

清末珠江沙路河道塞通與廣州 江防、通商關係探析

劉和富* 王元林**

摘要 珠江沙路河道為外國商輪往來廣州城之水路要道。受鴉片戰爭、中法戰爭、火炮技術等因素影響，清末沙路河道區位優勢與戰略價值愈發凸顯，清政府與西方各國圍繞河道的江防與商貿等問題展開激烈爭奪，使其呈現出“塞斷防禦—既塞既開—撤柵通商”的變化過程，逐漸從“防禦要道”向“商貿要道”轉變。沙路河道的塞通反映出水運交通與軍事防禦、通商貿易、外交政策、邊疆經略等之間的密切關係。

關鍵詞 清末; 沙路河道; 江防; 通商

外國商輪由香港、澳門至廣州，大多經虎門、獅子洋至黃埔長洲，中分南北兩水路，皆可入廣州城，其中南路沙路河段常被稱為沙路河道，北路魚珠河段被稱為魚珠河道。因沙路河道比魚珠河道較為深廣，外國商輪多擇沙路而入廣州城，沙路河道成為廣州對外貿易之交通要道。清末，受鴉片戰爭、中法戰爭、火炮技術等因素影響，沙路河道區位優勢與戰略價值愈發凸顯，成為清政府與西方各國爭奪的焦點，出現了“塞斷防禦—既塞既開—撤柵通商”的變化，逐漸從“防禦要道”向“商貿要道”轉變。目前，學界多將焦點聚集於沙路炮臺的興廢，如黃利平的《淺說晚清廣州江防重鎮沙路炮臺》¹，而對沙路河道塞通問題未見專文。筆者不揣愚陋，探討沙路河道暢塞與軍事、經濟之間的關係。不當之處，敬請方家正之。

一、要衝之地：光緒年間廣州沙路及河道地位的凸顯

清代廣東海防分為三路，“左為惠、潮，右為高、雷、廉，而廣州為中”²，中路即廣州省防。廣東水師提督李準又將中路省防劃分成省防海路、省防前路、省防旁路、省防後路四段，其中第二段為省防前路，外起虎門，內達牛山、長洲，分為南北兩支，南支經沙路抵至南石頭、白鵝潭，北支經魚珠抵中流沙、大沙頭，南北兩支均會於省河。³依照李準的劃分，省防前路分為南路沙路與北路魚珠兩支。沙路古稱沙亭⁴，後沖積淤塞形成沙堤，又稱沙路（今廣州番禺區化龍鎮），其為南支之尾，外接蓮花山，內通南石頭，距長洲島約三里餘，北與魚珠、牛山隔江對峙，面積約2方里，山高約50米，山陡灘平，地理位置十分扼要。⁵沙路河道與魚珠河道對比，沙路寬至390丈（約1290米），深至36尺（約120米），魚珠寬330丈（約1100米），深至26尺（約90米），沙路比魚珠更

*劉和富，廣州暨南大學文學院歷史學系博士研究生。

**王元林，廣州大學歷史學系教授，博士研究生導師。

本文為國家社科基金重點項目“東南沿海多元宗教、信仰教化與海疆經略研究”（15AZS009）成果之一。

歷史研究

為寬深，故往來輪船多擇沙路河道進入廣州城。⁶

清中期，廣東政府加強珠江河道防禦，將江防重心置於中流沙、大黃滘、二沙尾等地。宣統《番禺續縣誌》載：“中流沙，河面寬二百四十丈（約800米），至深處十九尺（約60米），中流沙在省城東，江心有洲，東西橫長，當珠江北支之中，天然關鎖，亦資遮罩。”⁷中流沙河道較沙路河道窄近150丈（約500米），故光緒《廣州府誌》有云：“廣東省河廣闊，惟東路二十里之獵德、二沙尾，西南十五里之大黃滘河面稍狹，可以扼守。”⁸清嘉道年間，廣東省防炮臺共修160餘座，“由省河達虎門，炮臺林立”⁹，然省河炮臺多集中在獵德、二沙尾、大黃滘等地，長洲、沙路、魚珠等地至光緒初幾乎未建炮臺，沙路河道重要性未引起重視。

第一次鴉片戰爭時期，英軍迅速攻陷虎門，“各隘所列大炮三百餘門，至是皆為夷有”¹⁰。虎門失守後，英軍入省河先後攻陷烏涌、琶洲、獵德、二沙尾、大黃滘口、南石頭、東塍、鳳凰岡、永靖、珠海等炮臺¹¹。珠江省河不似虎門形成了較完整、有層次的炮臺防禦體系，英軍未月而至省城，致使“新城卑薄，無險可守”¹²。兩廣總督曾國荃指出：“似此孤立無援，故外寇遂由下游登岸以襲炮臺之背，因而一敗塗地不可收拾。”¹³當然，隨著第一次鴉片戰爭的結束，一些地方官員也逐漸認識到沙路河道重要性。

鴉片戰爭後，兩廣總督張樹聲、曾國荃、張之洞等人對中路省防重新規劃與調整。光緒六年（1880），張樹聲籌辦廣東海防事務奏稱：“黃埔、常洲（長洲）一帶，中權扼要，亦宜有兵駐守，有臺禦敵，方能首尾相應。”¹⁴後曾國荃再奏：“黃埔、常（長）洲、白兔崗、白鶴山、魚珠、沙路等處實為第二重門戶，尤宜厚集兵力，多築炮臺，嚴為之備，勇夫尚且重閉，況省垣要隘乎……虎門固為最要，而黃埔、常洲、白兔崗等處，尤為門戶鎖鑰，此更不可不先事預防，果能扼守虎門、常洲，則省城自可無虞矣。”¹⁵此時二人雖認識到沙路、長洲等地的重要性，但並未將想

法付於實踐。後中法戰爭爆發，局勢嚴峻，張樹聲於光緒九年（1883）回任兩廣總督才逐漸付於實踐，“惟鄙人初意，原以虎門口外大角、沙角等山雖係第一重門戶，而海面深闊，勢較散漫，且迤西蕉門、橫門等口，敵船均可繞出虎門之後，以長洲總扼諸路，兩岸犄角設守，較有把握，是以擬先全力佈置此處，以次再及虎門口外”¹⁶。至此，地方官員對長洲、沙路、魚珠等地愈發關注與重視，其戰略價值甚至超越虎門成為中路省防中心。

海防環境日趨險惡，沙路問題亦愈顯重要。當然西式大炮射程也使沙路河道作用日顯。光緒時期，張樹聲、張之洞等人作為地方洋務派，籌備廣東海防，主張引進西式大炮取代中式火炮，以達到“師夷長技以制夷”之目的。據張建雄、劉洪亮的研究，清末中式火炮大多幾百斤至1000多斤不等，射程一般只有300—400米，最多不超過1000米，而早期購買的西式重型大炮最大射程在2000米之內，有效射程約為1500米。¹⁷上文提及沙路河寬約1290米，魚珠河寬約1100米，中流沙河寬約800米，中式火炮射程最多不超過1000米，中式火炮射程能覆蓋中流沙、大黃滘等地，而無法覆蓋沙路、魚珠等地，此為嘉道年間廣州江防重心設於中流沙、大黃滘等地原因所在。張樹聲、張之洞等人引進西式大炮，其有效射程達1500米，足以覆蓋沙路、魚珠、長洲等寬廣河面，珠江河道防禦逐漸從中流沙、大黃滘等地移至長洲、沙路、魚珠地區。宣統《番禺縣續誌》依據衝要等級將長洲、沙路、魚珠、牛山等地升為極衝，而中流沙、觀音沙等地降為衝。¹⁸隨著廣東時局演變以及西式大炮引進，廣東江防重心逐漸轉移至沙路、魚珠、長洲等地，加強河岸炮臺修築與河道防禦，沙路河道成為防禦要道。

二、塞斷與開通：廣州沙路河道問題上的衝突

中法戰爭爆發，廣州海防形勢緊急，推動了長洲一帶江防的籌辦。經張樹聲、張之洞等人對沙路地區籌劃，從光緒十年（1884）開始，陸續在沙路

馬鞍山（今馬腰崗）、石頭山（又稱石嘴山，今兵崗）修建炮臺9座。沙路、長洲島、魚珠、牛山等地炮臺互為聯絡，形如“品”字，被稱為廣州第二重門戶，與虎門以及省城附近炮臺，形成了近代廣州“海防—江防—城防”炮臺防禦體系¹⁹。正是由於這一嚴密的炮臺防禦體系，使得法國入侵廣東的企圖難以得逞。長洲、沙路等河岸除增設炮臺之外，亦在河道設置攔截。曾國荃云：“至於設守之方，與其僅防於水面，猶是孤注之勢，不若兼防於兩岸，可成犄角之形。”²⁰他主張江岸炮臺與河道攔截兩者兼顧。為加強對珠江河道的管理與防禦，他計劃在魚珠與沙路水道各設置攔截防線兩道，外沈船石，內作橋樑。後因各國領事屢次阻撓與破壞，加之經費所限，未能施行。

光緒十年（1884），廣東海防愈發嚴峻，警報迭至，清政府及張之洞等人擬將長洲一帶閉塞，“中留下西尺九十尺（約30米）闊，俾各船出入”²¹。《申報》報導：“往來省港河南輪船，本屬明輪，由船面車房橫量已闊七十尺，即保安輪船亦闊五十尺，假令果留九十尺，則河南不能進，保安欲過，亦十分危險。”²²在長洲島西崗與沙路之間安設木橋，方便士卒支援聯絡，“木橋中間深處仍留六七丈（約20—23米）橋門，以便船隻往來至黃埔……照會各國領事，轉行各輪船，如入省河須有沙路一邊河面行走，勿得碰損木橋”²³。張之洞將沙路河道預留通口從30米縮減至20米，警告勿碰損木橋，頗似對各國阻擾河道設防的回應。同年七月，“沙路一支兩層口門塞斷，華洋官商輪船專由魚珠一路行走，魚珠暨中流沙留口門十五丈（約50米），其商船較大者，即至黃埔起剝換船入內”²⁴。後因海防形勢吃緊，張之洞等人認為已塞沙路河道不必開通，“輪船專由魚珠，以後海防較為力，且攔截器具設在水中，中間空隙皆寬一二丈，僅能阻船不能阻水，於省城行水絕無妨礙”²⁵。至光緒十一年（1885）六月，經張之洞對沙路河道多方籌劃與設防，“始有規模，阻截固難，開通亦不易”²⁶。對此，英國駐華公使巴夏禮評價道：“在這位新任總督（張之洞）就外國問題所寫的公文裡，充滿了對

外國人的偏見。他絕對是一個堅定和有能力的人，既然他要面對處理對外事務的責任，他可能要採取一種與以前不同的方式。”²⁷

西方各國往來廣州商船多經沙路河道，清政府與張之洞等人塞斷沙路河道的決策，引起西方各國高度熱議。《申報》報導：“擬將附近珠江及黃埔等處設法堵塞，以使安放水雷炮於其間，俾敵船不能闖進。惟中外通商業已有年，究難因一國而波累各國，仍留一水路俾船艘得以照常往來，倘兵竄既啟，則此水路仍須堵塞，以防意外也……且通商各口岸均不能擅開兵端，蓋商務攸關厲害，所形法國逞志不暇，多顧英、德、美三國，必不勝其憤激將起而與法人理論矣。由此言之，法人雖強，何敢因一己之私而發大難也。”²⁸隨後又報導：“今法船之攻打中國，不可預知勢，不得不堵塞口子，阻塞河道，以防法船之衝突，一經阻塞，他船行駛亦多不便，生意何自而興旺，營運何由而得利，故吾知他國之商人無不深恨法人者。”²⁹從當時新聞媒體報導來看，張之洞等人塞斷沙路河道，造成西方各國自由通商受阻，嚴重影響貿易往來，使得各國對法國紛紛不滿。據英國學者研究，當時英國貿易活動停滯不前，一定程度上與珠江河道被封鎖有關。³⁰

沙路河道塞斷後，外國各船專由魚珠河道進入廣州，“各國護商兵船，洋行往來香港之渡輪，仍可駛至沙面，行之十閱月，毫無窒礙”³¹。然而“輪船俟潮水漲足方能行駛自如，故各國商輪皆在黃埔停泊，估客往來，殊形跋涉”³²。外國大型商輪進入廣州，需在長洲島易貨換小船進入，極為耽擱通商時間，外國護商兵船亦無法自由航行於珠江河道，引起了英國、德國等國的不滿與阻擾。面對沙路河道塞斷，英國商人求助駐華公使巴夏禮，清政府基於戰爭形勢支持張之洞塞斷河道的決議。對此，巴夏禮告知英國各兵船，“中國現有堵塞河口之處，凡船隻行至該處必須留心避讓，毋得觸撞致遭不測”。³³

中法停戰後，廣東海防形勢稍緩，張之洞“逆揣各國洋人，必欲請開各沙路河道”³⁴，上奏朝廷

歷史研究

緩開已塞沙路河道。此舉與西方各國奉行自由貿易通商政策相衝突，美國、德國、英國等國紛紛函文總理衙門：“（光緒十一年）七月初四日，據美國領事喜默照會水師員希虔慎，願偕中國官勘察河道、搬移阻礙等語；八月初四日，又據德國署領事穆麟德照會，沙路塞斷，海船只在黃埔上下貨物，小船駁載多延時日，應請撤除，照舊往來，如恐礙難，則開一十五丈之闊口，倘仍未便，則酌派特權委員，將尋常公事在黃埔就近辦理等語；又於七月十九、八月二十三、九月初一、十九等日節，據英國署領事嘉托瑪文函，均請將省河南支開通，復准總理衙門諮。”³⁵ 西方各國領事以通商不便為由，要求撤除河道攔截，搬移障礙物，開通沙路河道。

迨及總理衙門詢問沙路河道塞斷與通商事宜，張之洞敬覆：“上年未塞時一二兩結比較，本年一二兩結，逐船推算，耽延不及一日，無至二三日者，貨卸畢而單照未到者，十中無一。”³⁶ 後又以“與商船無甚阻礙”、“沙路閘口礙難開通”以及“實於海防有益”等為由，上奏朝廷已塞沙路河道不宜復開，“蓋沙路一支，但能三年不開，自然沙長灘多，巨艦永難駛入。若專由北支一路，不惟魚珠，以內水淺行遲，且自四沙口起須先過牛山、新造炮臺，再過長洲、魚珠各炮臺，關鍵既多防遏，歸於一路，全力扼此，簡要易施，其為利害，出入實相懸絕。況沙路塞口淤沙已漸長現，實亦費鉅難開。竊惟通商碼頭原在黃埔，咸豐季年，各岸商輪擅自深入，徑抵沙面，不載條約，斷不宜聽其妄瀆，以致棄已成之巨工，縱入室之隱患。”³⁷ 至光緒十二年（1886），沙路河道在四沙尾、長洲後、海心岡三處設有攔截。於長洲島後用大洋木築成長250餘丈（約830米）的“長洲之橋”，“擇中央水深處，開通口門十五丈，兩傍加植各兩排，中納石塊，日久掛淤，當可漸臻鞏固，至於有事時，填塞口門應俟，臨時相機料理。”³⁸ 四沙尾、海心岡兩處地方，亦採取類似方法，從而構築成沙路河面三道攔截線。

自沙路河道塞斷以來，清政府與西方各國圍繞沙路河道塞通問題互相爭奪。西方各國主張自由通

商，然各國函文總理衙門請求開通沙路河道而未果。清政府及張之洞等人則主張塞斷防禦，防線越設越嚴，二者在對待沙路河道問題上形成激烈矛盾與衝突。

三、從既開既塞到撤柵通商：廣州沙路河道發揮商貿作用

清代廣東素來多匪患，特別是廣州府沿海各縣、肇慶、韶州兩府沿江各縣，以及廉州、瓊州兩府洋面地區。這些地方經濟發達，交通便利，使得“會、盜各匪皆入其中，習俗相沿，孽芽日盛，擾害農商，撓亂法紀”³⁹。兩廣總督曾國荃有云：“粵匪經亂以來，民困未蘇，吏治未清，紀綱法度日益廢弛，承衰敝之俗，行操切之政，未有能善其後者。”⁴⁰ 至清末，廣東盜匪情形有所變化，盜匪大多以香港、澳門為老巢，“以重賞為賄買洋界巡役，置備炮械……及合力尋蹤追捕，則已遁歸港澳，竄入一步，捕之無從，擊之不可”⁴¹。

光緒十三年（1887），張之洞奏云：“粵省嚴緝盜匪，所有著名大盜，皆以香港為逋逃藪，向來到港提犯，諸多為難，須有事主眼證，當堂質訊情節，口供偶有參差，犯之狀師，即為開脫，每提一犯，須用狀師各費數千金，猶不能必其交解，實為條約所無。”⁴² 其後又奏：“今日港澳情形，又非二十年前之比，賄串洋巡，厚募狀師，多方抗庇，兇狡愈甚，捕獲愈難。疊經臣奏明並函諮總署電致使英大臣，與香港洋官籌商交犯之法，始終偏執庇護，未肯允從。”⁴³ 因西方各國請求開通沙路河道未果，故借此機會干擾清政府剿匪事宜。廣東盜匪逃至香港，賄串洋巡，募請狀師，英國對盜匪多有庇護，清政府派人前往香港緝匪遇到諸多阻擾和障礙，使得盜匪問題愈演愈烈。

沙路河道塞斷雖有益於廣州海防，同時也帶來諸多問題。張之洞當初塞斷河道時語及“阻船不阻水”，然事實卻非如此。《申報》報導：“今年（1886）河道淤塞，水患頻，仍督撫二院，憲會同商議，擬委員設法疏通以除民患。”⁴⁴ 沙路河道

的塞斷造成水患頻發，地方民眾飽受水患之苦。此外，“因廣東省河塞口，輪船至黃埔為止，所裝米麥起卸耽擱日期，今三公司會議，自（1884年）九月初八日起一律增價。”⁴⁵沙路河道塞斷亦並非如張之洞所言於通商無礙，因輪船通航受阻導致物價上漲，嚴重影響民眾的日常生活。

面對沙路河道塞斷帶來的盜匪、水患、物價等諸多問題，張之洞被迫改變塞斷沙路河道的主張。“近日匪愈多，窒礙尤甚，擬請旨敕下總理衙門與英使妥商議，立專條，嗣後交犯，務以兩廣督臣公文為憑，文到即行交解，無須事主質證，不得藉端刁難，彼如允從，即許以從權，暫將沙路開通，彼得便利英商之益，而我收澄清盜藪之功，似尚可以相敵，雖於河道一節，勉從其請，略加變通，於目前緝拿匪，安民事宜，不無裨益”⁴⁶，故張之洞等人與英國等國再次商討沙路河道開通事宜。張之洞提議總理衙門，希望以開通沙路河道為條件換取緝拿廣東盜匪之便。沙路河道的開通，意味著西方各國兵船可自由航行於珠江沙路河道，極大地增加了珠江防禦的難度。

張之洞提議開通沙路河道換取剿匪便利之時，亦考慮珠江沙路河道設防之法，以圖解決沙路河道塞通問題。“（各國使臣）數年以來，費盡筆舌，彼則百計圖維，必求開通此路而後已。臣深惟事勢，各國皆以開河為便，將來終必藉端要求，必須籌一開通而仍可防守之方，乃為盡善。”⁴⁷經張之洞反覆籌思、多方考究，決定效仿外國河道設險之法。“外洋河道設險之法，除炮臺水雷以外，惟有排立‘品’字鐵樁一法，最有實際，而無窒礙。鐵樁林立，深插沙底，中留口門，有事趕即堵塞其要，在阻船而不阻水，最為無弊。敵人雖用水雷，不能驟然攻拔，且較之堆石阻攔，不免為水浪沖倒漂散者，尤勝疊。”⁴⁸張之洞與洋務處、水雷魚雷局等官員勘察沙路河道，“擬在舊建木橋之外沈石，築壩處遍樹鐵樁，中間留口門十五丈，旁立紅綠燈以為標識，以備無事時仍可行船，有事時立即封堵”⁴⁹。

經張之洞等人對沙路河道悉心籌劃與佈防，“此工

若成，則河道可塞可開，操縱在我，於水道戰備兩無妨礙……臣其時已經籌有設樁之策，考明價值作法，若照此佈置，即開通後，亦尚不至險要全失”⁵⁰。由此來看，張之洞對沙路河道遍樹鐵樁之法頗為滿意，認為其可解決河道塞通問題，以達河道之永固。據統計，沙路河道設防共需鐵樁1003根，長度三丈至七丈（約10米-23米）不等，交由德國著名鐵廠“哈爾噶爾脫”生產，議價後所需銀為13萬4000餘兩，鐵樁限15個月內分10批運往廣東，首批鐵樁於光緒十五年（1889）運抵廣東，餘下鐵樁按月陸續運至，沙路河道防禦工程陸續興工。該年八月，張之洞將沙路河道防禦工程事宜上奏朝廷：“現已一面，次第舉辦，我之守具既然備，則彼族之請開與否，靜以聽之，將來相機因應，均不為難。”⁵¹至此，珠江省河兩路形成水柵五道，分別是南路的沙路鐵柵、長洲木柵、大石柵以及北路的魚珠柵、獵德柵。這些水柵對阻礙西方各國兵輪進入廣州起了重要作用。尤其是沙路河道採用西方河道鐵柵防守之法，使沙路河道可塞可通，達到了開通與防禦的雙重效果。隨著珠江沙路、魚珠等地區水路防禦的加強，清政府及廣東當局逐漸改變堅決塞斷沙路河道的態度，繼續與西方各國商討沙路河道開通、行輪通商等問題。

光緒二十七年（1901），八國聯軍侵華迫使清政府簽訂《辛丑合約》。條約第11款規定：“大清國國家允定，將通商行船條約內，諸國視為應行商改之處，及有通商其他事宜，均行議商，以期妥善簡易。”⁵²依據此條款，英國代表馬凱與清政府代表盛宣懷等人進行續修商約事宜，調任湖廣總督的張之洞亦參與了談判。馬凱與上海英商交換意見，草擬商約條款大綱目錄24款，其中兩款為：“長江上游、廣東珠江宜整頓；內河行駛小輪章程亦修改。”⁵³中英代表圍繞此次商約談判進行了激烈辯論，正式與非正式會議將近六七十次，最終簽訂了《中英通商行船章程》。⁵⁴此次續約基本達到英國“洋船任便駛行內港，不得留難阻滯”⁵⁵之目的，嗣後美、日、葡、德等國相繼與清政府續修商約。依據商約應拆去廣東黃埔南北兩路水柵，以便外國船隻行駛內港。光緒三十二年（1906），《申

歷史研究

報》報導：“粵中天塹，恃此五柵以為防守，迨二十年矣。近日《中英商約》告成，照約須拆去此五柵，前外部已諮商粵督拆柵之事。現接粵督覆文，謂已飭粵海關稅務司辦理。其皆挖淘淨盡，水深約二十丈（約66米），寬約四十丈（約132米），准日間拆毀，云云，從此外國大輪船可以直抵廣州矣。”⁵⁶至此，西方各國及清政府圍繞沙路河道塞通問題的博弈基本落下帷幕，沙路河道被迫撤去鐵柵，恢復其通商貿易功能，逐漸從“防禦要道”轉向了“商貿要道”。

結語

受兩次鴉片戰爭、中法戰爭、西式大炮引進等因素的影響，廣州珠江沙路河道的區位優勢與戰略價值逐漸凸顯，逐漸成為清政府與西方各國爭奪的焦點。從光緒十年至三十二年，雙方圍繞沙路河道進行了20餘年的互動與博弈。從發展過程來看，面對西方各國的“衝擊”，清政府被迫做出“回應”，沙路河道經歷了一個“塞斷防禦——既塞既開——撤柵通商”的變化過程，從“防禦要道”轉變為“商貿要道”，政治防禦功能逐漸下降，商貿經濟價值逐漸上升。從技術力量而言，清政府引進西方河道設險之法，改“木柵”為“鐵柵”，改“塞斷”為“開通”，從側面反映了近代“西強中弱”的總體態勢。從政策目的而言，清政府塞斷沙路河道是出於海疆經略的需要，亦是“閉關鎖國”政策的體現，而西方各國要求開通沙路河道則是出於“自由貿易”政策，以擴大貿易與消費市場為目的。從結果與影響來說，沙路河道塞斷，有利於廣州江防佈局，也帶來水患頻發、物價上漲、盜匪難緝等問題，嚴重阻礙了西方各國商輪自由航行，影響了通商貿易。總而言之，光緒年間，廣州珠江沙路河道從“防禦要道”向“商貿要道”的轉變過程，反映了水運交通與對外政策、海疆經略、通商貿易之間的關係，亦體現了清末政府與西方各國在力量、政策等層面的碰撞與較量。RC

註釋：

- 1 黃利平：《淺說晚清廣州江防重鎮沙路炮臺》，《文物鑒定與鑒賞》，2017年3月號。
- 2 道光《廣東通志》卷123《海防略一》，《續修四庫全書》第671冊，上海：上海古籍出版社，2002年，頁696。
- 3 李準：《廣東水師國防要塞圖說》，《廣州大典》第37輯第26冊，廣州：廣州出版社，2015年，頁842。
- 4 屈大均：《廣東新語》卷17《宮語》，《續修四庫全書》第734冊，上海：上海古籍出版社，2002年，頁694。
- 5 李準：《廣東水師國防要塞圖說》，《廣州大典》第37輯第26冊，頁846。
- 6 宣統《番禺縣續誌》卷2《輿地誌》，臺北：成文出版社，1966年，頁68、69。
- 7 宣統《番禺縣續誌》卷2《輿地誌》，頁70。
- 8 光緒《廣州府誌》卷81《前事略七》，上海：上海書店出版社，2003年，頁413。
- 9 王先謙編：《郭侍郎奏疏》卷2《修築廣東省城炮臺片》，《近代中國史料叢刊》第151冊，臺北：文海出版社，頁113。
- 10 芍塘居士編：《防海紀略》，《近代中國史料叢刊》第18輯，臺北：文海出版社，頁46。
- 11 廣東省文史研究室：《三元里人民抗英鬥爭》，北京：中華書局，1978年，頁5。
- 12 芍塘居士編：《防海紀略》，《近代中國史料叢刊》第18輯，頁52。
- 13 朱壽朋編：《光緒朝東華錄》，臺北：文海出版社，2006年，頁1533。
- 14 朱壽朋編：《光緒朝東華錄》，頁1533。
- 15 朱壽朋編：《光緒朝東華錄》，頁1533。
- 16 邵循正等編：《中法戰爭》第4冊，上海：上海人民出版社，2000年，頁339。
- 17 詳見劉洪亮：《中英火炮與鴉片戰爭》，北京：科學出版社，2011年，頁126；張建雄、劉洪亮：《鴉片戰爭中的中英船炮比較研究》，北京：人民出版社，2011年，頁146。
- 18 宣統《番禺縣續誌》卷2《輿地誌》，臺北：成文出版社，1966年，頁68—70。
- 19 關於廣州城防、江防、海防的劃分和論述，詳見黃利平：《清代民國廣州城防、江防與海防炮臺研究》，廣州：廣州出版社，2016年。
- 20 朱壽朋編：《光緒朝東華錄》，頁1533。
- 21 《擬塞黃埔》，上海《申報》，1884年1月19日。
- 22 《擬塞黃埔》，上海《申報》，1884年1月19日。

- 23 《兩廣總督部堂張照會各國領事填塞黃埔海口文移》，上海《申報》，1884年1月26日。
- 24 張之洞：《張文襄公奏議》卷12《緩開塞河片》，《續修四庫全書》第510冊，上海古籍出版社，2002年，頁316。
- 25 張之洞：《張文襄公奏議》卷12《緩開塞河片》，《續修四庫全書》第510冊，頁316。
- 26 張之洞：《張文襄公奏議》卷12《緩開塞河片》，《續修四庫全書》第510冊，頁316。
- 27 [英]斯坦利·萊恩—普爾、弗雷德里克·維克多·狄更斯著，金營譯：《巴夏禮在中國》，中西書局，2011年，頁447。
- 28 《西人論塞河事》，上海《申報》，1884年1月22日。
- 29 《論法兵增兵信息》，上海《申報》，1884年10月2日。
- 30 [英]斯坦利·萊恩—普爾、弗雷德里克·維克多·狄更斯著，金營譯：《巴夏禮在中國》，頁432。
- 31 張之洞：《張文襄公奏議》卷12《緩開塞河片》，《續修四庫全書》第510冊，頁316。
- 32 《粵垣近事》，上海《申報》，1884年9月29日。
- 33 《曉諭諸船》，上海《申報》，1884年1月22日。
- 34 張之洞：《張文襄公奏議》卷12《緩開塞河片》，《續修四庫全書》第510冊，上海古籍出版社，2002年，頁316。
- 35 張之洞：《張文襄公奏議》卷14《已塞沙路永遠不宜復開摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁354-355。
- 36 張之洞：《張文襄公奏議》卷14《已塞沙路永遠不宜復開摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁355。
- 37 張之洞：《張文襄公奏議》卷14《已塞沙路永遠不宜復開摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁355—356。
- 38 張之洞：《張文襄公奏議》卷22《量開河道口門與英使妥商交犯辦法摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁482。
- 39 張之洞：《張文襄公奏議》卷14《查辦匪鄉摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁345。
- 40 王先謙編：《郭侍郎奏疏》卷12《因法事條陳時政疏》，《近代中國史料叢刊》第151冊，頁1323。
- 41 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《請定獲盜獎勵章程摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁554。
- 42 張之洞：《張文襄公奏議》卷22《量開河道口門與英使妥商交犯辦法摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁482。
- 43 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《請定獲盜獎勵章程摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁555。
- 44 《穗垣近事》，上海《申報》，1886年3月15日。
- 45 《水腳漲價》，上海《申報》，1884年10月23日。
- 46 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《沙路設防籌定久計摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁552。
- 47 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《沙路設防籌定久計摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁552。
- 48 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《沙路設防籌定久計摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁552—553。
- 49 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《沙路設防籌定久計摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁553。
- 50 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《沙路設防籌定久計摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁553。
- 51 張之洞：《張文襄公奏議》卷26《沙路設防籌定久計摺》，《續修四庫全書》第510冊，頁553。
- 52 王鐵崖編：《中外舊約彙編》第1冊，商務印書館，1982年，頁1007。
- 53 《清季外交史料》（光緒朝）卷150，臺北：文海出版社，1963年，頁11—12。
- 54 關於此次中英商約具體談判過程，詳見王爾敏：《晚清商約外交》，北京：中華書局，2009年，頁180—209。
- 55 戴鞍綱：《盛宣懷與清末中英商約談判——以內河行輪交涉為中心》，《河北學刊》，2016年第5期。
- 56 《照約拆毀黃埔五柵》，上海《申報》，1906年2月1日。

澳門世界遺產《鄭家大屋》（局部），始建於1888年，梁藍波攝，2018年

