

蕪湖市政建設志

《蕪湖市政建設志》編寫領導組

前 言

芜湖是座历史悠久的古城，襟江带河，依山傍水，为江南鱼米之乡。

古城历经沧桑，不断演变，不断发展，但是真正的变化是今天，是新中国建立三十八年后的今天。芜湖由一个完全消费城市变成一个新型工业城市。随着城市的发展，市政建设同步前进。道路、桥梁、排水、防洪排涝、路灯等市政设施、由少到多、由小到大，日趋完善齐全。特别是党的十一届三中全会以来，市政建设更加欣欣向荣，为创建文明城市提供了条件。

《芜湖市政建设志》本着“详今薄古，立足当代”的原则，在广泛查阅资料、实地调查的基础上，几经编写修改，方成此书。它比较详尽地记述了芜湖市政设施的兴衰发展，图文并茂，字表结合，是一本难得的可贵资料，也是芜湖迄今第一次比较全面系统地介绍市政建设情况的史料，对于从事芜湖城市建设的单位具有实用价值，可以起到一种工具参考书的作用。为借古鉴今，益于后世，继往开来，故而印刷发行。

鉴于编写者水平有限，知识浅薄，资料不全，错误和缺点在所难免，敬希各位读者批评指正。

编 者

1987年12月

《芜湖市政建设志》

领导小组成员：罗治朴 牛替生 章天祥

 黄学理 江文卿

组 长：罗治朴

付 组 长：牛替生 章天祥

主 编：章天祥

编写人员：章天祥 周 鉴 戴 萍

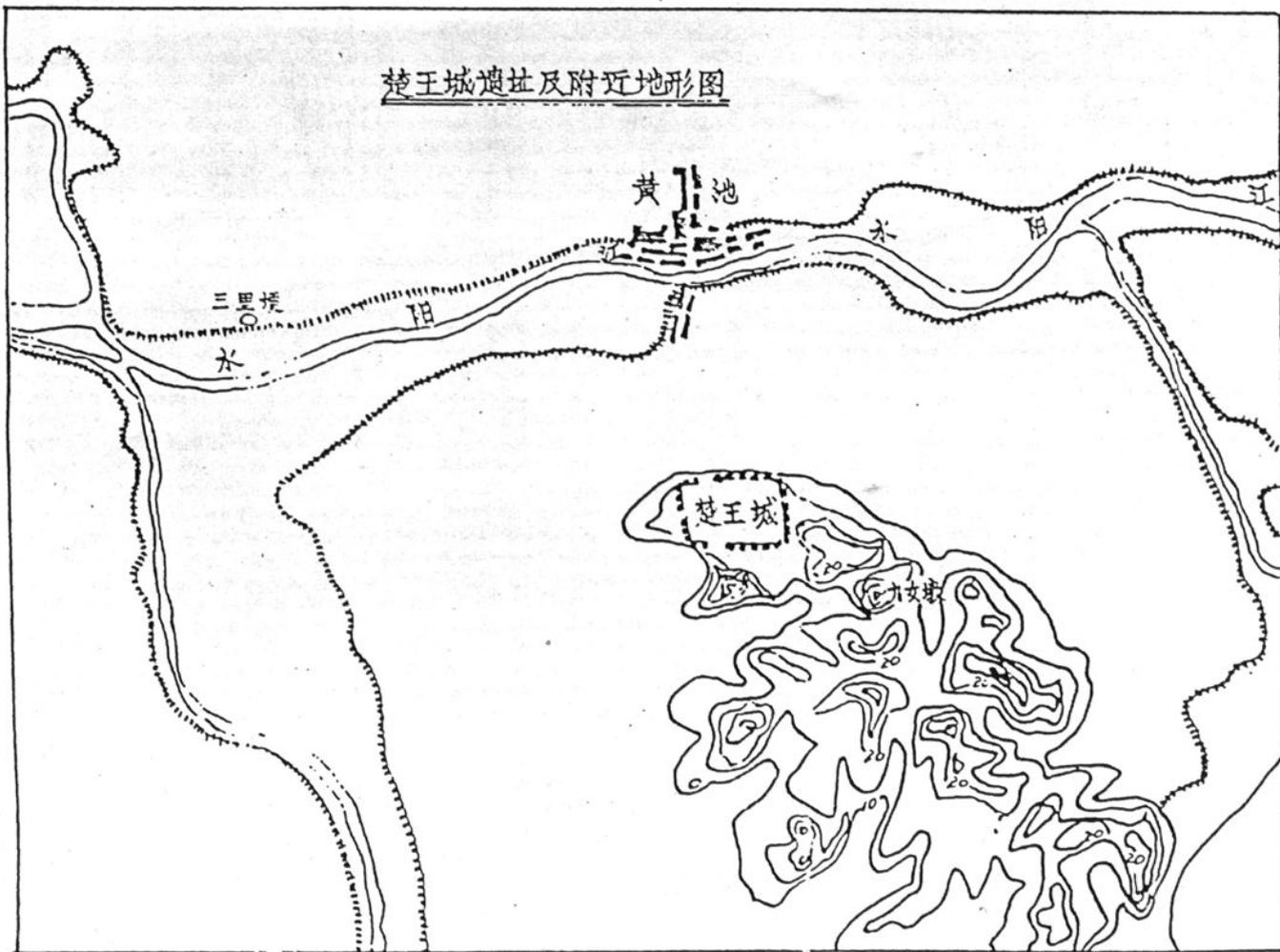
 刘志新 周泉珍 康利民

批准印刷单位：芜湖市文化局

准 印 证 No：000026号

印 刷 单 位：芜湖市新华印刷二厂

楚王城遗址及附近地形图



目 录

前言	1
楚王城遗址及附近地形图	1
清末芜湖城厢图	2
1949年芜湖市区图	3
芜湖市区道路桥梁分布图	5
芜湖市区防洪排涝位置图	6
芜湖市区路灯分布图	7
芜湖市区路灯控制系统示意图	8
（一）概述	1
（二）道路	4
1.主要道路	5
2.广场	13
附(1)芜湖市区城市道路统计总表	15
(2)芜湖市区街巷道路统计总表	16
(3)芜湖市各区道路统计表	17
3.街巷名录	34
（三）桥梁	44
1.干道上桥梁	44
2.铁路桥和铁路跨线桥	47
3.住宅区和风景区桥梁	48
4.历史上桥梁	50
附芜湖市区桥梁统计表	52
（四）排水	54
1.沟渠湖塘	54
2.排水管网	55
附(1)芜湖市区排水管道统计总表	58
(2)芜湖市各区排水管道统计表	59

(五) 防洪	97
1. 历代大水.....	97
2. 堤防.....	98
3. 泵站.....	100
附(1) 芜湖市区江河堤防统计表.....	103
(2) 芜湖市区排水泵站统计表.....	104
(六) 路灯	106
1. 路灯网路.....	107
2. 控制系统.....	108
附: 芜湖市区路灯统计表.....	110
(七) 管理	111
1. 机构沿革.....	111
2. 设施管理.....	111
3. 设施维护.....	112
附: 历届领导任职变更表.....	114
(八) 市政基地装备	116
附录一 芜湖市市政设施管理规定.....	117
附录二 芜湖市沿江沿河防水工程管理办法.....	123
附录三 芜湖市圩堤管理方法.....	124
附录四 芜湖市人民政府关于加强城市江河堤防及防汛排涝设施管理的通告.....	126
编后语	127

(一) 概述

芜湖古名鸠兹，又名祝松、祝兹、鸠江。旧址在现址以东21公里的黄池镇水阳江南岸一块高地上，称谓“楚王城”。汉武帝元封二年（公元前109年）正式设芜湖（邑）。

三国孙吴黄武初年（公元222~229年），芜湖县治由鸠兹故邑迁移到青弋江口鸡毛山，设督农都尉治。

东晋义熙九年（公元413年），“省芜湖入襄垣”，南唐升元中年（公元936~942年），复置芜湖县治，相沿千年至今。

东晋时，大将军王敦镇守芜湖，曾高筑城堡，人称“王敦城”，其城中心在今市立第二中学。自隋唐以来一直没有城廓。北宋时，建筑了县城，规模甚大，约公元十一世纪初。今高城坂和东门外鼓楼岗都是宋城遗址。在南宋以后几度毁于战火。

明万历三年（1575年）起，费时六年，重建城廓，除利用宋城部分遗址外，南移至青弋江之滨，西把长街划出城外，比宋城范围大大缩小，周围只有2463米，高10米。城廓四方东有宜春门、南有长虹门、西有鸛赋门、北有来凤门四座独楼城门；另东有迎秀门、南有上水门、下水门三个便门。明万历四十年（1612），在城东南角另建一城门名金马门，历时七年才竣工。清朝年间几次毁于战火，后乃任其颓圮，公私竟拆城砖移作它用。民国之初，拆城辟为环城马路。随着经济的发展，城市建成区不断沿着青弋江北岸一直向江口伸展，形成著名的“十里长街”。

清光绪二年（1876年）中英签订“烟台条约”，芜湖被辟为通商口岸。第二年，英国首建领事馆于范罗山，并将陶沟以北、弋矶山以南，东至普童山脚下之普童塔起，西至长江边这一范围，计719亩土地面积，划为租界区。

通商口岸的开辟，米市的形成，商业的繁荣，人口随之增多。清乾隆十年（1745年）芜湖人口仅1.74万人，到民国四年（1915年），人口增至10.1万余人，到1949年人口达14万余人，市区建成面积7平方公里。

历代统治者为了巩固其统治，曾两次大举修建城廓，但对市政设施，却很少关心。

市区江河无堤防，灾祸频临。在光绪二十七年（1901年）、宣统三年（1910年）、民国二十年（1931年）的三十年内，就遭遇三次大水，市区成泽，长街行舟，房屋倒塌，人畜被溺不计其数。

城市道路自流形成，各自为之，宽窄不一，曲折蜿蜒，根本不成系统。在外国租界区，帝国主义者撵走中国木商和居民，大肆兴建码头、仓库、车场、楼房，开辟马路，划分为太古、怡和、瑞记、鸿安、和记五个租界小区。

租界开辟，也使芜湖旧城区从原来青弋江两岸，向西北面临大江延展。

从清光绪二十八年（1902年），设立马路工程局，开辟大马路（今中山路）和二街

开始，经四十七年，只续建北平路（今北京路）、中正路（今新芜路）等几条市区马路，至1949年，城市道路仅有14.43公里，均为碎石路、条石盖板和弹石路面。晴则尘土飞扬，雨则泞滑难行

下水道设施，至1949年全年仅有29.5公里，紊乱无系统，多为明沟及条石盖板沟。出口淤塞，宣泄不畅，遇雨即涝，藏垢纳污。

昔日青弋江仅靠一座年久失修的木桥和一座老式浮桥联结两岸，雨季山洪暴发，翻船断桥事故屡见不鲜。

清光绪二十九年（1903年）街道始设煤油灯为路灯。1906年开始从长街到大马路（今之中山路），安装电灯为路灯。到1949年全市路灯有801盏，但无专人管理，维修不及，失明者多。

1949年4月23日芜湖解放以来，在中国共产党领导下，芜湖市由一畸形发展的商业消费城市，跃进为崭新的社会主义的工业生产城市，成为皖南的经济文化中心。至一九八五年末市区人口已达50.2万人，建成区面积扩大为25.4平方公里，比1949年分别增长了2.5倍和3.3倍。原来位于市区北面边缘的新市口、老铁路基（今之黄山路），早已成为城市的腹心地区；北郊的四褐山区由过去的穷乡僻壤，已成为重要的工业区；隔江相望的裕溪口小街，已成为我国最大的长江内河煤港；沿江而下的朱家桥，已建成可停泊万吨远洋巨轮的外贸码头。

随着城市的发展，市政建设有了相应的发展。

1949年芜湖解放到1952年，以工代赈，组织群众，有重点地维修改善市政设施。拓建环城北路，改建中山路为高级水泥路面，辟建北市路（今九华山路）、劳动路、康复路，促进了城市的恢复发展。

第一个五年计划时期（1953~1957年），开始有计划地进行市政建设。建成我市第一座钢筋混凝土的中山桥，辟建中山南路和东郊路，改建北京路为水泥路面。1955~1956年集中力量大搞防水、排水工程。建成江岸路长江防水墙、沿河路青弋江防洪堤和排水泵站8座，安装了主要道路的排水干管，市区排水系统初步形成。彻底改造了“龙须沟”——石桥港（花津路）变为上可行汽车的大道，下可通小舟的沟渠。疏浚治理了陶塘（东镜湖）。

第二个五年计划时期（1958~1962年），开始两年市政建设出现跃进势头。1959年完成市政施工工作量达104万元。相继开辟长江路、褐山路、芜钢路、弋江南路、棠梅路、镜湖东路和吉和街道路，建成我市第二座钢筋混凝土的弋江桥，将各工业区与城区联成一体，道路网络基本形成。1960年~1962年，市政施工力量被无偿抽调大搞高炉焦厂内部排水工程，市政建设受到挫折，年平均工作量只有36万元。

国民经济三年调整时期（1963年~1965年），市政建设主要侧重改造更新原有市政设施。首次将市区主要道路的碎石路改建为沥青路面；将国货路的路灯改为高压汞灯。

文化大革命时期（1966~1976年），市政建设受到严重挫折。前五年市政施工工作量逐年下降：1966年为64.94万元，1970年仅为37.75万元，没有完成一项建设工程。1971年~1974年市政建设有所起升，每年完成的工作量为110~130万元。新建团结路、胜利路、青弋江南岸防水墙和排水泵站3座。同时改造部分道路和下水管道。1975~1976年

市政建设再次跌落，年工作量分别为73万元和99万元。市政设施失修失养严重。

1977~1980年，市政建设巩固发展，工作量逐年递增；1977年为144.64万元，1980年增至213.52万元。主要是集中力量改造了市区年久失修的道路和下水道。新建团结新村水泥路面和我市第一个团结路排污工程。安装各种规格的排水管道7.8公里。新装改装汞、钠路灯34盏。

第六个五年计划时期（1981~1985年），市政建设有了大踏步发展，年均工作量在300万元以上。新建齐落山路、弋江路、九华山路南端、和平广场和部分主干道的拓建改造。计新增高级路面长14公里、面积15万平方米；各种排水管道32.66公里，新装改装汞、钠路灯229盏，普通路灯251盏，路灯控制钟1座。同时新建大小桥梁7座；（其中有市区最大的中江桥）新建扩建排水泵站6座。

综观1950年至1985年的三十六年间，我市市区市政建设的发展，虽然曲折起伏，但仍取得了很大成就：

道路总长163.3公里，其中宽3.5米以上的城市道路长128.9公里，比1949年增长8倍；新增城市高级路面119.9公里，比1949年以前的柏油路（0.18公里），增长665倍。

新建各种桥梁17座，其中城市道路桥12座，能载重8吨以上的桥梁8座，为历史上前所未有的。

排水沟道总长133.09公里，比1949年增长3.5倍。

修建江河堤防16.02公里，其中钢筋混凝土防水墙2.2公里，排水（污）泵站17座，总排水量达每秒42.94立方米，可确保市区日降雨量200毫米和长江水位在13~14米以下不受洪涝灾害，并在实际中发挥了应有的抗洪防涝的作用。

路灯计有2945盏，比1949年增长近3倍，其中新装汞、钠路灯1448盏，占总数的50%。

历史在前进，城市在发展。作为城市的骨架和基础~市政设施，必须系统配套、功能齐全，坚持建养并重的原则，才能为创建文明、繁荣的芜湖提供条件。

(二) 道 路

芜湖城市道路建设的发展经历不同的历史阶段。

1876年芜湖辟为通商口岸以后,帝国主义1914年前在租界区先后开辟了东西向的一、二、三、四、五马路,(一、二马路为今车站路、健康二马路,三马路为今劳动路西段,四、五马路今成为芜湖造船厂内部道路)和南北向的中马路(今健康路)、后马路(今狮子山马路)。市区道路自1902年开始,由商务局拨款开辟了大马路(中山路)、二街、国货路,廿年代开辟了中正路(新芜路)、吉和街,卅年代修建了新市口路、北京路、中江路、环城路,四十年代修建了环塘路(镜湖路),到1949年,市区共有城市道路14.43公里,皆碎石路,宽6.5米;街坊巷道68.77公里,均是条石和弹石路面。

1950~1959年,道路建设有了大的发展。拓建了环城路、吉和街,辟建了九华山路、劳动路、康复路、中山南路、江岸路、沿河路、蔡坊路、棠梅路、长江路、合山路、芜钢路等为碎石路面,改建中山路、北京路的碎石路面为水泥混凝土路面。

1960~1969年道路侧重于改造提高,主要是推广沥青路面施工工艺,改造原有碎石路面。1961年试做沥青贯入式路面未成功。1964年改做厚度6厘米三层式表面处治沥青路面。1965年大面积推广矿渣垫层和黑色碎石加沥青砂面层的人拌人铺沥青混凝土路面。先后将国货路、镜湖路、劳动路、新芜路、二街、中山南路、江岸路、沿河路、黄山路、人民路、九华山路、中江路等主要道路的碎石路面改造为沥青路面。

1970~1979年,道路建设发展不大,仅辟建团结路、新裕路、芜屯路火车站广场,改建长江路、芜钢路、芜宁路、康复路、新市口广场等为沥青路面。1971年筹建了沥青炒拌厂,1973年开始为机拌人铺。

1980年以后,道路改做灰土和三渣基础。先后辟建齐落山路、利民路、合山北路、和平广场、团结路新村等为沥青和水泥路面,改(拓)建劳动路(西段)、芜纺路、康复路、弋江路、芜屯路、狮子山路、健康路、健康二马路、神南路、九华山路及其广场均为沥青路面,将长江路部分拓建为路幅宽40米,形成三块板的道路。

同时将街坊巷道210条碎石(弹石)路改造为简易水泥路。

至1985年止,市区铺装宽3.5米以上的城市道路152条123.94公里/108.22万平方米。路面结构:水泥路26.39公里/15.53万平方米,沥青路91.86公里/90.14万平方米,低级路5.69公里/2.5万平方米。路幅宽度:40米的1条4.1公里,20~28米的13条长16公里,10~18米的23条长24公里,3.5~9米的127条长79.84公里。

市区3.5米以下的街巷道路302条39.4公里/9.33万平方米,其中简易水泥路面27.61公里/6.78万平方米。

1、主要道路

长街

芜湖长街，在明代中叶，就开始形成，至今已有五百多年历史。原由弼斌门外（今环城西路）经石桥港，沿青弋江北岸延伸到江河汇合处的中江塔，系用青石板和麻条石交相铺砌的路面，全长1457米，号称十里长街。

清代咸丰年间，长街横遭兵火浩劫，破坏殆尽。直到清光绪二年（1876年），芜湖辟为通商口岸形成米市以后，长街路面逐渐修复。

《芜湖县志》记载：十里长街，阛阓之盛，甲于江左，市廛鳞次，百货翔集，集中了北连牛渚，历淮杨而达燕苏，南接秋浦，通荆豫而至闽粤之商品，人们贸易交往，肩摩毂击，市声若潮，至夜不休。

1931年，芜湖遭受大水，沟道淤塞，长街商户集资改建原条石盖沟为砖砌圈沟，将原有街道全部安装麻石路沿，改铺麻条石路面，宽4.3米。

1956年修建沿河堤防和道路，将寺码头至中江塔一段长280米，并入沿河路。现长街东从环城西路西至寺码头全长实际长度1177米。

民国元年划上、中、下长街，“文革”中一度称“灭资路”，1977年恢复原名。上长街东从环城西路西至状元坊，长480米；中长街东从状元坊西至中山路，长470米；下长街东从中山路西至寺码头长227米。

八十年代，传统商业的恢复和小商品市场的建立，长街又焕发了青春。

二街

二街东起环城西路，西至寺码头，全长1321米，因与长街平行，故称二街。

清光绪季年（1895~1902年），将花津路至陡门巷一段长750米，开辟为碎石马路；陡门巷至寺码头一段长400米为石板街道。

1956年，二街东拓171米到环城西路。1966年东从环城西路西至中山路，逐步改造宽8米的沥青路面，两侧各宽2米的人行道。

1977年以后，下二街逐步分段改造，到1985年底，东接中山路一段长60米，拓建车行道宽8米、人行道宽2米的沥青路面，西接寺码头一段长221米，宽为3~4.5米的简易水泥路面。

民国初年，二街分段划为上、中、下二街，“文革”中一度统称“反修路”，1977年恢复原名。

上二街东从环城西路西至民生路长420米，宽12米（车行道8米），沥青路面；中二街东从民生路西至中山路长620米，宽12米（车行道8米），沥青路面；下二街东从中山路西至寺码头长281米，宽3~10米（车行道宽3~8米），沥青和水泥路面。

新 芜 路

旧名二马路，1934年易名中正路，1949年命名为新芜路，“文革”期间，曾一度改称“兴无路”，1977年复名新芜路。1923年建，原分三段：东段为万安路，中段为四明路，西段为龙船巷，全长807米，东起镜湖路，西至江岸路。1965年改碎石路为沥青路，车行道拓宽为7.3米，人行道两侧各宽1.5米。

环 城 路

1932年沿老城墙根拓建，分别取名为环城东、南、西、北路。当时仅西门口至劳工路一段，能行驶胶轮黄包车，其它均为宽仅3~4米的乱石路，而且间断不相联接。

1950年~1952年，以工代赈，开挖鸡毛山，打通北门外城根与东门外城根，修建了碎石路面，安装了路沿石。

1966年，将二街至金马门一段长1561米碎石路，改建为沥青路面。后又将环城东路加铺宽4米的人行道，环城北路一段安装了钢管护栏。

1976年，金马门至南正街一段长322米碎石路改建为沥青路面；1982年南正街至上水门一段长155米弹石路改造为水泥路面，上水门至上长街一段长430米仍为弹石路。“文革”中，曾一度改称胜利东、南、西、北路，1977年恢复原名。

环城东路南起营坊路北至康复路，长697米，宽12米（车行道8米）；环城南路东从营坊路西至上长街，长907米，宽4~11米（车行道3~8米）；环城西路南从上长街北至九华山路，长498米，宽11米（车行道7米）；环城北路西从九华山东至康复路长616米，宽11米（车行道8米）。四条路全长2718米，为沥青路面，仅环城南路有沥青、水泥和弹石路面。

镜湖路·国货路

镜湖路，原镜湖（陶塘）沿岸仅柳春园至塘中筑有一段土堤马路，不能环行。抗日战争胜利后，沿塘修砌驳岸、开辟马路，取名“威退路”。

1949年易名为环塘路。1957年疏竣镜湖时又拓建南从渡春路北到黄山路一段，并更名为镜湖路。

1964年，该路在我市第一次摊铺一层式和两层式沥青表面处治，环湖一周，全长2117米，宽10~13米（车行道宽7~9米、人行道宽4~6米）。

国货路，又叫半边街，是在近代开辟中山路之后，把二街和中山路联接起来而修建的碎石马路，长176米，宽6.5米。1936年表面上加封了一层沥青砂，为我市曾有过的第一条沥青路。由于质量不够标准，加之日军侵占芜湖，维修不及，不久又恢复碎石路面本来面目。1964年第一个改造成为真正沥青路面，车行道宽6.5米，人行道宽2米。

沿河路·江岸路

沿河路，东起芜铜铁路，西至华圣街，连接江岸路，1876年辟建，曾名东河路，沿河街、上中下河沿。1955年~1956年修建沿河堤防时予以拓建，更为现名。1981年从花津路至华圣街长1088米，拓建宽为6米的沥青路；1985年从弋江桥至花津路长774米，拓建宽为6.5米的沥青路；铁路至弋江桥长747米，仍为宽6米的碎石路。全长2609米。

江岸路，原南段为江岸路，中段为招商码头，北段是中江马路（北京西路）、陶沟路（车站路）、太沽二马路（健康二马路）的延伸，系1876年以后相继开辟。1955年~1956年修筑长江防水墙时一道拓建，统称沿江路，1981年更为现名。1965年从华圣街至健康二马路拓建沥青路面，路幅宽9~16米，车行道宽7~12米，人行道宽2~4米；1967年从健康二马路至劳动路拓建为水泥路面，总宽11米，车行道宽7米，人行道宽4米。该路南至华圣街连接沿河路，北至劳动路外贸码头，全长2150米。

北京路·北京西路

北京路是三十年代开辟的从东起中山路，西至新市口广场，全长880余米的泥结碎石路面，取名北平路。新中国建立后，易名为北京路。

1957年，拓建为水泥混凝土路面。拓建工程，包括拆迁、地下、地面和地上附属设施，由市城市建设局工程队（今市政公司）承担。从7月27日开始浇制，到9月26日，历时2个月，实际工作45天，完成主路计14,000平方米水泥混凝土路面。并延伸到春安路，全长960米，车行道宽15米，人行道宽3.2米。路面上镶装白色水泥长方形小块1,210块，菱形块336块，作为分车线。同时，在劳动路、中山路会合之处，修建直径28米的园场，外围宽4米为水泥混凝土面层，园场中心直径20米铺砌梯形水泥块，形成扇形线条整齐美观的图案。1985年改建为现场浇制的水泥混凝土园场。这是我市市政工人自建的第一条高级道路。

1978年以后，又逐步对两侧人行道各拓宽6.5米，计铺装预制方块面积达1.25万平方米。

该路东从春安路西至新市口，全长960米，宽28米，其中车行道15米，人行道13米。

北京西路原名中江路，东起新市口，西至江岸路，三十年代所开辟，1956年扩建，1965年由碎石路改建为沥青路面，1970年更为现名。全长429米，路幅宽15.8米，其中车行道宽11.8米，人行道宽4米部分铺装了预制方块。

中山路·中山南路

中山路旧名姚家霖，1902年辟为大马路，1925年改名中山路，沿用至今。该路全长

830米，北段北连北京路，南接下二街，长690米是水泥路面，南段北接下二街，南至中山桥，长140米是沥青路面。

北段原是泥结碎石路面，1951年国家拨款改建宽6米的水泥混凝土路面。从而取代“十里长街”而为我市商业贸易中心。

1959年，在水泥混凝土路面两侧，加铺预制 $55 \times 55 \times 15$ 水泥大方块，车行道拓宽为10米，两侧安装平侧石，加铺各宽4米的预制方块人行道，路幅总宽拓至18米。车行道和人行道之间安装了钢管护栏。

南段是1953年中山桥建成之后辟建。下二街至下长街段100米，路幅宽为10米；下长街至中山桥段40米，路幅宽为7.3米。1965年由碎石路面改建为沥青路面。

1983年，下二街至下长街一段车行道，拓宽为14米，东侧加铺人行道宽6米，西侧加铺人行道宽2米；下长街至中山桥两侧铺装人行道宽3米。

中山南路南至扬毛埂北至中山桥，全长1,434米，是1953年在青弋江上架起中山桥时，新辟的一条通道。当时路基平均宽度不足6米，铺装平均宽为4.7米的碎石路面。

1965年，市投资18万元，拓建车行道宽为9米的沥青路面，路基宽为12米。

1982年，中山桥至弋江路口一段长255米，铺装宽8米的水泥人行道。

碧坊路·棠路梅

碧坊路西起金马门，东至元泽桥，是古城东郊主要交通街道。老街道宽不及6米，蜿蜒曲折，仅能容小型汽车单线行驶，旧名大碧坊。1955~1956年，市拨款9.65万元，采取分段拓建，有的拓宽为13米，铺装车行道宽9米的碎石路面；有的拓宽为8米，铺装车行道宽6米的碎石路面。

1970年8月，对原有碎石路面进行三层式沥青表面处治，1975年又翻建拓宽为黑色碎石沥青路面，1977年改建金马门下水道时，又部分拓建。全段道路计长1988米，铺装沥青路面车行道1.31万平方米。其中：金马门至铁路立交早桥长404米，车行道宽9米，两侧人行道宽4米；铁路立交早桥至康复路口长886米，车行道宽6米；康复路口至元泽桥长698米，车行道宽6米。该路“文革”期间，曾易名建设路，1981年复名碧坊路。

棠梅路是1958年，市拨款3.07万元而新辟，从元泽桥向东延伸至海南渡（建材场），全长1500米，修筑为路幅宽4~7米的碎石路面。1976年部分改建为沥青路面。“文革”期间曾易名为建设东路。1987年命名为棠梅路。

吉 和 街

吉和街是条较古老的街道，原南北两段分别名为吉和街、鸡窝街。它与江岸路平行，过去是米号商栈比较集中的地区。三十年代曾将紧连新市口公路车站一小段只有几十米，辟为碎石路面，其他绝大部分皆为狭窄曲折坎坷不平的乱石夹条石的小街道。

1958年底，市政府拨款29万元，开始拓建改造，由城市建设局工程队（今市政公

司)承担施工任务,首先集中力量降挖天主教堂地段山坡土方,接着先埋设排水管道,后修筑路面。到1959年9月18日,将北起新市口,南接新芜路一段,全长840米,拓建路幅宽24米、车行道宽14米的泥结碎石路面,两侧人行道各宽5米,未全面铺装人行道块。1965年以后车行道改铺为沥青路面。尔后新市口广场的拓建,占用了部分吉和街路面,故今吉和街全长仅为816米。

该路在“文革”期间,曾易名反帝路,1976年改名为长江路,1981年又恢复原名吉和街,现已成为我市最大的农副产品贸易市场。

黄 山 路

原为宁湘铁路穿越市区段,1936年所修建,抗日战争时期铁路遭毁。1951年,利用原路基道碴,加铺泥结碎石路面,成为市区东西向主要交通道路之一。东起康复路,穿越九华山路、人民路、春安路三个交叉点,西至劳动路,全长2104.3米。当时芜湖地区公署设置于此,“文革”时易名红卫路,1981年更名黄山路。

1965年11月,利用改造劳动路、中山南路的节余款,对黄山路分三段拓建。

劳动路口至安徽师范大学校门,路幅宽为15米,车行道沥青路面宽9米,两侧人行道各宽3米;安徽师范大学校门至人民路口,路幅为21米,车行道沥青路面宽12米,北侧人行道做至师大围墙,南侧人行道宽6米;人民路口至九华山路,路幅为15米,车行道沥青路面宽9米,两侧人行道各宽3米;九华山路至康复路口,路基宽9米,沥青路面宽7米,两侧各留路肩1米,未做人行道。

1981年5月至1982年底,市投资65万元,进行第二次拓建。劳动路至九华山路长994.3米,车行道宽为12米,两侧人行道各宽6米;九华山路至康复路长1110米,车行道宽为14米,在北侧铺装宽5.5米人行道,濒临九莲塘的南侧人行道,只铺装一段宽2.5米,尚有570米未达到规划标准。

芜 纺 路

它的前身为芜宁公路市区的一段,是三十年代所修建的碎石路面。由于邻近芜湖纺织厂,故名芜纺路。

西段从新市口至劳动路段长800米。1959年底~1960年初,市投资6万元拓建宽为9米的碎石路面。1966年2月,市计委和城建局曾提出拓建改造为配套齐全的沥青路面,但受“文化大革命”影响,而未能实现。直到1972年11月,市投资22.2万元,才开始动工拓建,也时建时停。长仅800米的沥青路面,历时四年,拖到1976年7月才交付使用。车行道宽14米,两侧人行道宽3~10米。

东段从劳动路至芜宁铁路长528米,1982年3月,由市投资20万元,历10个月,拓建沥青路车行道宽14米,两侧人行道宽为8.4米。

该路两段全长1328米,车行道宽14米,人行道宽3~10米,路幅宽17~24米,已成为市区南北向的主要干道之一。

九 华 山 路

我市新中国成立后新建的第一条南北向的道路，曾分段命名为陡岗路、北市路，1966年统改为大寨路，1981年更名为九华山路。

从黄山路穿越陡岗，沿赭山东麓向北，与芜屯路交会，长2197米，是1952年以工代赈建造的。初建时路面宽仅6米，1970年将原碎石路面拓宽为10米的沥青贯入式油路。

从黄山路向南到环城北路一段，是1953年新辟，长540米，车行道宽12米，人行道两侧共宽6米。

1959年弋江桥建成以后，曾计划将九华山路从环城北路交叉口延伸到弋江桥头，终因拆迁困难，只延伸到淳良里长为203米的盲肠道路。

从芜屯路到芜宁路一段，是1975年新辟，长388米，车行道宽14米，两侧路肩各宽1米，是我市采用二碴基础的新结构之始。

1977年8月和1979年5月，将芜屯路至渡春路段，车行道拓宽为14米的沥青路面，并加建了人行道和排水管道等配套设施。1982~1983年配合中江桥兴建，开辟淳良里至杨毛埂一段长618米沥青路，车行道宽14~18米，人行道宽8~18米。

1984年中江桥建成通车后，九华山路成为贯通芜宁、芜屯、芜繁和芜南公路的主要干道，又是通往赭山、镜湖、九莲塘、神山、汀棠公园的必经之路，从此对该路进一步改造拓建。至1985年底止，南至杨毛埂、北至宁芜路，全长4128米，路幅宽22~31米，车行道宽14~19米，人行道宽8~12米。其中，杨毛埂至中江桥北头长630米，车行道宽14米，人行道宽8米；中江桥北头至淳良里长318米，车行道宽18米，人行道宽8~10米；淳良里至芜宁路长3180米，车行道宽19米，人行道宽12米。

劳 动 路

1952~1953年，从北京路至大官山长1396米、修筑宽为6米的泥结碎石路面。

1956年造船厂扩建厂房，弋矶山路被改道，就从今长江路口起，利用原有便道，拓建为路幅宽18米、车行道宽10米、长907米的碎石路面，直达江岸路，称谓劳动西路。

1958年长江路辟建后，劳动路已成为工业区至市区的主要通道，于1958~1960年，拓建了长江路至北京路一段。

拓建时，原可比照相邻的中山路、北京路改建为水泥路面，时值三年自然灾害，水泥供应紧张，工程造价较大，乃试制活化矿（煤）碴混凝土六角块，铺砌路面。自北京路至芜纺路长1028米，车行道宽15米；自芜纺路至长江路口长368米，车行道宽14米。两侧人行道有的宽仅2米，有的宽达6.5米，有的还未铺装人行道。已铺装的人行道块大部分是矿（煤）碴混凝土予制的。

1965年5月，鉴于矿（煤）碴予制六角块路面，不成整体结构，耐磨性能差，由市投资37.7万元，改造为车行道宽15米的沥青混凝土路面。铁路至北京路段两边，调用原

路边的水泥小方块，各铺3.2米宽人行道；长江路至铁路段改用原路的六角块，各铺3.5米宽的人行道。

1980年3月，配合黄泥场外贸码头的新建，将劳动西路拓建为宽16~20.6米，其中车行道宽10~14米为沥青路面，两侧各铺宽3~3.3米的水泥人行道。

1982年配合煤气管道的安装，将北京路至更兴路两侧人行道各铺宽6.5米、更兴路至长江路口两侧人行道各铺宽5.5米的水泥路面和预制方块。

1985年将车行道划分为机动车和非机动车行驶路线，在两者之间设有钢管护栏。

该路南从北京路西至江岸路，全长2303米，路幅宽16~28米，车行道宽10~15米，人行道宽6~13米。

长 江 路

1958年，市区西北沿江至四合山一带，已发展为主要工业区，经省批准投资新建一条南北向的工业区干道。1966年命名大庆路，1981年更名长江路。

从1958年5月开始，全市干部、职工、学生、驻军战士参加义务劳动达7.35万人次，挖掘路基土方4.14万立方米；并以市政工人为基础，组织近千人施工。从劳动路口至广福村长3817米的碎石路面和两座桥涵，于1958年10月交付使用；从广福村至四褐路长6197米的碎石路面和二座桥涵，于1959年12月23日建成通车。两段全长为10014米，路基宽为11米，车行道宽6米，造价80万元。

1959年至1966年8月，从劳动路至解放西路长2868米，拓建宽为13.4米的沥青路面。其中从劳动路口向北一段，长300米，路幅宽40米，快车道宽14米，两侧慢车道各宽4.5米，快慢车道之间分车岛各宽2米，两边人行道各宽6.5米。

1970年至1974年，从解放西路至四褐路段长7146米，继续拓建车行道宽为13.4米的沥青路面。1981年从南向北继续拓宽为40米。同时新辟杨家门迴车广场一座，长48米，宽30米。至1985年底，南从劳动路口北至广福村，长约4100米，已拓建宽为40米，形成三块板。它是我市最长也是最宽的一条主要交通干道。

团 结 路

我市开辟长江路时，曾新辟宽仅3.5米的纬一、纬二、纬三路。团结路前身就是纬一路。

1973年，由省市投资47.8万元，从东起芜宁路，西至长江路，利用原简易的纬一路，拓建为一条长1238米，车行道宽为12米的沥青路面。

1984年市投资93万元，拓建沥青路车行道宽14米，两侧水泥方块人行道各宽4.5米，车人行道之间两侧绿化带各宽3米，路幅总宽29米。

从长江路至弋江矾山段，长545米，1974年在修建长江汽车轮渡时辟建，1984年扩建为车行道宽14米的沥青路面，两侧人行道各宽4米，路幅总宽22米，又称团结西路。

该路东起芜宁路、西至弋矾山路，全长1783米。