

晚清澳門旅遊業的萌芽

城市發展與管理的配套

馬 寧* 吳樹榮**

旅遊業是澳門的龍頭產業，為本地的就業和稅收作出了重要貢獻，而學術界一直未曾探明其發展的過程。19世紀中葉鴉片戰爭以後，葡萄牙人擴張在澳門的管治，開展城市建設，包括填海造地、整治環境、改善衛生和城市管理。

本文拋磚引玉，檢視這些措施對澳門旅遊業萌芽的作用。

緒 論

澳門因葡萄牙人借駐而開埠，葡人的活動範圍一直被局限在澳門半島南部地區，其自治權一直受制於明清政府，澳門屬於中國的主權問題一直並無異議。鴉片戰爭後，1844年澳葡政府在氹仔修建和鞏固炮臺，擴張其管治的範圍。1845年11月20日，葡萄牙女王更宣佈澳門為自由港，1846年4月亞馬留（João Maria Ferreira do Amaral，又譯亞馬勒、亞馬喇，於1849被刺）擔任澳葡總督後，推行擴張土地和加強管治的政策，其管治的疆界逐漸由內城牆向外拓展，澳葡政府有步驟有計劃地展開城市建設，包括填海造地、整治環境、改善衛生等。這些都是葡萄牙要永久管治澳門的舉措，也改善了澳門的基礎建設。從另一角度看，這是澳門城市發展的重要時期，是目前城市發展的基礎，也可以說是澳門旅遊業的萌芽階段。

旅遊業是澳門的龍頭產業，但其產生過程一直未有深入探討。旅遊是個人轉換空間的過程，其間涉及觀光、娛樂、商務、探親訪友等不同目的，為使有關個體達到這些目的，必須有相應的配套設施，才可以使有關人士達到出行的目的。當代旅遊學把景點、酒店、交通和政府相應的政策視為旅遊業配套的重要元素，不過19世紀中外還沒有出現旅遊業的理論，更不用說相關的政策配合了。然而，從澳門歷史發展的過程中我們發現，19世紀中葉以後澳門逐步形成了有利於旅遊業發展的條件。本文拋磚引玉，通過澳葡政府推行城市擴張、加強市政管理和改善內部交通設施等三方面，剖析這些工作對晚清時期澳門旅遊業萌芽的作用。

城市發展對旅遊的促進作用

旅遊是個體從一地到另一地的轉移，原始的行程要旅客步行，逐步發展到依靠動物、車和船

* 馬 寧，廣州暨南大學歷史系2012級博士研究生，研究方向為民國史、澳門史。

** 吳樹榮，廣州暨南大學文學院歷史系博士，澳門特別行政區政府研究生資助發放技術委員會2012年度研究生獎學金得獎者；曾任教於澳門大學和香港樹仁大學，從事有關澳門、香港及華南地區的抗戰史、民國史、近現代經濟史、海外華人史、省港澳及海外關係及澳門青年和教育問題的研究。

等交通工具，無論人行還是車馬，必須要有合適的道路，才能使旅客以便捷的方式到達目的地。

葡萄牙人強佔澳門的舉措，以驅逐清廷官員和佔領澳門城外土地為標誌，逐步在澳門半島南部和新佔領的北部區域開展各項基礎建設：填海造地和開通道路。這些基礎建設一方面擴大澳門的城市範圍，另一方面這些建設把澳門城區與古老的自然和人文景點連接起來，構成了一個較從前便捷的遊覽路線。

一、填海造地與開闢道絡

自葡萄牙人借住澳門開始，其活動範圍一直在澳門半島南部，所以目前的名列世界文化遺產的“拉丁城區”，區內的城市和街道佈局，亦充滿葡萄牙風格。直街是澳門葡人居住區的主要道路。“澳門直街開始於1557年左右的沙欄仔街附近，連接花王堂即聖安東尼堂，直達大三巴街附近，連接聖保祿教堂，然後向營地大街發展，而營地大街則通過板樟堂、仁慈堂和議事亭，走向龍嵩街，然後向風順堂即聖老楞佐堂附近發展，這就是整個直街的主幹。”⁽¹⁾ 19世紀初，城市街道繼續延伸，形成“丫”字型的佈局，即由南部的媽角炮臺經媽閣廟、高樓街、龍嵩街到議事亭前地和板樟堂，從板樟堂再分成兩條支線：一支由伯多祿局長街（白馬行）至水坑尾門；另一支經

賣草地街、大三巴街、花王堂街到現在的白鴿巢公園。“丫”字型的街區固然是今日澳門世界文化遺產城區的主幹道，但曲折而起伏，不利出遊。

鴉片戰爭後，澳葡政府伺機擴張其管治的範圍。19世紀50至70年代，澳葡政府批准或推動了至少八項填海工程，包括下環街填海、氹仔天后廟填海、媽閣廟前填海、康公廟前填海、沙梨頭填海、白眼塘填海等[見表1]。這些工程為澳門半島西部增加了一大片土地，再把填海地區規劃，開闢街道。

這些填海工程對城市發展有多種作用，包括拓展澳門城市的空間，填平海邊灘塗改善衛生，在新填地上重新規劃和開設道路，改變城區原來的佈局。

亞馬留執政後，先後在1847年2月27日及3月12日提出修築三條馬路的計劃：“第一條從新開門直達蓮峰廟；第二條路是蓮峰山腳下的環行路；第三條從三巴門起，與第一條路連接，經蓮峰廟直達關閘門。”⁽⁵⁾ 1863年澳葡政府下令拆毀澳門城牆以及水坑尾門、三巴門和沙梨頭三座城門，條築馬路的工作擴展到這些地區，修建馬路的計劃亦陸續完工。第一線馬路：從澳門界牆的水坑尾門起，經龍田村背後、出馬交石、黑沙灣直達關閘，即為今天的東望洋街，士多紐拜斯大

[表1] 19世紀中葉後的填海工程

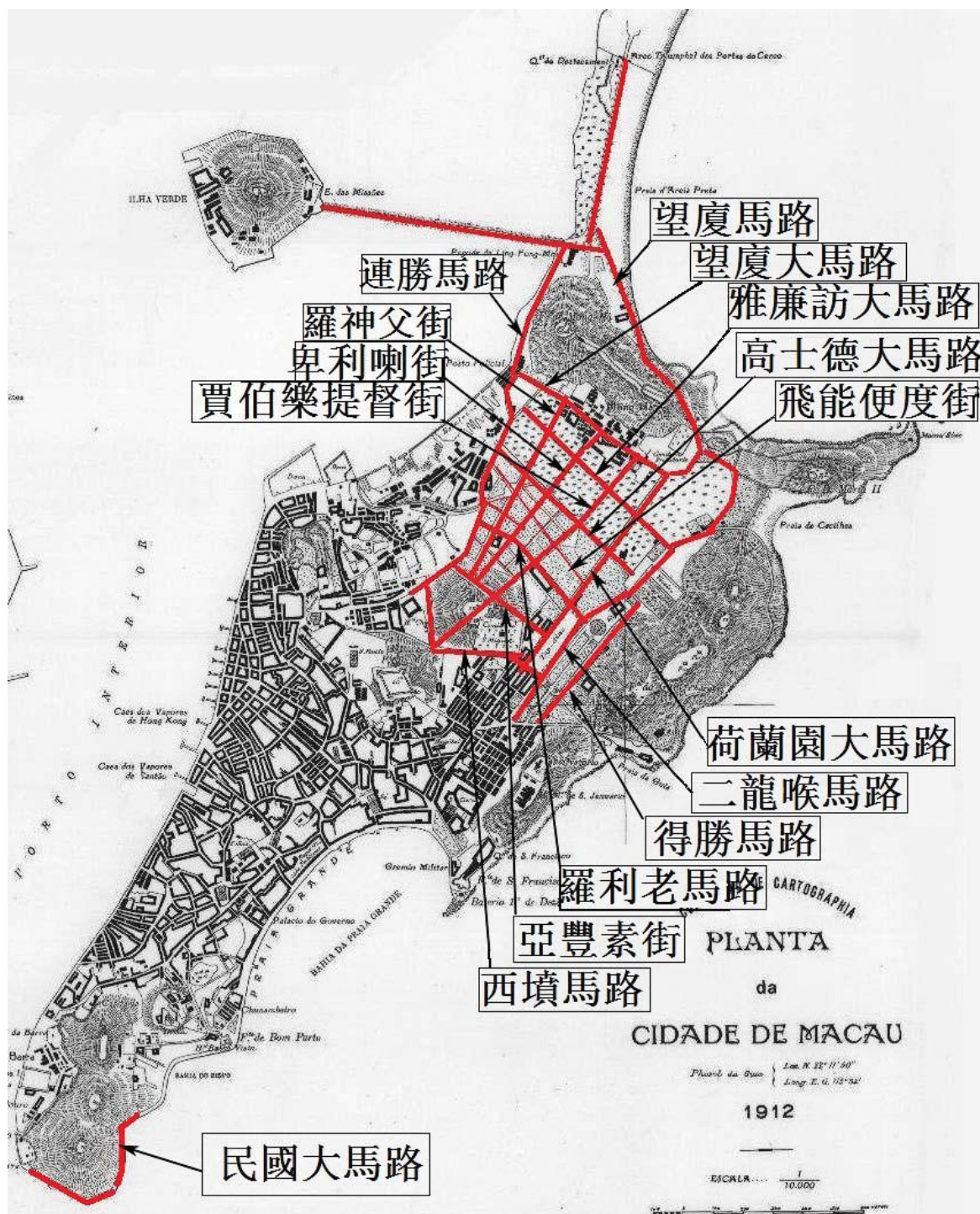
	開展時間	完工時期	填海地域	負責人或機構
1	1850年		三巴仔街和下環街之間 ⁽²⁾	
2	1863年	1865年	媽閣廟對開地域 ⁽³⁾	媽閣廟主持僧善耕
3	1864年10月8日	1867年5月12日	氹仔天后廟和三婆廟一帶 ⁽⁴⁾	華人陳生和基督徒安東尼奧·諾格拉 (António Nogueira)
4		1867年7月前	康公廟前面區域	
5		1867年11月	沙梨頭	
6		約1872年	白眼塘前地	
7	1872年		紅窗門外、火船頭街以內福隆新街	工務局
8	1877年	1881年3月	十月初五街旁海邊淤泥灘地	澳葡政府



19世紀60年代澳門主要街道略圖⁽⁶⁾



19世紀80年代澳門主要道路網⁽¹⁰⁾



20世紀初澳門道路格局略圖⁽¹¹⁾



《澳門紀略》下卷〈澳蕃篇〉

馬路—亞馬喇馬路—黑沙環斜路—黑沙環馬路；另一線是花王堂門外至關閘的馬路，形成了今天的連勝街—連勝馬路—蓮花巷—連勝巷一線的最初雛形。第三線是橫向的馬路，聯結這兩條馬路，即新勝街—西墳馬路—高偉樂街。這三條馬路雖然在不同地段使用了不同的名稱，但卻成了今天的城市格局和交通網絡。

這三大馬路是由澳葡政府計劃的，因此路線筆直，路寬而平，與“以窄窄的巷子和一些急速的爬坡”⁽⁷⁾為主要構成的老城區道路形成了鮮明對比。三大馬路的修建使澳門城內的主要道

路——直街以及花王堂街、水坑尾街向外延長，澳門城的道路體系由原來的內城“Y”型道路發展為“日”字形。澳葡政府於1863年拆毀了古城牆及城門，將葡萄牙人居留區域與半島北部中國居民聚居區域直接連接起來，城市的界限突破了葡人城牆，打破了三百年來澳門古城的格局。

1889年，澳葡政府將原有的三大馬路及一些支線擴建為林蔭大道，並以原有的土路為基礎，新建三條橫向的馬路。北線由螺絲山南端開築，沿西南到普濟禪院南口，再沿西北方貫穿整個望廈村，連接西線大馬路，成為今天美副將大馬路及文第士街部分。中線馬路也就是今天羅利老馬路、俾利喇街、渡船街、連勝

馬路以西部分的前身。南線馬路則由塔石北端出發，沿大三巴山北麓向西延伸連接西線馬路，這條馬路即形成今天的沙嘉都喇賈罷麗街。這些城牆北部區域新增道路和原有的道路構成了“兩縱四橫”的道路網。

1892年，澳葡政府從蓮峰廟附近築成一海堤，將青洲島與澳門半島連接起來，該海堤後來被命名為“青洲大馬路”。⁽⁸⁾青洲大馬路加強了澳門半島與青洲的聯繫。此外，澳門南部的道路建設也陸續展開。1910年12月10日新建濱海大馬路啟用，時值葡萄牙共和革命，這條馬路被命名

為民國大馬路。⁽⁹⁾ 民國大馬路和原來之媽閣上街連接起來，在澳門半島南端形成半環形通道，完善半島南部東、西、南部的道路網。通過一系列的建設，澳門城市道路體系基本成形。

旅遊作為空間轉移的活動，便捷的交通可使縮減旅途的時間，減少勞累，遊客更能享受觀光和休閒的生活。便捷的旅途有賴於交通工具和道路，道路則是最基本的條件，直接和平坦的道路能減省所有交通工具的前進時間。經過數十年的擴建，澳門北部逐漸建成縱橫相間的道路網，遊人能更易於到偏遠的地方，如當時已是著名景點的普濟禪院、蓮峰廟和青洲等地，濠鏡十景中的南灣浴日、蓮峰夕照和青洲煙雨，以及馬交石和海濱浴場游泳等觀光和休閒地點，都可經過這些新建的道路而更易抵達，對促進旅遊發展有正面作用。

澳葡政府由19世紀40年代開始填海造地、開闢新路，使澳門從北到南，由西到東建立了三縱兩橫、日字型、六縱六橫的道路網。這些措施給澳門帶來了深刻影響，無形中創造了旅遊業發展的條件，促使這一行業在澳門萌芽。

二、澳葡政府對交通的管理

交通是提供旅遊服務的重要條件，旅遊交通的進步是旅遊發展的前提條件之一。若一個城市的旅遊交通不暢，旅遊的發展便會受到阻滯；遊客是否前往一地參觀，與交通有一定的關係。澳門雖然地方細小，城區內和城外鄰近地帶可以徒步前去，而澳葡政府種種城市建設的措施，開設道路以至管理交通載體，改變了本地人的生活方式，同樣影響了遊客出行的模式。

19世紀60年代，澳門富裕家庭已使用四輪車和馬車，但街道上行駛的並不多。⁽¹²⁾ 轎椅是澳門最重要的代步工具，一般遊人出行，為免徒步行走之累，祇能以轎椅代步。轎椅在澳門的出現更早，乾隆年間第一任澳門同知印光任（1691-1758）就在《澳門紀略》中記載了葡人的“轎子”：“夷目亦乘轎。其轎方長如櫃，人從頂蓋上出入，入則仍以頂板覆之，舁者四人，止則揭板以

出。編竹葉為繳，白竹為柄，一人執繳前導，一人負板箱，二人執長鎗以從。近改用黃油大傘，其柄朱，其旒彩。又有軟轎，有硬轎。軟轎結繩為之，形如大箕。硬者以木。皆無帷蓋，仰臥而舁之，承肩之木曲如弓，以彩以斷。女則用前所為如櫃者，然亦旁啟門出入。法王轎制如內地，障以玻璃，飾以珍貝，華美無敢與儷者。”⁽¹³⁾ 西人乘坐的轎子分軟轎和硬轎兩種，軟轎用繩編織而成，形狀像個大箕。硬轎用木做成，乘轎的人仰臥在轎上，轎杠曲折像弓箭一樣；女士使用的轎子，像長方形的櫃子。

從這些記述可以發現，轎子的種類代表着不同的身份。轎是重要的交通工具，澳葡政府就規定租用轎椅的費用：“白天一整天需0.75美元（\$）；若一直使用至午夜，需支付1美元；乘坐轎椅半天需0.5美元，僅乘坐兩個小時需支付0.25美元。”⁽¹⁴⁾ 到了19世紀末，“澳門街道上大約有一百七十輛轎椅可以租用。澳葡政府對轎伏做了登記，每個均有編號。轎伏帶有牌子，上面印有具體的收費數額”⁽¹⁵⁾。澳葡政府對轎椅的規管方



18世紀澳門葡人婦女乘坐中式轎子⁽¹⁶⁾

式，有如當下出租車/的士的政策，登記轎伕、規定租用的價格，這對租用人和轎伕都有好處，是公平和合理的做法，這也是現代管理交通費用的方式之一，對遊客和旅遊活動有正面的作用。

19世紀80年代，人力車(即東洋車)已在澳門的大街小巷出現，提供更較轎椅便捷的服務：“澳門大部分街道的坡度並不陡，因此有一些便利的交通工具如人力車等可供遊客使用以避免徒步行走(之累)。”1883年9月26日，澳門公會公司會議批准了議事公局的〈管理東洋車條例〉⁽¹⁸⁾，規定了東洋車必須領牌(費銀1大元，需領取號數)、車伕職責、車資[見表2]、拒客條件，而且規定車在右邊行駛。另外，“車伕要將車內外洗掃潔淨。晚上每車必須燃燈一盞，懸於車上，方准往來。無論何人僱車，均要承僱裝運，其價即照價錢冊給發，如果見該人客醉酒，方得推卻。如街上有兩車彼來此往，必須彼此均在右便不至相撞。”車伕還要把車內外清潔，同時也禁止“拒載行為”，車伕祇能拒絕醉酒搭客。[見表2]

其後澳葡政府為保證遊客的乘車安全，又於1896年1月18日頒佈訓令，嚴禁東洋車車伕載客上斜路，祇有兩個車伕同行方可。為公平起見，政府同時公佈單一車伕不應載客行車的斜巷名單，包括燒灰爐斜巷、山水園斜巷、巴掌圍斜巷、督憲斜巷、大堂斜巷等街道。⁽¹⁹⁾ 19世紀與20世紀之交，澳葡政府為利於管理和載客，在市內人流眾多的地點設置了人力車車站。這些管理交通的方

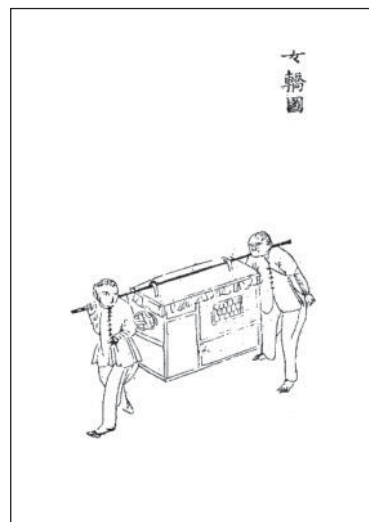
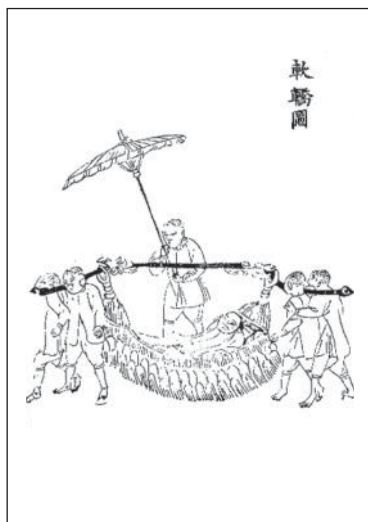
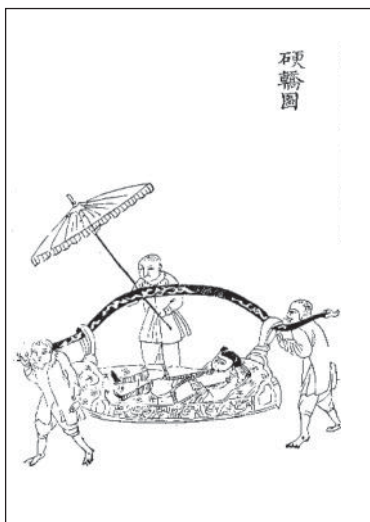
式，在當下而言是司空見慣，但當時卻對交通、車伕和遊客出行起了管理和便利的作用。從澳葡政府規管交通載體可以明白轎椅和人力車在澳門的需求和供應的數量，規管做到了改善服務的質素和澳門的城市形象的作用。

19世紀末期，澳門亦出現了自行車。“單車並不費人牽，獨坐中衡自轉旋。兩腳踏將機起伏，輪行前後快如弦。”⁽²²⁾ 到了20世紀初，新一代的交通工具——汽車開始在澳門出現，澳葡政府於1910年批准法國公民阿·維爾農(Augusto Vernon)在澳門開辦汽車業。⁽²³⁾ 1911年3月20日澳葡政府又批准了維爾農在澳門與前山之間設立每日汽車服務⁽²⁴⁾，澳門的汽車由本地推展到內地。同年，澳門首輛計程車問世，由位於風順堂街及羅神父街處的阿蘭不拉公司(Casa Alambra)經營。⁽²⁵⁾ 雖然當時自行車和汽車等新型交通工具在澳門尚未普及，但也有助於少量遊客在遊覽過程中使用。一直以來，手拉車和自行車、三輪車仍是澳門觀光的特色，甚至成了宣傳澳門旅遊的景像。

交通是一個城市發展旅遊的主要體現之一；沒有交通承載，旅遊發展無從談起。晚清時期，澳門交通載體和道路網的發展，對推動澳門旅遊起了一定的作用。19世紀60年代澳門建成三大馬路，遊人已經把活動範圍擴展至城外，交通發展方便遊客前往蓮峰廟村、蓮峰廟等地參觀。曾幾何時，蓮峰廟被認為距離市中心過遠，一般人不願前去，故而設立三街會館處理華人商務糾紛。同理，澳門城市道路網進一步完善，交通工具規

[表2] 〈管理東洋車條例〉對車資的規定

收費按時間計 行駛方式	一次或每一小時	其後每一小時	其後每半小時
城內行	3分6	3分6	
城外行	7分2		3分3
二個人坐一輛車	價與車伕商允		

早期澳門的轎椅⁽¹⁷⁾

範化，對遊客前去較偏僻的景點提供了便利。藉着大為改善的道路網和交通工具，以及海上交通的進步，距澳門20英里香山縣的雍陌溫泉（現時的中山溫泉同一地區），“也是遊客長距離遊玩的常去之處”⁽²⁶⁾，這正是澳門城市發展和管理促進旅遊活動的表現。

晚清時期澳門旅遊交通工具的逐漸多樣化，豐富了旅遊活動的內容。青洲島風光秀美，但是交通不便，許多遊人祇能在白鴿巢的鳳凰山上望“島”興歎。1892年，青洲海堤建成之後，遊人可從陸路直接去青洲山遊覽。遊客乘坐轎椅、人力車等交通工具，一邊飽覽市內華洋並存的特點，另一邊又可便捷到達目的地，欣賞澳門城市景色，這對中外遊客都增添了旅遊的色彩和興致。政府開闢道路和管理交通載體的做法，便利了車伕和遊客，同時又提供了更多就業機會和政府財源。澳葡政府從強佔到填海造地、開闢馬路強化交通管理，竟意外成就了澳門旅遊發展的基礎。

改善市容與旅遊資源的形成

澳葡政府大興填海工程的同時，也實行一系列改善澳門城市建設及衛生狀況的政策。1864年12月31日，澳葡政府制定十四款改善城市建設及

衛生狀況的計劃，其主要內容有：規定澳門全部港區和城市空間佈局必須按規劃進行，制定澳門港口改善計劃，制定市區改善計劃，提出“分區制”方案，對工業分佈進行分區安排等。⁽²⁷⁾不過，計劃在當時沒得到認真落實，直到1883年“改善城市物質條件”委員會頒佈了十二條總體規劃後，改善城市的規劃才真正得以貫徹落實。

一、整治環境

1883年7月28日，澳葡政府成立委員會，由工務司長布里托（Constantino José de Brito）、盧西奧（Lúcio Augusto da Silva）、萊昂西奧（Leôncio Alfredo Ferreira）、施理華（Miguel António Aires da Silva）及利貝羅（Tanqueredo Casal Libero）等五人組成⁽²⁸⁾，負責研究“改善城市物質條件”。該會擬定了一份澳門城市建設及衛生條件改善的指導性規劃報告，這份報告將19世紀下半期澳門城市存在的問題徹底地揭示出來，對市內街道寬度和建築物高度規範、廁所建造、供水、不衛生街區整治、市場整治、屠宰場整頓、監獄及其它不衛生場所整治、垃圾清除、居屋清潔、農村衛生整頓和城市綠化等提出了具體的改造意見。

針對澳門街道彎曲、狹窄、建築前寬度不一、街道走向極為糟糕的狀況，委員會強調，


 約1910年澳督府前的東洋車（人力黃包車）⁽²⁰⁾

“必須在南灣和內港之間建立直接和通暢的道路與議事公局相通”，還規定“該道路的寬度必須足以進行綠化”。為解決糞便污染與公共衛生關係這一問題，委員會最終選擇使用活動糞池並每天進行清除的方案。委員會提議，“用衛生條件好的新設施代替原來不衛生的廁所，還建議建立公共小便池”。針對澳門水源一直有限的問題，委員會提出了兩條建議：“第一、淨化原有的水源，在山上尋找新泉水；第二、把灣仔非常豐富的水引到澳門。”委員會針對不衛生街區帶來的傳染問題提出的治理方案是：“拆除現有建築，確定擁有良好地下管道的新街道；[……]廢棄舊碼頭，將其移至海上；覆蓋新橋渠，中間留一個用於稻田排水的壕溝，覆蓋後在上面修建一條與原渠同樣寬的林蔭大道，使連勝街與海相連。”針對市場地方小、衛生條件差的局面，委員會建議，“在現在的玫瑰堂市場附近建一個大規模的中心市場，在魚網里和沙梨頭各建一個較小的市

場。”針對現有的屠宰場不具備起碼的衛生條件的情況，委員會提議：“將其遷至馬交石炮臺附近的海邊，並主張建立附屬工廠加工肥油和血、醃製肉皮以及建造對牲畜觀察四十八小時的畜圈。”⁽²⁹⁾

另外，鑒於監獄不具備安全和衛生條件的狀況，為了給囚犯營造獲得新生的社會氣氛，委員會認為，“監獄可搬到聖保祿教堂遺址後邊不遠的地方，那裡有寬闊的地段可以建立附屬工廠，也可建花園讓囚犯們養花植樹”。委員會還提議，“把沙梨頭製革工廠以及晾曬魚和儲藏骨頭的這種不衛生的場所全部遷移到馬交石炮臺和望廈之間的地方或者媽閣炮臺附近”。為了解決城市垃圾問題，委員會建議，“命令清潔工人把小車運來的全城所有垃圾統統用船運出本半島”。在城市居民居屋之擠迫及清潔方面，委員會提議，“到各戶巡查以促使其改善內部衛生條件，房屋內外牆每年粉刷，檢查每所房子內空氣體積是否

約1900年白眼塘前地的黃包車車站⁽²¹⁾

符合所居住人數之需要”。委員會還對澳門的農業發展提出意見，規定了一些改善農村衛生條件的法則。此外，委員會還充分意識到綠化的必要性，“美化城市，在炎熱的時候向行人提供舒適的條件”。委員會對此提出兩條建議：“第一、開展市內、花園和道路的綠化；第二、讓附近的荒山禿嶺重新披上綠裝。”⁽³⁰⁾ 報告書詳細地指出了澳門城市發展存在的問題，並提出了具體的有針對性的處理意見，這些意見在19世紀末20世紀初陸續得到落實，促進了澳門市容的改善，也促進了澳門城市發展的進程。

除了上述工程之外，澳葡政府還十分重視城市的衛生，採取了消除傳染源、阻斷瘟疫傳播途徑等整治措施。首先，政府於1885年下令拆除新橋水涌上用木樁支起的疍民棚屋。棚屋居住者都是窮人，生活習慣隨意，不注意衛生，因此棚屋區容易成為瘟疫傳染源頭。政府出動巡捕強行拆遷，將近二千人從此污染區遷走。⁽³¹⁾ 另外，澳

葡政府又會整治一些被視為有損健康、衛生條件極差並成為傳染病源的街道和菜地。1885年9月10日政府實施公共工程計劃，整治高冠街與大三巴一帶的菜地，根除對公共衛生造成的危害。⁽³²⁾ 澳葡政府還不斷整治華人居住區域，燒燬龍田村，並把低窪地區填高兩米多⁽³³⁾；1907年又因徵用而燒燬沙梨頭村，1910年用這些方法徵用各區不適宜市民居住的房屋，燒燬華人村落，填平市內各處污水坑。澳葡政府對受害華人的安置方式，有待考究，但對澳門整體來說，一系列的城市衛生治理工程，推動了城市的整潔，預防瘟疫在澳門的傳播，維護居民健康。祇有安全的城市，才可以吸引遊客到訪，這些整治的努力，的確起了重要作用。通過這種改造，澳門原來破敗不堪甚至骯髒的狀況發生了巨大變化，城市的面貌煥然一新。

根據學者研究，19世紀中葉訪澳遊客所見到的澳門，並不是被茂密的森林覆蓋的城市風貌，

而是荒山遍佈、滿目淒涼的景象。⁽³⁴⁾ 澳葡政府為了改善澳門的城市環境，推出了一系列葡人稱之為“改良風景”的措施，這項工程由修建19世紀初的植物園——賈梅士花園開始；這也是後來興建公園和綠化地區的開端，19世紀60年代又修建了嘉思欄花園。19世紀70年代後，政府先後頒行一系列改善城市衛生和加強城市綠化的規章制度，逐步有系統地進行城市綠化和環境改造。1873年，澳門政府頒佈〈市政條例法典〉，宣傳綠化環境的好處，要求保護樹木，並加強綠化。⁽³⁵⁾ 到了19世紀80年代，澳葡政府開展了大規模的城市綠化和公園建設，澳門的城市面貌煥然一新。

二、綠化政策

澳葡政府早在19世紀50年代已開展植樹活動。“從1851年起，政府開始綠化澳門的山坡和修整道路，在賈多素（Francisco António Gonçalves Cardoso）總督領導下，開始了澳門的造林運動。”⁽³⁶⁾ 19世紀60年代末70年代初，再在市內大力開展綠化，在許多街道旁種植榕樹，在東望洋山遍植松樹，東望洋山因而獲得“松山”之名。⁽³⁷⁾

1871年11月，澳葡政府頒佈了保護植物的法規：“禁止在位於公共地段的樹木上捆綁任何東西或爬上該等樹木；即使這樣做不會馬上給樹木造成損害，但仍根據下條進行定罪：罰款一元。第二條：同樣禁止用木杆打擊這些樹木、向其投擲石頭、木棍或其他類似物體、折斷其樹枝或嫩枝，或以其他任何方式對其造成損害，違者罰款二元。第三條：未經市政廳允許，或雖經允許但完全或部分地未執行所允許的條件而砍伐或連根拔掉該等樹木者，處以上述規定的五倍罰款。”⁽³⁸⁾ 相關政令的頒佈為植樹造林活動的有序開展提供了法律保障。

政令頒佈不久，“從1877本年起兩年時間內，澳門城市種植了大量人們喜歡的‘塔樹’，或者稱‘聖若澤樹’，在洗衣塘街（聖珊澤）種植了二十二棵，在南灣街種植了一百零七棵，在嘉思欄馬路種植了二十七棵，在望廈馬路種植了八十六棵，在亞

婆井街和媽閣街種了十三棵”⁽³⁹⁾。在這些地區栽種的樹木，既綠化了城市，又美化了風景。1881年，澳葡政府進一步推行植樹綠化運動，在澳門城內及二龍喉一帶種植了五百多株各種樹木，植樹財政開支共160.25元。⁽⁴⁰⁾ 1882年6月至1884年期間，“澳門工務司共在澳門插栽了二千三百株樹枝，幾乎全是榕樹，由於政府有關部門對其適量的施肥、深度的栽種和精心的護理，成活的兩千株樹苗呈現生長的旺勢”⁽⁴¹⁾。1883年澳督羅沙親自選定“二龍喉公園里南起公園圍牆，北至靠近大馬路一旁的水泉地段作為專門栽培樹苗的苗圃”⁽⁴²⁾。該苗圃為澳門綠化工作提供了樹苗。羅沙還指導華人栽培、灌溉和栽種樹苗，1887年二龍喉花園的苗圃“已在澳門的山坡上生根落戶”⁽⁴³⁾。羅沙總督（Tomás de Sousa Rosa）任內（1883年至1886年），一共栽種樹木六萬株，這些樹木美化了城市風景，使澳門成為公園城市，吸引着香港的西方人到澳門渡假。

澳葡政府的綠化工作，同期在強佔的離島實行。1882年5月9日，離島市政局在氹仔選了兩處地方作為苗圃栽培區，路環島的石排灣山和九澳山坡也有幾處適宜於苗圃栽培。⁽⁴⁴⁾ 另外，澳葡政府於1883年1月10日在氹仔與路環住宅區用石子鋪路，植樹綠化。⁽⁴⁵⁾ 1886年8月3日離島市政再推行清潔村鎮、綠化和鋪設石子路等工作⁽⁴⁶⁾，整個澳門的市容出現大幅度的改變。經過幾年的努力，羅沙親自推動和指導的綠化運動取得了豐碩成果，1887年羅沙總督任內栽種的各類樹苗大部分已成活，並且生長旺盛。⁽⁴⁷⁾ 這些綠化工作使澳門脫變成避暑的旅遊聖地，正如1887年來澳門的阿爾諾索伯爵所言：“即使現在，香港的居民已經開始來澳門尋找躲避炎熱夏季的庇護所。一位葡萄牙人在遊覽過英國人和法國人用黃金建造了第一流設施的亞丁、可倫坡、新加坡、西貢和香港後，來到澳門也會感到由衷的高興。[……] 被島嶼環抱的澳門半島雖然是彈丸之地，但六座柔美突起的山丘——東望洋山、媽閣山、西望洋山、大炮臺、望廈和白鴿巢——卻錯落有致，風景如

畫，令人神迷。再過幾年，當六萬株在湯瑪斯·羅沙下令栽種的樹用它們綠色的枝葉遮蓋住昔日的荒坡時，澳門將成為遠東名副其實的天堂，一個遊客紛至沓來的避暑聖地。”⁽⁴⁸⁾ 到19世紀末，原先惡劣的環境狀況被徹底改變。這一時期開展的城市綠化活動大大美化了澳門城區景觀，使澳門成為“遠東地區最繁華、最漂亮的花園城市”⁽⁴⁹⁾。

澳葡政府這種有步驟的植樹造林被稱為“綠色革命”，將澳門變成了綠樹成蔭、美不勝收的城市，這一時期的努力為20世紀的澳門“播下了綠色的種子”⁽⁵⁰⁾。

三、興建休閒公園

19世紀中後期，浪漫主義思潮在澳門興起。澳門居民逐漸喜歡閒暇時節的郊遊和徒步遊玩。“旅遊和野餐活動已成為東方葡萄牙人生活情趣的一部分，一些在澳葡人更加瘋狂地用旅遊來逃避城市和有限的地理區域對他們殘酷的制約，新的交通工具更可以鼓勵和方便他們去大開眼界。”⁽⁵¹⁾ 澳門各階層居民需要一些可享受休閒時光的空間，需要幾處可徒步遊玩的場所。在這種思潮的影響下，澳葡政府開始着眼於營造遊樂的場所和修建休閒性的公園。19世紀60年代，澳葡政府在南灣修建了開闊的廣場。⁽⁵²⁾ 此外，1865年，澳葡政府在方濟各修道院的舊址上建成嘉思欄花園——澳門第一個對公眾開放的政府公園，其後還在花園內修建了一座音樂亭和一座噴水池。“嘉思欄花園建成後，立即成為澳門城市名副其實的聚會地，整個花園就像一座大廳，既可以舉行文藝活動，又可以進行野餐。嘉思欄花園很快成為澳門城市發展和人民生活不可缺少的一部分，它的社會性也因此得到加強。它成為澳門各階層居民共同尋找的享受休閒時光和相互交融的空間。”⁽⁵³⁾

1872-1884年間的幾任澳督歐美德、施理華和羅沙，都曾大力推行城市建設，為後來大批休閒公園的興建奠定了基礎。⁽⁵⁴⁾ 19世紀70年代澳門公園的數量不多，但澳葡政府仍制定相關法規，保護公園內的樹木。1871年11月21日，澳葡政府

規定：“禁止摘採公園裡的花朵及其它任何植物，否則罰款一元。禁止乞丐、衣衫襤褸者、醉漢或任何損害公共道德者進入公園，否則罰款二元。”⁽⁵⁵⁾ 公園樹木保護法規的頒行，體現了政府對公園管理的重視。

到了19世紀80年代，澳葡政府開展了大規模的公園建設活動。1882年建成燒灰爐公園。由於燒灰爐公園受海風襲擊嚴重，公園內的土地不適宜植物生長，因此政府在此給青年人建造了一些球類娛樂設施。⁽⁵⁶⁾ 1883年建成二龍喉公園，還修建了噴水池。二龍喉花園雖然很小，卻頗為幽雅美觀⁽⁵⁷⁾；還把二龍喉花園的部分土地用作苗圃，以培植大規模植樹所需的樹窟。⁽⁵⁸⁾ 1887年4月22日，市政廳前地花園按照葡萄牙的地面鋪砌方式重新整修，成為城市中心最寬闊的一處遊憩廣場。⁽⁵⁹⁾ 另外，1882年，澳葡政府也對水坑尾街入口、屬於菜園的私人花園（Mitra 小花園）的不潔狀況進行了整治。⁽⁶⁰⁾

19世紀80年代最重要的公園建設當屬新花園的興建。1889年，葡萄牙工程師鴉寮·努尼士（Abreu Nunes）設計並主持興建新花園⁽⁶¹⁾，即今華士古·達伽瑪花園和得勝花園的前身，澳門老居民還稱這個區域為新花園。新花園計劃是當時一項宏大的工程，被稱為“繼亞馬留開建馬路通往關閘之後最大的建設項目”⁽⁶²⁾。新花園佔地甚大，樹木濃鬱，風景秀麗，還有濃厚的人文氣息。1871年3月政府在園內樹立勝利紀念碑⁽⁶³⁾，1898年音樂亭完工⁽⁶⁴⁾，1911年1月又加建達伽瑪半身雕像⁽⁶⁵⁾，這些代表葡萄牙人歷史文化的象徵物和花園的景色相映襯，使新花園成為著名的遊覽勝地之一。

19世紀末，澳葡政府又委託鴉寮·努尼士在澳門東北海濱馬交石處設計修建螺絲山花園。⁽⁶⁶⁾ 馬交石，“橢而礪，無趾，三小石承之”⁽⁶⁷⁾。“華人稱馬交石為圓臺仔，丘逢甲有詩云：‘馬交石上看潮立，十萬軍中戰水犀’。澳門政府因見其地風景優美，遂闢為風景區，稱之為 Bell View，意即美麗風景區。”⁽⁶⁸⁾ 澳葡政府一系列修建公園

1890年南灣風景⁽⁹⁶⁾

的措施，為澳門增添了休閒娛樂的空間，也成了今天澳門的旅遊景點。

四、景點的修繕與維護

澳葡政府的綠化政策，不僅在各地新建公園，還修繕原有的景點，如修葺白鴿巢公園和嘉思欄公園，以及治理南灣海濱。

1. 白鴿巢花園的修繕

白鴿巢花園由葡萄牙商人俾利喇 (D. Manuel Boaventura Lourenço Pereira) 於1779年建成，園內兩座建築物於1874年被燒成廢墟。⁽⁶⁹⁾ 到了19世紀80年代初，“賈梅士洞洞口原來是磚石砌成的門簷並由木柵欄擋住，洞頂上曾有一座破舊亭子。但那一切均已被毀壞，祇留下原來的自然面貌”⁽⁷⁰⁾。1885年，澳門總督羅沙以政府名義耗資三萬五千元，收購富商羅倫索 (Lourenço Caetano Marques) 擁有的白鴿巢花園及其宮殿式建築。⁽⁷¹⁾ 時任工務司司長若澤·德·索烏薩解釋道：“政府徵得這座園子，不僅因它的歷史意義，而且也

因它是澳門風景最美麗迷人的地方，值得我們為之努力。”⁽⁷²⁾ 因此澳葡政府再花四百三十元重修在暴雨中坍塌的圍牆，鋪設園內外的水泥道路，用紅磚砌成苗圃，又以不同顏色的碎石砌成多個花壇，再從廣東買來各種觀賞花木，使公園煥然一新；另外，又用竹子搭建一座涼亭，訂做二十張木凳，作為樂隊演出之所。⁽⁷³⁾ 翌年 (1886年)，澳葡政府又在園中建築一個小池塘，水由高處的水池向下灑，形成一幕幕水簾，準備騰出空地飼養一些珍貴動物，建成一座人們喜愛的動物園。⁽⁷⁴⁾

澳葡政府對白鴿巢公園十分用心，還制定了對公園前地的美化計劃。⁽⁷⁵⁾ 賈梅士前地曾經是華人在節慶或殯葬時用來搭起棚子的閑置雜草地，政府認為這種環境對本地居民或外來遊客都是不雅觀的，於是提出改建。改建計劃由高士德 (José Maria da Sousa Horta e Costa) 負責，1888年高士德下令將泥路鋪成石子路，後來又改成水泥路，種植金合歡、築起高高的公

園圍牆，以盆花映襯的石階，緩緩的斜坡引領遊人到詩人賈梅士銅像前。⁽⁷⁶⁾ 經過澳葡政府的妥善維護，1888年“白鴿巢公園已成為吸引外國遊客觀光的重要地方”⁽⁷⁷⁾。這些改善工程凸顯了賈梅士洞的重要性。葡萄牙人對公園和賈梅士洞十分重視，回歸前澳葡政府還會在每年6月10日（賈梅士日）安排學生在公園舉行巡遊，紀念葡萄牙詩人賈梅士。

2. 嘉思欄公園的維護

嘉思欄公園於1865年落成，澳葡政府十分重視它的維護和修繕工作，19世紀80年代修復了公園內破敗的設施。

1882年，嘉思欄公園深處的水簾因修葺而煥然一新，被白蟻侵蝕的看園人的木頭房頂得以修繕，公園四周的圍欄也得到重建。政府還把公園旁邊檢察院樓宇內一個與公園相連但被棄置不用的庭院，改建成公共娛樂場所。庭院內幾棵大樹枝葉繁茂，在炎熱的季節為遊人提供涼爽愜意的陰涼。⁽⁷⁸⁾ 此外，澳葡政府還把公園前面佇立着幾間破屋的地帶，改建為嘉思欄公園前地，該地原有的兩棵樹冠龐大的漂亮大樹歸併於公園裡面。⁽⁷⁹⁾ 嘉思欄公園原來沒有大樹，祇有花草和灌木，所以澳葡政府還注重栽種樹木，這些舉措改變了公園的景象。

1885年，澳葡政府改造了公園內的一條彎曲街道。“（工務司司長）若澤·索烏薩下令在這條坡度甚大的街上建成幾個小石頭臺階，鋪上了一些水泥。斜坡周圍的欄杆依然，旁邊的亭子和街道也作了少量的修建。”⁽⁸⁰⁾ 1888年，時任工務司司長阿曼西奧·德·阿波因提議：把嘉思欄公園交給市政廳管理，認為公園“增加了照明設施，它便更能促進居民的娛樂、遊憩活動，也為殖民地居民的生活習俗帶來新的風貌。”⁽⁸¹⁾ 經過多年的改造，嘉思欄花園成為當時娛樂休憩的地方，19世紀末仍定期舉行音樂會，“當軍樂隊在那裡演奏的時候，它通常能吸引很多人”⁽⁸²⁾。澳葡政府藉修葺公園達到“促進居民的娛樂和遊憩活動”，雖然這些措施的目的並非為吸引境外

遊客或澳門華人，但為澳門留下了娛樂和遊憩場所。澳葡政府在重修和擴建這些公園之時，也把休閒和音樂表演考慮在內，展現了當今旅遊業中休閒和盛事的概念。

3. 南灣治理工程

南灣濱海是葡萄牙人居住的區域，風光怡人。根據1840年鄧肯·麥弗遜（Duncan MacPherson）的遊記，“南灣沙灘海邊恰當地修建了一長列房子，前面還有一個寬闊的步行道，這很好地體現了城市的美。”⁽⁸³⁾ 奧古斯特·奧斯曼於在1843-1844年間遊澳門，對南灣有這樣的描寫：“從拋錨地一眼望去，全城如同一個大階梯劇場。在驚訝得目瞪口呆的旅行家面前，呈現出一片華麗的房舍，其窗戶和廊柱沿漂亮的大海灘（即南灣）規整地排成幾行，產生了令人賞心悅目的效果。”⁽⁸⁴⁾

南灣之美讓遊客留下深刻印象，記諸文字，又成為吸遊客遊覽南灣的原因。19世紀60年代，澳葡政府除了填海造地外，還修建道路，也在南灣附近修建了開闊的廣場。“這讓人回想起英格蘭南部海岸邊的溫泉勝地。南灣的道路均為約50英尺寬，用花崗岩碎石鋪墊再用花崗岩牢固地砌築。”⁽⁸⁵⁾ 1867年2月12日，德·波瓦（Ludovic de Beauvoir）公爵⁽⁸⁶⁾ 遊覽該地，南灣附近的繁華和風光之優美給他留下深刻印象：“南灣附近是繁華幹道，裝有鐵門的宅第、總督官邸、警察局、政府機關和商店都集中在這繁華幹道上。五顏六色的拱形建築和一座座修道院呈現出濃厚的葡萄牙風情。”⁽⁸⁷⁾ 這些遊客留下的文字，的確能引起讀者的相當想像；細讀之下，筆者恍如又在南灣漫步之中。

南灣雖美，但亦敵不過自然力量的影響。“澳門位置當颶風侵襲之要衝，[……] 尤以本島東南海岸（南灣），暴向汪洋，無所遮蔽。”⁽⁸⁸⁾ 澳門夏秋七八月間常受颱風之侵襲，每次颱風過境都會給南灣地區帶來很大的破壞。1867年10月1日颱風來襲，南灣一帶的大樹被颶倒，該處一段城牆被毀，各處炮臺以及一些公共建築物均受到損

壞。⁽⁸⁹⁾ 颱風過後，澳葡政府開展了對南灣地區的重建工作，1869年市政工程署長庫尼亞（Francisco Maria da Cunha）向澳葡政府遞交報告，希望把南灣地區與填海得來的南環（Bom-Parto）統一規劃，變成一條令人賞心悅目的環海街。⁽⁹⁰⁾ 1874年颱風又對南灣地區帶來了破壞，但是政府迅速開展重建工作。1876年的南灣，“沿着海邊延伸，正對着東方；全市最漂亮的房子就在這裡；其中許多座都在1874年的颱風中被夷平了，但又從廢墟中重新奮起。”⁽⁹¹⁾

19世紀末20世紀初，“南灣海濱大道得到（政府）許多（次）修繕，使它顯得既壯觀又富有浪漫情調。”⁽⁹²⁾ 1900年，喬治·維沃勒爾斯來澳門遊覽時，曾為南灣的美景所吸引，“（南灣有）沿着海灣伸展的大馬路，[……] 海灣景色非常美麗：大海拍擊着碼頭的岩石，偶爾也漫過花崗岩防護堤”。南灣氣氛“不像香港那樣壓抑，人們能自由地呼吸輕輕吹拂的微風”。此時南灣的綠化也做得不錯，“無花菓樹枝繁葉茂，形成宜人的樹蔭，隨着海風搖曳。色調清新的涼臺，這一棟棟殖民地的樓宇，一座座大門，一個個平臺，這一切構成一幅漂亮的畫面”。南灣得到了妥善維護，“任何點綴都是下了功夫的，甚至電話亭也被塗成了藍色和紅色，頂端則是金黃色。這座城市的美麗並沒有因為精心修繕而受到破壞，它像一件文物那樣自我美化着”⁽⁹³⁾。南灣宜人的風景給維沃勒爾斯留下了深刻印象。⁽⁹⁴⁾ 20世紀初的南灣“成為澳門眾多迷人的風景之一，安謐優美清風拂人的海堤，成排的房屋錯落有致的分佈在緩緩的斜坡上，古老的略顯滄桑的城堡和現代化的公共建築星星點點地四處分佈，[……] 美景無以言表。”⁽⁹⁵⁾ 澳葡政府有意而為的工程，綠化美化南灣的環境，也使之成為澳門具代表性的景點之一。

五、旅遊資源、旅遊產品與旅遊發展

19世紀中葉以後，澳葡政府採取的整頓市容的措施促進了城市的發展，客觀上為澳門日後旅遊發展打下基礎。

19世紀50年代至70年代的填海工程拓展了城市的空間，新填地的規劃改變了以前道路、舖屋雜亂分佈的局面。19世紀80年代政府採取的改善城市環境的措施改變了澳門城市髒亂差的局面。澳葡政府對城市街道和建築物進行統一規劃，改善了城市的街道環境，為遊客遊覽提供了良好的環境；政府的廁所建造、垃圾的清理為遊客的出行提供了便利；政府對不衛生街區的整治、屠宰場的整頓，客觀上給遊客提供了飲食的衛生保障。19世紀末澳葡政府進一步地開展衛生治理行動消除了傳染源，阻斷了瘟疫的傳播途徑，這些措施客觀上保障了遊客的生命安全。

旅遊資源是一個地區旅遊發展賴以存在和發展的基礎，是旅遊活動的客體，是旅遊活動得以開展的基本前提。澳葡政府的城市綠化措施使澳門出現美麗的景致。新建和修繕的公園，成為西方和內地遊客休閒娛樂的場所。

旅遊資源具有脆弱易損的特點。一些歷史上遺存下來的人文景觀，如賈梅士洞等，一旦遭到破壞則很難恢復，特別需要政府或相關部門的妥善保護。19世紀80年代，文物保護的觀念和意識處於萌芽時期⁽⁹⁷⁾，澳葡政府對賈梅士洞等人文景觀的修建，除了增設休閒娛樂地方外，更是葡萄牙人重視自己歷史文化的象徵，使公園成為當時西方遊客文化旅遊的重要景點。嘉思欄花園改建則包涵了改善市容和增加休憩場所的作用，同樣為日後增加了景點。至於美化南灣的建設，把南灣一帶建成風景區，改善城市交通，打通由南灣至媽閣的海邊馬路，提昇了城市的整體形象，又把自然和人文景點連接了起來。

澳葡政府的種種措施為旅遊活動提供了條件，也為日後澳門旅遊業的進一步發展奠定了基礎。

旅店業的發展和管控

旅館酒店業等是旅遊業的基礎設施之一，影響到旅客在目的地的停留時間，以及是否滿足遊

客遊覽目的的期望，也就是一處地方能否發展旅遊業的基本條件。旅館酒店行業在旅遊活動中起着重要作用。

一、旅館酒店行業的發展

澳門作為一個中外經濟文化交流的重要港口城市，人口混雜，流動性大。英國佔領香港後，澳門成為在港西方人的避暑勝地。每到夏季，西方人士來澳門遊玩避暑人數眾多。

19世紀60年代，“由於大量閒置房屋被華人或外國人所經營的‘臭名昭著’的苦力貿易所佔用，現在夏季的月份裡，租房子變得不再容易，一些服務性的酒店（也應運而生），很快成為香港和廣州居民來澳遊玩的較佳住所。”⁽⁹⁸⁾當時澳門祇有兩所適合西方人品味的西式酒店——皇家酒店和東方酒店。“皇家酒店位於南灣，面朝大海，有十四個房間；東方酒店，位於內港輪船停泊碼頭的前面——柯打前地（Ponte e Horta）附近，有着現代化的建築，但是規模略小。”⁽⁹⁹⁾不過，東方酒店運營初期管理不善，曾於1869年8月18日發生過火災。⁽¹⁰⁰⁾在客人眼中酒店的住宿條件糟糕。盧德維奇·德·波瓦（Ludovic de Beauvoir）公爵於1867年2月11日抵達澳門，入住其中一家酒店，但他指出：“城裡有二家英美式小酒店。我們在昏暗的小巷裡走了很久，總算找到了一家。該酒店好似一座沒有窗戶的穀倉，不但潮濕，而且臭氣熏天。難以數計的蟑螂已先我們一步，在這裡安營紮寨。[……]我們住的地方實在惡劣透頂，為了避免蟲蟻的騷擾，我們讓酒店老闆給找了個中國苦力，帶我們去演中國戲的地方看看。”⁽¹⁰¹⁾19世紀60年代澳門英美式酒店、旅館酒店行業還處於祇供住宿的層次，設施相對較差，酒店數目也反映了遊澳的旅客不多。

1880年“澳門共有一家酒店、五家客棧獲准開業”⁽¹⁰²⁾。由19世紀70年代到清末，澳門新開設的酒店接近二十家⁽¹⁰³⁾，這說明了澳門旅客上升的趨勢。興記酒店是其中一間於1880年已開始營業的酒店，位處亞美打利卑盧大馬路（新馬路）與

南灣街交叉的路口上，由一座葡萄牙住宅改建而成，主人是一位華人，名為佩德羅·興記（Pedro Hing Kee），故稱“興記酒店”。⁽¹⁰⁴⁾興記與以往的酒店有一個很大的區別，是重視旅客的住宿環境。興記酒店建築新穎，有三十個房間，為舒適型家庭酒店，當時一些俱樂部常將之作為日常聚會閒聊的中心。⁽¹⁰⁵⁾1890年7月1日，另一間當時現代化的西式酒店——澳門好景酒店（後稱峰景酒店）開業。“該酒店位於主教山前的海灣，面臨大海，是一座擁有二十間客房的古樸典雅的美麗建築物。好景酒店原為萊梅久斯（Remédios）家族的宅邸，約於1870年建成，後被居住在澳門的英國船長威廉·克拉克（William Edward Clarke）上尉收購，並改造為酒店。克拉克船長又任命萊梅久斯（Maria Bernardino dos Remédios）為酒店經理。據克拉克船長的賬本，酒店月盈利為2,300港元，但一般為1,500港元、1,700港元及1,260港元，每月支出為1,316港元。酒店開業伊始，《倫敦畫報》著名記者薩瓦傑·蘭德（Henry Savage Landor）即下榻該店。當年香港的報紙亦刊登廣告稱‘好景酒店在遠東是無與倫比的’。”⁽¹⁰⁶⁾好景酒店是晚清澳門較高檔的酒店之一，房租初期有點偏高，遭到入住酒店的旅客的投訴，迫於壓力，“澳葡政府於1891年6月13日同意將酒店客房初期的租額從750元降至500元”⁽¹⁰⁷⁾。1892年港督羅便臣（William Robinson）訪問澳門也入住該酒店。⁽¹⁰⁸⁾當時澳門的西式酒店經營得法，懂得借助媒介進行宣傳。1893年8月1日《鏡海叢報》刊登酒店的廣告，宣稱它是新開設的專待華人歇宿吃餐之屋宇⁽¹⁰⁹⁾：“本澳竹仔室鏡海酒店開設多年，客商頌美，現在酒店之內設有華美屋宇一所專待華人歇宿吃餐之用。如有攜同眷友惠顧本酒店者，每日每人收銀四員。舖陳華潔，招呼周到。不住宿而到吃餐，不分早晚，每餐每人收銀一元，饌味精鮮，口香淡日。若要定做大餐，無論西洋及佛蘭西、英倫各國手法烹調皆能備辦，倘位數在十人以上，在本澳至遠處所亦能着伴妥送，不致失味，不至延誤，特此佈聞。”

除提供住房服務外，還包辦食品外賣，給在其他地方辦派對的人士食用，酒店服務已呈現多元化的情況。1895年的《鏡海叢報》又有酒店另一項服務的廣告，稱新開設荷蘭水、檸檬水、湯置水等的售賣服務。⁽¹¹⁰⁾ 這一時期，澳門酒店的發展逐漸呈現體貼旅客的服務，以媒體宣傳酒店設施和服務，吸引華洋客人，享用新的產品和服務，這與現今旅遊服務的模式相當接近。晚清時期澳門旅店業的發展，從質和量上都有所提昇，呈現服務多元的發展方向。

二、政府對旅店業的管理

晚清時期，葡人開辦的旅館酒店祇有幾家，數量有限，華人經營的旅館酒店是整個旅館酒店行業的主體。澳葡政府採取一系列直接或間接的管理措施，影響旅館業(主要是華人開辦的旅館酒店)的發展和經營，包括牌照稅收、治安、衛生、防火管理、整治賣淫等方面。這一節主要探索澳葡政府對華人旅館的管理，而對西式酒店的管理方式，仍有待探討。

1. 牌照稅收

澳葡政府除了對車夫發牌管理外，早在1851年已規定客棧、旅館、酒店均需領牌照，繳納公鈔之後才能開業。“定以咸豐元年(1851)七月初五日起，將收銷舊例一概更改，嗣後各舖戶及各項生理，所應輸公鈔照準牌而輸。”⁽¹¹¹⁾ 隨着澳門經濟的發展，旅館、飯店、酒店的數目增加，個別新開業的旅館、酒店等難免出現漏繳公鈔的情況。鑒於此，澳葡政府於1880年7月12日再次強調：“飯店、酒店、[……]，華人各項生意工藝等舖，一概分當速赴公物會公所領牌，至西曆一千八百七十九年正月初一日，即光緒四年十二月初九日，應一概領牌齊全，並遵依已上所定一切規矩。”⁽¹¹²⁾

20世紀初，澳葡政府對旅業的納公鈔管理日益完善，各個舖店應繳納的款項也不斷地細化。1906年，澳葡政府將酒館等店舖分成三等，不同等級的店舖繳納對應的數額。酒館、客棧等舖店具體繳納款額如下：

[表3] 旅店業領牌繳納款額⁽¹¹³⁾

旅店種類	領牌銀數		
	下等	中等	上等
酒館	15.2元	20.4元	24.0元
客棧	4.8元	6.0元	9.0元
客棧兼酒棧		13.2元	17.4元

由[表3]可知，酒館行業繳納款額最多，其次是客棧兼酒棧，而普通客棧繳納款額相對較少。同一性質的店舖，上等繳納的款額最多，其次是中等，最後是下等。澳葡政府根據舖店的收入情況，對不同舖店徵收不同的領牌銀數額，

澳葡政府對旅業執照稅收的管理隨着時間的推移逐漸完善。澳葡政府對旅業採取的領牌照、納公鈔措施，使旅業經營更加規範化，其時客棧、旅館等的住客以流動人口為主。19世紀中葉，旅客中相當一部分為在澳門中轉出洋的華工。因為澳門因其連接內地與外洋的特殊地理位置和便利的交通條件，順理成章成為販賣華工出洋的人販子偏愛的理想的中轉地。一些販賣華工的人販子常常把華工藏於旅館，等待時機偷渡出境。1873年，澳葡政府廢除苦力貿易，對澳門帶來一系列的衝擊。⁽¹¹⁴⁾ 此時恰逢毗鄰的香港和廣州禁賭，澳門成為賭客的首選之地，賭客大量來澳，旅館時常人滿為患。

2. 治安

澳門作為人口流動頻繁的城市，旅館住客身份各異，魚目混雜，治安混亂、竊案頻發，出現“日前澳中劫案，未獲一盜”的情形。1894年澳葡政府對旅店治安和華工居住旅店的情況進行規管，華政廳要求各旅店“准自本日起，限三天，須將該棧所有出入客人之姓名、年歲、籍貫、曾否娶妻，以及作何事業等情，列一清單，加蓋該棧圖章，於每日十點半鐘呈遞本署查核。”⁽¹¹⁵⁾ 1894年的〈華工由澳搭船往大西洋各地章程〉要求有華工居住的客棧，需要向華政廳登記，否則收回客棧牌照：“各客棧主如有欲作華工寓所者，須報明華政務廳方可，如違，即將其

客棧牌照收回，另治以抗官之罪。”⁽¹¹⁶⁾ 澳葡政府對客棧藏匿華工進行規管，一定程度上遏制了人販子借助澳門轉賣華工的非法貿易，但措施並沒改變治安混亂的局面，客棧竊案仍然頻發。1895年4月17日《鏡海叢報》報導：“澳地近日來有徐某[……]屢向各客棧往來，每見有人出街，即入是棧，開其房門，偷盜該客衣物。各客棧之被竊者屢矣。”⁽¹¹⁷⁾ 旅店業的治安問題是當時澳葡政府一個棘手的難題，處理旅業治安問題的相關措施成效不彰，但因治安問題而開始規管旅店業，這對旅遊業的發展有積極意義。

3. 衛生

旅客的住宿和飲食衛生關係旅客的生命安全。澳葡政府對旅業的衛生管理也是影響旅遊業發展的重要元素。早在1851年，澳葡政府已實行舖屋的衛生規定，嚴禁業主隨意將垃圾堆放在街道上。隨後，澳葡政府又就舖店垃圾的收取形式、時間與管理作了補充，嚴禁拋灑垃圾，必須在天亮時將垃圾放在門前，由清潔工人收檢。⁽¹¹⁸⁾ 此外，為了保證住客的飲食安全，澳葡政府於1885年對酒店、飯店的廚房食物加工做了規範：“酒店、飯店、舖店、客棧等之廚房內，所有弄食物之銅器及銅升斗等件，裡面均要用鍋盪勻而密，或以木器、瓦器、白鐵器，或以無害人之料製器者代用乃可。”⁽¹¹⁹⁾ 這種管理措施，也是當時城市管理的方式，但把與旅店業相關的措施集中去看，無疑為旅遊業的形成準備了初步的基礎條件。

另外，19世紀80年代，香港曾發生霍亂。1888年8月16日，運載葡國軍隊的“印度號”運輸艦經香港抵達澳門海邊馬路附近海面，聲明船上有人在香港染上霍亂，澳葡政府為此在東望洋行動中心劃出一條衛生防疫線以隔離上述地區。⁽¹²⁰⁾ 為了嚴防入境旅客成為瘟疫傳染源，1889年，澳葡政府制訂了海上衛生總則，並採取了衛生預防措施，“對那些乘坐專線火輪來澳門的旅客及貨物進行檢查”⁽¹²¹⁾。澳葡政府對旅館酒店行業的衛生狀況進行整頓，為旅客的飲食衛生提供

了保障，促進了旅業的規範化運作，也促進了旅館酒店行業的發展和進步。

4. 防火管理

澳門地域狹窄，工商市集行業聚居一處，房屋擁擠，再加上容易受颱風、雷電襲擊，極易造成火災。19世紀以來，澳門舖店發生火災的情況普遍，1818年5月6日營地街失火，延燒居民舖戶九十家。1855年，柴船尾和草堆街等為中心的華人商業區發生火災。1877年2月18日，氹仔火災的火場面積達二萬平方米，不少房屋、商店及造船廠被波及。不過，自19世紀80年代以來，有關舖店火災的記載變少，而且有記錄的火災的破壞力度也大幅減弱，這與澳葡政府所推行的消防措施密不可分。

澳葡政府推行的舖店防火工作，同樣以立法推動。澳葡政府最初於1867年3月18日頒佈〈防火暫行措施〉，澳門議事公局再於1883年10月20日頒佈〈特定時段禁放煙火條令〉，規定“每夜自十一點鐘起至翌早七點鐘，嚴禁燒煙花起火爆竹等件”⁽¹²²⁾。1909年3月20日，澳葡又頒行規定舖店建築房屋防火的要求：“如有業主大段地方或已經建有屋宇、或欲建造多數屋宇以為住家之用者，若門口不向大街，後來必須開巷，務使空氣通爽有益衛生，及設遇火警利便赴救、及綠衣兵巡查方便為要。”⁽¹²³⁾ 這種普及性質的防火要求，並非特別針對旅店業，不過旅店和客棧都必須遵守有關規定，實質上形成對旅店業的規管，改善旅店業的經營方式和服務質素，促進澳門旅業的發展。

5. 整治賣淫

澳門人口流動量大，過境旅客、海員、大量的葡萄牙人等是澳門賣淫活動的發展動力之一。晚清的澳門，賣淫是可公開的活動，酒店、客棧等是妓女賣淫的重要場所之一。妓女們分散在澳門各處，足跡遍及各個角落。她們很少在自己家中接客，多數情況下到飯店、酒吧、酒店、旅館、賭館等場所與客人見面。妓女在酒店、客棧等場所的賣淫活動帶來了治安和衛生隱患。

澳門葡萄牙人政府早於1836年頒佈政令，認許娼妓業存在⁽¹²⁴⁾，先後於1845年、1853年、1873年、1887年和1905年公佈有關管理娼妓的措施。1845年7月22日，澳葡政府發佈告示，禁止妓女在城裡某些特定區域居住。1851年進一步限制妓女的活動範圍：“禁止妓女進入各旅店、客棧、商號、酒吧，[……]禁止她們在這些地方進行娼妓活動。”妓女若違章會受到嚴厲懲罰：“凡被發現在街上有不正派行為，或用語言和動作向行人調情戲謔，及進入酒吧或前一章節所提及的場所（旅店、酒店或酒家及所有類似的公共場所）的，將被罰款五至十兩銀圓或根據其情節的嚴重性被驅逐出澳門。”⁽¹²⁵⁾法規還約束旅店、酒店和酒家，一旦發現店主違規，澳葡政府將收繳他們的經營執照，並交予司法機關依法懲治。

澳葡政府雖然設立了懲治妓女酒店賣淫的法律框架，但妓女及店主對規章條款置若罔聞。妓女繼續頻繁出入飯店、旅店和其它禁止她們出入的場所。1895年7月，“（源安客棧）於本月十四日開張，[……]然而有酒無花，不足以稱豔福也；有聲無色，不得以愜綺懷也。乃命走堂紛往招妓。”⁽¹²⁶⁾妓女無視各種規章，客棧店主明目張膽召妓。以此為例，可見旅業整頓妓女賣淫之困難，因而屢次修訂法規。

娼妓活動在19世紀未能得到有效控制，20世紀初，隨着來自中國內地的大量無業移民雲集澳門，娼妓活動變得更加嚴重。為了整頓賣淫女在酒店等場所賣淫引起的諸多問題，1911年9月23日，澳葡政府之華政廳頒行禁止妓女深夜二點之後陪酒之告示：“所有各客棧之住客，如於夜間在房內罩妓宴飲，限以至二點鐘為止。一過二點鐘，即不准留妓侍酒及留宿。”若客棧東主違反此規定，“倘任令住客招妓在房逾過二點鐘以後，若有意外事出，即為該棧東主是問”⁽¹²⁷⁾。澳葡政府對妓女賣淫採取的措施雖然不能根除妓女賣淫這一毒瘤，但是遏制了妓女在酒店賣淫的氾濫，一定程度消除了妓女賣淫所帶來的治安隱

患。一直以來，娼妓被視為與旅遊相關的行業，卻從沒有研究展示兩者的關係。澳葡政府對娼妓的管理和引導，至少對公共衛生和旅店業的發展有正面作用。

三、旅館酒店業的發展對旅遊發展的影響

旅館飯店業在旅遊發展中具有重要的地位和作用。遊客在澳門遊玩時，有吃飯、住宿的基本需求。旅遊供給方必須得有一定的設施和服務解決這些問題，旅館飯店正是滿足這些需求的場所，是旅遊者臨時的家。19世紀60年代，華人經營的傳統旅館大多設備簡陋，規模較小，衛生條件得不到保障，西人開辦的東方酒店和皇家酒店住宿條件也不能令人滿意。19世紀80年代以來，隨着以興記酒店和好景酒店為代表的新式酒店的出現，澳門旅館酒店行業的設施和服務得到了改善。新式酒店客房相對有所增加，衛生條件得到改善，受到遊客的歡迎。

此外，澳葡政府採取的整頓旅館酒店業的措施，促進了旅館酒店行業的規範化運營，保障了住客的人身、財產等安全。政府對旅業牌照稅收的管理，制定了旅館飯店行業的准入門檻，規範了旅館等的開設，澳葡政府也借徵收公鈔增加稅收，充實財政。政府對旅業治安的整頓、防火的管理維護了住客的人身安全；對旅業的衛生管理給住客的衛生健康提供了保障；對妓女酒店賣淫的整治，則淨化了社會風氣。

總 結

澳門的城市發展，擴大了葡萄牙人的管理幅員，澳葡政府着意經營澳門，因而推行了填海造地、開闢道路等基礎建設，同時整治衛生，通過綠化美化的措施，把澳門打造成葡人適意居住的地方。再以立法方式，逐步加強對澳門的城市管理，包括規範交通和管理交通工具、車伕、車資和運作方式，又藉發牌、治安、衛生、防火等方面，進一步改善旅店業的發展，使旅店客棧提供更好的服務。此外，澳葡政府又通過管理娼

妓，淨化旅店業的經營。隨着英國人在香港的管治深化，澳門的城市改造又得到改善，澳門成為香港西方人度假的地方，西式酒店和經營模式在澳門出現，酒店的經營範疇多元化，除提供住宿外，還有食物外送和店內特色飲宴，為本地和遊客提供另一種生活方式的選項。

晚清時期澳葡政府的強化對澳門管治的政策，意外地為澳門提供了旅遊的條件，使之成為香港後花園，這種趨勢又促進了澳門交通和酒店業的發展。澳葡政府的政策和澳門受到外來因素影響之間，互相影響，發展又互為因果。澳葡政府的一系列的工作，並非着意發展當今旅遊業的經濟活動，但當年的發展卻成為今天澳門旅遊業發展的基礎，也是旅遊業形成的雛型。

【註】

- (1) 嚴忠明：《一個海風吹來的城市：早期澳門城市發展史研究》，廣東人民出版社，2006年，頁108。
- (2) [葡] 塔維拉 (Consortium Tomás Taveira)：〈澳門從開埠至20世紀70年代社會經濟和城建方面的發展〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (3) 《澳門政府憲報》第42號，1893年10月21日。
- (4) [葡] 施白蒂 (Beatriz Basto da Silva) 著、姚京明譯《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁157。
- (5) [葡] 薩安東 (António Vasconcelos de Saldanha) 著、金國平譯《葡萄牙在華外交政策 (1841-1854)》，葡中關係研究中心、澳門基金會，1997年，頁95；Manuel Teixeira, *Toponímia de Macau*, Vol.1, p. 419, 轉引自吳志良、湯開建主編《澳門編年史》，廣東人民出版社，2009年，頁1625。
- (6) 據〈澳門中世紀風格的形成過程〉一文所附圖改繪，參閱[葡] 巴拉舒：〈澳門中世紀風格的形成過程〉，《文化雜誌》中文版第35期，1998年。
- (7) W. M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, Hong Kong: A. Shortrede and Co., 1867, p. 213.
- (8) 樊燕玲：《澳門青洲問題研究》，暨南大學碩士論文，2009年。
- (9) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：二十世紀 (1900-1949)》，澳門基金會，1999年，頁47。
- (10) 據〈澳門半島平面圖 (Planta da Península de Macau, 1889) 改繪，該圖由 [葡] 安東尼奧·埃托爾 (António Heitor) 於1889年繪製，藏於美國國會圖書館，網址：<http://www.loc.gov/item/2002624048/>。另可參閱〈澳門中世紀風格的形成過程〉一文附圖 ([葡] 巴拉舒：〈澳門中世紀風格的形成過程〉，《文化雜誌》中文版第35期，1988年)。
- (11) 據1912年〈澳門半島平面圖〉改繪，底圖參閱《文化雜誌》(葡文版)第38-39期合輯，1999年；其中道路名稱分佈參閱郭聲波、郭姝伶：〈近代澳門半島北部的城市擴張與道路建設〉，《辛亥革命與澳門》論文集，2011年。
- (12) W. M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, Hong Kong: A. Shortrede and Co., 1867, p. 219.
- (13) [清] 印光任、張汝霖：《澳門紀略》下卷《澳蕃篇》，乾隆十六年修，嘉慶五年重刊，臺北成文出版社印行，1968年，頁229。
- (14) W.M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, Hong Kong: A. Shortrede and Co., 1867, p.214.
- (15) James Dyer Ball, *Macao: The Holy City, The Gem of the Orient Earth*, Canton: The China Baptist Publication Society, 1905, p. 66.
- (16) 周彥文、田映霞等編《澳門老照片》，廣州出版社，1998年，頁34。
- (17) [清] 印光任、張汝霖：《澳門紀略》中所附圖，嘉慶五年重刊本，成文出版社，1968年。
- (18) 《澳門地攤憲報》(第四十二號)，1883年10月20日。
- (19) 《澳門地攤憲報》(第四號)，1896年1月25日。
- (20) (21) 利冠棉、林發欽：《19-20世紀明信片中的澳門》，澳門歷史教育學會，2008年，頁178；頁177。
- (22) 梁喬漢：〈夷俗雜詠〉，暨南大學古籍所等編《明清時期澳門問題檔案文獻彙編》(第六冊)，人民出版社，1999年，頁848。
- (23) (24) (25) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：二十世紀 (1900-1949)》，澳門基金會，1999年，頁49；頁52；頁61。
- (26) W. M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, Hong Kong: A. Shortrede and Co., 1867, p. 220.
- (27) [葡] 阿豐索 (José da Conceição Afonso)：《澳門的綠色革命：19世紀80年代》，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (28) (29) (30) [葡] 科斯塔 (Maria de Lourdes Rodrigues Costa)：〈澳門建築史〉，《文化雜誌》中文版第35期，1998年。

- (31) [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》第36-37期，1998年。
- (32) [葡] 施白蒂 (Beatriz Basto da Silva) 著、姚京明譯《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁241。
- (33) (34) [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (35) 吳堯：《澳門近代晚期建築轉型研究——東南大學與澳門特區政府文化局合作研究項目子課題》，東南大學博士論文，2004年，頁32。
- (36) 《澳門和帝汶省政府憲報》，1851年，轉引自[葡] 阿馬羅 (Ana Maria Amaro)：〈19世紀一位土生葡人迄今未發表的日記〉，《文化雜誌》中文版第40-41期，2000年。
- (37) 費成康：《澳門四百年》，上海人民出版社，1988年，頁404。
- (38) 〈市政條例法典摘抄〉，見《1872年澳門及帝汶省憲報》，頁122。引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (39) [葡] 阿豐索：《澳門的綠色革命：19世紀80年代》，《文化雜誌》中文版第36-37期，1998年。
- (40) 這總款項還不包括為在青洲島對面種植柳樹而整修道路所用的70澳門元撥款——那裡是未來填海的起點。參見康斯坦丁諾·若澤·德·布里托：〈澳門及帝汶省工務司1882年年度報告〉1883年1月30日，載於《澳門及帝汶省憲報》第6期副刊，1883年2月15日，頁41-47。引自 [葡] 阿豐索 (José da Conceição Afonso) 〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (41) 利貝羅 (Tanqueredo do Casal Libero)：〈1883年6月至1884年有關澳門綠化之報告〉，引自阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36-37期，1998年。
- (42) 坦克雷多·卡爾德拉·多·卡薩爾·利貝羅：〈關於1883年6月至1884年澳門綠化之報告〉，1885年6月20日，《澳門及帝汶省憲報》。轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (43) [葡] 文德泉神父：〈阿爾諾索伯爵筆下的澳門〉，《文化雜誌》中文版第7/8期，1989年。
- (44) [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (45) (46) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁228；頁245-246。
- (47) [葡] 文德泉：〈阿爾諾索伯爵筆下的澳門〉，《文化雜誌》中文版第7-8期，1989年。
- (48) (49) (50) [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (51) [葡] 阿澤維多 (Cândido do Carmo Azevedo)：〈19-20世紀之交澳門和果阿的浪漫主義與體育運動〉，《文化雜誌》中文版第53期，2004年。
- (52) W. M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, HongKong: A. Shortrede and Co., 1867, p. 212.
- (53) (54) [葡] 阿澤維多：〈19-20世紀之交澳門和果阿的浪漫主義與體育運動〉，《文化雜誌》中文版第53期，2004年。
- (55) [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36-37期，1998年。
- (56) 康斯坦·蒂諾·若澤·布里托：〈關於1882年澳門及帝汶省工務司之報告〉，1883年1月30日，見《澳門及帝汶省憲報》，1883年2月15日，第6期副刊，頁41-47。轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (57) [葡] 文德泉神父：〈阿爾諾索伯爵筆下的澳門〉，《文化雜誌》中文版第7-8期，1989年。
- (58) 阿曼西奧·德·阿波因：〈關於1888-1889經濟年澳門工務之報告〉，1889年7月1日，《澳門及帝汶省憲報》，1889年12月3日，第48期副刊，頁371。轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (59) [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36-37期，1998年。
- (60) 盧西奧·奧古斯托·達·席爾瓦：〈1882年澳門衛生司之報告〉，1883年3月30日，《澳門及帝汶省憲報》，1883年，頁188-211。引自 [葡] 阿豐索：《澳門的綠色革命：19世紀80年代》，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (61) 吳志良、楊允中主編《澳門百科全書》，中國大百科全書出版社，1999年，頁492；《澳門社會大典》編委會編《澳門社會大典》，網聯國際出版社，1999年，頁287。
- (62) 費成康：《澳門四百年》，上海人民出版社，頁404；《澳門社會大典》編委會編《澳門社會大典》，網聯國際出版社，1999年，頁287。
- (63) [葡] 施白蒂著、姚京明譯《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁182。
- (64) [葡] 阿澤維多 (Cândido do Carmo Azevedo)：〈19-20世紀之交澳門和果阿的浪漫主義與體育運動〉，《文化雜誌》中文版第53期，2004年。
- (65) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：二十世紀(1900-1949)》，澳門基金會，1999年，頁51。
- (66) 關於螺絲山公園建成時間有點分歧。阿澤維多認為該公園落成於1890年，王文達認為1898年建成螺絲山公園，

- 參閱阿澤維多 (Cândido do Carmo Azevedo) 〈19-20世紀之交澳門和果阿的浪漫主義與體育運動〉，《文化雜誌》中文版第53期，2004年；王文達：《澳門掌故》，澳門教育出版社，1999年，頁270-271。
- (67) [清] 印光任、張汝霖：《澳門紀略》之〈形勢篇〉，嘉慶五年重刊本，成文出版社，1968年，頁72。
- (68) 王文達：《澳門掌故》，澳門教育出版社，1999年，頁270-271。
- (69) 奧古斯托·佩雷拉·托瓦爾·德·萊莫斯：〈1885年澳門及帝汶省衛生司之報告〉，見《澳門及帝汶省憲報》，1886年，頁149-154，轉引自 [葡] 阿豐索 (José da Conceição Afonso)：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (70) 若澤·馬利亞·德·索烏薩：〈1885年度澳門及帝汶省工務司之報告〉，1886年7月1日，見《澳門及帝汶省憲報》，1886年9月14日，第36期副刊，頁356，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (71) [葡] 施白蒂 (Beatriz Basto da Silva)：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁243。
- (72) 若澤·馬利亞·德·索烏薩：〈1885年度澳門及帝汶省工務司之報告〉，1886年7月1日，見《澳門及帝汶省憲報》，1886年9月14日，第36期副刊，頁356，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (73) 若澤·馬利亞·德·索烏薩：〈1885年度澳門及帝汶省工務司之報告〉，1886年7月1日。見《澳門及帝汶省憲報》，1886年9月14日，第36期副刊，頁356，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (74) 澳門衛生司長萊莫斯 (Augusto Pereira Tovar Lemos)：〈1885年澳門衛生之報告〉；澳門工務司司長索札：〈1885年澳門工務司之報告〉，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (75) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁249。
- (76) [葡] 文德泉：〈賈梅士來過澳門〉，《文化雜誌》第54期，2005年。
- (77) 工務司司長阿曼西奧·德·阿波因：〈1888-1889經濟年工務事務之報告〉，1889年7月1日，《澳門及帝汶省憲報》，1889年12月3日，第48期副刊，頁371。轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (78) 康斯坦丁諾·若澤·德·布里托：〈1882年澳門及帝汶省工務司報告〉，1883年1月30日，見於《澳門及帝汶省憲報》，1883年2月15日，第6期副刊，頁41-47，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (79) 康斯坦丁諾·若澤·德·布里托：〈1882年澳門及帝汶省工務司報告〉，1883年1月30日，見於《澳門及帝汶省憲報》，1883年2月15日，第6期副刊，頁41-47，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (80) 工務司司長若澤·馬利亞·德·索烏薩：〈關於1885年澳門和帝汶省工務司之報告〉，1886年7月1日，見《澳門及帝汶省憲報》，1886年9月14日，第36期副刊，頁356，轉引自 [葡] 阿豐索：〈澳門的綠色革命：19世紀80年代〉，《文化雜誌》中文版第36/37期，1998年。
- (81) 工務司司長阿曼西奧·德·阿波因：〈1888年至1889年經濟年(度)工務事務之報告〉，1889年7月1日，見《澳門及帝汶省憲報》，1889年12月3日，第48期副刊，頁371。
- (82) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁263。
- (83) Duncan MacPherson, *Two Years in China, Narrative of the Chinese Expedition*, London: Saunders and Otley, 1843, p. 37.
- (84) Auguste Haussmann, *Voyage en Chine Cochinchine Inde et Malaisie*, Paris: G. Olivier, 1847, pp. 169-170.
- (85) W.M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, Hong Kong: A. Shortrede and Co., 1867, p. 212.
- (86) 盧德維奇·德·波瓦 (Ludovic de Beauvoir) 公爵於1846年生於布魯塞爾，父親德·波瓦侯爵與1848年革命被推翻的路易·菲利浦國王所在的奧爾良家族關係密切。1866年4月，剛滿20歲的德·波瓦 (Ludovic de Beauvoir) 公爵與路易·菲利浦國王的孫子龐蒂埃弗爾公爵 (Duc de Penthièvre) 啟程週遊世界。他們經澳大利亞、爪哇島、暹羅、香港，於1867年2月11日抵達澳門。到澳門後，受到澳葡政府的熱情款待。1月14日離開澳門奔赴廣州，並於3月抵達上海，接著還到了中國北部城市、日本和加利福尼亞等地，最後於1867年9月回到法國。自1869年起，相繼出版了《澳大利亞》(Ludovic, Marquis de Beauvoir, *Voyage Autous du Monde: Australie*, 1869)、《爪哇、暹羅與廣州》(法語版 Ludovic de Beauvoir, *Java, Voyage, Siam, Canton: Autour Du Monde*, Volume 2, Paris: H. Plon, 1869；英語版 Marquis de Beauvoir, *A Voyage Round the World: Java, Siam, Canton*, London: John Murray, Albemarle Street, 1870) 兩部遊記。1870年，他參加了對抗德國的戰爭，後於第三共和國成立初進入外交界。1876年任外交部長德卡茲公爵 (Duc Decazes) 的辦公廳主

- 任。1872年，他出版第三部遊記《北京、東京和三藩市》(Ludovic Beauvoir (marquis de), *Pekin, Jeddo, and San Francisco: The Conclusion of a Voyage Round the World*, London: John Murray, 1872)。這三部遊記後來榮獲法蘭西學院獎。此外還出版有 Ludovic de Beauvoir, *Hong Kong et Macao* (Magellan & Cie, 2004)，1929年病逝於法國。
- (87) Marquis de Beauvoir, *A Voyage Round the World: Java, Siam, Canton*, London: John Murray, Albemarle Street, 1870, p. 331.
- (88) 何大章、繆鴻基：《澳門地理》，廣東省文理學院出版，1946年，頁43。
- (89) (90) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁169；頁175。
- (91) [葡] 若熱·迪亞士 (Jorge Dias)：〈19世紀末葉之澳門：有關喬治·布斯凱《當今日本》某章雜記〉，《文化雜誌》中文版第7-8期，1989年。
- (92) [葡] 阿澤維多 (Cândido do Carmo Azevedo)：〈19-20世紀之交澳門和果阿的浪漫主義與體育運動〉，《文化雜誌》中文版第53期，2004年。
- (93) (94) [葡] 布朗科 (Fernando Castelo Branco)：〈19世紀最後一年的澳門〉，《文化雜誌》中文版第32期，1997年。
- (95) James Dyer Ball, *Macao: The Holy City, The Gem of the Orient Earth*, Canton: The China Baptist Publication Society, 1905, p. 6.
- (96) 利冠棉、林發欽：《19-20世紀明信片中的澳門》，澳門歷史教育學會，2008年，頁190。
- (97) 我國近代最早的文物保護法規——〈保護古跡推廣章程〉直到1909年才頒佈實施。參閱陳岱：〈我國近代最早的文物保護法〉，《人民論壇》第12期，1996年。
- (98) (99) W. M. Fred. Mayers, *The Treaty Ports of China and Japan—A Complete Guide to the Open Ports of those Countries, together with Peking, Yedo, Hong Kong and Macao*, HongKong: A. Shortrede and Co., 1867, p. 214; pp. 213-214.
- (100) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁176。
- (101) Marquis de Beauvoir, *A Voyage Round the World: Java, Siam, Canton*, London: John Murray, Albemarle Street, 1870, pp. 326-327.
- (102) 施白蒂：《澳門編年史 (19世紀)》，頁217。
- (103) 林廣志：《晚清澳門華商與華人社會研究》，廣州：暨南大學博士論文，未刊，頁122。
- (104) (105) Manuel Teixeira, *Toponímia de Macau*, Instituto Cultural de Macau, 1997, Vol.1, p. 74. 轉引自吳志良、湯開建主編《澳門編年史》，廣東人民出版社，2009年，頁1899。
- (106) [葡] 施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁262；Manuel Teixeira, *Toponímia de Macau*, Vol.1, p. 310. Luís Andrade de Sá, *Hotel Bela Vista*, pp. 20-24. 轉引自吳志良、湯開建主編《澳門編年史》，廣東人民出版社，2009年，頁1997-1998。
- (107) 民政署案卷G組第339號(A. H. M)，轉引自施白蒂：《澳門編年史：19世紀》，頁265。
- (108) Luís Andrade de Sá, *Hotel Bela Vista*, p. 25. 轉引自吳志良、湯開建主編《澳門編年史》，廣東人民出版社，2009年，頁2015。
- (109) *Echo Macaense*, Agosto 1, 1893. 澳門基金會、上海社會科學院編《鏡海叢報》，上海社會科學院出版社，2000年，頁416。
- (110) 〈告白〉，《鏡海叢報》(第二年第十三號)，1895年2月20日。
- (111) 《澳門、地捫、梭羅省政府憲報》(第二十五號)，1851年5月10日。
- (112) 《澳門地捫憲報》(第二十八號附報)，1880年7月12日。
- (113) 《澳門憲報》(第五十二號)，1906年12月29日，《澳門憲報中文資料輯錄 (1850-1911)》，頁466。
- (114) [葡] 徐薩斯 (Montalto de Jesus) 著、黃鴻釗等譯《歷史上的澳門》，澳門基金會，2000年，頁258。
- (115) 〈嚴申客禁〉，《鏡海叢報》(第二年第十六號)，1894年11月7日。
- (116) 《澳門地捫憲報》(第五十號附報)，1894年12月17日。
- (117) 〈搶賭斃命〉，《鏡海叢報》(第三年第七號)，1895年9月4日。
- (118) 《澳門地捫憲報》(第六號)，1893年2月11日。
- (119) 《澳門地捫憲報》(第三十號)，1885年7月25日。
- (120) [葡] 施白蒂 (Beatriz Basto da Silva) 著《澳門編年史：19世紀》，澳門基金會，1998年，頁254。
- (121) José da Conceição Afonso：〈澳門衛生史試編〉，載於《行政》第4期，2005年，頁1270。
- (122) 《澳門地捫憲報》(第四十二號)，1883年10月20日。
- (123) 《澳門憲報》(第十二號)，1909年3月20日。
- (124) 伊莎貝爾·努內斯〈舞女和歌——澳門妓業面面觀〉，《文化雜誌》中文版第15/16期，澳門：1993年，頁45。
- (125) 〈告示〉第十三條，《澳門、帝汶、梭羅省政府公報》第43期，1851年9月13日。轉引自〈舞女和歌女——澳門妓業面面觀〉，《文化雜誌》中文版第15/16期，1993年，頁49。
- (126) 〈客棧召妓〉，《鏡海叢報》(第二年第五十號)，1895年7月10日。
- (127) 《澳門憲報》(第三十八號)，1911年9月23日。