

澳門馬場區 滄桑六十年

(1925-1985)

邢榮發*

澳門北區⁽¹⁾，即蓮花莖上關閘馬路東面和西面及至西南面的大片通過填海而形成的土地，包括馬場區、黑沙灣區、臺山區、青洲區和筷子基區。上溯至1847年關閘馬路建成以前，這裡還祇是一道沙堤稱蓮花莖⁽²⁾，在此之前也祇有迂迴狹窄之便道直通關閘⁽³⁾而已。這一地區密密匝匝滿是墳墓，很難找到一條路。⁽⁴⁾然而，它四周秀麗的風景，曾吸引了往昔很多文人雅士留下不少頌贊之辭。譬如，《廣東文獻》中有羅天尺⁽⁵⁾詩云：“澳口東風未易尋，蓮莖關外大洋深。”⁽⁶⁾印光任⁽⁷⁾《蓮峰夕照詩》云：“蓮峰來夕照，光散落紅霞。樓閣歸金界，煙林入錦叢。文章天自富，烘染晚尤工。祇恐將軍畫，難分造化工。”⁽⁸⁾當時在傍晚眺望青洲的日落景色是多麼迷人。後又有李遐齡⁽⁹⁾青洲詩云：“微波澹碧天淨，納涼喚艇凌蠓鏡。父老云蓬蠻貊邦，動色戒勿輕渡江。水端難辨牛與馬，誰信中流僅沒踝？小舟如雀不得過，五百年後當奈何！聞道蓬萊亦清淺，昔畏乘船今乘輦。桑蔴雞犬同人間，世俗猶似仙名山。”⁽¹⁰⁾從這些詩句中可知當時青洲一帶水域已相當淺，故而波浪不興、平靜如鏡，昔時蓮花莖兩旁就是這般迷人的美麗景色。

然而要研究馬場區，先得從亞馬留（João Maria Ferreira do Amaral）⁽¹¹⁾這個獨臂的葡萄牙殖民者入手。他在上任澳葡總督後，於1847年就先拆毀中國原有的關閘，繼而強行修築了關閘馬路（Istmo de Ferreira do Amaral 亞馬留土堤）⁽¹²⁾。隨後的七十多年間，那一帶除了墓地及沖積而成的海坦外，仍然是一片淺海景觀：“初澳葡開築關閘馬路時，先令河濱之沙坵墳墓遷徙，繼則將河濱海坦圍以土霸，使之漸成窪田，由是草寮茅屋，破艇漁寨，疏落參差。”⁽¹³⁾可見當時關閘馬路東側一帶是多麼荒涼。

即使到1871年，澳葡政府建成了迄今尚存的凱旋門式關閘（Porta do Cerco）⁽¹⁴⁾之時，那裡也祇是多了一些棚屋罷了。從一幀《文化雜誌》上發表的進行港口工程前的馬場區所在地域照片⁽¹⁵⁾〔圖一〕中可以看到，直到20世紀初，馬場區所在地域還是一片沖積海坦，環境荒涼。由於地處珠江口西面，關閘馬路兩旁又因內弧海灣的關係，珠江的支流西江汛流帶來的沙泥長期淤積，到19世紀末已成為大片淺灘。然而儘管如此，雖然已不復存在昔日的單純景致，灣景依然迷人。至於蓮花莖西側的景象亦不遑多讓：20世紀初時，除了東起關閘馬路南端西至青洲山連通於1892年建成的青洲大馬路⁽¹⁶⁾外，兩旁早已成沖積淺灘；且自青洲山對開呈東北方向原已建有一道堤基直達關閘，由基圍至關閘馬路間形成了避風塘。當時有一些地方已建有零散房屋，今天的白朗古將軍大馬路（Avenida do General Castelo Branco）⁽¹⁷⁾也在20年代初建成，現今跑狗場所在地段，當時已建了不少房屋。⁽¹⁸⁾

關閘馬路東側海灣的東南處正是馬交石⁽¹⁹⁾所在。此處在填海前雖一片荒涼，風景卻相當誘人。《澳門雜詩》作者汪兆鏞⁽²⁰⁾詠蓮花莖詩云：“北自前山來，沙堤平而直。路南一山聳，儼如蓮莖植。附尊連蜷中，秀采森嶺巔。怪石高逾尋，惜之文字泐。裴褰一瞻眺，天然樹封域。”向北可眺望拱北高山大嶺，往南有蓮峰山、蟹山和馬交石山⁽²¹⁾等，以及澳門華人聚居的最大村落——望廈村。⁽²²⁾這裡必須加以說明：當時周圍已存在的馬路已有亞馬喇馬路、黑沙灣斜坡、黑沙灣和關閘馬路等。

*邢榮發，澳門建築設計專業人士，歷史學博士，現任澳門理工學院藝術高等學校《澳門歷史》兼職教師，側重於研究澳門中、西建築文化史課題。



〔圖一〕（進行港口工程前）從東望洋山鳥瞰澳門：左面是筷子基，右面是祐漢。

馬場區出現的歷史背景

19世紀下半葉至20世紀初，澳門處於政治起伏經濟不穩定的年代。

自鴉片戰爭以後，清政府被迫割讓香港給英國，並開放廣州、福州、廈門、寧波及上海五個通商口岸。⁽²³⁾ 香港在英國的佔領下，憑藉其天然深水港的有利條件在經濟上迅速崛起，在短短的幾年間，澳門作為遠東貿易中心的地位受到極大威脅，甚至即被取代，令澳門一落千丈，往昔好景一去不復返，陷入經濟衰退局面。就算在1845年葡王單方面宣佈澳門為自由貿易（免徵貿易稅）港⁽²⁴⁾，到1846年亞馬留上任澳門總督後極力擴張地域、拆毀清朝設於澳門的海關並驅逐其官吏⁽²⁵⁾以及侵吞澳門華人村落整治城市硬件、直至1887年簽署〈中葡和好通商條約〉⁽²⁵⁾的四十年間，澳門整體經濟一直

處於起伏不定的弱勢狀態。在1881年第一次錄得貿易赤字以後⁽²⁶⁾，政府財政來源不得不轉向依靠各種賭博專利稅以及洋藥（鴉片煙）走私的逃稅（清政府海關關稅）利潤。如1882年訂立的包括蘭姓、番攤、白鴿票及煙膏等經營專利合同條款⁽²⁷⁾，就是在這樣的環境下制定的，可見當時澳葡政府著實依靠煙賭維生。儘管如此，財政收入依然存在不穩定因素：廣東及香港地區禁賭時，賭商賭徒一湧而到澳門，馬上呈現表面繁榮；而當周邊解除賭禁，澳門即頓時呈現蕭條景象。⁽²⁸⁾ 在遠東貿易港被取代、賭博業因周邊地區的時禁時放而時旺時淡，加上經常性的因颶風火災等帶來災難性破壞的情況下，澳門商埠確實難以得到穩定的發展。到19世紀最後一個十年，城市建設雖然有所改善，但經濟仍然不振，以至20世紀初期出現了一段困難時期。我們可以從1911年由代理澳門總督馬沙度（Álvaro de Mello Machado）簽署的報告中看到這一點。他寫道：

從數字資料中反映出澳門的民生正經歷衰退時期，目前仍未找到有效的對策去改善局面。由於局勢惡化的過程頗為急速，作為一個靈活行政當局應設法找出對策去減慢惡化的步伐，我們可從幾方面去思考這個問題：由我方引起的和中國的惡劣政治局面，鄰近澳門港口的不斷發展和我們不可以繼續依靠從賭博和鴉片貿易所帶來的庫房收入。⁽²⁹⁾

從 1890-1910 年間，澳門的經濟已處於不斷低落的趨勢，由於各種客觀條件的限制，以致澳葡政府無從實施徹底的對策以解困局。從上述報告可見，當時澳葡政府所能做到的祇是“設法找出對策去減慢惡化的步伐”等較為消極的措施而已。

綜觀促使澳葡政府決心整治港口的原因有以下幾個方面：

一、澳門的港口長時期受到淤塞問題所困擾，大大影響了長期的常規港口貿易帶來的庫房收入。

由於地處西江出口，江水流到澳門東西海面時，水流已相當緩慢，來自上游隨流而下的泥沙不斷地沉積於河床，到 19 世紀中葉，祇剩下氹仔港口可容納五百噸以上船隻停泊。⁽³⁰⁾ 在這樣的條件下根本無法復興重要貿易港。根據徐薩斯 (Montalto de Jesus)《歷史上的澳門》所述——

(澳門)淺灘不斷增大，又不能得到及時疏浚，鄰近三角洲的沙泥一古腦兒流入澳門港，使澳門成了名副其實的令人沮喪的沼澤地。在一份 1865 年的英國海關部地圖上，澳門錨地在低潮時的水位也有 9 至 10 英尺 (約 3 公尺)；但到 1881 年再次測量時，這一水位卻減至 5.5 英尺 (1.68 公尺)。內港水道的情形更糟，人們沮喪地預測，這個曾停泊過天后乘坐的帆船的傳奇港口，四十年之內將會在低潮時見底。1883 年進行的另一次勘測表明，澳門各個港口在二十五年內吸收了不少於六千九百萬噸的淤積泥沙。1883 年，殖民署派來一位傑出的工程師，

羅利盧 (Adolfo Loureiro) 接到指令要他對三角洲的潮汐和水流作勘測。⁽³¹⁾

羅利盧工程師勘測後，建議必須疏濬航道，修正從媽閣到青洲的內港沿岸和其它一些改良工程；還提出在檳榔石 (Pedra Areca)⁽³²⁾ 和氹仔之間的最近點修築一道防波堤，以迫使馬騮洲水流通過氹仔水道與內港的水流相會。⁽³³⁾ 然而，這個計劃的規模僅能改善港口以維持當時澳門的一般貿易和船運，改善後的港口仍然容納不了遠洋巨輪。整項建議工程當時預算為 2,650,000 澳門圓。看其規模，根本沒有意圖徹底解決港口淤塞問題。據後來羅利盧在英國一個地理學會的講演中提到，他不敢建議大規模改造港口的原因是，一方面是基於政治上的考慮，不想因影響當時香港既有的港口貿易收入而觸怒英國人，因為如果那樣做的話會對澳門更為不利；其次是考慮未來澳門所要負擔的港口維修費用不能過於龐大等問題，所以採取折衷的方案。⁽³⁴⁾ 然而這個計劃並沒有馬上付諸實行。在建議後的三十年間，各方面不斷地圍繞澳門港口計劃進行研究，直到 20 世紀第一個十年過去，才獲得較佳的進展。

二、稅收的不穩定，不但使澳門長期得不到發展，而且使經濟長期陷於低落狀態。

在既沒有物產而僅含 3.25 平方公里⁽³⁵⁾ 有限地域的澳門半島上，在半港口城市半農村⁽³⁶⁾ 的條件下，可聚居人口的數目是非常有限的。在這地少人稀的地域裡⁽³⁷⁾，祇有復興過去三百年的海港貿易強勢，才有可能保障未來澳門的發展，而 1881 年的貿易狀況確實令人擔憂。繼 1881 年錄得 45.2% 貿易赤字後，到 1884 年情況更糟，赤字竟達 58.8%。如此嚴重的貿易赤字，顯示了港口原有功能的頹敗，也說明可進入港口的船隻越來越小，在貨物出多入少的情況下，澳門作為貿易中介角色的收入自然大不如前。因此，作為澳門長期賴以維生的港口貿易收入大大減少，若不尋求解決方案則將無以為繼。

在內徵課稅方面也存在不少問題。從 1892 年 5 月 20-21 日的事件可見一斑：祇因澳葡對一種廉價的叫“料半”的中國米酒加稅，並在以 7,500 圓總

年稅額判給一名香港華商承包稅收的情況下，“澳門商舖幾乎全部關門罷市，無從購物，無人工作，船舶也都停航。據稱，如此大罷市是澳門開埠三百年以來所未有。”⁽³⁸⁾由於這種酒是下等米酒，為勞苦的普羅大眾日常所需，加稅的影響面較大，故有上述之罷市。祇在此項並非影響全民的增稅上，已產生如此激烈的回響，更勿論其它直接影響民生的加稅會帶來的後果，民生之窘迫由此可見一二。在稅收極其不穩定的情況下，為了保障庫房收入，澳葡政府在19世紀末開始採用稅款承包制，通過各種所謂專營合約將項目的稅項判給華商代收。上述事件就是在這種情形下發生的。這說明了當時澳門的內部經濟正處於衰落的苦況。因此，強烈要求整治澳門港口及城市以振興經濟的意識必然要形成一股驅動力。

三、自然災害帶來的破壞、疫症造成的人口損失及流失，致使澳門經濟元氣大傷。

屋漏兼逢連夜雨。澳門自開埠以來，直至20世紀上半葉，總是經常遭受自然災害的破壞而無從抵抗。例如受到颱風、火災、疫症等無情蹂躪，經常使澳門損失巨大，致令已衰落的經濟雪上加霜，經常處於元氣大傷的狀態。

例如關於颱風，德梅特里奧·西納蒂1884年的報告說：

由於沒有避風的地方，在1871-1883年之間發生的六次颱風中，近5,000人死亡，3,000艘船隻被毀，貨物損失達五十萬澳門圓。除了人們感情上受折磨之外，還有勞動力和智力方面的損失，因為每個人都進行勞動創造財富，每個人皆意味着一定價值的生產工具，……如果把人員死亡和價值三百萬的船隻和貨物損失加在一起可以看出，必須在港口建造避風塘，以保證生命和財產的安全。⁽³⁹⁾

根據記錄，直至20世紀60年代，每當颱風襲澳，往往造成房屋坍塌、傾船覆舟、樹木倒折及澤國處處的情況，還經常導致人命傷亡及財產損失。⁽⁴⁰⁾

除了颱風帶來的破壞之外，火災也是澳門20世紀上半葉一種難以抵抗的災害，經常發生在華人密集聚居的區域，尤以營地街、草堆街及爐石塘區一帶為甚。因此形成城外區域的華人普遍以簡單木結構搭成居屋，頂樑上蓋上陶瓦⁽⁴¹⁾，戶戶相倚伙伙相連地密集僭建，通道狹窄簷篷阻路，竟至於沒有經過任何規劃而形成社區；街道迂迴曲折而雜亂無章，加上救火設備不足，一旦祝融光顧即整片陷入火海，一發而不可收拾。這種木屋矮小，風力無從阻擋，火勢難以控制，故每逢發生火災，事必燒燬數十百戶。從各項統計記錄中可知，歷來火災人命雖沒有太多傷亡，但造成的財物損失卻相當大。自19世紀末訂立了部分具體建築規劃後，各方面有所改善，但由於街區複雜形成日久，加上澳葡對華人態度冷漠，致使大部分居澳華民不承認葡人管治的強烈反抗思想一直存在，至20世紀初才有所變化。由於法規難以完善地執行及有效地實施，造成迄今尚未能全盤改造的不規則社區現狀。

比天災更為可怕的，要算是疫症的流行所引起的人命損失乃至人口流失了。1907年5月10日，澳門總督在一項關於龍田村街區的批示中下令：

立即撤出所有居民，放火燒燬該街區，以保護這些人的性命，並以此阻止傳染病蔓延到歐洲步兵連駐守的二龍喉兵營。⁽⁴²⁾

這是19世紀末至20世紀初澳葡政府常用的消除疫症之法。由於華民區如新橋、龍田、沙梨頭、塔石等區原是農村地段，華民（多為農民或漁民）人口密集，環境骯髒，水源污染，衛生條件極其惡劣，造成經常性的疫症爆發。這時期經常發生的瘟病如鼠疫及癘疫等，每次均達數百人死亡。澳門雖然自1894年起已有埗頭檢疫，“其稽察之法，由洋官分派醫員，凡遇來澳者，先行上船診視，始准登岸。”⁽⁴³⁾且祇有其中三個規定的碼頭准許蒞澳人士登岸，其餘皆被封鎖。然而始終防不勝防，1895年4-7月間“澳門又發生鼠疫，死數千人”⁽⁴⁴⁾。每當發生疫症，大量居民即時逃往

鄰近地區避難，故此又造成澳門人口銳減，致使各行業停滯而影響澳門經濟。“寓澳商民紛紛徙避，不可遏止，市肆十閉其七。”⁽⁴⁵⁾

馬場區土地的出現

在種種不利因素的影響下，19世紀80年代澳葡政府已意識到若要使澳門再次恢復經濟繁榮局面，務須有新的港口設施及重新規劃整治城市。於是，自1881年起，自測量水文的報告得出令人驚訝的結果後，便開始了對新港口設施之規劃和城市整治的研究，在此後半個世紀裡，更不斷改進計劃，想方設法逐步使之實現。

自1881年起，澳門半島上已不斷地進行城市改善工程，例如1885年清拆了新橋涌上的高腳船屋等⁽⁴⁶⁾，1910年政府又對各區不適合居住條件的房屋進行了徵用並放火燒燬以潔淨環境⁽⁴⁷⁾，將各處污水坑填平（龍田村更被填高了2米之多⁽⁴⁸⁾）同時修建了二十公里長的道路⁽⁴⁹⁾，其中部分還用上優質水泥（混凝土）建造。然而，港口工程卻遲遲未能展開，其原因首先是因為葡萄牙政府一直沒有允准澳葡政府動用一筆龐大資金去實行計劃，正如《近代拱北海關報告匯編》中所述：“澳門想要維持其重要港口的地位，葡萄牙當局首先要從漠不關心的昏睡中甦醒過來，允許澳門疏濬港口。”⁽⁵⁰⁾再者，澳門與中國之間的劃界糾紛也造成計劃的延遲實施。自1887年〈中葡和好通商條約〉簽定以後，澳門政府一直想方設法劃定疆界，雖然多次因澳葡強行佔界迫使中國和澳葡雙方進行談判，甚至澳葡曾將事件提昇至兩國外交層面去談判，可惜仍然長期未達到中葡雙方都同意的結果。直到1928年，中華民國外交部提出〈中葡和好通商條約〉因期滿必須廢舊立新，雙方經協商並於1929年正式互換新簽訂的〈中葡友好通商條約〉文本後⁽⁵¹⁾，劃界問題才得到解決。但在此之前，由於復興澳門已迫不及待，即使在中國方面尚未首肯的情況下，澳門已不斷地進行城市各類整治及疏濬港口工程。拱北海關1912年的十年報告有這樣的描述：

澳門天氣宜人，很早就一直成為歐洲人享有特權的渡假勝地。在中國，不可能提供比澳門更有益健康的港口更明媚可愛的氣候了。本十年望廈村的稻田、菜園及沼澤地逐漸縮小，住宅區和良好的汽車路則在擴大，路燈明亮，榕樹成蔭，排列整齊，護理得當。蚊子越來越少，瘧疾實在是聞所未聞。⁽⁵²⁾

可見澳門城市在此期間已不斷地向北開拓，並已修築多條馬路，衛生條件方面亦已得到很大的改善。

在得到葡萄牙方面批准進行港口大規模工程後，澳葡政府於1919年初開始正式籌備落實計劃的施行：2月2日聘請工程師杜瓦爾特·阿貝卡西斯（Duarte Abecassis）出任港口改善委員會副總工程師；同月對海邊新街〔按：今天的提督馬路一帶〕、沙欄仔及快艇頭街的建築物進行徵用；4月籌備將市政廳提供司打口（柯邦迪前地）的一幅土地建造街市；5月1日，在港務局收到從英國馬可尼（Marconi）公司訂購的工程機器設備後，工程即於翌年展開。

1920年1月，在拉科達〔即罈些喇 Lacerda〕將軍的親自指揮下，澳門開始實施興建人工外港的拉科達計劃。……興建西南面一道防波堤，長3,600碼，有三個開口；還興建一道東面防波堤，長1,400碼。……挖濬一條“運河航道”，寬100碼，深7.5米，連接澳門盆灣，通往深水港。⁽⁵³⁾

然而，工程一開始就不順利，“……澳門濬港工程局填築海坦，中葡大起交涉，雙方各執一詞。”⁽⁵⁴⁾由於事前並沒有得到中國方面的同意而觸怒了中國當局。為免引起與中國的衝突，工程於1月30日暫停，經過半年的談判，最後中葡雙方於廣州簽署了〈興築澳門港口工程合約〉、〈修改港口章程〉及〈澳門交解華犯章程〉之後，得以復工。⁽⁵⁵⁾最後，整項內港工程經歷了八年工程期，到1927年才竣工，總

工程費為一千二百萬圓，規模較羅利盧少校於1883年所提出的計劃要大上幾倍，費用幾乎是前者預算的五倍。然而，此計劃亦備受某些持悲觀態度人士的抨擊——

〔……〕將大筆款項花費在河口港工程的計劃上，卻不考慮對河口自身的保護，竊以為是工程計劃的一個缺憾。西江水流的流向與流速在很大程度上制約着工程的成敗，在過去三十年間，西江水流已經不止一次地證明，若想征服它，實屬出乎澳門的意料之外。況且，這不僅僅是錨地淤淺的問題。本地方圓數英里的全部河床，正以每年幾英寸的速度昇高，甚至香港的藍水港(The blue-water harbour)也因同樣原因而受到關注。(……)恐怕澳門將會像中國許多被人遺忘的海港一樣，命運中注定很快就會變成內陸地。確實，在這種情況下，疏濬工程從一開始就無法完成其目標，祇能聽天由命。(56)

自1919年起，澳門進入了大規模的港口及城市整治時期。該時期除了疏濬港口及航道之外，還通過內港填海增加了140英畝(55公頃)土地。(57)1919-1924年間，集中填平了澳門半島的西北側，即今天的臺山區、青洲大馬路兩旁，建造了筷子基(58)，總稱內港填海計劃。而1923-1938年間的填海工程更為浩大，填平了沿着澳門半島的東北、東部及東南部大部分海坦，形成了今天的黑沙灣、馬場、新口岸(指友誼大馬路與松山之間的土地，包括葡京酒店所在地，這一區到1980年代被稱為新填海區，即ZAPE-Zona de Aterros do Porto Exterior及南灣——即南灣街以南包括舊工人球場、金來大廈、商業學校及舊利宵中學一帶)等地區，稱外港填海計劃。馬場區就是在這期間的1923-1925年所完成的填海造地而出現的，這樣便將澳門半島面積擴展到6平方公里，幾乎是原有面積的兩倍。(59)

這兩個為現代澳門城市建設奠定了發展基礎的浩大工程歷時二十年，直至1938年才全部竣工。

馬場⁽⁶⁰⁾區的發展

20世紀60-70年代，在澳門北區居民中不難聽到幾個地名——馬場菜園木屋、馬場A、B、C座、馬場看臺木屋等等，這些都是當年澳門北部馬場區居民住地的名稱，其範圍乃指以關閘馬路(Istmo de Ferreira do Amaral)為西界，南至黑沙灣馬場海邊馬路(Estrada Marginal do Hipódromo)，而東面及北面分別為現在的馬場東北大馬路(Avenida Leste do Hipódromo)及馬場北大馬路(Avenida Norte do Hipódromo)的一幅面積約15公頃的填海地，這些地段名稱揭示了該區在填海後五十年間的發展變化。

馬場區的填海工程是在1923年初展開的。當時該項工程是由一間名為荷蘭港口工程公司(Netherlands Harbour Works Company)⁽⁶¹⁾承辦的。然而在工程進行期間產生了不少阻滯：首先，在工程展開初時，因事拖延有日，嗣於5月始興工；同年8月又因由荷蘭運來的濬河工程船，一在靠近半島之西北海面覆沒，一被8月18日襲澳颶風打沉，工程被迫停頓。不過此時惟關閘迤東一帶早有多處按照全部工程之策劃填築完畢，而海底工作又復逐漸經營。⁽⁶²⁾這是根據拱北海關1923年年終報告關於澳門填海工程的記錄，可見當時關閘以東部分(即後來的馬場所在)已接近完成填土工程，而整幅馬場土地於1924年完成填海工程，到了1925年，黑沙灣港(Ponto de Areia Preta)的配套設施亦告完竣。⁽⁶³⁾黑沙灣港乃避風塘式的碼頭卸貨區(Doca)，位於今天的馬場海邊馬路以南至慕拉士馬路一帶。黑沙環港所在的海面，在20世紀60年代初因新工業區及其配套計劃的展開而被填平。這次填海便形成了舊馬場住宅區完整的一幅土地，而在此後的十多年間，在填海土地上建成了包括公務員宿舍、新美安大廈、錦興樓、萬利樓、盲人院等住宅群及部分工業樓宇。

一、賽馬場時期

自1924年3月19日第14號法規訂立了澳門賽馬專營權後，澳門政府開始積極籌備建造跑馬場。澳門政府總秘書長(Secretaria Geral do Governo)就

此事分別於1924年8月22日致函（函件編號1001-A）市政府政務官（Administrador do Concelho）及警察長官（Comissário de Polícia），並於同年9月16日致函（函件編號1166-A）財政局長官（Director dos Serviços de Fazenda），促其準備徵地事宜。^{〔64〕}

當時澳門政府對建設跑馬場一事似乎趨之若鶩，在一封澳門政府總秘書長於1925年7月9日致市政府政務官的函件（函件編號748-A）^{〔64〕}中稱：能夠為盧廉若（Lou Lim Ioc）關於“澳門萬國賽馬娛樂俱樂部有限公司”（Clube Internacional de Recreio e Corridas de Macau, Limitada）這份極受歡迎的申請書作出分配而感到榮耀，可見澳門賽馬場是當時澳門一樁極其重要的盛事。

澳門賽馬專營權由盧廉若^{〔66〕}為首的港澳大亨承辦。盧廉若於1925年初以“澳門萬國賽馬娛樂俱樂部總裁”名義向政府提出申請^{〔67〕}批租土地以作建造賽馬場之用。據他在1925年8月4日遞交予澳門總督函所述，由於賽馬專營權合約中規定，投得專營權者有義務建造一賽馬場地及其配套設

施，而土地可通過向政府租賃而獲得。起初，專營公司申請將馬場地設於望廈地區，及後得悉政府徵地困難而放棄，最後確定選址黑沙灣港馬路側的大片填土地，並在同函中向澳門總督申請允許建造一個跑馬場及有關之建築物。因此，在1925年8月5日，政府總秘書處向工務局發函（函件編號1018-A）^{〔65〕}確定批出黑沙灣港馬路一幅面積49,381.17平方米之土地予“澳門萬國賽馬娛樂俱樂部”；又於8月7日附上馬場平面圖致函（函件編號1039-A）^{〔65〕}港務廳廳長，促其對事情作出協助；8月19日再函（函件編號1134-A）^{〔65〕}工務局促其協助辦理上述批租地事宜。〔圖二〕

政府所批租給“澳門萬國賽馬娛樂俱樂部”用作建造馬場之土地即為剛完成填海的澳門半島東北隅之土地就是位於今天的馬場區。

澳門跑馬場，原迺關閘馬路東面海坦，自從澳葡填海拓地，築成此一片幅員廣袤之場地後，由澳門賽馬會闢作賽馬場所。^{〔68〕}



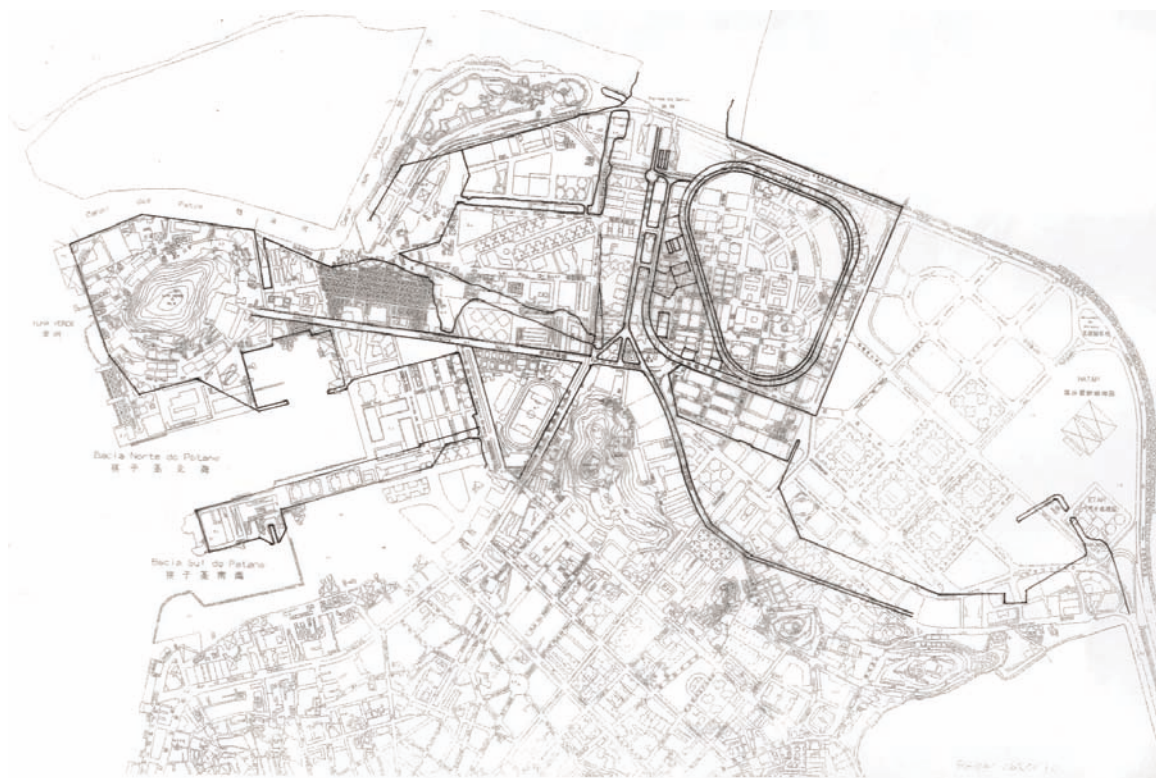
〔圖二〕 澳葡政府批准建賽馬場之批地平面圖



〔圖三〕賽馬場高空拍照（25 x 20cm） 作者藏

從〔圖三〕的鳥瞰照片中清晰可見賽馬場大門設在關閘馬路中段偏北（即現在的馬場看臺大街入口處）位置，亦即現在的柏麗停車場位置，大門兩側各建一堵圍牆，圍牆內右側即現在菜農子弟學校後面隔街處，建有一列平房作為馬場會址及馬伕宿舍，其正門入口正對看臺大樓。馬場中央有一個大水塘（此水塘一直沿用至上世紀80年代初），四周是一大片草坪圍繞着賽馬跑道，隔着護欄建有一排階梯式的看臺，看臺之下是賽馬會辦事處及投注處。賽馬跑道呈直角三角形狀。馬場跑道右邊的堤基已成今天的馬場東大馬路，南面的道路則為馬場海邊馬路。而圖中更南面的是黑沙灣馬路及慕拉士大馬路，其中長方形海域即為黑沙灣港。〔圖四〕

當時的馬會由澳門電燈公司擔任馬會司庫，電燈公司的大班嘉理仁和香港夏理文行大班夏理文擔任“馬彩部監理”。



〔圖四〕1935年建成的北區規劃與今天地域對照 邢榮發繪

1927年“澳門萬國賽馬體育會”於3月9日舉行賽馬。在澳門歷史上此為創建，誠盛舉也。其賽馬場，設於新填海岸之內，密邇關閘，佳景迴環，雅麗如畫。⁽⁶⁹⁾

澳門的賽馬不太頻繁，大約每月一兩次。

每逢週日舉行普通賽馬，港客到澳門觀賽極為踴躍。香港騎師到澳門比賽，與澳門騎師競一刻之先登，蓋當時澳中亦養成一幫華籍騎師也。⁽⁷⁰⁾

當時，賭馬被視為高尚娛樂，入場者非富則貴，衣冠楚楚。入場費相當昂貴，每券價值一圓，相當於當時二十五斤大米之價，非一般平民百姓所能負擔得起。

本年預定時日，依期賽馬，甚得群眾歡迎。香港方面則專備一快捷輪船，於賽馬期間，往來港澳，凡興高采烈者，率趁搭此船，以快其心意。而馬場陳設華麗，亦堪稱遠東佳景之一。⁽⁷¹⁾

由於主辦者於賽前在香港《華字日報》上大肆宣傳，并特別請省港澳輪船公司加派泰山、瑞安兩艘輪船接送來澳門賭馬的客人，澳門、香港、廣州、中山等地的富商鉅賈軍政要員都來澳門馬場投注賭馬，以顯示其財富和“文明”人士身份，一時間賽馬場成了萬人空巷的賭博場、新式時興的“銷金窩”。太平洋戰爭爆發後不久，香港淪陷，澳門的賽馬也受其影響，祇得停辦。1942年，澳門發生大飢荒⁽⁷²⁾，幾十匹澳洲名駒統統被宰後由政府分派給公務人員及老人院、孤兒院當肉食，而大批喂馬用的乾玉米也被廉價賣掉，以解澳門市民之飢荒。從此馬場被廢置，澳門賽馬活動完全停辦。

賽馬活動持續進行了十四年後，終於在二戰的動蕩中停止經營。縱觀由訂定專營權致使馬場開業而到停辦，此全過程之對澳門的影響，無論在繁榮層面上或經濟範疇上皆沒有顯著效果，然而澳門

的第一個跑馬博彩專營合約，從中產生了部分有關賽馬場的管理條例，如〈市政馬場章程〉等等。

二、菜地的開墾

廣闊的澳門賽馬場因此空置，日久漸就荒蕪，澳中之潮籍農民，迺利用此場地，竭力墾植，闢成方橫二百餘畝的菜田，養活百餘農戶。昔日奢靡娛樂之銷金窩，變成農副食品產地，而澳門人民之蔬食亦有所利賴矣。⁽⁷³⁾

1946年，潮汕一帶發生旱災，農作物失收，災情極其嚴重，因而那一帶的居民紛紛逃荒湧來澳門。由於當時的新移民中多為農民，他們到澳門落籍後，積極從事農業生產，加上當時澳門荒地較多，農業開始漸有起色。由於澳門蔬菜長期依靠中國內地供應，本地種菜農民祇有關閘附近、新填海及望廈十數戶，在本地人口遽增的情況下，必須解決蔬菜供應問題。然在1952年關閘事件發生後，中國內地停止向澳門供應蔬菜，當時的澳葡政府有見及此，公開呼籲華民（主要是新移居澳門而無業者）務農種菜，並鼓勵自由開墾荒地。此時，荒廢多時的賽馬場、關閘附近及新填海區都是荒地，就成了各家願意務農者自闢土地耕作的地區，種菜的農民逐漸增多。

當時務業菜農者多為潮籍人士，勤儉勞作祇求養妻活兒，然而無奈“大天二”（地方惡霸）、不法分子人等不斷滋擾，肆意奪取農民收成，連澳葡警察對這些壞分子也無可奈何。為此，經多位農友倡議，於1951年開始籌備組織團體，以為合力自衛。可是，當時澳門地區除了對華民訴求不大瞭解的澳葡政府之外，還有共產黨組織及國民黨組織在澳門華民中各自爭取群眾勢力。澳門這個菜農組織該依靠誰呢？於是，菜農們選擇了請求工聯（澳門工人聯合總會簡稱）協助。農友們委託一位與工聯熟悉的米鋪東主——愛國人士高振武先生引薦與工聯接觸，呈報菜農意欲組織“潮衛合群社”的意圖，後由工聯建議改名為“菜農合群社”沿用至今。當時農友會員尚未達到成

立社團所要求的 100 人名額，實祇有 50 多人。農友們鑒於組織自衛需求之迫切，竟向工聯報稱人數已經足額，即於 1952 年大年初一〔按：公曆為 1952 年 1 月 27 日〕在澳門正式成立。此後，菜農合群社在協調澳門菜農事務上起着重要作用。⁽⁷⁴⁾

在菜農人口不斷增加的情況下，如何解決菜農下一代的教育問題就應運而生——

很多農友希望辦一所自己的學校，令子弟們有受教育的機會。在這種情況下，由菜農合群社廣泛發動農友捐輸，舉辦義演籌款等。在菜農合群社的理監事出錢出力之下，在 1956 年租用了簡陋地方當作校舍，在艱苦的條件下辦起學校。最初祇辦了預備班及一年級各一班，學生人數九十二人，教師三名。⁽⁷⁵⁾

三、菜農的滄桑歲月

從逃荒到駐足澳門，由一無所有到以耕地務農維生，馬場菜農歷盡艱辛歲月。

1950 年，大批菜農才開始在馬場一帶進行墾植。當時由於土地鹼質太重，不適於種菜，菜農祇好到臺山口的垃圾堆裡去挑垃圾泥，覆蓋在荒土上。就這樣辛辛苦苦的把土壤改良之後，馬場才逐漸發展成今天一片蔥籠的景象。⁽⁷⁶⁾

在賽馬停辦後，此地一直荒廢，雜草叢生，海水不時淹浸，致使土地不宜種植。上述情況乃當時澳門報刊的一則報導。此外，從現在尚健在的菜農老人口中亦不難聽到類似的描述。

雖然辛苦開墾荒地用來種菜，但馬場菜農所遇到的災難還真是不少。光是澳門每年夏季颱風所帶來的禍害即已非常嚴重，僅 1954 年一年中的兩個颱風“埃達”及“潘美娜”的君臨，就造成了馬場菜農的巨大損失。當時的報紙報道：

馬場共有三百畝菜地⁽⁷⁷⁾，第一次颱風過境時，堤岸給沖破了六個缺口⁽⁷⁸⁾，百分之九十地

區被海水淹沒；第二次颱風時也有百分之六十地區被淹。〔……〕“潘美娜”小姐過境時，馬場有六家菜農的房子還給風吹塌了，給吹破的有二十七間；牲畜給淹死的也不少。

可見當時馬場耕地的環境非常惡劣，每逢風季必定遭殃。1960 年 6 月 8 日，風姐“瑪麗”給馬場菜農帶來又一次特大災難——

農作物全遭損失，一百多戶約三百人無家可歸。〔……〕巨浪湧上馬路，到中午十二時，馬場近海的地區有些水深約四呎，一片汪洋。⁽⁷⁹⁾

可知當時菜農在馬場的耕作成果在颱風季節朝不保夕，辛勤勞作而未獲收成即被水淹沒，非但菜地受破壞，牲畜被淹死，甚至人口遇溺事件在風季中亦時有發生。在財產及生命長期受威脅的困境下，菜農不斷向澳葡政府提出修築內堤以防潮水⁽⁸⁰⁾及擴大水道等訴願，但由於當時澳葡政府對本土基層民眾漠不關心，遲遲沒有應允馬場菜農的請求。由於是次颱風破壞嚴重，澳門四大愛國社團（即中華總商會、鏡湖慈善會、同善堂及澳門工會聯合總會）的代表在事發一週後召開大會，商討有關解決馬場菜地的善後問題，達成下列五點決議：

- 一、泵清水氹〔潭〕鹹水，工務廳已同意，明天由何賢通知工務廳派員前往辦理；
- 二、堤基缺口工務廳亦已答允加速修理；
- 三、擴大水道，工務廳亦答允研究辦理；
- 四、仍有些爛木屋由工聯和菜農合群社負責調查，然後幫助修理；
- 五、改善水利問題，要待再行研究。⁽⁸¹⁾

馬場區每逢發生災難，例必由四大社團及菜農合群社出面解決及作出救濟行動。以中華總商會為首的四大社團在當時扮演民意代表的角色，且成為澳門華人民與澳葡政府之間溝通的橋樑。上述五點決議在大會後大部分已獲解決。這次風災發生之後——

當時的澳督馬濟時及工務局長曾到馬場巡視，眼見滿目瘡痍，工務局長當時就應居民之請，答允在馬場海邊馬路築一道防水內堤。⁽⁸²⁾

但此內堤直至1964年初尚未付諸建造，而菜農曾提出自籌資金築堤亦未得到澳葡政府批准，故災情如故，菜農繼續受災受難。1964年5月，澳門的颱風災難史又重演了——

颱風“維奧娜”以迅雷不及掩耳之勢進襲本澳，雖然沒有釀成意外傷亡，但郊區馬場、新填海等農田全被淹沒，浸死牲畜，損失慘重。其中馬場區水深達五、六呎，該區一百多戶農民被海水圍困，迫得蜷縮在閣仔上躲避，情況危急。幸海潮不再湧進，否則後果堪虞。⁽⁸³⁾

這次颱風過後，菜農們在四大社團的協助下再次向澳葡當局訴求建築內堤，此次當局終於切實答允在馬場海邊築防潮水內堤：

自8月動工，至今（10月27日）已快完工了。這道防水內堤沿馬場海邊馬路修築，長達數千公尺，高一公尺，而在路面部分也高逾兩呎。⁽⁸⁴⁾

菜農們至此才得以較徹底地解決風季水淹難題。

除了颱風招致的水災，菜農還經受旱災。1962年底至1963年澳門久旱成災，菜農無水灌溉田地，生計無着，得不到澳葡政府的任何幫助，苦不堪言，於是全體菜農經協商決定建一儲水塘以自救。在中華總商會的協助下，得到澳葡當局批准在原賽馬場看臺前開挖儲水塘。1963年3月22日，百多名菜農自備挖掘工具，於是日上午八時開始動工，用了不到一個月時間，挖出一個長二丈四尺、闊一丈六尺與地面距離有三個人高的蓄水塘，四周砌以石塊。水塘完成後，雖然天旱如故，塘水除解決了馬場區人畜食用水外，還解決了部分農田的灌溉用水，使荒田逐漸恢復生機。

四、馬場區木屋

20世紀60-70年代的馬場區，除了舊賽馬場殘留下來的看臺及辦公樓為混凝土磚砌的葡式建築外，菜農的居所多為木結構加上鍍鋅坑板外殼成一層或兩層結構，並用鍍鋅坑板作金字屋頂，分散在各塊菜田之中，分佈沒有規則，東一群西一排，座向雜亂，大多佔地約50-100平方米左右，另配有豬欄（棚屋）或雞寮等各適其式，一般樓下為起居室，樓上為睡房，在樓上建有露臺以便曬晾衣物，廁所為茅坑形式兼具積肥功用，一舉兩得。而菜田則開墾成長方塊狀，約1.2 x 10米一塊，稱之為一廂，廂與廂之間以一溝狀小道隔開，以便挑水灌溉時可均勻澆灑於兩邊。一畝地約可開三十多廂。在這幅開墾馬場的二百多畝菜田範圍內，有多處主道入口：除北面瀕海一帶朝向開敞田地有三數個入口，馬場其它三邊均為房屋所蔽。進入菜園區的主道入口在看臺、祐漢新邨北面及東面、新美安大廈對面等處，另外馬場東面海邊亦有數個入口。菜田內小路迂迴曲折，盤旋於各家的菜地之間。此外，整幅菜園區範圍內到處挖有大大小小的水塘，水塘之間多以水渠貫穿之，從地圖上看猶如一幅抽象派大畫作。〔圖五〕

40年代末，為了安置大坑渠及茨林圍大火災民，在馬場舊看臺一帶建成了整齊的單層安置區木屋，安置了數百戶人家⁽⁸⁵⁾，那就是當年馬場編號的A、B、C座。這些木屋後來逐漸改建為兩層的鍍鋅鐵皮屋，亦有變賣易手重建者。當時這些木屋每戶佔地約10-60平方米大小不等，一排排整整齊齊，每排間距2米，前排屋後有一道有蓋明渠作排雨水之用。小屋大多為木框架鍍鋅鐵皮屋（有些以瀝青紙為屋頂），配上杉木樓板、山樟木樓梯，與上述菜園木屋相若，樓下為起居室，樓上為寢室，一般在樓上建有露臺用以曬晾衣物，廁所則祇可小便及淋浴，因該安置區沒有下水道，大便則用公廁。在區內設有兩個大型公廁，其建築亦為茅坑形式，如照片中所示為C座之公廁〔圖六〕，自地面昇高約一米作平臺，其上蓋為木結構鍍鋅鐵皮屋及金字頂。



(圖五) 地籍局編繪的澳門地圖：原馬場地域部分（1980年版本）



〔圖六〕20世紀70年代馬場木屋區原貌（局部）

在上世紀70年代，此地可說是龍蛇混雜之區，七十二行人馬齊全：米鋪糧雜店、麵檔、雜貨店之屬，遠近皆有，宰狗屠貓的、修自行車的、各色小販、葡京賭場職工、三行工人、造香蠟小廠臨時工、載客自行車伕、菜農人等⁽⁸⁶⁾，卻是澳門現代城市低層百姓早期的安居之所。到20世紀70年代末期，中國內地新移民蜂擁而至，此區木屋漸漸或售賣之或出租之，被新一代移民取而代之，原居民則陸續搬家走了。

1972年由祐興公司在馬場西南角開始興建“現代國際式樓宇”，即今天尚在的祐漢新邨矮樓群。它們採用鋼筋混凝土預製件建造，是澳門首個具規模的建築群。到20世紀80年代初，澳門政府考慮到城市未來發展的需要，聘請了以施利華（Eduardo Tavares da Silva）工程師為首的歐聯顧問公司對馬場區編製整體城市規劃，訂定了自80年代中期起的收地行動。此後，馬場菜地逐年遞減，以至最後全區變為一片高廈林立、澳門居住人口密度最高的社區。

結語

馬場區自1924年完成填海造地，建造賽馬場、港口，到二次大戰期間荒置，再由菜農開墾成菜園，及至變成華廈景觀，前後歷六十年。其發展可分為三個歷史階段：

第一階段：賽馬場時期。賽馬場的建成及開幕營運，以至1941年後停辦期間的十多年裡，此地區對澳門各方面所起的作用並不明顯，充其量祇為鄰近地區的富商鉅賈帶來一處娛樂場所而已。

第二階段：菜園時期。自賽馬場停辦後，此區經歷了幾年的荒蕪期，及後成為逃避戰火和天災的難民們棲身之所，便揭開了澳門人口密度最大區域的歷史。自菜農開墾而致菜田滿佈整區，持續了一代人的辛勤奮鬥，而使本區成為當年澳門蔬菜自給自足的最大生產基地。解決了當年時有發生的中葡爭執而引致閉關斷糧為澳門居民所帶來的不便，還養育了成千上萬的難民及其第二代。

第三階段：地域用途轉營時期。20世紀60年代的填平黑沙灣港而開發工業區，以及60-70年代的東南亞移民潮的人口增長期間，本區域秉承它過往的優良傳統，容納了不少新移民，而促使本區域的工業發展蓬勃，工人人手充足，對現代澳門工業作出了貢獻。到了70年代末期至80年代上半葉，國內的開放促使第三潮新移民湧來，本區域仍繼續擔當“收容”角色。包括馬場A、B、C座、新美安大廈等建於原黑沙灣港土地上的樓房，又一次負起它的歷史使命——由一批新移民取代原居民，入住本區域。這個歷史規律一直承續至今，雖然隨時勢而變易，今日竟至高廈林立，但這個區域仍然擔負着澳門的歷史重負：澳門居住人口密度最高的一個社區。

【註】

- (1) 澳門北區這個名稱並非正式行政區名，是澳門居民日常習慣的稱謂。是黑沙灣、馬場、臺山、青洲及筷子基等地區的統稱。
- (2) 蓮花莖：《澳門記略校注》頁23：“……出（香山縣城）南門不數里為蓮花莖，即所謂一徑可達者。前山、疊山對峙於海南北，莖以一沙堤亘其間，徑十里，廣五六丈。莖盡處有山拔起，踞萼連蟠，曰蓮花山，莖從而得名。……”即今天沿關閘馬路的三角花園起，向北沿關閘馬路延綿至前山。

- (3) 關閘：這裡是指建於明朝萬曆二年(1574)的中國關卡城樓。
- (4) 據徐薩斯著《歷史上的澳門》，澳門基金會2000年1月出版，頁207。
- (5) 羅天尺：字履元，號石湖，廣東順德人，清乾隆元年(1736)舉人，工詩文，著有《瘦山房詩鈔》、《五山志林》等。此詩指的蓮莖關外即為古關南灣鏡澳一邊。
- (6) 王文達(章憎命)《澳門掌故》頁219，澳門教育出版社。
- (7) 印光任：字獻昌，號炳巖，江南寶山人。雍正四年(1726)清世宗命令省督撫舉薦孝廉方正之士，印光任應詔，被薦為廣東地方官。擅長於中外交涉事務。乾隆九年(1744)朝廷選派其任第一任澳門海防軍民同知。到任後，首訂管理蕃舶及寄居澳門夷人規約七條，加強清政府對澳門的管轄，1745年在澳門任內寫成《澳門記略》草稿本，後在潮州與張汝霖共同完成。其著作甚多，今尚存者祇有《澳門記略》一書。
- (8) 王文達(章憎命)《澳門掌故》頁218，澳門教育出版社。
- (9) 李遐齡(1766-1823)，字芳健，別字菊水，又字香海，廣東香山。著有《澳門述》、《香山物產略》、《勺園詩鈔》等。
- (10) 王文達(章憎命)《澳門掌故》頁290，澳門教育出版社。
- (11) 亞馬留(João Maria Ferreira do Amaral, ? -1849)，1846年4月21日獲委任澳門總督。於1846年5月30日宣佈對澳門華民徵收人頭稅、不動產稅，又於1849年5月3日帶員釘封中國關部行臺。
- (12) 1847年，亞馬留開關關馬路時並沒有事先通報香山縣丞署，而且命名了街道，並於道路兩旁編了門牌。馬路所經之處破壞了很多華人的先祖墳地。
- (13) 王文達(章憎命)《澳門掌故》頁218，澳門教育出版社。在徐薩斯《歷史上的澳門》2001年1月澳門基金會出版之版本頁207亦有相類同的描述：“(關關沙堤)這一地區密密匝匝滿是墳墓，路都很難找到一條……”
- (14) 凱旋門式關閘(Porta do Cerco)：始建於1870年8月22日，這天的二十一年前是亞馬留遇刺身亡的日子，建成於於1871年10月31日。
- (15) 該照片刊於澳門《文化雜誌》第36、37期，頁51，澳門文化司署出版，1998年。
- (16) 1890年所連通者祇是幾道與青洲山相接的土堤及連接亞婆石的海基。據《粵澳關係史》頁346中述：今年(1889)九月，探聞葡人欲將青洲土堤築長，越過關閘平線，直達前山的亞婆石地方。初猶不信，不料該堤已築出海面六七十丈尚未收功……。這些工程就是《澳門憲報中文資料輯錄1850-1911》一書中所輯錄的1887年5月20日政府招標填海工程的初步實施。而該招標項目所附平面圖與《歷代澳門航海圖》中的第十二章印製於1884年的水紋圖中所示的青洲大馬路以南的計劃圖一樣，該計劃是沿用了羅利盧1883年進行測繪設計的方案。而青洲大馬路的建成，根據施白蒂著《澳門編年史：十九世紀》頁271中1892年12月30日條所載：新道路青洲大馬路開通。《澳門憲報中文資料輯錄1850-1911》湯開建、吳志良主編，澳門基金會，2002年6月出版。《粵澳關係史》鄧開頌/吳志良/陸曉敏編，中國書店1999年出版。
- (17) 白朗古將軍大馬路：由罈些喇提督馬路往西北向至青洲大馬路一段。白朗古(Castelo Branco)是1907年2月28日至3月31日時的澳門代理總督。
- (18) 此處是指由白朗古將軍大馬路、罈些喇提督馬路及青洲大馬路所圍之三角形地帶，是1919年至1924年通過填海開拓出來的土地。
- (19) 馬交石：在澳門東北海角一帶，即今黑沙灣污水處理廠一側。
- (20) 汪兆鏞(1861-1939)，字伯序，號懋吾，晚號清溪漁隱。原籍浙江山陰(今紹興)人，生於廣東番禺。1889年(光緒十五年)中舉人，當過粵督幕府。辛亥革命後，避居澳門。著有《晉會要》、《元廣東遺民錄》等。詩文轉引自王文達(章憎命)《澳門掌故》頁219-220，澳門教育出版社。
- (21) 馬交石山今稱海角遊魂：據王文達先生在《澳門掌故》中考，由於1622年6月24日荷蘭軍隊入侵澳門時，割狗環(即今天摩囉園至濠江中學一帶)戰況慘烈，死傷無數，鬼哭神號。此後居民每逢到此，聞浪聲以當炮響，聽風動而似鬼魂來。後來澳葡命名此地曰 Boca do Inferno，意即“地獄門檻”，又由於地處海之一隅，故澳之華人漸漸稱之為“海角遊魂”。蟹山：即普濟禪院後山。
- (22) 望廈村：指1883年以前由香山縣管治的澳門華人村落，位於今天的美副將馬路兩側，計自今荷蘭園大馬路至提督馬路一段為村之所在；而村中所擁有之農地範圍遠至今三盞燈附近，是往昔澳門最大的華民村落，1883年被澳葡佔後正式被列入澳門管轄範圍。此處除了一些舊建築物尚存(如觀音古廟、普濟禪院、唐大家屋的一部分)外，曾設有管理澳門華人村事務的香山縣丞衙署及軍事哨站望廈汛等。
- (23) 《中英南京條約》第三條之內容。
- (24) 1845年11月20日，葡萄牙王室發佈命令，宣佈澳門為自由貿易港。
- (25) 1849年，殖民狂熱份子亞馬留自恃葡王制誥宣稱澳門為自由港，拒納餉餉，並帶兵拆封位於現關前街的粵海關關部行臺，並驅逐清政府派駐該關的官吏。
- (26) 古萬年(Custodio N.P.S.Conim)與戴敏麗(Maria Fernanda Bragança Teixeira)著，《澳門及其人口演變五百年(1500-2000)人口、社會及經濟探討》頁374，澳門統計暨普查司出版，1998年12月。
- (27) 湯開建、吳志良主編《澳門憲報中文資料輯錄1850-1911》頁72-73，澳門基金會，2002年6月出版。
- (28) 徐薩斯著《歷史上的澳門》(澳門基金會2000年1月出版)中稱：“澳門不再壟斷關稅，在其他博彩取代它們之前，澳門從中抽取的稅收大大減少了，這樣，中國政府向澳門學會了讓關稅而且最終又讓番攤合法化……”《近代拱北海關報告匯編1887-1946》(莫世祥、虞和平及陳奕平編譯，澳門基金會1998年12月出版)頁26中述：“1885年，澳門壟斷關稅的地位被廢除。……”因中國內地允許合法經營關稅及番攤賭博，致使當時澳門人去樓空，經濟蕭條。
- (29) (30) (35) 轉引自古萬年(Custodio N. P. S. Conim)與戴敏麗(Maria Fernanda Bragança Teixeira)著，《澳門及其人口演變五百年(1500-2000)人口、社會及經濟探討》，澳門統計暨普查司出版，1998年12月，頁382-385；頁370；頁75。
- (31) 徐薩斯著《歷史上的澳門》頁266-267，澳門基金會2000年1月出版。
- (32) 檳榔石：根據邢榮發碩士論文《19世紀的澳門城市發展》附1800年澳門地圖中所示，此石位於峰景炮臺(西炮臺)東南對開海面。20世紀初進行內港疏濬時已炸掉。
- (33) 這個規劃很明顯與一幅1884年印製的《澳門半島及港口圖》上所示海堤相吻合，而這幅《澳門半島及港口圖》相信就是羅利盧所測繪的。

- (34) 徐薩斯著《歷史上的澳門》頁267，澳門基金會2000年1月出版。
- (36) 到19世紀80年代，澳門城外到關閘之間的大片土地是七個華人村落及農田。七條村包括望廈、龍田、龍環、塔石、新橋、沙崗及沙梨頭村等。
- (37) 從《澳門及其人口演變五百年（1500-2000）人口、社會及經濟探討》頁12中所述，19世紀末到20世紀初，澳門人口在六萬至八萬之間。
- (38) 據《近代拱北海關報告匯編1887-1946》頁40中述：此事發生在1892年5月20日，而施白蒂著《澳門編年史·十九世紀》中記錄為4月20-21日。前者由於是當時之記錄，可信性高，故本文採用前者。據上述兩書所述，此事最後由S. 費爾南德斯子爵承擔支付八千元與承投人而平息。
- (39) (42) 澳門《文化雜誌》第36期，阿豐索〈澳門綠色革命——19世紀80年代〉。
- (40) 澳門每年均或多或少地受到形成於菲律賓西北的強烈季候風吹襲。由於20世紀60年代以前本澳的經濟還很落後，房屋多以木材搭建，經受不起強風的吹襲，故而每到夏天風季來臨，例必引起破壞。
- (41) 這些屋宇到今天仍有數間尚存，根據作者曾到快艇頭街及蠔里等地實地調查所得，樓宇以杉木作柱樑，兩層木結構。二層中間置一通井，作室內之上下聯繫，一道寬約60公分的木製樓梯，樓板以杉樑承托杉板。下鋪上居，鋪面皆木製片嵌門。這樣的建築，一遇火災，不消頃刻即全屋盡為灰燼。
- (43) (44) (45) 《近代拱北海關報告匯編1887-1946》(莫世祥、虞和平及陳奕平編譯，澳門基金會1998年12月出版) 頁164；頁171；頁171。
- (46) (47) (48) 《澳門文化雜誌》第36期，阿豐索〈澳門綠色革命——19世紀80年代〉頁120；頁121；頁121。
- (49) (50) (52) (53) (54) (56) 《近代拱北海關報告匯編1887-1946》(莫世祥、虞和平及陳奕平編譯，澳門基金會1998年12月出版) 頁106；頁28；頁109；頁100；頁328；頁101。
- (51) 《中葡和好通商條約》《中葡友好通商條約》。
- (55) 鄧開頌/吳志良/陸曉敏編《粵澳關係史》第394頁，中國書店1999年出版。
- (57) 徐薩斯著《歷史上的澳門》頁277，澳門基金會2000年1月出版。
- (58) 筷子基：此處原為江心沙洲，是1919-1924年通過填海開拓出來的土地。當時填海後並未與白朗古將軍街相連接，祇通過小橋相連。1932年在其上建成十四座平民屋，分成兩排，形同一雙筷子，又作為海基，故而名為筷子基。
- (59) 轉引自古萬年(Custodio N. P. S. Conim)與戴敏麗(Maria Fernanda Bragança Teixeira)著，《澳門及其人口演變五百年（1500-2000）人口、社會及經濟探討》頁75，澳門統計暨普查司出版，1998年12月。1912年的澳門半島面積為3.40平方公里。
- (60) 馬場的“場”據王引之校《康熙字典》釋為“同場”，鑒於當時澳門習慣使用“馬場”的寫法，為尊重史實，故強調用此字。
- (61) 據徐薩斯在《歷史上的澳門》頁284中稱，當時工程的投標者還有一家叫“阿姆斯特朗·惠特渥斯”(The Armstrong Whitworth)的荷蘭公司競投，因其投標價過高，達1,800萬元，而被“荷蘭港口工程公司”以1,200萬元投得。
- (62) 《近代拱北海關報告匯編1887-1946》(莫世祥、虞和平及陳奕平編譯，澳門基金會1998年12月出版) 頁345。
- (63) 從當時的計劃圖可見，原計劃從黑沙灣港開挖一道運河連通青洲山以西的濠江水域，而將關閘馬路南端架設橋樑，後因計劃改變而被取消。
- (64) 澳門歷史檔案館藏編號AH/AC/P-09421 (mic. A1046) 文件。由政府總秘書長於1924年8月22日發出公函，其內容為：“根據19/3/1924第14號法令徵收土地作建造賽馬場之用”及於1924年9月16日發給市政廳及警察長官的公函，其內容為：“在協調秘書長發出之秘書室檔案1571/1914號內第八條備忘錄之內容，包括進行據19/3/1924第14號法令而徵用土地作為建造一賽馬場”。
- (65) 澳門歷史檔案館藏編號AH/AC/P-09918文件。
- (66) 盧廉若(1878-1927)，盧九長子，名鴻翔，號廉若，生於廣東新會。十七歲在鄉間創組義學，後遷居澳門繼承父業。曾承投山票、舖票，經營賭業，是南洋煙草公司大股東，寶亨銀行兩大老闆之一。清末與朋友等籌資創辦孔教學校，招納貧苦少年入學。1913-1923年十一年間四度出任鏡湖醫院總理。盧廉若支持孫中山革命，曾兩次接待孫中山於盧園春草堂。他一生獲清廷誥授資政大夫、花翎一品頂戴；獲葡國三等嘉章及一等勳章。1927年病逝於澳門。
- (67) 澳門歷史檔案館藏編號AH/AC/P-09918文件中一封由盧廉若致澳門省總督的申請函中的署銜，該申請書日期為1925年8月1日，而於8月4日遞交與澳門總督。
- (68) 王文達(章憎命)《澳門掌故》頁217，澳門教育出版社。
- (69) (71) 《近代拱北海關報告匯編1887-1946》(莫世祥、虞和平及陳奕平編譯，澳門基金會1998年12月出版) 頁366；頁370。
- (70) (73) 王文達(章憎命)《澳門掌故》，澳門教育出版社。頁217；頁217。
- (72) 網上文章《1911~1949年民國時期的澳門》
- (74) 作者於2000年向澳門菜農子弟學校江榮輝校長訪問的內容。
- (75) 林顯富〈邁向更光輝的明天〉，《澳門菜農子弟學校建校四十週年紀念特刊》，1996年，頁6。
- (76) 洪文文章《馬場即景》1958年1月25日刊。由劉仕光先生提供。
- (77) 三百畝菜地：是當年報導記者的筆誤，查實當年祇有二百餘畝菜地。
- (78) 建賽馬場時瀕海海邊已建築了一道矮防波堤。所指缺口即為該防波堤被打開的缺口。
- (79) 這是1960年6月9日澳門日報的報導。由劉仕光先生提供。
- (80) 這裡所說的內防水堤是與海邊原有防波堤平衡而相隔一條馬路、在馬場的東、北面沿屋邊建造的防波堤。
- (81) 1960年6月16日澳門日報的報導。由劉仕光先生提供。當時出席大會的代表有：何賢(當時的商會理事長)、馬萬祺(當時的商會副理事長)、崔德祺、高振武(促成菜農合群社成立者)、陸昌、李葵、梁培(當時的工聯理事長)等人。
- (82) 1964年10月27日澳門日報的報導。由劉仕光先生提供。
- (83) 1964年5月29日澳門日報的報導。由劉仕光先生提供。
- (84) 1964年10月27日澳門日報的報導。由劉仕光先生提供。報導內之內堤長“數千公尺”有誤，在當時的澳門地圖上測量其長度實際祇有約一千公尺。
- (85) 1975年4月刊於澳門日報文章《馬場廿五年來的變遷》內容。由劉仕光先生提供。
- (86) 筆者自小寄宿此區，所列各行業皆街坊鄰里生計所依。



一幅清末（1903 年）拍攝的澳門蓮峰廟（原題：Pagode de Mong-Ha）外景
原載 *Um Marinheiro em Macau - 1903. Álbum de Viagem*, p. 32. 澳門海事博物館 1997 年出版