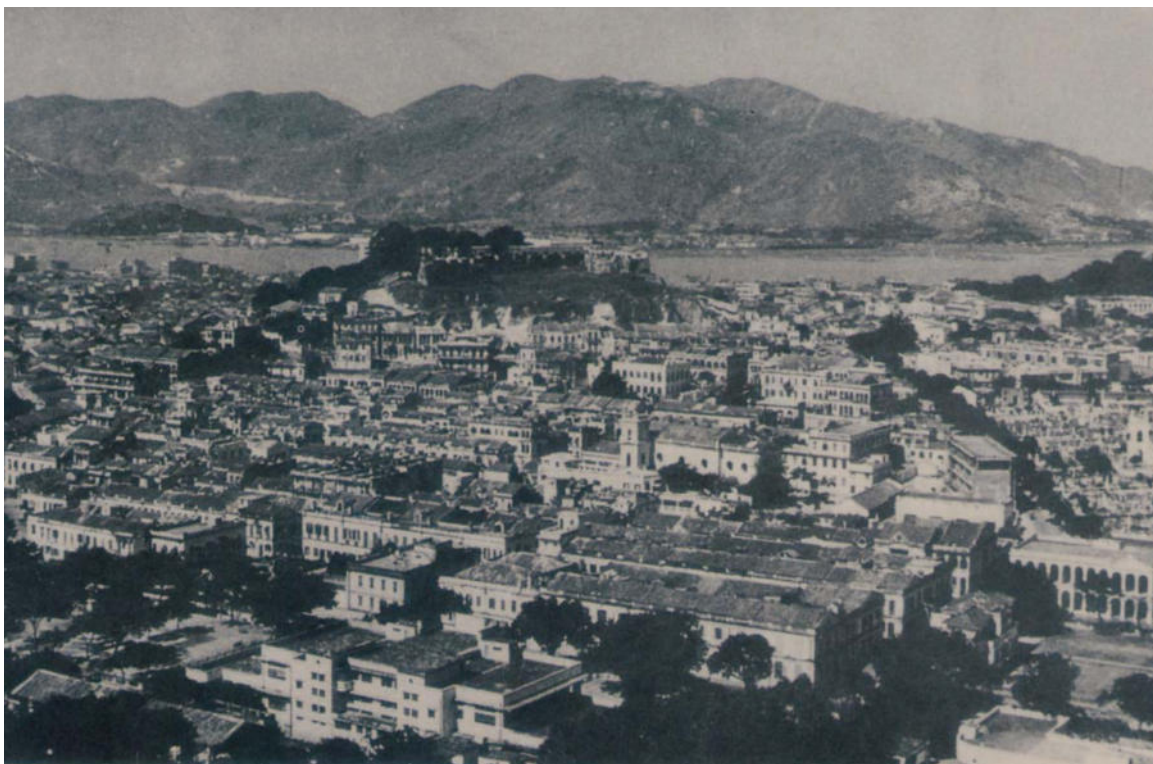


近代澳門的城市交通管理 (1840-1911)

陳偉明* 李 哲**

城市交通管理是城市社會經濟發展的重要內容。近代澳門，隨着城市範圍的不斷拓展、對外交往的不斷加強，對於澳門城市交通管理提出了更多的要求。本文主要對近代澳門城市交通管理的基本內容、管理措施以及管理力度進行探討，總結近代澳門城市交通管理的發展特色，擬從更多方面認識近代澳門城市發展的歷史進程。



昔日澳門全景（20世紀前期）

* 陳偉明，香港大學哲學博士，現為暨南大學歷史系教授，博士生導師。本文為“澳門文化局學術研究課題獎勵”之“近代澳門城市管理研究（1840-1911）”專案的部分成果。

** 李 哲，暨南大學歷史地理學碩士研究生。

城市交通管理是城市社會經濟發展的重要內容和主要推動力量。城市交通管理，就是對城市水陸交通工具、交通路線和交通運輸進行引導、建設與限制的有關管理規劃與措施，以及對有關交通管理規劃和措施執行狀況的監督管理，以確保城市交通運輸的暢通、有序與安全。近代澳門，雖然經濟發展起伏不定，但是隨着粵港澳三地經濟的聯動互動，澳門城市的社會發展還是保持了一定的水準，城市範圍不斷整改擴大，水陸交通流量持續增加，對於城市交通管理的内容和水準提出了更多更新的要求。本文主要探討近代澳門城市交通管理的基本內容、基本措施和監管的歷史狀況，對近代澳門城市交通管理的發展特色進行歸納總結，一方面說明了

城市交通管理對城市發展所具有的歷史意義，另一方面也結合當時社會歷史條件，對近代澳門城市交通的管理力度、管理水準和管理成效作出恰當的歷史評價，從更多方面認識近代澳門城市發展的歷史進程。

澳門城市的陸上交通管理

近代澳門城市主要陸上交通工具有轎子、人力車、馬車等。澳門城市彈丸之地，轎子與人力車服務對象自然是以上流社會為主。城市道路的改善、交通工具的營運，也必然受到澳葡政府的高度重視與有效監管，以確保城市交通事業的平穩發展與正常運行。



1830年的澳門總督府照片。原為塞爾卡爾子爵物業，建於19世紀20-30年代。
1924年收歸政府，即將該處建為澳督府。該府佔地1.8萬平方米，為典型葡式建築。

第一，對於一般城市交通工具的營運，採取牌照登記的管理方式。主要是因應城市交通發展的需求，決定交通工具營運的投放量。近代澳門城市陸上交通工具的營運，營運者均需登記，由政府審核發牌，方能公開合法地開展交通營運。轎子是當時上層社會的主要交通工具，經營者也必須循例向政府部門申領牌照。1881年11月26日《政府憲報》有載：

照得擺貨各轎夫領牌之期將到，應要領換新牌，茲特此通知：各宜於十月初十日起，限十五日內，各轎伏應到議事亭寫字房換領六個月期新牌，遵依告示總匯冊條款輸納領牌項。如違，查出過期不到領換新牌，拿獲罰銀，仍要遵納領牌規項。至於各轎內均要打整潔淨，否則拿罰，仍要打整潔淨為止。今欲各人周知，是以將示在華政衙門譯出華字，粘在常貼告示之處，俾眾咸知。⁽¹⁾

除了轎子，人力車也是近代澳門城市的重要交通工具，其牌照管理更為嚴格更為繁雜。1883年10月20日《政府憲報》曾頒佈有關章程謂：

大西洋澳門公會共同會議，據議事公局咁嘛喇繕呈管理東洋車規矩，並定其價錢章程告示。其章程列後：大西洋澳門議事公局咁嘛喇為通知事。照得本澳現有東洋車擺貨，應預議定賃價並須設立章程，俾該車夫遵守，是以本局會議謹將規條並價錢冊開列於後，以便東洋車在澳門遵行：

一、如有人欲在澳門開擺東洋車出賃裝人，必須先到本局領牌，應捐規銀一大元。

二、該東洋車必須先到本局寫字房付取號數，方得擺貨。其號數須要車夫自行備資畫號數於車上，或用無論鉛銅鐵錫板以螺絲釘在車上當眼之處。

三、該車伏須將價錢冊用唐番字繕寫掛在車內，其冊係在本局發給，不取使費。

四、每車領牌之時必須於牌內寫明係在何處擺貨。該車伏擺車之時毋得阻礙行人。

五、晚上每車必須燃燈一盞，懸於車上，方准往來。

六、如街上狹窄不足五個味度之闊，該車雖經有客僱賃，亦不得在此等候。

七、該車伏無論何時，均要將車內外洗掃潔淨。

八、該車或放在擺車處所，或行在街上，未經有人僱賃，則無論何人僱車，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。

九、如街上有兩車彼來此往，必須彼此均右便不至相撞。

十、如在城內，不能兩車並行。倘欲趕快過頭先行亦得，但須預為通知，並向右便，庶免彼此相撞踐踏。

十一、但於城內不能拉得太速，以致有礙別車及轎，或致行人於危險。

十二、該車照規而行，並要先通知路上人行開。無論何人，不得攔截阻止。

十三、如有違犯本告示章程，初次罰銀半元。倘有再犯，每次連疊加倍行罰。

十四、各告示頒行之日，各人均須遵守。

為此通諭，各宜凜遵，毋違。特示。⁽²⁾

由此可知，近代澳門城市納入管理層面的交通工具，主要是轎子與拉車工具。拉車工具管理較為嚴格，可能與拉車的穩定性與安全性相對較差有關。近代澳門城市陸上交通工具的牌照管理，實際上包括多方面的內容。一是所有營運的交通工具均必須向政府交納牌費，以獲得牌號，牌號必須掛在車上醒目之處，以示公開。二是車牌內註明有關交通工具的活動範圍。三是已發牌的車轎營運中必須保持整潔，否則有可能被政府部門收回車牌。如1887年1月20日《政府憲報》規定：“照得東洋車與街轎俱要堅固潔淨為佳，是

以定於西紀每月自初四日至十二日由十點鐘至十二點鐘，應要有手車四十架擺在議事廳前地聽候本局查驗。如有車與轎或不堅固潔淨者，應即收回牌照，須俟修整粉飾妥當，然後再行給牌開擺，今欲各人周知，故將此示譯出華文，粘在常貼告示之處。特此通知。”⁽³⁾有關牌照管理對於加強城市交通管理與改善交通環境具有重要意義。

近代澳門城市交通管理牌照管理對於城市交通的規範化與標準化具有重要意義，隨着交通事業的發展，牌照費也不斷提高。1888年1月，政府又規定：“無論何人，欲在澳門開擺東洋車出賃坐人，必須先到本局領牌，每年應捐銀五元。附款：已定規定之每年規銀五元，須俟所發舊牌滿期，即舉行新章。”⁽⁴⁾1899年5月，政府又通知謂：“照得本澳東洋手車生意不日承充期滿，擬嗣後不再招人承充，任人領牌自做。其車之款式或依照現時承充所用之黑油車，或自己另出新裁，總以堅固潔淨為上，但必須經本局驗過准用方得。其領牌規銀每車每年二十四元，另納印厘及使費共銀一元五毛四，准領一年為期，或六個月，或三個月均可。”⁽⁵⁾牌費不斷增加給經營者帶來較重的經濟成本負擔，曾引起車伕罷市風波。據1909年9月9日《華字日報》載：“澳門車仔牌費，上季議事公局因不肯減低，以致激成車伕罷市風潮，後番攤公司從中補助，方得無事。現又將屆一季之期，到時恐再有罷市之事云。”⁽⁶⁾儘管可能引起社會的一些不良反應，但總體而言，近代澳門交通工具實行牌照管理對於加強交通事業管理還是起到了重要的促進作用。

澳門政府的牌照管理，有時也會根據交通市場的供求狀況，限制交通工具上牌。1899年9月，政府曾有通知謂：“案據本公司議定街上東洋手車有三百五十架，即是方便本澳各人僱用，不虞短少，是以限照此數發給牌照，不能加多。又本澳拖車人伕，係西紀本年九月三十日牌照期滿者，如欲換牌，准自西本年十月初一日至初十日止，即赴本局換領。倘未換領新牌，仍在街上拖車，必按照本局匯冊則例所定責罰，特此通

知。”⁽⁷⁾而且逐步調整牌照管理，如按照功能不同的交通區別驗校徵費。1904年12月，政府有令：“所有由西紀一千九百零五年正月初一日起至一千九百零五年六月卅日止之第一季牌照，均要赴局換領。至於東洋手車，亦要赴局換領三個月新牌，但各車東主先須將該車呈請查驗。果係車座潔淨，簾幕齊全，方准給發牌照。其載運什物各車，該車主或車夫亦要領三個月新牌。所有換領各牌之期，茲定於西本月十二日，即華十一月初六日起至西來年正月十四日，即華十二月初九日止，如過期不到領牌，不惟追領牌照，還要照本局則例罰銀。今欲各人周知，特將此示譯出華文，刊登憲報，並粘在常貼告示之處，特示。”⁽⁸⁾可知近代澳門城市交通管理中的牌照管理，也根據交通事業的不斷發展，交通工具功能分工越來越細，交通牌照管理的內容也逐步增加。

第二，近代澳門實行交通道路的全方位管理，包括若干方面的內容。1883年10月，政府曾頒令有關東洋車交通道路管理的有關章程，內容頗多，也十分具體，從中可對近代澳門交通道路管理的歷史狀況有一個較為全面的認識。

一方面是車夫的行為管理。

規定車伕不得隨意拒載，“該車或放在擺車處所，或行在街上，未經有人僱賃，則無論何人僱車，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。”⁽⁹⁾

規定不得隨意擺車候客，“每車領牌之時，必須於牌內寫明係在何處擺賃。該車伕擺車之時，毋得阻礙行人。”又“如街上狹窄不足五個味度之闊，該車雖經有客僱賃，亦不得在此等候。”⁽¹⁰⁾一方面是車夫的運行管理。車輛在道路行駛需注重交通安全，以保證人財無恙，交通運行管理至關重要。

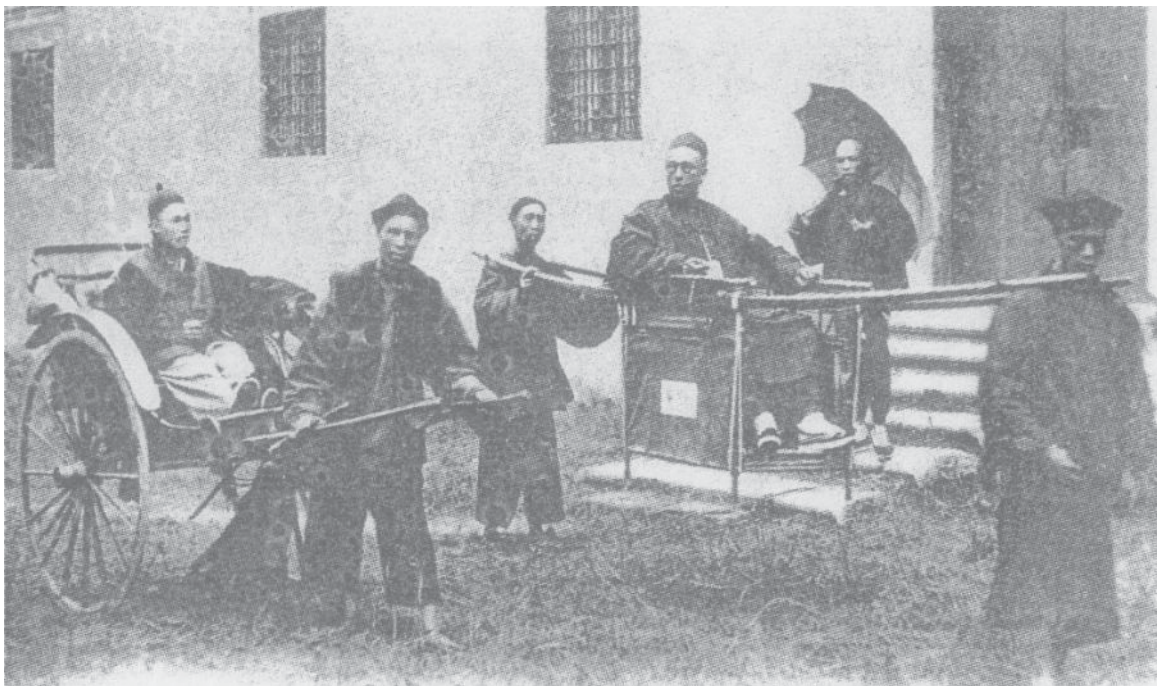
晚間行車規定，如“晚上每車必須燃燈一盞，懸於車上，方准往來。”⁽¹¹⁾澳門街道狹窄，一些夜間作業的車輛，常在夜間運行，如不燃燈照路，很容易造成事故。1895年3月27日《鏡海

叢報》有載謂：“澳地屠房，設在媽閣，入夜多用大車運載所屠之肉，分給市賣。然車旁多不籠燈，月暗路黑，往往與人車並撞。去歲曾將是狀登報，略有變更，不敢過惜油費。今當春時，逢雨路滑，猶宜有照乘之珠，使人一望而悉，免放他虞。此則議事局員之宜早留意。”⁽¹²⁾

交通道路運行的各種規定。有謂“如街上有兩車彼來此往，必須彼此均右便不至相撞。如在城內，不能兩車並行。倘欲趕快過頭先行亦得，但須預為通知，並向右便，庶免彼此相撞踐踏。”⁽¹³⁾而且對違規的處罰也越來越嚴重。1892年9月1日《政府憲報》有載：“是以出示嚴禁，嗣後自媽閣起，至關閘止，所有街道，除南環之外，均不得兩車並駕，庶免碰撞傷礙行人。如有違犯，定必治以違逆官命之罪。今欲各人周知，故特將示粘在常貼告示之處，俾眾咸悉。”⁽¹⁴⁾對於車輛運行中的車速也有嚴格的限制。據載：“但於城內不能拉得太速，以致有礙別車及轎，或致行人於危險。”⁽¹⁵⁾澳門街道狹窄，人流不少，車速過快，很容易釀成交通事故。1895年7月24日

《鏡海叢報》曾載：“南灣、馬蛟石等處，碧水連天，綠陽迎地，每於夕陽西下，清風徐來，好遊者藉以騁懷，洵可樂也。有某甲興盡而返，路過白馬巷，忽然脫輻從車顛下，雖無折臂之傷，已有剝膚之痛。後有車伙將輪修好，再扶登車，緩緩而去。因憶前數年友人林某在南灣馳騁墜車，折崩兩齒，血流如注。少年之人，往往以鬥捷爭先為快，豈知樂極生悲，盈虛有數，跬步之頃，亦預危機。諺言：行船起馬三分險。吾於手車亦云：凡屬少年，類不可貪捷忘危，輕此如金如玉之體。”⁽¹⁶⁾所以政府有關部門一再強調：“凡各車馳行不准疾如風雨，並須銜尾魚貫而進，後行之車不得繞越以冀突過前車。”⁽¹⁷⁾

再一方面是車主的收費管理。1893年10月，政府頒行了車資的規定：“澳門賃東洋車價錢：每一點鐘時候價銀三分六。在城內行一次，不過一點鐘者，亦價銀三分六。在城外遊行馬路，一點鐘價銀七分二，過每半點鐘加銀三分六。如兩個人坐車一輛，其價與車夫商悉。查該章程之事，按管掌政務律部應收議事公局咁嘛喇辦理，



1890年老照片：黃包車與轎子

是以允准該章程告示。”⁽¹⁸⁾ 既體現了原則性，也具有一定靈活性。車資也會根據社會經濟發展狀況作出調整。1989年5月27日《政府憲報》也有收費新規定：“至於拉車人受僱工價，則仍遵照本局匯冊東洋車價錢則例第二所定。即僱坐每一點鐘久，價銀半毛。僱坐澳城內一走者，即不是一點鐘久，亦價銀半毛，每多半點鐘加價半毛。如用兩人前挽後推者，給價雙倍。今將此示譯出華文刊憲報，並粘在常貼告示之處，俾眾周知。”⁽¹⁹⁾

近代澳門交通道路管理，除了技術性管理，也賦之於法律性管理。對於違反交通道路規則的行為，政府部門有權作出處罰的規定。如1883年10月23日頒佈的有關東洋車運行情程，就包括有關懲罰措施。“如有違犯本告示章程，次初罰銀半元，倘有再犯，每次連疊加倍行罰。”⁽²⁰⁾

隨着近代澳門城市交通事業的發展，澳葡政府為了適應新的形勢，有關交通道路管理也不

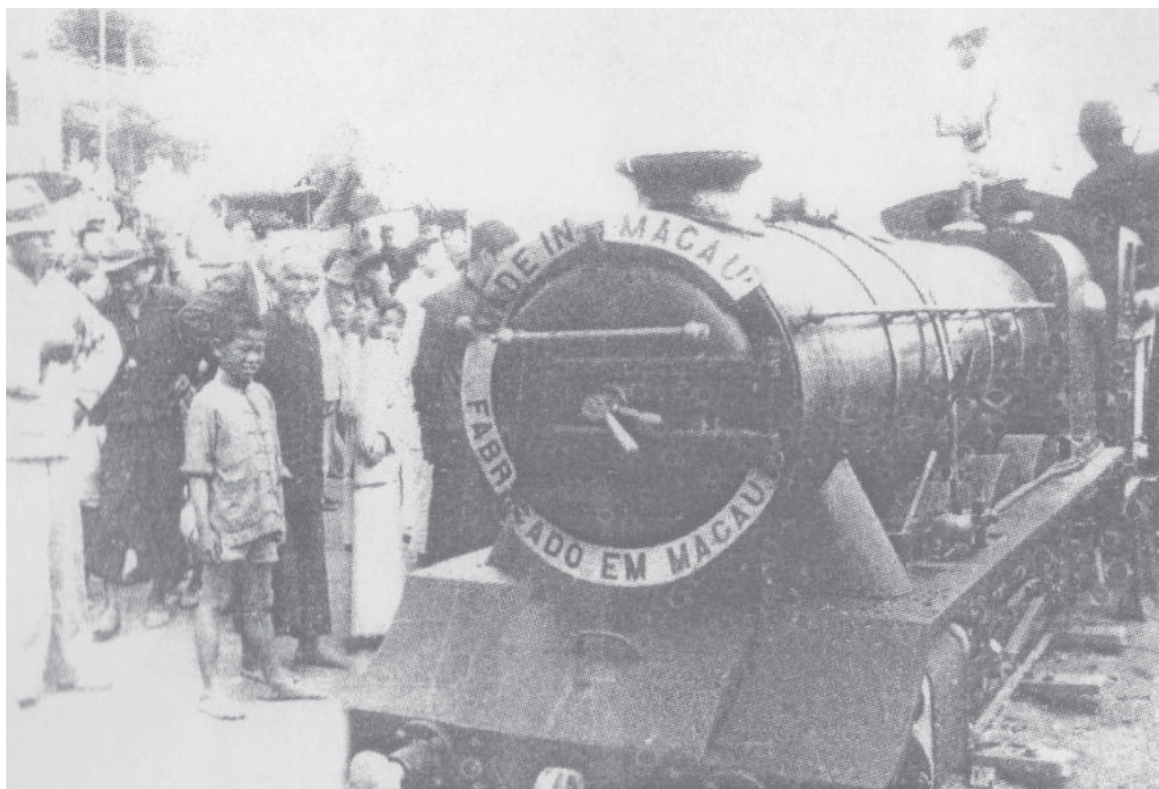
斷作出新的調整，進一步加強了交通管理的力度。1888年1月19日，政府有關部門在原來交通管理的基礎上制定了一些新的管理規則。

如規定擺車放車的範圍。“本局屆時定當查看某處使宜，以為擺車所用，並在該每處設一擺車牌，書明擺車多寡實數。處所指定之處外，概不准擺。”⁽²¹⁾ 不僅規定了擺車放車的範圍，而且還根據範圍大小表明可擺車的數量。

在一些狹窄的路段，雖然規定了不准候客，但允許在街邊或街尾候載客人。“如街上狹窄不足五個味度之闊，該車雖經有客僱賃，亦不得在此等候，祇准在街邊或街尾方可。”⁽²²⁾

而且不僅要求城市交通車輛乾淨堅實，也要求車夫體格健壯，衣着合體。“該車夫須要堅壯，並衣着不失體統。”⁽²³⁾

對於道路行車的安全管理，有更為嚴格的規定。“該車如有人坐，不准上落斜路，倘用兩車



20世紀20年代澳門的鐵路和火車。在新口岸等地填海曾用小型火車運輸，路環石排灣礦場亦曾使用小型蒸汽火車。

伙方可。”“如在城內，不能兩車並行。倘欲趕快過頭先行亦得，但須預為通知，並向右便，應免彼此相撞踐踏。惟南環及水坑尾方准兩車並行。”“但於城內不能拉得太速，以致有礙別車及轎，或致行人於危險。”⁽²⁴⁾

在交通處罰方面，政府部門也加大了處罰的力度。“如有違犯本告示章程，初次罰銀半元，倘有再犯，每次連疊加倍行罰。若連三次固犯不特行罰，並將牌繳回，所罰之項，係舊出名領牌之人繳納。”⁽²⁵⁾對於一些交通違規屢犯者，不僅罰款，還可能被吊銷牌照。交通道路安全管理日趨嚴格化與規範化。

第三，對於一些特殊時段或特殊路段，政府部門也會根據社會形勢，設立一些臨時交通管理措施。1892年1月28日，政府曾發佈指令：

照得本澳大街華人舖戶稠密之區，年屆歲暮及新正數日，慶鬧繁華，人多來往，是以出示，嚴禁各車洋車，不得在大街過往，誠想有礙行人。惟王家新街東便至康公廟，不在禁內。茲特曉諭各人知悉，各宜凜遵，毋違，特示。⁽²⁶⁾

1892年12月15日，政府部門又重申：

照得本月廿六日下午六點鐘起，至十一月初三日上午六點鐘止，因華人建醮大會，是以特行出示，嚴禁各車洋車於廿六日下午六點鐘起，至十一月初四日上午六點鐘止，不准經行之處列下。計開：康公廟前地巴嚟咁咕街、沙梨頭海邊街、通商街、美基街、卑多祿街，並不准各人在已上所禁之各街，在該時候內，施放爆竹，如違，照例議罰。今欲各人周知，故飭將此示刊在憲報，並粘在常貼告示之處，俾眾咸悉。⁽²⁷⁾

主要因應特殊日子，人流增多，為了保證交通安全而作出一些臨時的權宜措施。有時也會根

據交通道路環境的改變，一些禁行路段也會有所變化。1907年2月9日，有載：

照得西十一日、十二日、十三日即華十二月廿九日、三十日及新年元旦等日。凡有輕車輛，不准在下列各街往來，以免相擠碰撞等事，敢不遵者，嚴拿責罰。此示。計開：大街、草堆街、米糙街、皇家新街自沙欄仔至白眼塘止。⁽²⁸⁾

規定反映了澳葡政府交通管理的靈活細緻，既有長線固定的管理章程，也因應特殊的時段與特殊的路段，作出一些臨時適當的交通管理安排。

近代澳門的陸上交通管理，應該還是相對比較全面和系統，在交通管理的軟硬體方面，澳葡政府也作出了一定的努力。如交通管理軟體方面，包括交通技術上的一些規範性管理，如規定車輛標識，車體的堅實整潔，交通流向規則，交通收費標準等，都有具體實用的規定，也包括一些行政法規上的規定。如違規罰款，吊銷牌照等，具有一定強制性。在交通管理的硬體方面，主要是整治交通環境，如道路興建和道路維修，不斷改善近代澳門的交通路況。1887年，政府頒行氹仔、過路灣街坊公局章程。其中就有規定：“一，凡各街道上不得鑿掘開隆、豎插無論何物，並不得行為損壞街道之地，並如有非承街坊公局准行，不得毀壞所砌之石路，或承街坊公局准行而不遵守所准之章程者。二，凡有物件，不得在街上牽拉及轆過，如各行店當在出入門口起貨落貨之時，並無損礙眾人則可進行。”⁽²⁹⁾有效地保障了道路的平穩性與安全性，為交通道路安全提供良好的通行條件。又1902年，“用從松山取出的土將何高大馬路延長至連勝馬路。後於1910年又延長至濱海大道。”⁽³⁰⁾又1908年，“現在澳門路徑最佳，稍見損壞，即時修補，此皆工程公所辦事妥實之功也。”⁽³¹⁾也反映了政府部門對交通道路管理的重視對於近代澳門陸上城市交通發展具有十分重要的意義。

澳門城市的水上交通管理

澳門位於珠江出海口附近，面臨南海，域內包括有氹仔、路灣等離島地區。儘管由於西江泥沙在珠江口水域不斷沉積，造成澳門水域逐步淤淺，從而令澳門失去了國際貿易港口的地位。但是作為地區間的水上交通，則隨着近代粵港澳經濟的發展互動，仍然保持了一定的水上交通地位。所以近代澳門水上交通管理主要是澳門水域交通聯繫的管理，或主要有兩方面的內容。

第一是水上船務的管理，包括船隻的運行、收費，在澳門水域出入停泊，應服從政府有關部門的監管。1852年9月，“由於在澳門註冊的第22、28號葡船分別在寧波和福州被扣留，基馬拉士總督決定，今後所有駛向北方沿海港口的葡船必須配有一半以上的中國水手，否則將不予發放許可證。”⁽³²⁾這也是出於政治性的考慮，希望能夠有效地保證澳葡船隻在中國沿海航行時外國船員的安全。

對於有關水上交通船隻的運費，政府也有規範管理監督。1852年9月，“港口監督彼得羅·若澤·達·席爾瓦·洛雷羅上尉任命若澤·法蘭西斯利·德·奧利維拉·洛倫索·馬格斯·若澤·曼努埃爾·德·熱蘇斯·若昂·洛倫索·德·阿爾梅達·若澤·西蒙·多斯·雷米迪奧和法蘭西斯科·若阿金·馬格斯等市民組成一個委員會，專門負責制定一個船主僱傭水手的薪俸表並為船隻往返於北方沿海港口和澳門確定合理運費。該委員會名單中第一人為主席，最後一人為秘書。”⁽³³⁾所以一些港澳船公司也按澳葡政府的要求，公開其船資運費價目，接受政府的監督管理。1854年12月9日，“香港東藩火船公司議定：自此以後，每逢禮拜二、禮拜四、禮拜六日，有火輪船由港往省，由省來港，禮拜六由省來港之火船，與禮拜二由港往省之火船，經過澳門下錨一刻，然後直往。每欲快行到步火船開行之候，不能一時而定，因潮水日日不同之故矣。每船開

行之時候，必日日聲明於新聞紙內。搭客水腳銀照舊一樣，船面搭客有遮帳。本公司之火輪船艙位闊大，若有粗貨亦可裝載，水腳銀面議。”⁽³⁴⁾有時候，交通費用也因為出於某種考慮，由政府部門承擔，如鼓勵華人前往地攤開發。1889年5月2日《政府憲報》載：“照得今有英國火船一隻，名達哪地士，准於本月初七或初八日由香港開身前往新金山等處，該火船議定至澳門接收貨物搭客。其有貨物欲寄者，每噸收水腳銀拾大元。其搭客每位水腳，第一等收銀百元，第二等收銀六十元，第三等收銀四十元，如有船面居住者，每位收水腳銀卅元。另有華人欲搭船前往地攤者，本官可付四人水腳前往，特此通知。”⁽³⁵⁾

對於在澳門水域出入的有關船隻往來，澳葡政府也進行全面有效的監管。有些監管措施或出於政治上的考慮。1885年8月25日，“當觀察到泊在澳門的清朝官船的一系列不尋常做法後，總督通知該船船長在二十四小時內離開澳門，並暫時禁止所有清朝船隻進入澳門，如確實需要進港避難時，須先獲得政府許可。”⁽³⁶⁾屬於澳門的有關船隻也要進行登記，並按等級繳納牌費。1856年11月15日，據載：“航行於澳門水域、南灣之中的各種小船被劃分為六個等級，並依等級辦理登記，交納牌照費用。1) 運貨用的大船，2) 1至2桅杆的多用船，3) 運送鮮魚的小船，4) 送菜船，5) 蛋仔船，6) 出售水果、糕點的外賣船。”⁽³⁷⁾政府有關部門更進一步加強對離島地區水上交通船隻的管理。1879年2月8日，政府進一步重申有關規定：

照得譚仔、過路灣往來各船及載客船隻，向納船頭金及掛號規費，業經通行歷久，第未有明定章程，惟憑文書所定而已，故船戶多有未知此規及有故伴未知者。相應定實章程，以便各人得知。並查前時所收此項過重，是以船隻無成群回該二灣。今將定實規條如左。

一、凡到譚仔、過路灣各項船隻，分別數條，俱按舊日船隻裝載大小丈尺若干計算分別。

二、各船每六個月所應納規銀開列於後，其船頭金、掛號費統歸此規銀內：第一等船規銀三元，第二等船規銀二元，第三等船規銀一元，第四等船規銀半元。艇仔並艇仔之類小船規銀二毫，以上所定章程，合行示諭各人知悉。此示諭澳門札諭一體，各其知遵毋違。特示。⁽³⁸⁾

進一步加強了對澳葡政府轄區水域內的水上交通管理，而且進行分區管理。1887年7月有規定：“澳門蛋艇並小艇，照舊一樣歸船政廳管理。該船政廳要送該艇之人赴公物會公所納銀。氹仔、過路灣船艇應到該地方政務廳處納銀。”⁽³⁹⁾

近代澳葡政府對於域內船隻的安全管理也十分重視。如1885年5月16日政府規定：“照得現據承准築作沙梨頭新塘之人，經與大憲妥商立約，應承如遇有風颶，准澳門河內各小艇前往該塘避風，分文不取。但風颶一息，或料到風勢必停，即要駛出，毋得久泊在該塘。並嚴禁將填塞之物拋棄在塘內，如違，定必行罰，特諭河內居住之華民知悉，各宜凜遵。特示。”⁽⁴⁰⁾

第二是港口航道的管理。

近代澳門港口航道的管理，主要表現在對出入澳門水域和航道進行規範與整治。因為澳門水域不斷承接西江帶來的大量泥沙沉積，逐步淤淺，要保持澳門航道的暢通，需要投入更多的人力物力，需要加強澳門航道的管理，方能保證澳門水上交通的發展，所以近代澳葡政府對於航道的管理整治還是十分重視。1873年1月17日，“澳門總督歐美德子爵下令進行整治內港的一期工程。同時要求疏通媽閣炮臺到 Uong-Tch'oi 碼頭的航道以達到160米的寬度。工程還包括：拓寬碼頭沿線靠近新建集市的街道。碼頭係經填海修建而成，取名為曼努埃爾·佩雷拉。在三巴門炮臺修建一駐紮炮兵的兵營，沿南環炮臺至安東尼奧·多斯·雷米迪奧地界修建護牆，平整堤岸。”⁽⁴¹⁾

近代澳門的港口航道管理，主要突出在兩方面。

一方面，規範管理出入澳門航道的船隻。如

在澳門水域航道航行，必須規定標識信號，以策安全。1882年10月7日《政府憲報》有載：

照得現據船政廳稟稱，在澳門各埠船隻，無論灣泊或駛行來往，必須定明自日入至日出之時，如何掛用燈籠等語。茲經與總督公會妥議，是以本大臣暫行允准後開列之章程，但該章須要輔政司畫押，並增入一千八百七十二年六月十一日第四十號札諭所准澳門港口章程內，又須將此章奏聞朝廷，俟批准允行。為此，合行札諭該管官員人等知悉，各宜遵照，須至札者。壬午年八月廿五日，第八十七號札諭。

以上札諭所言該條款增入一千八百七十二年六月十一日澳門港口章程內，其款列左。

一、自澳門、沙瀝、十字門、海口、過路灣海峽，並由灣仔山角起到下濠山角所有灣泊一線定界，到青洲之北開列一線，過青州東邊及西邊海峽，到關閘為界，各船灣泊在該界內，無論在海峽或何處，必須自日入至日出之時懸掛白色光明燈，該燈高掛於船篷上，其燈火之光力至少可放一兩里之遠，可以四圍望見。

二、已上所定界內，並所定時候，如有船隻駛行來往，亦要懸燈。如係渡船划艇頭艙等船，須用白色光燈懸掛在船頭桅頂，如係夾板出洋帆船，則用平常行船之紅綠色光燈，如係大火輪船及小火輪船，除用紅綠色燈外，另要用一白色光燈。

三、如犯第一款，則將該船管駕或頭人罰銀二十元。如犯第二款，則將該船管駕或頭人罰銀壹百大元。

四、如有再犯該款，則加一倍行罰。壬午年八月廿五日，輔政使司噶畫押。⁽⁴²⁾

澳門航道船隻運行的標識規定，不僅明文章規，而且還以罰款等帶有強制性的懲罰措施，來保證有關章程規則的實施。除了規範船隻標識信

號，政府有關部門也十分重視航道的標識信號，並進行了一系列的建置與管理。1885年2月7日，政府有佈告謂：“各人知悉，位於澳門入口之檳榔石處安有木浮等語。茲於本月廿四日起，暫改用鐵浮，至廿八日止，該鐵浮係油紅色長圓式樣，是以特行出示，曉諭爾各商船人等知悉，為此特示。”⁽⁴³⁾ 又1907年3月13日有載：“照得氹仔海面有暗石在該海灘及橫琴之中間，潮落方能見出。茲在該石上建有鐵塔一個，該塔直三棱式，高四勿，另尖頂高一勿，油紅白相間之色，合就諭知各船隻人等知悉。”⁽⁴⁴⁾ 而且有關航道信號標識的技術也不斷提高，技術功能不斷完善。根據拱北海關報告稱：“本關所轄的中國水域祇有一個航標，即位於馬騶洲水道礁石上的一座浮標。該浮標塗有紅、黑相間的方格，罩著黑色的球狀護罩。澳門的東望山燈塔，據稱是當今世界上最古老的同類燈塔，1910年裝配最新型的隱藏色燈器。”⁽⁴⁵⁾

另一方面，整治澳門水域的航道，也是近代澳門政府水上交通管理的一個重要內容，特別是澳門水域港口淤淺的治理，政府似乎也進行了多次籌畫。1894年12月26日《鏡海叢報》有載：“澳海淺塞，屢有陳言請為開通，經澳督籌資建局，購機開挖。前數月曾登於報。今聞擬在馬留洲海口一帶，測量水勢深淺，繪圖貼說，計日開辦。該處海濱插有小旗，以紀海水。前山廳官不知其故，會同柯稅司諮詢兩官，始明其所以然，乃釋然而無事。”⁽⁴⁶⁾ 又1895年6月12日同報又載：“香港輪船公司具稟澳門總督，呈稱澳海日淺，商輪進出極為不便，若不修浚，泥沙日益漲塞，誠於商務，深為窒礙。高制軍閱悉之下，乃派委幹員數名協同船政官沿河測驗，委有漲塞之處，繪圖貼說，詳稟至轅，聽候示期興修，運機排浚。自開此報，屢經陳請浚河，旋作旋輟，未克舉行，徒存其說而已。豈以為茲事煩重，款項難籌乎？今既為英商稟請，又已委官勘驗，諒在必行，殆不敢再蛇尾虎頭之誚。現聞款項已備，惟祇修理省港輪船所由之道，他則不暇兼

顧。”⁽⁴⁷⁾ 由於各種因素，有關澳門水上航道的整治管理，政府部門實際上並未能付諸實施而見之於行動。所以近代澳門水上航道一直成為制約澳門經濟發展的主要障礙之一。時人徐薩斯《歷史上的澳門》一書曾對此作出評論，其有謂：

以前，澳門的淺水道構成了一道抵禦強敵入侵的天然屏障（例如荷蘭人入侵澳門事件），而又不會對港口的貿易和船運造成任何嚴重的障礙，因為普通船隻祇能到離倉庫一箭之遙的內港水岸，吃水深的船隻則可停泊在錨地氹仔。但是這一天然屏障今年卻成了澳門的一塊心病。淺灘不斷增大，又不能得到及時疏浚，臨近三角洲的泥沙一股腦兒流入澳門港，使澳門成為令人沮喪的沼澤地，在一份1865年英國海軍部的地圖上，澳門錨地在低潮時的水位也有9-10英尺，但1881年再次測量時，這一水位卻減至5.5英尺。內港水道的情況更糟，人們沮喪地預測，這個曾停泊過天後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，澳門的各個港口在二十五年內吸收了不下六千九百萬噸的淤積泥沙。⁽⁴⁸⁾

又據1890年拱北海關報告中所載：

附近澳門一帶，水淺沙淤，月甚一月。澳門遴派屬員，思欲設法疏濬，以便輪、帆各船暢行。因查同治十三年間，葡國特派治河名師至澳，詳查環澳水道，曾建築於青洲以東、以北接築石堤，俾水不外溢，並在氹仔西角至檳榔石亦築石堤，水力積而愈大，即可淘汰刷深。現葡官即循此法，惟需銀三百萬元，一時未能驟集，故思逐漸舉行。先購淘河機器二副，再於青洲以東建築石堤，直通澳門，茲已開辦。稅務司思此項辦法，於船隻往來水道不無少益。⁽⁴⁹⁾

澳門航道淤淺問題近代時期一直議而不決，不僅牽涉到資金、技術等問題，而且還牽涉到中英粵港方面的政治問題。當時葡國工程師羅利盧曾對此作出評述：“這項計劃目的僅是維持殖民地現有的貿易和航運。儘管澳門港將得到改善，遠洋巨輪仍無法駛入澳門，港口配備的設施也不是最好的。……。這一問題不但應以工程和金融觀點來看，也應以政治觀點來看。他的意見是港口改造應與殖民地的需要相適應，因為如果工程過於龐大的話，維修費用將會極其沉重。羅利盧上報建議採取一種不鋪張招搖的計劃，這主要是基於政治因素。如果澳門能與香港匹敵，因為它是內陸交通的一扇更為有利的大門，所以澳門勢必會吸引香港大部分船運，從而影響香港的繁榮。這樣一個打擊對英國人來說是不可饒恕的，他們定會想方設法損害葡萄牙人的利益來補償自己的損失。這樣的假設概括了香港對澳門的命運的壓制和摧殘。”⁽⁵⁰⁾清朝方面對於澳門整治航道也採取了反對態度，主

要是擔心澳葡政府乘機擴大對中國水域的控制。據載：“雖然澳門嚴格按照1890年就領海達成的臨時協定來疏濬內港的水利工程。中方卻認為這項工程違反了1887年條約的下列條款：在雙方邊界確定之前，與此有關的一切均維持現狀，任何一方不得增加、減少或改變。這樣中方拒絕解決這一問題。”⁽⁵¹⁾又根據1902至1911年拱北關十年貿易報告中所載：“其實，自從上一個十年報告以來，本關各關廠的水路入口並未改善。據本地船東及本關緝私艇官員觀察，水域裡的沙灘和淺灘仍在繼續延伸，由於近年沒有進行大規模的勘測，無從精確評估航道淤淺的準確程度。改進周圍水道的唯一行動在1911年由澳門政府進行。該年初夏，澳門政府與香港一家工程商行簽訂合約，疏濬進入澳門港口的一條航道。該航道計劃有六千米長、五十米寬，統一水深為十二英尺，將於一年內完成。”⁽⁵²⁾可知直至1911年，澳門的航道淤淺問題仍未得到有效解決。



昔日澳門：議事亭前地（20世紀前期）

近代澳門的水上交通管理，對於船務以及航道規範標識的一般性管理，應該還是具有一定成效的。而對於較為重要的澳門水域航道整治管理，由於涉及政治、經濟各方面的因素，至少在1911年以前，似乎進展緩慢，成效不大。

小 結

近代澳門城市交通管理不斷加強、不斷發展，有利於近代澳門城市交通的完善規範。近代澳門城市管理在管理方式上主要表現在兩個方面。

一方面是屬於技術性管理，如設置交通標識信號，規範交通工具，改善交通道路通行條件。一般陸上交通道路規定來回車輛分道而行，後來更逐漸劃分不同交通工具的專用交通線，以更規範地實施交通分流。1906年6月曾有規定：“凡坐東洋車往遊馬蛟石者，所往行東望洋馬路去車，須沿馬路右旁而行，回車須沿馬路左旁而行，不得逾越。其馬路中間專留為腳車及步行及乘馬者遊行之用。”⁽⁵³⁾

另一方面是屬於行政法規性管理，制定執行有關交通管理法規，強制人們按照技術管理條例，維護交通秩序，並採取了罰款，甚至拘監收監等法律手段，以加強交通管理的執行力度。1885年2月有載：“氹仔小火船飛鷹船主名彭多，因犯港口章程，罰銀五大元。”⁽⁵⁴⁾ 1894年10月3日《鏡海叢報》又載：“前兩日有手車一架，由司打署旁之巷飛馳而下，地勢既高，輪行遂猛。該車夫靡能把握，直馳至南灣，將途人某撞擲於海，車始為樹所遏而止。巡差即將途人救起，拘車夫於案，判定一月監。”⁽⁵⁵⁾

近代澳門城市交通管理，應該說還是較為全方位的，包括陸上交通工具管理、水上交通工具管理、道路、港口、航道管理。一般而言，陸上交通管理相對穩定，管理較為細緻。如交通工具的整潔度也納入官方管理的範疇。1895年4月24日《鏡海叢報》載：“又澳中手車，近日多有不

潔，甚非所以保安黎庶也。願望兩官傳到公司，嚴飭手車毋行載運不潔，以期萬全。”⁽⁵⁶⁾ 對於交通工具的地區適用範圍也有嚴格限定。1909年12月《香山旬報》載：“如在鄉間（即前山等處）坐東洋車，不能入澳，必要在關閘處，換過澳門車，方能進澳，若在澳坐東洋車，直往前山各處，華官無阻礙。”⁽⁵⁷⁾

當然，近代澳門陸上交通管理也存在一些漏洞，有些監管並不位，給交通安全帶來了隱患。1895年1月16日《鏡海叢報》有載：“先兩日，有西洋婦兩人，同坐東洋車，行至某街，為守街西兵攔禁，囑其下車，不得同坐，顯違例禁。既行此例，胡不先發告諭，使人知曉？突然而來，孰則心甘？此大不合也。往見屠房，每至夜分，道途黑黯，常有用車滿載豬牛之肉，沿循海旁，多不點照號燈，路黑人繁，保無碰撞相傷之事乎？此則奚其不問，而問此無足輕重之事？”⁽⁵⁸⁾ 事實上，雖然政府部門一再重申夜車行走，必須點燈示警，但一直未能切實解決，屢禁屢犯。1895年7月31日《鏡海叢報》載：“本澳之拉肉車向由媽閣一帶牽運入市，入夜每儉惜油費，不肯燈籠燃燭，間遇東洋手車，時有碰撞傷人之事。本報屢為指陳，乞請嚴諭肉行，速行整頓。議事公局旋即嚴行飭諭，令即遵照每車須點油燈，無如人情頑抗，初則奉行，久乃循其故態，今複一律照常，不放光明於車上矣。公局員役近已增多，倘係查知故犯，豈不能立為稟拘，請官嚴罰，以免令出而法不行。民有輕官玩法之心，何可以忍積而久之，增長刁頑，屢非西洋之福。”⁽⁵⁹⁾ 反映了近代澳門陸上交通管理仍然存在着漏洞。

在水陸交通管理方面，近代澳門也存在着不平衡的狀況。一般而言，陸上交通管理相對較為完善，而水上交通管理相對為弱。這可能是與陸上交通建設相對投入較少，受自然與人為因素影響相對較強，而水上交通建設相對投入較大，受到自然與人為等各種因素影響相對較大，從而也影響了水上交通管理的力度。時人有謂：“澳門

本該是歐洲人在遠東最值得自豪的殖民地，但它的實際情形卻令人傷心。它的港口淤泥塞積，年久失修，很快就會除舢板船和汽艇外甚麼船都進不來了。”⁽⁶⁰⁾對於澳門水上交通發展帶來了負面影響。1895年7月10日《鏡海叢報》載：“省港澳原有江通、白雲一往一來，商旅咸稱利便。現江通因入塢修整，每日祇得白雲上落，而又因水淺不能近岸，每泊江心，赴輪者頗覺不便，且省港澳資訊隔日始到，殊仍需滯云。”⁽⁶¹⁾而陸上交通相對發展較快，政府以及地方富紳不斷投入資金改造陸上交通狀況。1894年10月3日《鏡海叢報》載：“由白石至前山石路，前經澳中紳商捐資修建，以便往來，香山人陳芳首捐洋銀二千枚，近已竣工，計用料費四千元有奇。聞前山各紳將復捐資，由寨城築修石路直至翠微，便手車之來往，省男婦之奔勞，獨未悉款巨功宏，果能如願相償否？”又“荷蘭園一區民屋發價取回，另建街道，已錄前報。近由西洋政府撥出公款銀，合共一萬九千六百元，撥一萬三千二百元作各屋段之價，撥六千四百元興修溝渠道路。”⁽⁶²⁾或反映了近代澳門陸上交通管理發展應優於海上交通管理發展。除了自然條件的原因外，或與近代政治經濟形勢有關。香港崛起後，澳門對外貿易日益衰微，所以澳門水上交通的重要性也不斷下降。而與內地貿易往來的陸上交通線日趨重要，成為近代澳門的重要經濟生命線，必然影響了政府以及社會的偏向，而影響了近代澳門交通發展管理上的不平衡。可見交通事業與交通管理，也是城市社會發展的一個重要縮影。

【註】

- (1) (2) (3) (4) (5) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁58；頁100-101；頁149；頁164；頁298。
- (6) 湯開建等主編《鴉片戰爭後澳門社會生活紀實——近代報刊澳門資料選粹》，花城出版社，2001年，226。
- (7) (8) (9) (10) (11) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁300；頁406；101；頁100-101；頁101。
- (12) 《鏡海叢報》，澳門基金會，2000年，頁178。
- (13) (14) (15) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁101。
- (16) 《鏡海叢報》，澳門基金會，2000年，頁279。
- (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁454；頁101；頁298；頁101；頁164-165；頁165；頁195；頁206；頁471；頁149。
- (30) 施白蒂著，金國平譯《澳門編年史》(二十世紀)，澳門基金會，1999年，頁13。
- (31) 莫世祥等編譯《近代拱北海關報告彙編》(1887-1946)，澳門基金會，1998年，頁256。
- (32) (33) 施白蒂著，姚京明譯《澳門編年史》(十九世紀)，澳門基金會，1998年，頁114。
- (34) (35) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁6；頁174。
- (36) (37) 施白蒂著，姚京明譯《澳門編年史》(十九世紀)，澳門基金會，1998年，頁122；頁128。
- (38) (39) (40) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁9；頁35；頁130。
- (41) 施白蒂著，姚京明譯《澳門編年史》(十九世紀)，澳門基金會，1998年，頁190。
- (42) (43) (44) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁82；頁125；頁476。
- (45) 莫世祥等編譯《近代拱北海關報告彙編》(1887-1946)，澳門基金會，1998年，頁83。
- (46) (47) 《鏡海叢報》，澳門基金會，2000年，頁106；頁243。
- (48) 徐薩斯著，黃鴻釗等譯《歷史上的澳門》，澳門基金會，2000年，頁266。
- (49) 莫世祥等編譯《近代拱北海關報告彙編》(1887-1946)，澳門基金會，1998年，頁143。
- (50) (51) 徐薩斯著，黃鴻釗等譯《歷史上的澳門》，澳門基金會，2000年，頁267；頁276。
- (52) 莫世祥等編譯《近代拱北海關報告彙編》(1887-1946)，澳門基金會，1998年，頁82-83。
- (53) (54) 湯開建等主編《〈澳門憲報〉中文資料輯錄 (1850-1911)》，澳門基金會，2002年，頁454；頁126。
- (55) (56) 《鏡海叢報》，澳門基金會，2000年，頁406；頁202。
- (57) 黃鴻釗編《史料拾遺——〈香山旬報〉資料選編》，澳門歷史文化研究會，2003年，頁145。
- (58) (59) 《鏡海叢報》，澳門基金會，2000年，頁454；頁285。
- (60) 徐薩斯著，黃鴻釗等譯《歷史上的澳門》，澳門基金會，2000年，頁270。
- (61) (62) 《鏡海叢報》，澳門基金會，2000年，頁268；頁34。