广州近代社会经济变迁与城市文化特征

——基于对上世纪二三十年代广州发展时空的考察

周兴樑

摘要：清末民初是近代中国社会迈向近代化的转型时期。广州市因地处华南前沿、一直得欧美风气之先，故社会经济的近代化变迁起步较早——上世纪二三十年代是其基本实现近代化转型升级之关键时期。这种情况的出现，离不开其毗邻港澳对外开放，及广东的省市官员、华侨和资产阶级商绅的倡导、推动和支持。当时广州市立体交通网络、近代工业部门与商贸金融机构之形成和发展，既是其社会经济近代化转型的主要标志，也是它各方面进行近代化建设的重要基础。广州近代社会经济变迁的进程，彰显出它历史上作为“三地”的城市文化特色。此外，广州社会经济的持续发展，还为其民族资产阶级和无产阶级队伍之形成壮大，及两者革命斗争的先后开展创造了基础条件，从而使广州成为我国民主革命运动的策源地。广州经济实力的快速增长，保障了它能在全国近代城市的演进过程中始终居于领先地位，并发展成为国内最繁荣和最有影响与活力的大都会之一。

关键词：广州；社会经济变迁；城市文化特色

Abstract: The late Qing Dynasty and the early Republic of China is a transformation period for modern Chinese society to step to modernization. Located in the frontier of South China, Guangzhou has geographical advantages in communication with foreign countries and receives European and American ethos earlier, so the modernization of its society and economy started earlier. The 1920s and 1930s are the crucial periods for Guangzhou to basically realize its modernization transformation and upgrading. Such a situation can't appear without Guangzhou's neighboring Hong Kong and Macao and its opening to the outside world, and the advocacy, promotion and support from officials, overseas Chinese and merchants in Guangdong. The formation and development of three-dimensional traffic network at that time, modern industrial departments and commercial & financial institutions are the main signs of modernization transformation of Guangzhou's

society and economy, as well as the important foundations of its modernization construction in all aspects. The process of the changes of society and economy in modern Guangzhou manifested its urban culture characteristics including its cultural character, content and spirit. Specifically, the formation and development of three-dimensional traffic network of Guangzhou passed on and carried forward its urban character and historical tradition which is focusing on traffic first and insisting internal connect and external communication as the birthplace of Maritime Silk Route; the transformation, upgrading and development of its modern industry & commerce and financial industry manifested its pioneering, open, compatible and up-to-date urban culture content and spirit as the central place of Lingnan Culture. Besides, the sustainable development of Guangzhou's society and economy created basic conditions for the formation and enlargement of the teams of national bourgeoisie and proletariat, and for successively carrying out revolutionary struggle by the both parties; accordingly Guangzhou became a hotbed of China's democratic revolutionary movement. The rapid development of Guangzhou's economic power ensures its leading position in the evolution process of modern cities in the whole country and develops into one of the most prosperous, influencing and vigorous metropolis.

Key words: Guangzhou ; he changes of society and economy ; urban culture characteristics

中图分类号： C912 文献标识码： A

文章编号： 1674-4144 (2016) -03- 48 (5)

上世纪的二三十年代是广州城市社会经济走向近代化变迁的重要历史时期，主要表现在城市立体交通网、近代工业部门及市场金融机构的形成与发展等方面，并以此展示了其开拓进取、敢为天下先与时俱进等城市个性和精神。当时广州近代城市经济的转型发展，为它各方面的近代化建设事业奠定了坚实物质基础，有力地保证了它能在全国大都市的近代化进程中，稳居领先地位并发挥巨大影响。

作者简介

周兴樑，中山大学历史系教授，博士生导师，国务院特殊津贴专家，广州市人民政府文史研究馆馆员。

1 近代立体交通运输网的形成发展与城市个性传承

水运、公路、铁路、航空等立体交通运输网络的形成与发达，是广州城市经济近代化转型与发展之必要条件和不可或缺的内容。因为城市交通枢纽地位与作用之确立和加强，不仅有利于其扩大开放度而与域外建立更广泛的经济联系，而且还能改变其社会经济结构和市民的价值观念，使近代化的文明因子得以在此聚合与增量，从而为社会经济变迁注入活力，推动整个城市的近代化进程。

广州地处广东西、北、东三江汇流处不远的南海之滨，兼备河、海港便利，又拥有广深的经济腹地。它作为古代海上丝绸之路的发祥地及历史不衰之金海港。水上航运交通一向发达。进入20世纪后，广州对外贸易的优势虽有所减弱，但仍是位居全国前列的客运与货运中心。在以广州为中心站港的内河航运方面，全市1921年有电汽船60艘、民船9545条，^[1]广州港的旅客流量为112.15万人次。1931年的广州市有轮船371艘约21959吨，电汽船107艘约8056吨，还有民船1861条。^[2]为充分发挥广州内河航运的枢纽作用，广东省政府于上世纪30年代初耗资157万元，修建了洲头嘴内港及珠江两岸的码头数十座，这大大促进了省河交通运输的进步和发达。到1935年时，以广州为中心点的江河航线长达6269里。广州对外贸易的海上交通工具是商轮，据广州航政局之统计，上世纪20年代时每年进出口商船的载重约750万吨，省港外运和内河运输各占其半。进入上世纪30年代后，其情况大有改观：进出广州港的轮船与载量，1932年为8695艘约1400余万吨，1935年增加到25973艘约1643.8万余吨。为进一步发挥珠江出海口的海上优势，当时的广东省政府完成了孙中山生前在广州黄埔建设深水港码头的遗愿。这南方大港使对外的海上航运量大为提升。有资料显示，上世纪30年代广州港每年往来外洋的商轮吨位数，约占全国的12%—13%，仅次于上海港而居第2位。^[3]显然，广州在发展江河与海上交通运输方面所取得的上述成绩，离不开官、商等方面的共同努力。

广州市的公路交通网形成于20世纪30年代，可分为城市公共交通及从广州向四面八方延伸的省内、省际交通三大部分。千年古城广州直到清末民初时，仍分隔为老城、新城，外城之迂回街巷不下6000条。为改

变城垣环绕阻滞交通的状况，广州市工务局于1921年2月颁行了《广州市暂行拓宽街道规则》，稍后又在前市政公所修整街道并新建马路8英里的基础上，再耗资400多万元筑成了7.5英里路，这为拓宽市区与改善市内交通创造了条件。就在该年，广东电车公司“首次开辟了太平门至财厅前、大西门至永汉南两条电车专线”。^{[4](P.635)}1922年后，几位侨商在穗又先后开设了通行、模范、民安、交通、东山、坚行、德记、羊城等10多家公共汽车公司；当时全市投入营运的有客车177部、货车200部，还有人力车3199辆。进入陈济棠治粤当权的年代后，广州市区和市郊的近代化交通运输快速地发展起来：全市在1929—1934年间整修拓宽街道1356条、筑修新街道近30条，共建新马路101.8公里，加上原有的公路总长达140公里——其中市内93公里多，市郊46公里多。这些新式马路建成后，急需增加汽车等交通工具，为此仅1930—1932年间，广州海关就进口了526部汽车。随着1933年横跨珠江之海珠铁桥建成通车，广州珠江南北两岸间的交通得到了根本改善，次年全市有公共交通线路14条，投入营运的有客车532部、货车169部，还有汽单车、人力车等9380辆。到1936年时，广州又增设了5家公共汽车公司，交通线路扩至19条，全市有汽车1100多部、摩托车80多部、马车8辆、自行车11000多辆、人力货车8900多辆。至此，广州城内外已形成了四通八达的公路交通网络，汽车交通运输日趋普及并占据了主导地位。

以广州为中心点的长途汽车运输虽在1921年时已开通，而其伸向省内外之公路汽车交通网，则至陈济棠治粤时的上世纪30年代中才最后形成。广东到1934年时的公路总长约17880公里，“分为省道、县道、乡道数种”；它在此基础上形成了以广州为交通枢纽的省内4大公路干线，总长约3725公里：其中东路干线3条共长1015公里，西路干线4条共长333.6公里，南路干线3条共长1600公里，北路干线3条共长776.3公里。此外，由广州出发通向周边省份的公路，则有粤赣公路干线、粤闽公路干线和2条粤桂公路干线。^{[4](P.718)}到上世纪30年代后期，广州共设有十几家长途汽车公司，至少有1278部长途车日夜奔驰在各条公路干线上。当时的广东无论是公路总长度还是公路密度，皆居全国首位；而广州市则既是省内公路交通的总枢纽，又是以赣、闽、桂等省为经济腹地的省际公路运输交通

中心。

广州是我国最早开通铁路运输的城市之一。它早在辛亥革命正式爆发前，已是广三铁路（全长49公里）和广九铁路（全长179公里）的始发枢纽站之一；后者之广深路段（146公里）的客运量，到1930年时已增至175万人。^{[5](P.273)} 广州往北的大动脉粤汉铁路之广韶线路段，早在20年代已通车，其全线也于1936年完全建成；这使广州与粤北各地及湖南、湖北等省的联系更为密切起来。这期间，广三路、广九路均与粤汉路接轨相通，广州作为铁路交通中心的地位和作用，得以进一步凸显出来。

广州是中国航空事业的策源地。早在1921年，孙中山的中华民国政府就在此设立了航空局，并委任被其誉为“中国航空之父”的原国民党飞行队队长杨仙逸为航空局长。杨受命后除向国外购置飞机外，还在大沙头设立广东飞机制造修理厂，亲自主持研制飞机“洛士文一号”，并同时负责办航空学校以培训飞行人员。1923年8月“洛士文一号”组装完毕后，孙中山偕夫人宋庆龄于9日亲至大沙头航空局督阅飞机演放；当时有“自制及新购各机十余艘排列机场。”“孙夫人行开驶礼（后）……便坐自制一号机摄影，以留纪念”。^① 这表明广州确实是开中国航空业先河的地方。进入上世纪30年代后，陈济棠与广西李宗仁等人商定：粤桂双方合资150万元，于1933年夏在广州长堤正式成立西南航空公司。这是中国第一家民用航空公司。该公司拥有8架客机和1架教练机，先后开通了4条国内航线：即广州经梧州至南宁（后到龙州）线、广州经茂名（旋改为梅录）至海口线、广州经梧州至桂林线、广州经梧州、南宁、柳州至桂林线，每周有2至3班机不等。它还开辟了两条飞越南的国际航线：即广州经梧州、南宁、龙州至河内线，广州经北海至河内线，每周1至2班机。^[6] 此外，由于航空业等发展的需要，这期间广州的无线电台、广播电台及电话等近代讯息交通事业也有了长足的发展。

由上可知，广州到20世纪30年代中后期，已形成了兼有公路交通、水路交通、铁路与航空交通的立体交通体系，此无疑是其对海上丝绸之路发祥地的城市个性——注重交通先行与坚持内联外通等传统的继承、发扬与光大。这使得它当时成为仅次于上海的、具有复合型交通网络之中心城市。城市的交通建设，更多地与城

市功能提升、产业转型升级紧密相联；广州近代立体交通网之发达，有利于打破其传统发展空间格局、支撑产业平台发展、直接拉动投资于助长经济量增长，这对加速其整个社会经济实现全面近代化具有重要意义和巨大作用。

2 广州工业体系的近代化转型升级与城市文化内涵

一个城市近代产业结构的升级与更新，是其经济近代化转型的最重要内容；也是衡量它迈向近代化的主要尺度之一。在辛亥革命后的30多年间，由于广东当权者的倡导推动，及华侨与本地商人积极投资办厂，广州市的民族资本主义工业有了长足的发展，成为全国近代工业最发达的中心城市之一。

广州是西方资本主义经济之首先登陆处，也是中国早期城市工业化的起步地之一。早在第一次鸦片战争后的半个多世纪里，广州已先后出现了外资及华资官办和商办的各种新式企业几十家。这不仅标志着当时广州市民族工业的兴起，而且也开了我国使用机械生产的近代工业之先河。

进入20世纪后，广州的近代工业在实现转型升级并获得初步发展方面，经历了清末、民初和陈济棠主粤时的三次高潮。1900—1911年间，广州近代工业在清末新政带动下出现了发展的第一次高潮；在这10年间，其官办、官商合办和民办的近代性企业有33家工厂。^{[5](P.252)} 辛亥革命的胜利为广州市社会经济的近代化转型和发展，提供了有利的契机：民初的广东当权者大多能遵照孙中山关于“办各种实业……建设新城邑……皆为要政”之教导，^[7] 注意发挥港澳国际口岸、华侨爱乡爱国及广州本埠实力这三方面的优势，努力推动广州的工业走向近代化；而一部分商绅与爱国华侨也利用第一次世界大战列强无暇东顾的有利时机，纷纷投资设厂仿制洋货以谋自给和挽回利权。于是广州近代民族工业的发展呈现出一派生机。1912—1927年间，广州开办的机器、火柴、橡胶、纺织等各类近代工厂有近40家，分布在20个部门内，其实际资本总额达225万元以上。^[8] 陈济棠于1929年主粤后，为巩固其“南天王”的军政统治地位，从1932年起努力实施其以经济建设为重心的《广东三年施政计划》，大搞城市工业建设；广东省政府实际投资5060万元，在广州市之西村和河南等地先后建了20多家近代化工厂，如西村工业区内的士敏土

(水泥)厂、肥田料厂、硫酸梳打(电解)厂、新电力厂等,河南纺织区的棉织厂、丝织厂、毛织厂等;此外还有新造、市头两大糖厂及其附设的酒精厂,南石头钢铁厂与造纸厂,及增埗自来水厂与饮料厂、石井兵工厂等。^[6]这使当时广州之近代工业逐步升级发展为门类较齐全、技术含量较高的产业部门,而开始对城市的整体经济格局日益产生着重要影响。

综观广州上世纪二三十年代城市近代工业的发展,可以看到它作为岭南文化中心地所具有的开创性、开放性、兼容性,及敢为天下先之城市文化内涵与精神。具体言之,则表现出以下几个特点:一是广州在学习西方科技创办实业时,创下了最先开办缫丝厂、电灯公司、火柴厂及橡胶厂等多个“全国第一”,且长期是民办企业与官办企业两者兼有,绅商、华侨和政府官员都在城市社会经济转型与发展中充当了重要角色:广州市工业发展的前两次高潮是以民办企业为主,海外侨商和本埠商绅在投资兴办工业方面,发挥了重要作用;后一次发展高潮是以官办企业为主,陈济棠领导的省市政府在规划与投资设厂方面取得了可观成效。二是上世纪30年代广州近代民族工业的发展规模和水平,居于全国领先地位。据后人之统计,广州1932年的工业总产值居全国第二位;^[7]次年的工业总产值仍保持全国第二,而工厂数则居全国第三位。^[9]可见,它已成为全国著名的华南最大的近代工业中心。三是广州的近代新式企业与传统手工工厂并存,且后者在数量上仍占有较大的比重。如1935年时各种近代企业的工人数为26.9万人,仅约占全市社会就业总人数的28.4%;^[10]1936年广州有各类工厂11523家,其中之近代企业仅为3218家。这反映出城市工业的近代化转型,有个由量变到质变的渐进发展过程;同时也说明了新兴的近代工业在广州城市经济的转型和发展中,正日益发挥着重要影响与作用。此外还有一点也需要指出:随着广州近代工商业、金融业等的快速发展,民族资产阶级与产业无产阶级之队伍皆壮大了起来,他们先后成为中国民主革命运动的领导力量,因此而促成了广州革命策源地的形成。

3 广州商业和金融业的升级发展与城市人文精神

广州是2000多年经久不衰的外贸港口城市,因此而形成了它以商贸立市的重商主义特性。近代商业及金融业的形成和发展,是其城市经济实现近代化变迁与转

型的又一重要内容。在这方面起主导作用的是商品市场经济,而唱主角的人则是爱国华侨资本家和本埠之资产阶级官绅。

广州的近代商业市场产生于19世纪五六十年代,到20世纪三十年代基本形成。鸦片战争后,在洋货高额优厚利润及不断扩大需求的驱动下,省港商绅开设洋货店户者纷纷不绝,同时一些专营不同外国商品的特色店也随之出现,广州的近代商业于是很快兴起。到19世纪八九十年代,洋货和土货的批发、零售已相对地集中于广州之不同街区;进入20世纪后,广州商品流通的功能市场初见雏型,逐步形成了长堤、太平路、惠爱中路、上下九路、永汉路几个繁盛的商业区。当时最旺的是广州百货商业:1911年(有说1914年)长堤大马路出现了由澳洲爱国侨商马应彪投资100万港元开设的广州先施有限公司,不久又在惠爱中路增设了分公司,采用先进的管理制度和经营方法,经营环球百货,商品琳琅满目,令广州市民耳目一新;同时该公司还兼营东亚大酒店,工业有汽水厂、化妆品厂、玻璃厂、铁器厂、皮鞋厂、饼干厂,又设有两家先施保险公司和先施信记银行。接着有爱国侨商蔡兴等人集资40万港元,于1918-1919年开办的12层楼之广州大新公司,及其分设在西堤和惠爱中路的城外店和城内店。该公司虽“以经营环球百货为号召,实际以经销国货为大宗。它讲究良好的服务态度,信誉颇高,是华南最宏伟、最华丽的百货公司之一。”^[11]先施和大新这两大百货公司都设有天台游乐场,容购物与娱乐为一体,深受广大顾客欢迎。这期间,广州开设的大型百货公司还有光商公司、真光公司等。30年代百货业鼎盛时,全市有大小商店767家,从业人员达4619人。^[12]

广州商业的繁盛情况,可从以下的一些统计数字看出来:全市1928年的商业店铺已由1919年的27000间增到34000间,商业区的人口约占市总人数的30%。1933年时广州市有旅馆酒店291家,接待来自四面八方的客商;有商业银号498家,每日开早中晚三次银市,其繁忙之景象与交易规模超过了当时的香港。^[13]西关有些商店日夜营业,号称“天光圩”。这些情况说明:广州之商业为适应商品经济发展的要求,已初步形成了建立在机器生产基础上、受商品内在法则支配的近代化商品流通渠道和商业营销体系,由此可见其开放与包容性。这是它城市经济近代化变迁与转型的

表征之一。

广州城市经济走向近代化的又一表征，是金融业的推陈出新和向近代化转型。这主要表现在下面两个方面：首先是原有绅商开办的银钱业向近代金融机构转轨。广州20世纪初的私家银钱业机构有4种，即“五家头”、“六家头”、9家山西票号和众多的银号及其找换店。由于前三者多“以服务官场为主、服务商业为辅”，故它们在辛亥革命后迅速地被淘汰。惟独广州的银号在向近代金融机构的转轨中一度得以保存下来，有些还能获厚利。如1918—1919年间，广州银号获利万元以上者共有58家，利润总额达188.8万元。这些商绅开办的银号，虽在20世纪初，广州城市金融业的转型中所取代起着承前启后作用，但到30年代中期，也被华资银行所取代。

广州近代银行业的形成和发展，大约经了一个世纪的历程：最早出现的是鸦片战争后设立的10多家外国银行机构——它们自行发行钞票和有价证券，伙同各国在穗的40多家洋行企业，垄断了广州的进出口贸易结算及国际汇兑，并通过利用银号庄票等手段控制了广州的银号业，长时间干着迫使广州金融业服务于外国资本扩张需要的勾当。不过，这些外资银行也给当时的广州金融界带来了近代管理制度和方法，从而在客观上对华资银行的创立与经营，起着某些借鉴与促进作用。

广州真正的华资银行，是盛宣怀于1898年开设的中国通商银行广州分行，接着，两广总督岑春煊奏准于1904年开办了省级银行——广东官银钱局，清廷后又于1908年在穗开设了大清银行广州分行——这几家银行皆归官府控制。广州的第一家商办华资银行，是由南洋归侨合伙集股50万元、于1908年设立的广州大信银行。随着辛亥革命后广东实业之兴办和经济的发展，广州的私立商业银行有了大发展。1912—1938年间，华侨、商绅和政府陆陆续续在广州开设了近30家银行（具体名单、因限于篇幅从略），其中设于辛亥革命后10年者6家，20年代设立了10家，30年代成立了13家。

上述的华资银行机构有以下两个特点：一是广州的银行业具有开放性与兼容性，且海外侨商及国内商绅开的私立银行大大超过官办银行。在以上的33家银行中，总行设在广州者有14家，另19家是香港、新加坡、上海、北京、广西等地银行的分行；除广东地方实业银行、中央银行及广州市立银行等数家属公立（官办）外，其余绝大多数都是华侨开办（12家）或省内、国内商绅开

设（14家）的私立商业银行。而1929年3月成立的广州华商银行公会，其成员也全由商办银行所组成。显然，华侨和资产阶级商绅在兴办近代新式银行、推动广州金融向近代化转型方面，扮演了十分重要的角色，他们与海外及国内各地金融界有着广泛而密切联系。二是广州的银行是城市金融机构转型升级的产物，彰显出其与时俱进性。因为这些银行皆完全实行一套近代化的金融制度与管理方法，其所从事的业务有储蓄、存放款、汇兑、按仓、信托、期货与证券买卖、贴现、透支、押汇、代收等，不仅注重面向工商业服务，有些还以辅助蚕丝业和其他实业为主旨，其在金融市场的地位不断提升，在当时新旧金融机构并存的广州已逐步占据了金融界的主体地位。使广州成为华南最著名的近代金融中心；它在1936年的全国9大金融都市中名列第4位。显然，广州市银行业的长足发展，使其在20世纪30年代中后期实现了金融市场的近代化转型升级，而发展为排在全国近代金融业前列的中心城市之一。

4 结语

综观前文所述可知，广州城市社会经济的近代化变迁经历了一个逐步演进升级的过程：它发端于19世纪下半叶，到20世纪30年代才基本上实现了近代化转型。此历史进程顺应了近代中国社会历史之发展趋势。它的完成有赖于广州三大优势的整合与发挥，即其既离不开广州毗邻港澳及南洋、对外开放的地利，又得助于广东省市官府之倡导推动，及海外华侨和内地商绅的积极参与支持。广州近代社会经济变迁的进程，彰显出它历史上作为“三地”的城市文化特色——其文化个性、内涵与精神等。具体言之，广州立体交通网之形成与发展，传承弘扬了其海上丝绸之路发祥地那注重交通先行、坚持内联外通的城市个性和历史传统。广州近代工商业和金融业的转型、升级与发展，彰显出其作为岭南文化中心的开拓进取、开放兼容，及与时俱进之城市文化内涵和精神。此外，广州社会经济的持续发展，还为其民族资产阶级和无产阶级队伍之形成壮大，及两者革命斗争的先后开展，创造了基础条件，从而使广州成为我国民主革命运动的策源地。

广州交通、工业、商业与金融业的全面发展，大大提升了其城市的实力和地位。到上世纪30年代中期，

（下转第96页）

皇族古堡之谜 [J]. 风景名胜, 2002, (10): 21.

⑦据《詹氏宗谱》记载：石头板村詹姓家族的五十一世祖黄隐公“于隋大业二年迁居安徽婺源龙川里，后子孙繁衍，奉为大宗。”詹氏宗族在婺源繁衍为当地大姓，隐公奉为婺源始祖，其婺源始迁祖后裔子孙散处各地，盛者为庐源、浙源、庆源。“我祖六十公其一也公又迁九江彭泽县小孤山”，据查证在今安徽省宿松县套口詹畈村。其后世一支“英一公生子景山、景野（七十世），始迁黄州麻城东义洲，又分木子店上虎形下凤形”，“万一公居江右，英一公入籍麻城派分东山，遂蕃衍成巨族”，“自万一迄今二十余代子孙星罗密布不可胜数”。

参考文献：

- [1][宋]曾巩. 曾巩集：卷一九 [M]. 北京：中华书局，1984.
- [2][宋]欧阳修. 欧阳修全集（全6册）：居士外集卷四 [M]. 北京：中华书局，2001.
- [3]谭刚毅. 客家民居的安全图式 [M]// 陆元鼎. 中国客家民居与文化. 广州：华南理工大学出版社，2001:33-38.

[4]谭刚毅, 阙瑾. 乡村聚落的空间形态研究案例：石头板湾 [J]. 建筑师, 2010, (4).

[5]李世武. 从鲁班和姜太公神格的形成看传说和仪式的关系——以民间工匠建房巫术为中心 [J]. 民族文学研究, 2011, (2): 136-144.

[6]洪迈. 夷坚志（全4册）：夷坚丙志卷十 [M]. 北京：中华书局，2006.

[7][宋]施青臣. 继古丛编 [M]. 刻本. 李际期宛委山堂（清顺治间）.

[8]杭间. 手工艺的思想 [M]. 济南：山东画报出版社，2003.

[9]谭刚毅. 他乡？原乡！——生存型移民及其建成环境 [J]. 华中建筑, 2004, (4): 142.

[10]李世武. 从鲁班和姜太公神格的形成看传说和仪式的关系——以民间工匠建房巫术为中心 [J]. 民族文学研究, 2011, (2): 136-144.

[11][日]柳田国南. 传说论 [M]. 北京：中国民间文艺出版社，1985.

责任编辑：于向凤

（上接第52页）

它成为年度财政收入超千万元的大都市——1936年之岁入为1196万元，仅次于上海的1268万元而居全国城市第2位。^[14]这不仅为广州的市政、文化、教育、卫生等建设，提供了必要条件尤其是物质上的保证，而且还使其能在全中国、尤其是东南沿海诸城市迈向近代化之进程中始终居于领先地位，而成为全国最繁华、最富影响、最具活力的明星都市之一。历史往往是现实的先导，广州市在上世纪二三十年社会经济变迁中所展现出来的超前性与充满活力，为它上世纪八十年代后成为我国改革开放的前沿地，准备了一定的历史条件。

注释：

①《大元帅临视试演飞机》，《广州民国日报》1923年8月11日；《大元帅校飞机慰海军》，上海《民国日报》1923年8月18日。时间按后者所谓“9日大元帅阅飞机”而定。陈锡祺主编的《孙中山年谱长编》下册，中华书局1991年版第1665页，定时间为8月10日，不正确。

参考文献：

- [1]黄炎培. 一岁之广州市 [M]. 上海：商务印书馆，1922:64.
- [2]沙东迅. 粤海近代史谭 [M]. 广州：华南理工大学出版社，1989.

[3]程浩. 广州港史（近代部分）[M]. 北京：海洋出版社，1985:245.

[4]蒋祖缘, 方志钦. 简明广东史 [M]. 广州：广东人民出版社，1987.

[5]张仲礼. 东南沿海城市与中国近代化 [M]. 上海：上海人民出版社，1996.

[6]广州市政协文史资料委员. 南天岁月——陈济棠主粤时期见闻实录 [M]. 广州：广东人民出版社，1987:268-273.

[7]孙中山. 孙中山全集：第2卷 [M]. 北京：中华书局1982:367.

[8]杨万秀, 钟卓安. 广州简史 [M]. 广州：广东人民出版社，1996:376-377, 389.

[9]陈真. 中国近代工业史资料：第4辑 [M]. 北京：北京三联书店，1961:95.

[10]严中平. 中国近代经济史资料选辑 [M]. 北京：科学出版社，1955:106.

[11]广州古都学会. 名城广州小百科 [M]. 广州：中山大学出版社，1992:348.

[12]商业部百货局. 中国百货商业 [M]. 北京：北京大学出版社，1989:13.

[13]周兴樑. 陈济棠治粤与广东的近代化建设 [J]. 中山大学学报：社会科学版，2005, 45(1):29-35.

[14]贾怀德. 民国财政简史（下册）[M]. 上海：商务印书馆，1941:632, 635.

责任编辑：于向凤