平洛、都镇湾、鸭子口、西湾、桃山、渔峡口等6个客货港的建设以及相应的航务、航道设施。

为了加强领导，加快交通设施步伐，1991年3月，县成立了库区交通建设总指挥部，同时成立4个分指挥部，从各条战线抽调管理干部和工程技术人员100余人投入交通复建工作。

1987年7月，下渔口——杨家槽公路动工兴建，1989年4月，高家岭——庄溪公路动工兴建……一个致力于新的交通运输网的建设的战斗，在长阳这片古老的土地上拉开了序幕。序曲是雄壮的，各路建设大军同唱着一支中兴之歌，他们不辞辛劳，顽强奋战。盛夏，在炎炎烈日下抡锤凿眼；隆冬，在凛冽的寒风中涉水淘沙……。一条条公路在向前延伸，一座座桥梁在拔地崛起。当我们迎接共和国第42个国庆日的时刻，我们的干部、技术人员和民工已在凯歌声中复建完工干支线公路112公里，大桥2座及部分中小桥。其中江北干线下渔口至杨家槽3级公路53公里和江南干线柏树坳至附坝4级公路12.6公里均已交付使用。江南干线高家岭至庄溪路段54公里已完工30公里。正在建设中的晓溪大桥已完成主体工程。洞湾大桥已完成基础浇注。柏竹岭至杨溪、晓溪至丰岩两条支线尚在建设之中。10月6日，又传来鸭子口汽渡码头破土动工的炮声。

隔河岩工程封洞期日益迫近，交通设施复建任务将更加艰巨繁重。可以断言，目前和今后一个时期，库区交通将处于困难时期。但展望前景，我们更有信心，随着隔河岩水电站竣工以及清江梯级开发的实现，一个水陆联运、内外畅达、纵横衔接、环通力强的多元化交通运网的形成已是指日可待的事情。那时，清江南北以两条干线为骨架，将串联起大批公路，5个汽渡码头将贯通清江南北，库区将形成87公里高峡平湖，6个客货港口点缀其间，由34亿立方米粼粼碧波托起的大型客、货船队可自由航行。清江梯级开发后，可上溯恩施，下驶长江，年通航能力可达340万吨，他将成为鄂西名符其实的“黄金水道”。水陆交通设施的长足发展将使交通滞后的局面得到大的改观，她将为长阳民族经济的腾飞插上强劲的翅膀！

为此，我们为现在正在进行的这一宏伟事业而自豪万分。

● 金 翔

清代长阳交通钩沉

交通，从古及今，既是人类文明得以传递和昌大的通道，又是衡量一个地方文明程度的尺度。本文所谈，仅从历史的角度勾勒清代特别是清初到清中叶时长阳的交通概况。

一、鄂西南山区的冲要

长阳地处鄂西南山区，位于清江中下游，东连荆宜，西通巴蜀、南接湘黔、北及襄郢，正处在交通要冲地带。历代成为兵家争夺之地。鸿古时期，《世本》记载有巴氏子务相濶岩掷剑、洄水浮舟，君夷城而王巴的故事，后世以其开拓夷水有功，“尸而祝之”，是为向王天子。春秋战国时期，县域为巴楚争战地，至今有巴矛楚戈等地下文物为佐证。汉立很山县，正式成为中央政府统辖下的一块行政区域。汉光武建武二年（公元26年），“公孙述遣将军任满从阆中下江州、东距捍关，于是尽有益州之地。”^①胡三省注曰：“《史记》曰：‘楚肃王为捍关以拒蜀’，故基在今峡州巴山县。”今考，巴山县故址，在鸭子口州衙坪^②。后汉章武二年（232年）“先主自秭归

金翔即
陈金翔，县
志办主任

率诸将进兵……自佷山通武陵，遣侍中马良安抚五溪蛮夷，咸相率响应”^③。元泰定三年（1326年）四月，“容米洞蛮田先什用等结十二洞蛮夷寇长阳县，湖广行省遣九姓长官彭忽都不花招讨之，田先什用等五洞降”^④。明初，朱元璋大将傅友德衔命入川，率军取道江南，至县境自点心坡抵青岩沟“凿石开路百余里”，此即为施宜大道贺家坪段，原名百里荒。及现代，贺龙将军率红军五入长阳，国民政府军队于都镇湾、香花岭、太史桥等地英勇抗击歼灭日本侵略军，中国人民解放军进鄂西、解放大西南等，都在长阳的道路上留下了不可磨灭的记忆。同时，县域交通的发展也为全县社会经济发展、人文的进步起到了至关重要的作用。

二、陆路与水路概况

县域清代的交通，可分陆路和水路两部分。

陆路主干线大体为9条（段）：

1、宜都至巴东野山关线长阳段。此即施宜古大道。东起鄢家沱，经西流溪、偏岩、高家堰、贺家坪、榔坪，至关口垭入巴东，全长257里，其中贺家坪段为明傅友德开修。

2、宜都至巴东东乡坪线长阳段。自宜都鄢家沱入境，经避难溪、板桥铺、白氏坪、龙舟坪、鸭子口、资丘、渔峡口，抵龙王冲入巴东，全长290里。其间，龙舟坪到鸭子口段一可走清江南“九上九下”，一可走清江北岸平洛峡，两条路线皆为崎岖山道；而平洛峡亦尚可搭乘峡划子，免却一段荆棘的缠扰。

3、资丘至巴东线。经田家坪、小峰垭、秀峰桥、榔坪、救苦坪抵巴东县，全长140里。

4、长阳至宜昌线。由龙舟坪经津洋口、黄家坪、偏岩、咬草岩抵望州入宜昌县境，全长45里。

5、高家堰至宜昌线。由州府口北去10里，抵赤土垭入宜昌县。

6、长阳至宜都线。由龙舟坪南渡清江，经叹气沟、救师口、磨市、抵下溪口入宜都县，全长35里。

7、鸭子口至秭归线。入东流溪（古称固里溪），经刘家坪、杨家溪、二五棚、大长冲抵堡子里（堡镇）入秭归县，全长90里。

8、榔坪至秭归线。由榔坪入龙潭河，经板茶园、抵香炉山入秭归县，长50里。

9、都镇湾至五峰渔洋关线。经灰溪、下坪、罗家坳、水田子抵五峰县，长90里。

陆路除上述9条主要干线外，还有4条专供传递政府公文、的驿卒或往来官员运用的驿运路段。这4条驿路是：

1、东归驿运线长阳段。起于东湖（即宜昌县），止于归州（秭归），中经长阳县北贺家坪之天里铺（天阳坪）、白沙驿接秭归花桥，县内总长70里。

2、长阳东湖驿运线。起于龙舟坪县前铺。经赶牛铺、偏岩抵东湖鲁家坝，全长65里。

3、长阳宜都驿运线。起于龙舟坪县前铺，经板桥铺入宜都，全长35里。

4、长阳长乐驿运线。起于龙舟坪县前铺，西南去平洛、石岭、张家湾、龙潭寺抵黄草坪入长乐县（五峰）三岔铺，全长185里。

县域水道，就通航能力而言，主要依托清江。清江古称

夷水，又以流域内产盐，故而称盐水。清江发源于鄂西南与四川交界的齐岳山肖家塘，流经利川、恩施、宣恩、建始、巴东、长阳和枝城等7县市，于枝城市陆城镇注入长江，全长408公里⑤。

古籍记载，古代清江首受长江，在鱼腹县（奉节）南，为通四川的重要孔道。斯时，长江三峡地段因岩石崩塌，险滩重重，不能通航，故“自巴入蜀避三峡之险”，皆走清江。这种情况，直延续到汉代尚无改变。后魏时，三峡航道已经开通，清江首受长江的面貌已经改变，水量转小，遂使“沙渠（恩施）水流浅狭，裁得通航”⑥。至唐初，清江水势更蹙。“建始之北，遂成断港”⑦。这样一来，八百里清江仅剩下中下游一段拥有通航能力⑧，而长阳、宜都两县则成为这一流域受惠最大的地区。由宜都陆城至长阳资丘，凡200里水道，虽然中经110余道滩险，但仍终年桡歌盈耳，帆樯不绝。长阳乃至鄂西南的巴东、建始、长乐、鹤峰等县的木材、煤炭、茶叶、药材、桐木梓油、毛皮、猪肉等山货土产源源外销，食盐、布匹、煤油、日杂用品等生活资料则源源内运。据新编《长阳交通志》记载，1948年在清江上行驶的大小木帆船达445只，总吨位5549吨，从业人员1126人。1950年，木帆船数量增长到466只，船工增加到1218人。清江在新中国建立后，直到沿江公路以及其他各县公路开通、路线变换为止，它一直是长阳及至鄂西南数县人民的生命线和大动脉，它的地位较陆路远为重要，它与陆路的关系，虽然相互衔接，相辅相成，但毕竟主从有别，各有轻重。

三、政治清明带来交通事业的发展

清代初及至清中叶，是长阳的社会经济由明末战乱造成

的大衰退、大凋落走向复苏，走向繁荣（当然是相对而言）的重要时期。这一时期，当局者吸取亡明的教训，一般地说，在政治上表现得比较清明，政府为发展生产，振兴经济采取了多种休养生息，有利民生的政策，特别是在长阳实行的“招徕复业”政策，客观上起到了引进劳力，引进技术，引进文化的作用，使生产关系和生产力之间存在的矛盾从一定程度上得到调整。从而，山田得到了大量开垦^⑧，人口得到快速增殖^⑨，集镇日趋繁盛^⑩。与此同步，县内交通事业也在这一时期得到发展。

一是陆路的修建和整治。乾隆三年（1738年）知县杨复晋（山东蓬莱人，举人）任长阳。次年，为打通去宜昌的捷径，组织开修了咬草岩山道，把这条“蚕丛鸟道，仅堪容足”的山道拓成一条通宜大道，步步石阶，盘山而上，过往行人大为方便，从而使这条道路成为长阳县通往外埠的主干道之一。

乾隆十七年，知县李拔来任，两年时间，足迹遍及全县，深感山高路险，崎岖难行，特别是对“往来络绎”的石板铺大路的连三坡、都镇湾大路的慢腰坡、天里铺大路的闯天坡、高家堰大路的点心坡等4处冲衢更感艰难而重要。于是，李“于农隙之时，倡率商民，设法增修宽大。复念坡身高远，绝少人居，每遇炎天，肩挑背负，艰难万状无歇息之所，乃于各坡顶捐建茶亭一处，栽种树木，以惠行旅”^⑪。

施宜大道是一条横贯长阳全境的重要陆上交通线。自明代开通以来，直到清中叶，部分地段由于年久失修，坍塌严重，特别是从愁门（馒头嘴附近）至青岩一带，更是多处不便通行。“乾隆中，土人向士鸿募金修治，知县杨于果题词

助募，遂成坦途^⑬。”杨氏为甘肃泰州人，进士出身，于乾隆五十三年（1788年）任长阳。他认为“平治道路，此亦为政之一端，有司之专任”。

二是桥梁的修建。县内古桥据统计有25座，大部分为清代所修。其中，如资丘的上桥和下桥，均修于乾隆年间，对沟通资丘东西的交通，促进当地的经济特别是商业贸易起了相当大的作用，同时，因两桥跨于泡麻溪上，有“双桥弄月”的美誉，为资丘添增了不少地方风采。再为县东白石桥，地在白氏溪口，相传为当地人赵白氏捐修，时在嘉庆年间，此前，此处为木桥，因架起于山涧之上，形势险要，上凭悬岩，下临流水，故李拔题字勒石于桥旁，号曰“白石雄关”^⑭。

与桥梁修建的同时，是津渡的增设。清初县内仅有4处官渡，即县前渡（通叹气沟）、雾河渡（通渡口坪）、津洋渡、白石渡。“改土归流”以后，官渡间有调整，至乾隆年间，县内“沿江一带，随处渡船尚多”，据县志记录在案的有12处之多，他们是：县前渡、雾河渡、津洋渡、白石渡、都镇义渡、庄溪渡、马莲渡、西湾渡、巴山渡、资丘渡、覃家河渡、下溪口义渡等。

三是清江航道的疏浚。清江滩险繁多，自来有“七难八鱼共九州，七十二滩上资丘”之说^⑮。今考，清江滩险有110处之多，其砂石的淤塞，河道的改变又非昔日可比。然客观事实说明，它为水上航行带来了不少困难。由此，清江的疏浚也在清代初叶被提上了议事日程。有人道：“乾隆年间，西江吴氏省钦，视学恩施，据汉志考证清江……至周氏国柱，且芒鞋裹粮，沿清江河流绘为详图，并疏记其滩险道

里，是为清江河流考证时期”^⑥。其实，早在雍正年间，人们为通航已开始了疏浚工作，并取得相当成效。如资丘以上河段直到天池口，往时皆不能行船，由于疏浚成功，使通航成为可能。正如乾隆《长阳县志》记载：“私鱼滩、搭子滩、大长安滩、小长安滩、鱼翅滩，以上诸滩俱在天池口下，惟夏秋水满可通小舟，若冬则舟停矣。”由于疏浚的成功，也为其后清江上的“长、短水”运输奠定了基础。所谓“短水”，即各滩峡船运载客货，一峡送一峡，客货逢滩起岸，下滩上船，逐滩交接；所谓“长水”，即免去各滩交卸之苦，一次性由起点直达终点。“长水”始于嘉庆十一年（1806年），是年，“巴东人谭某与本地人在大花坪开始立埠头，另设船只独揽装运，自大花坪直送向王滩上”^⑦，虽然“长水”有很大风险性，但也明显优于“短水”，由此，双方争为利藪，竟酿成一段讼案，事在县志有记。打官司的结果，巴东谭性被逐出县外，但“长水”从此坚持下来并一直延续到现代。

四、县域交通对地方人文的影响

从总体情况来看，县域交通前河（清江）优于后河（丹水），前河不仅有各条陆路通抵四方，且有一条清江水道贯通东西，这样一种格局，也决定了前河的社会政治、经济、文化相对比后河更集中，更发达，从而呈现出区域性的差距。

第一，前河是县内政治集中地。从汉代置县起，境内相继设佷山、方山、兴山、清江、盐水、宜昌、巴山、长杨、长阳诸县，其县治所在地，上在资丘，中在州衙坪，下在龙