

澳門內港填海歷史探索

李業飛*

摘要 2020年，一門古鐵炮偶然在內港出土，誘發出對澳門內港填海造地、碼頭航運歷史的探究。澳門內港是澳門近五百年發展歷程的見證。深入研究內港歷史，其豐富的內容是不容忽視的。如貿易史、海防史、填海史、造地史、疏河挖道史、天文氣象史、防風抗淹史、經濟起伏史，還有中葡關係史、中西文化交流互動史等等，可研究的專案甚廣。澳門在每個歷史階段的填海造地，對活躍及發展當年的經濟均起着重要作用。鑑古知今，本文將從多角度探索內港填海的歷史，相信可成為有利澳門今後發展多元經濟的重要素材。

關鍵詞 古炮出土；內港；填海造地；碼頭；青洲海峽方案

前言

2020年4月16日下午4時許，澳門爹美刁施拿地大馬路近栢港停車場出口位置，即內港23號祐德碼頭門前馬路，正在進行下水道整治工程。工作人員赫然發現一門鐵製火炮，管長1.85米，口徑約90毫米。

數月後，即2020年11月22日上午9時40分，在路氹連貫公路銀河酒店第四期建築地盤，又發掘出一門鐵製火炮，管長1.45米，口徑約80毫米。

2021年3月1日下午5時，在同一建築地盤上同時發掘出兩門鐵製火炮。第一門古炮長度為1.08米，口徑約60毫米。第二門古炮長度為1.30米，口徑約60毫米，且炮口有一木質蓋狀物。

澳門在十一個月內出土了四門古炮（一門“碼頭古炮”及三門“路氹古炮”），令人驚訝之餘，也引起了人們對相關歷史的研究興趣。尤其是內港“碼頭古炮”被發掘出土後，曾一



圖1. 內港23號碼頭門前的現場（圖片來源：李業飛攝，2020年4月17日。）

* 李業飛，澳門科技大學社會和文化研究所歷史學19級博士研究生。



圖 2. 兩門路氹古炮照片（圖片來源：《澳門日報》2021 年 3 月 3 日，B1 版。）

度引起社會熱議——這枚古炮為何會被丟落在 23 號碼頭前的馬路地底？

本文主要探研 2020 年 4 月重見天日的“碼頭古炮”所在位置——內港的相關資料，從中挖掘出當年澳葡政府在內港填海造地的史實。在今天看來，這些史實反映了有關決策在澳門發展過程中留下的正負面影響及作用。通過分析、梳理有關內港填海造地的歷史文獻，我們也可以清晰地了解到內港在澳門發展歷程中的重要性。

本研究的目的是發表有利於內港今後可持

續發展的歷史論點，因此，先將四門古炮的出土記錄如案。

一、古炮位置與內港歷史背景

“碼頭古炮”出土的一帶，共有 34 個碼頭，¹百年前都是內港的海岸。以下是本文集中梳理、探究的內港歷史資料。

（一）歷史文獻回顧

很久以前，澳門是廣東南部的一個小島。隨着地理地貌的變遷，以及珠江水湧帶來的河

澳門研究



圖3. 內港碼頭古炮出土位置（紅色圓點）。左圖為航拍地圖，右圖為內港海岸線。（圖片引自陳炳輝、趙月紅：《澳門內港發現古炮特徵及出土位置分析》（上、下篇），分別載於《澳門日報》2020年5月4日C6版及5月18日C7版。）

沙，澳門從一個小島發展成為像一片蓮葉的半島。

嘉靖十四年（1535年），葡萄牙海上商人通過賄賂明朝廣東地方官吏黃慶，獲准在香山縣濠鏡澳（即澳門）停泊商船。嘉靖三十二年（1553年），葡人以“舟觸風濤、晾曬貨物”為由，賄賂海道副使汪柏，獲准在岸邊搭蓋棚屋。嘉靖三十六年（1557年），在明朝政權默許下，葡人以租借為名逐步擴大駐紮範圍，使澳門成為了葡萄牙在中國東南門戶的一個據點。1557年以後至1887年，葡人租居澳門330年。到了十九世紀中期，葡人採用“近佔七村，遠奪三島”的策略在澳門繁衍植根。²“七村”是指：塔石、沙岡、新橋、沙梨頭、龍環、龍田、望廈；“三島”是指：潭仔（沓

仔）、路環、青洲。到了1851年和1864年，葡萄牙終於將沓仔島和路環島據為己有，隨後又在1889年開始佔領青洲島。

葡萄牙一直很想中國政權明確澳葡政府管轄的水域和地域範圍，多番要求劃界，意圖在文件上進行“佔領合法化”。1887年3月26日，大清國與葡萄牙簽訂了《中葡里斯本草約》，同年12月1日又簽署《中葡和好通商條約》。值得注意的是《中葡和好通商條約》中的兩句話——大清國同意葡萄牙“永駐管理澳門以及屬澳之地”和葡萄牙向大清國保證“永不得將澳門讓與他國”。這是葡萄牙駐居澳門三百多年來，中國政府對澳門地位作出規定的首個條約，該條約的簽署為當時大清國的領土主權和國家尊嚴帶來了嚴重的損害。



圖4.《濠鏡澳全圖》（圖片來源：道光《新修香山縣志》卷四，頁一百一十一。）

當然，國與國之間簽立條約，一定有國內外各種因素作為誘因。正如研究澳門歷史的專家學者費成康指出：

（中國）在開展洋務運動後，清朝軍隊已在平定新疆之役及中法戰爭中顯示一定的戰鬥力，使入侵新疆的沙俄軍隊未敢輕舉妄動，並沉重打擊了侵略越南和中國的法國遠征軍。此時法、美、俄、德等國顯然不會貿然地向葡萄牙購買這塊他們非法佔據的中國領土（指澳門）。

在甲午戰爭中，清朝軍隊土崩瓦解。此後，日本割佔台灣、澎湖列島，德國強租膠州灣，沙俄強租旅大，英國強租威海衛和九龍地區，法國強租廣州灣，列強已

可以任意侵佔中國最優良的港灣，根本不必備“巨款”去向葡萄牙“購買”已經淤塞的澳門。³

大清國為防止列強“購得”澳門，因而同意讓葡萄牙“永駐管理”，可以說是“江邊上賣水——多此一舉”。上述文獻闡述了中葡簽訂條約前的國際歷史背景，同時也說明了中方允許葡萄牙“永駐管理澳門以及屬澳之地”，以及葡方承諾未經大清國同意，“永不得將澳門讓與他國”的歷史因由。⁴

（二）中葡界務之爭

中葡條約簽訂後，葡萄牙正式對陸地和海面的“界址”展開行動，擴張“屬澳之地”的

澳門研究

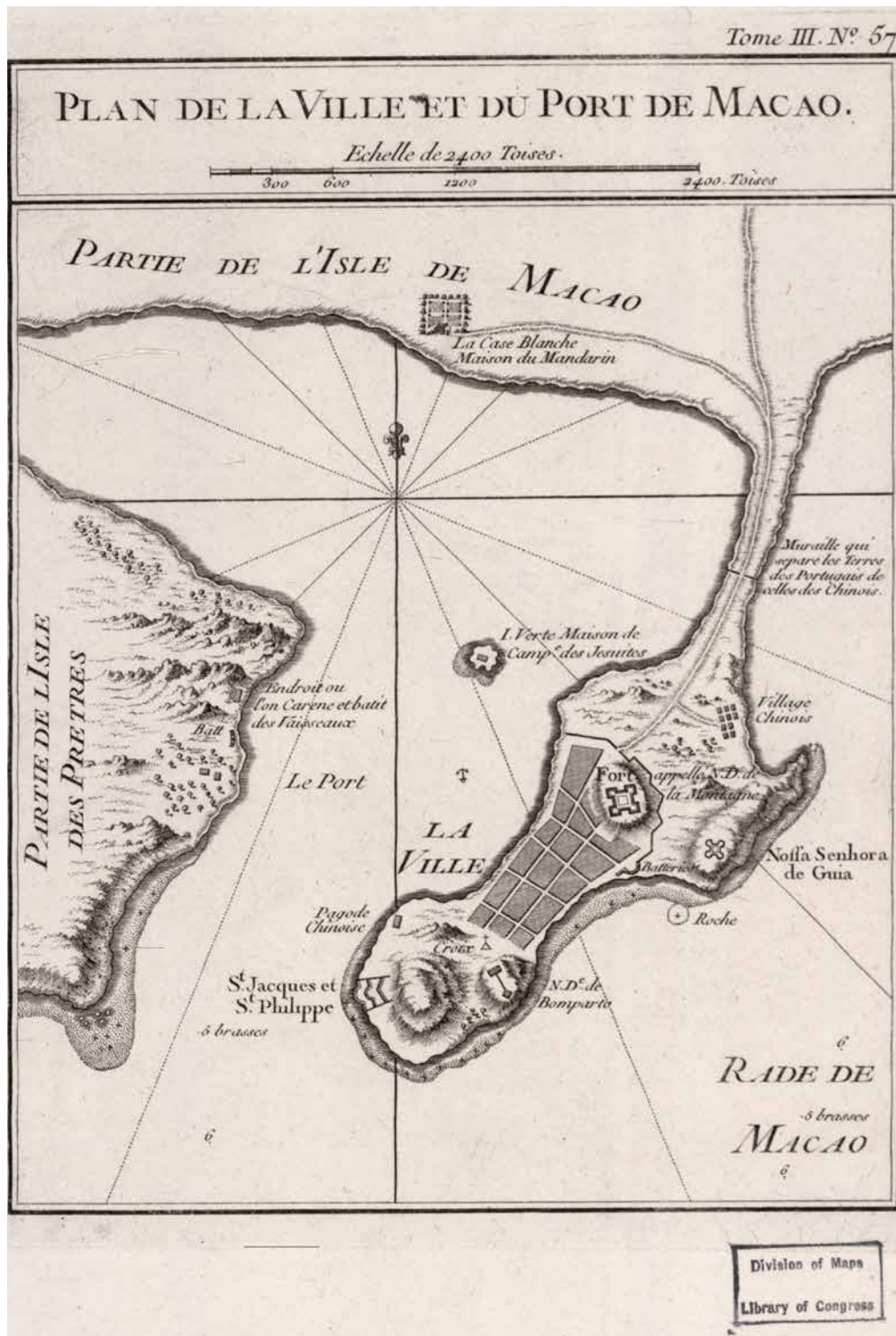


圖 5. 澳門城市和港口平面圖 (圖片來源: Jacques-Nicolas Bellin, *Plan de la Ville et du Port de Macao*, [s.n.], 1764. Retrieved from the Library of Congress, <www.loc.gov/item/2002628199/>.)



圖 6. 清康熙二十七年（1688 年）粵海關設澳門正稅總口，簡稱澳門總口。其辦公駐地俗稱“大關”，或稱關部行台，負責收納貨物關稅。（圖片來源：《側面澳門圖》（局部），載印光任，張汝霖纂：《澳門記略》，乾隆十六年刊本。）

範圍。澳葡政府首先對澳門內港碼頭進行整治，疏河挖道，填地擴土。從此，有計謀地掀起長達數十年的“界務之爭”的序幕。

葡方乘着“澳門界址”未定之機，“企圖使他們‘永居（駐）管理’的地區東起九洲洋，南至路環、橫琴，西至灣仔、銀坑，北至前山寨後山腳，成為東西約十餘公里，南北約二十五公里，周圍共六七十公里的廣闊區域”⁵，能早日變成現實。

1842 年 8 月 29 日《南京條約》簽立，英國迫使大清國割讓香港又賠了款，因此引起葡

萄牙對澳門虎視眈眈，其欲逐逐。香港是個優良深水港，正適合歐美各國蒸汽大輪船靠岸。而葡萄牙當年的國力正日漸衰落，其佔駐管轄下的澳門貿易優勢亦江河日下。葡萄牙擔憂香港的崛起會取代澳門的地位。顯然，岌岌可危的澳門經濟前景，確令葡萄牙不得不重新檢視對澳門的政策。

從 1884 年到 1915 年的 31 年間，“葡萄牙工程師在葡國中央政府特別委員會，以及在澳門公共工程部門的工務局，有十個專案的建議，都是不斷提出更新港口容量和設備的，祈求早日清除‘淤積水’的河道，使澳門地區的

澳門研究



圖 7. 1925 年後，澳葡當局才完成內港該區域的填海工程。新建的那條街被稱為多美刁施拿地大馬路。（圖片來源：李業飛複製整理）

貿易保持國際地位”⁶。

二、先挖填內港四大原因

十六世紀中葉，葡萄牙商船來到澳門必經內港進出；內陸船隻經珠江口進入澳門也停泊內港。那時的內港碼頭風平浪靜，成為往來貨船灣泊之良港。頻密的貨物交易，帶來內港的一片繁鬧。清政府在1688年設立的粵海關總口辦公駐地之一，俗稱“大關”的關部行台也設在康公廟附近，負責收納貨物關稅。

（一）澳門六大灣的改變

“港灣已經淤塞的澳門”擺在面前，葡萄牙中央政府唯有繼續疏河挖道。謀士們認為，一方面要疏河挖道，讓商船能繼續進入內港；另一方面要填海拓地，增加管轄面積，為日後逐步佔領澳門擴大“界址”範圍。

早在一百多年以前，澳門半島仍擁有六大灣：東灣、南灣、西灣、北灣、下灣和淺灣。澳葡政府下定決心填海造陸，先從內港着手，包括下灣、北灣和淺灣。此後，六灣起變。

東灣，由龍環村、馬交石、天后廟、海角遊魂至松山山腳。填陸後，東灣消失。部分地區現已成為商住區。

南灣，由山腳羅飛勒前地及燒灰爐一帶，至嘉思欄兵房下。現成為南灣湖的一部分。

西灣，由南灣嘉思欄拓展至現今的澳門特別行政區政府辦公室前段，延後往“半邊橙”至媽閣段。

北灣，由沙欄仔往白鴿巢公園的路向南，沿着爐石塘一帶至司打口。早年稱之為北灣，可能是以葡人當年租借之地為界而出現的說法。北灣全部填塞，從此消失，成為新城區。

下灣，指從司打口至媽閣上段的媽閣廟。

下灣全部填塞，從此消失，成為新城區。

淺灣，指由沙欄仔往白鴿巢公園的路向北，沿着沙梨頭、新橋、至蓮峰廟一帶。淺灣全部填塞，從此消失，成為新城區。

（二）先填內港四大原因

1. 1840年鴉片戰爭前後，澳門的內、外港航道已出現嚴重淤塞，尤其是內港，珠江水夾雜着的大量泥沙不斷流向澳門。

葡萄牙踏足澳門靠商船獲利，為各國所垂涎。航道一旦淤塞，亦備受世人關注。正如日本駐香港總領事高橋清在外交文件《關於澳門情況的報告》中指出：“十八世紀後半葉至十九世紀初，澳門極為繁榮。……澳門由於港灣設施不完備，因此在通商貿易上有許多障礙，但在地理上因背靠廣大的中國大陸，成為很重要的貨物集散地。”⁷

這是當年世界公認的事實。Regina Campinho在《葡萄牙殖民勢頭與政治慣性：澳門內港改善工程僵局（1884—1919）》中指出：“關於河床上升的第一份報導開始，大型船隻通往內港的河道被阻。以這種速度，澳門將很快無法進行海上貿易。這顯然使定居澳門的葡萄牙帝國，其在鴉片戰爭前作為中國與世界之間主要聯繫的聲譽受損感到震驚。”⁸

2. 船隻往來減少，貿易量大減，稅收下降；同時，搬運苦力開工不足，消費疲弱，經濟不景，帶來一連串問題。珠江內河船隻的山貨、陶瓷、綢緞等物流出現困難，阻延了葡商及英美商人的運貨時間。貿易不正常，同時影響社會穩定。總之，經濟下滑的最明顯的表現是內港昔日的繁榮日漸衰敗。

3. 1887年中葡條約還未簽訂之前，澳葡政府藉着疏浚河道，早於1850年開始整治三巴仔街和下環街一帶，逐漸填地擴陸。由於內港填海工程不容易引起清朝師船注目，故澳葡

澳門研究

政府靜靜開展工程。習慣施展賄賂的葡人統治者，即使被清兵發現也不會受阻。到了1870年簽定中葡條約後，葡方便立即明目張膽地展開內港填海行動。

4. 葡萄牙女王瑪麗亞二世⁹於1845年11月20日宣佈澳門為自由港，容許外國商船停泊進行貿易活動。翌年4月派亞馬留為澳門第79任總督，推行一系列強硬政策，包括侵奪華人管轄權，擴展葡人佔據區域，摧毀清朝駐澳海關及機構，擺脫中方駐澳官府管轄。同時，向當地居民徵收人頭稅、地稅，拆民房，挖祖墳，擴馬路，宣佈賭業合法化等。

葡萄牙王室還宣佈，從1849年起停止向清朝繳納每年500兩銀的地租。葡萄牙決意改變“租客”地位，要成為澳門土地上的“業主”。澳葡政府實行如此強硬的擴張政策，是因為葡萄牙看到清王朝已腐敗無能。葡萄牙租住澳門三百多年，卻一直“名不正言不順”，總想學英國人要求大清國把澳門“界址”劃清。然而，葡國派來的這位新澳督所施行的強硬殖民統治，引發澳門華人和香山縣官民的不滿，於是便發生了“亞馬留事件”。¹⁰

葡人統治者在澳門要施行更進一步殖民管治的同時，亦展開了大規模的填海造地工程。

三、內港填海工程進展

(一) 從1850年開始

填海造地是澳葡政府的既定決策，由里斯本派專家來澳，研究如何解決疏浚河道、填整沿岸土地、整治碼頭、改造內港、發展運輸、擴充城市道路等問題。其港口工程進展如下：

亞馬留總督強行趕走清官及被刺殺的翌年（1850年），澳葡當局開始在三巴仔街和下環街之間逐步進行修路、填陸、填海工程。當時，海岸位於現在的下環街一帶，“岸上零散分佈着一些屋宇，居住着中國的手工業者和與

海上活動有關的商人。該區在填海工程結束後成為城市的一部分，平行的道路與海形成直角”。¹¹

1864年12月31日，葡萄牙海軍部海外工務局任命工程師羅利老（Adolfo Ferreira Loureiro）提出有關澳門港口技術分析的澳門“港口改善計劃”，希望通過清理內港淤泥以適應新式的火船進出。這個計劃於20年後的1884年才在里斯本正式頒佈。

自1866年起，澳葡當局展開內港整治工程：先從北灣、淺灣和下灣開始，分別進行疏河、修路。1867年，澳葡政府成立澳門工務局。1869年，澳門工務局接手該項內港工程，逐步從媽祖閣開始填海，進行淤泥充填和港口整治。1872年，工務局在紅窗門街至火船頭街之間的福隆新街一帶展開新一輪的填灘工程。該項工程交由福建籍商賈王祿父子包攬，填壅“一灣三塘”——即填塞爐石塘、白眼塘、白沙塘，以及廢棄北灣12口水井（12個埠頭），內港海岸線開始逐步取直。一百多年前，爐石塘、白眼塘、白沙塘，“三塘”¹²都是美麗的小水灣，經過歷年填陸後，風景不再。

(二) “一河兩岸”被收窄

1873年1月17日，澳門總督歐美德（Januário Correia de Almeida）下令進行整治內港的工程，要求疏通媽閣炮台到灣仔（Uong-Tch'oi）碼頭航道，以達到160米的寬度。整治內港的工程還包括拓寬碼頭沿線靠近新建集市的街道。

內港海岸線填平的部分陸地，原是澳門內港河道。河道對面就是珠海灣仔（幾百年來葡人一直稱之為“對面山”），澳葡此舉收窄了“一河兩岸”的距離。在過去，包括葡國商船在內的來往船隻靠泊的內港碼頭，就位於康公廟前一帶。後因珠江水帶來大量泥沙淤塞河道，廟前船舶碼頭裝卸貨物的功能逐漸消失。從此沿岸填陸，碼頭推前，河道收窄。

“泗勝坊示諭碑”是在嘉慶二十四年（1819年）六月豎立的。從碑記可知這一地區一向是經貿繁華之地，是黎民聚居之所。碑記內容如下：

（關前街原近海隅）泗勝坊乃闔澳咽喉之地，兼近海隅，舖戶民居甚密，日前失火延燒，皆由無備之故也。

茲奉周戎台尊諭，闔坊等捐，鑿開舊井，疏通渠道，建造馬頭，以便商民，以防火患，共仰戎台愛民若子之心。嗣後，馬頭地段，不許擺賣及阻塞侵佔，井旁不得洗身宰狗、澣濯一切穢物，致防汲飲。如違稟究。

嘉慶二十四年六月吉日，值事人和當、公和當、同茂號、信成當、博濟堂、定合號立。¹³

1877年，澳葡當局在《澳門省及帝汶公報》刊佈了7月2日第64號訓令，將內港岸邊除十月初五街以外，包括康公廟一帶的填土工程判給米格爾·施利華（Miguel Ayres da Silva）承建。¹⁴ 這片海灘土質鬆散，歷四年之期，最終於1881年3月4日才竣工，建成了新的街道。換言之，關前正街與十月初五街之間的草堆街以前也是海灘。這些變化從這一帶的街名亦可管窺一二，如關前正街附近，原為清朝駐澳粵海關總口；關前後街、大關斜巷，都是當年清朝海關關部行台駐地。

過往一度成為集市之地標的關部行台，早在1849年被澳葡總督亞馬留拆毀。

（三）羅利老的“港口改善計劃”

澳葡政府根據1883年制定的《澳門城市改善計劃報告》及1884年的《澳門港改善草案》，開始着手對澳門進行城市環境改造，並對港口治理進行規劃。該草案就是1864年12月31日由工程師羅利老提出的澳門“港口改善

計劃”。

1887年，羅利老擬定自沙梨頭至青洲，以及自青洲至關前馬路填築兩條石砌的海堤。這個填海工程計劃，向着澳門北面岸邊推進，並開始浚深內海道。1888年4月2日，澳葡工務局在治理內港北灣的工程中填平沙梨頭淺灘，建成了沙梨頭海邊街。顧名思義，這一帶以往就是海邊，但那片漁村就從此消失了。此外，他們又在海邊修築了一道海堤，堤上建成罈些喇提督馬路。這條大馬路一直是內港沿岸的主幹道。

1889年9月2日，澳葡政府與青洲英坭公司簽訂關於內港填海的合同書。1890年10月16日，澳督布渣（Custódio Miguel de Borja）頒佈訓令建設青洲地峽，用堤壩連接青洲島，並清除海邊廢物，治理內港環境。隨後，青洲英坭公司開始在青洲島北面填土擴堤，與關前蓮花莖平行，直達前山亞婆石。至同年11月，已築堤“約計十數丈之寬”，“且陸續填築”。¹⁵

葡國在澳門填海造陸期間，亦陸續派出專家為澳門城市建設發揮作用，例如：十九世紀八十年代任港務局局長的爹美刁施拿地¹⁶；1884年的工程師羅利老¹⁷；1905年熟悉工程的白朗古將軍¹⁸；1914年提出“填海築港口計劃”的葡萄牙港口水文工程師罈些喇¹⁹等。

四、內港兩輪填陸成果

1866年至1938年間，澳門半島共有三輪大規模的填海工程，拓陸不斷。其中頭兩輪是在內港進行的，第三輪則是在外港的新口岸和南灣。二十世紀八十年代至今，大規模的澳門半島與離島（路氹）填海造地工程仍持續不斷。

梳理有關澳門半島內港兩輪造陸工程的資料，可看到葡萄牙當年對澳門內港整治的一系列計劃，對澳門的地貌、面積、城市肌理、經濟以至港口貿易等方面，都帶來了重要的影響。

澳門研究

（一）第一輪大規模內港填陸工程

澳門半島西側第一輪填陸工程（即大規模的內港填陸工程）自1866年開始，至1910年的44年間，共填得面積0.75平方公里。澳門開埠時的面積只有2.7平方公里，²⁰經第一輪填陸工程擴展後，面積達到3.4平方公里。

第一輪大規模內港填陸工程填平了北灣、下環海灣，連通了內港至媽閣，建成媽閣上街、媽閣街、河邊新街、火船頭街、巴素打爾古街至沙梨頭海邊街的一條大通道。至於福隆新街一帶，是由承建填海工程的福建籍商人王祿父子經營。²¹除了填海闢陸，王祿父子又在清平直街興建了省港澳第一間大戲院——清平戲院，福隆新街商業區逐漸繁盛起來。

（二）第二輪大規模內港填陸工程

1918年，澳葡政府成立了澳門港口改良委員會。該委員會主要負責研究、規劃和建設澳門半島港口的第二輪大規模工程。1919至1927年的九年工期間，澳葡政府採用了“罇些喇填海築港口計劃”，整治了內港河道和河岸，填出了現在的筷子基、台山和青洲區，修築了南面3,600碼和東面1,400碼的防波堤，以及挖浚一條寬100碼、深7.5米的人工航道。

根據工務局的資料顯示，澳門半島的面積在1912至1936年間因填海擴陸增加了1.8平方公里，總面積達至5.2平方公里。

1919年第二輪整治內港河道和河岸的工程事項中顯示，澳葡政府早於兩年前（即1917年）已進行了疏浚沙梨頭沿岸海床的工程，並由羅利老工程師親自領導進行。沙梨頭的這項工程，又與早前坊間的一場討論相關。

明朝天啟四年（1624年），官府發現澳葡軍方修建了沙梨頭城台，認為葡方企圖加強對澳門北面的軍事實力，於是便派人來澳，要

求澳葡拆毀城台。16年後，時為明朝崇禎十三年（1640年），明政府發現澳葡只拆了城台的外表，實屬欺騙，於是派人強行拆除。

由於古炮出土的23號碼頭地點在沙梨頭附近，因此在澳門坊間曾掀起一番議論，以為與沙梨頭城台有關聯，懷疑當年填海造陸時，把拆毀的城台物料包括鐵炮一起用來填塞。而當年是用甚麼材質來填土的呢？根據葡萄牙工程師阿道夫·羅利老在填海報告中指出，“進行大量挖泥沙疏通，直接使用提取的淤泥形成新的開墾土地”²²。

內港23號碼頭與新馬路尾段一帶原是蠔田。至1925年後，澳葡當局才完成此區域的填海工程。新建的那條街被稱為爹美刁施拿地大馬路，街長從16號碼頭（現在的十六浦酒店）到34號海利碼頭（現在的林茂塘駿悅軒前），因當年澳葡港務局局長爹美刁施拿地解決這一帶港口淤塞並移遷碼頭而得此名。新碼頭建成後，澳門經濟又開始活躍起來。海運物流、漁業、生活必需品、糧油食品等有所發展；客貨輪的碼頭功能也蓬勃了旅遊博彩、餐飲酒店等各行各業。

（三）青洲地峽與青洲運河

由於澳葡政府自1849年起擴展“管駐”範圍，逐漸形成澳門北區，故早年所指北灣的位置亦往上移了。內港填海離不開北灣改造工程，尤其是青洲區、新橋區的發展變化。澳葡當局要發展城市建設及填海擴陸這一龐大計劃的資金從何而來？主要是來自當時政府徵收的鴉片煙稅和博彩稅。外港填海的工程判給荷蘭港口工程公司承建。荷蘭港口工程公司經驗豐富，質與量都有口皆碑。而內港填海工程則由澳門工務局屬下的澳門築港工程部再判給承建商施工。由於內港的地質屬於沖積層，承建商在蠔田上施工填土，其質量和技術都不及荷蘭工程公司，故在其後一百幾十年間，由青洲、筷子基、新橋至下環街，以及內港一帶成為每逢暴雨必會淹水之地。

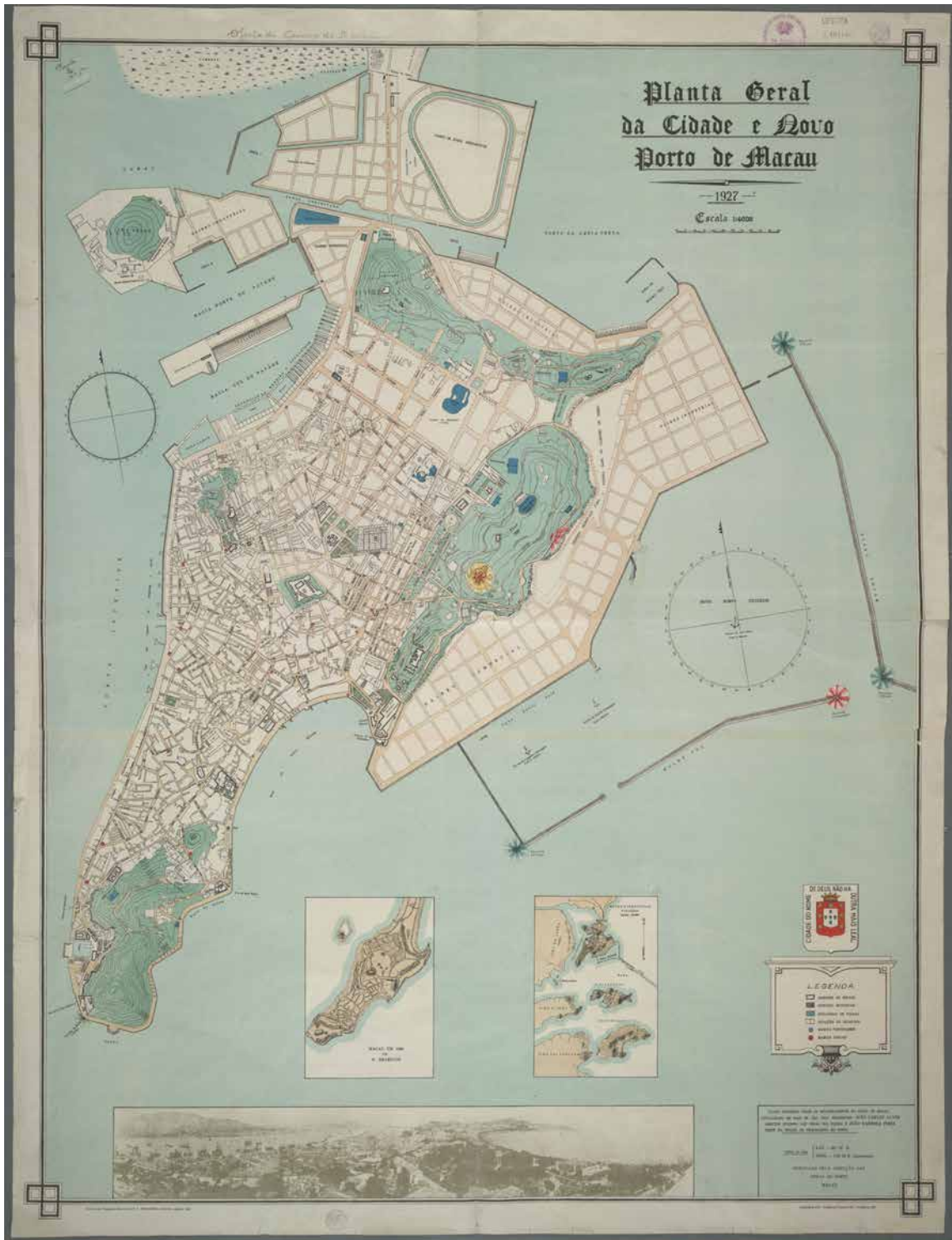


圖 8. 1927 年的規劃圖包括進港處和內港的改進項目。1918 年成立澳門港口委員會，主要目的就是規劃和建設半島的港口。（圖片來源：João Carlos Alves e João Barbosa Pires, *Planta Geral da Cidade e Novo Porto de Macau*, Macau: Tipografia Mercantil, 1927. Retrieved from the Biblioteca Nacional Digital, <<http://purl.pt/11434>>.)

澳門研究



圖9. 沙梨頭市區（圖片來源：李業飛攝，2020年4月18日。）

有關青洲填海造地，確實對澳門影響最大。原因是珠江水流入澳門是從青洲島方向經內港出海，自然水文決定了這一帶的地理變化。而人工改造離不開自然的條件的限制，也不能為了“霸佔”青洲島而不顧後果。1890年10月16日，葡國海軍軍官出身的第95任澳督布渣上任第11天即發出訓令，要建設青洲地峽，建堤築壩連接青洲島。

到了1914年，罇些喇在《填海築港規劃》中還設計了“準備開築一條青洲運河，貫通內、外港”的謹慎方案。在1921年的規劃圖上確實有這條規劃中的運河的位置。“原來與拱北一河之隔的鴨涌河，由於河道逐漸收窄。……後來，因工程量較大和經費不足而取消。”²³ 假如當年修築青洲運河成事，料可緩解內港珠

江河水和外港太平洋海水的流通，或可減少澳門內港低窪地區逢大雨必淹水的苦況。然而，關於葡萄牙港口水文工程師罇些喇的青洲運河思路，直到今天仍沒有受到水務工程專家的關注，以至於鴨涌河河道逐漸收窄，甚至部分被填塞了。

1893年，澳葡政府終於修築了由蓮峰廟前地連接青洲島的長堤，即現今的青洲大馬路。雖然，青洲地峽計劃沒有得到全部實現，卻填出了一個238,800平方米的青洲區（包括青洲山體）。²⁴

澳門特區政府地圖繪製暨地籍局的《澳門特別行政區由二十世紀開始的演變》中的統計資料，列明了澳門半島面積變化情況：²⁵

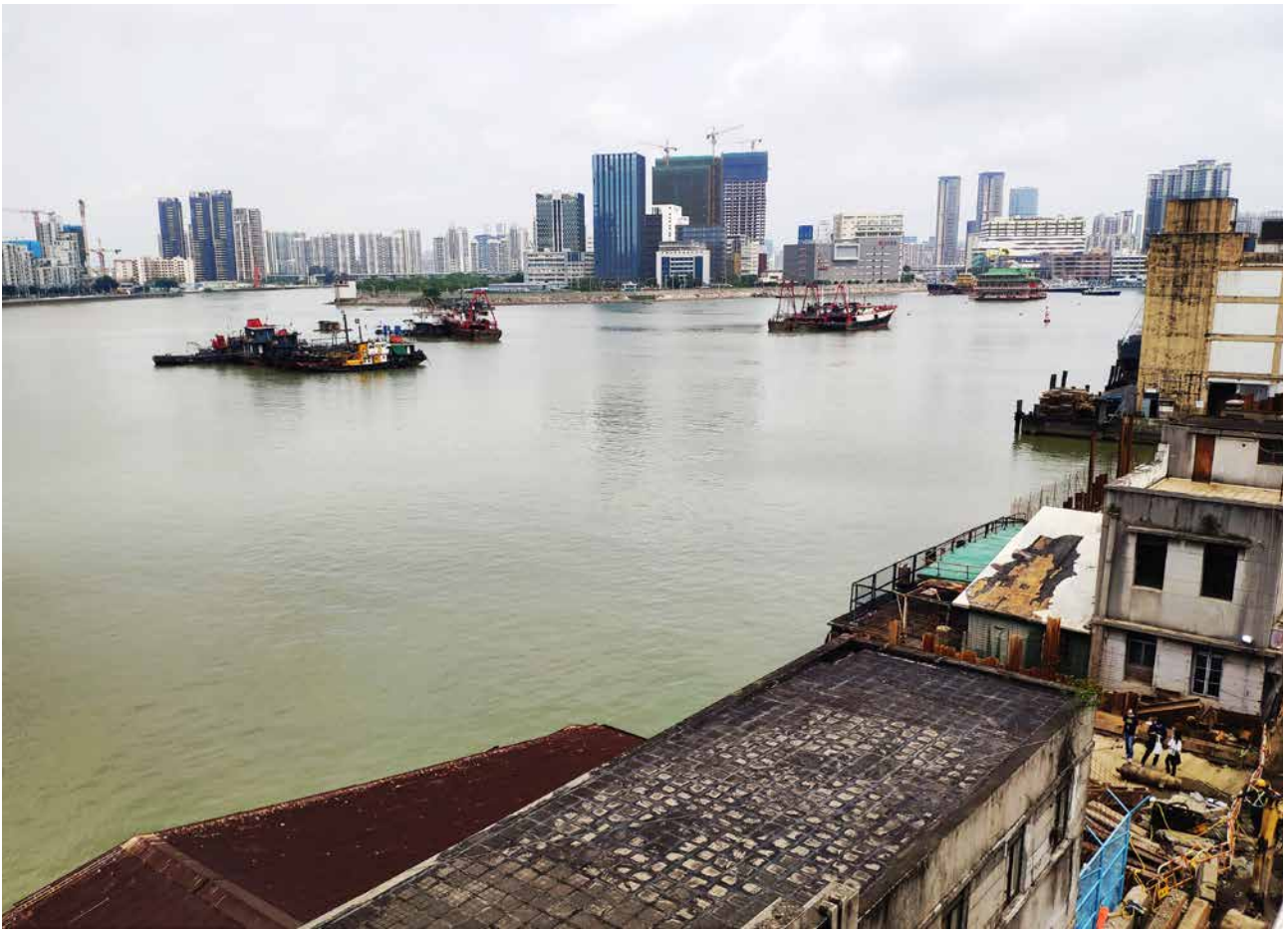


圖 10. 2020 年的內港河道（圖片來源：李業飛攝，2020 年 4 月 17 日。）

1840 年	2.8 平方公里
1912 年	3.4 平方公里
1936 年	5.2 平方公里
1957 年	5.5 平方公里
1986 年	5.8 平方公里
1991 年	6.5 平方公里
1996 年	7.7 平方公里
1999 年	7.8 平方公里
2000 年	8.5 平方公里
2003 年	8.7 平方公里
2004 年	8.8 平方公里
2005 年	8.9 平方公里
2006 年	9.3 平方公里
2018 年	9.3 平方公里

本文從不同角度搜索有關資料，從內港填海工程來看整個澳門，考證澳門半島填海造地的進程：每次進行的時間、填地面積；為甚麼要填海爭地；每次填地的各種因素；國內國際環境以及增加面積後的背景、意圖等。還有填海造地對澳門社會、經濟、居住人口、水文地理、海域資源、海岸線變遷、城市地域地貌變化、交通道網、土地分佈、環境保護、城市規劃與城市管理等方面帶來的影響。上述有關澳門內港填海歷史的梳理正是由內港古炮出土而引發，值得我們深入研究。

結語

澳門街道治理與填海工程從 1850 年代開

澳門研究



圖 11. 媽閣海關碼頭一直是內港船隻進出的第一道關口（圖片來源：李業飛攝，2021 年 1 月 3 日。）

始，在三巴仔橫街與下環街之間展開。171 年間，填海工程一直斷斷續續進行。可以說，填海造地工程記錄了澳門城市發展的歷程，留下了不少填海拓陸歷史的成果，同時亦展現了現代化進程中澳門城市管理的變遷。

澳門內港 23 號碼頭出土的古炮，促成了民間與政府對內港填海歷史的進一步研究。本文整合了澳葡政府當年加速內港填海的四大原因，包括：國際環境變化、葡國政治需要、澳門經濟貿易出現困境以防英國取代、葡方擴大陸地的統治範圍爭取“澳門界址”與中方談判時的籌碼等歷史緣由。

過去，澳門曾出土古炮，但當年並沒有引起各界重視。自從 2014 年 3 月《文化遺產保護法》實施後，居民對保護文化遺產有明顯的關注，保護文遺的意識得以逐步提高。過去填海拓陸的歷史，本身就閃亮着保護澳門文化遺產的召喚。

本文深入挖掘了內港填海資料，探索內港填海擴陸後促進經濟復甦的經過，藉此希望提供有利於內港今後可持續發展的歷史論點。但願內港建立一座古炮紀念座，增添該區域的歷史地標景物，並期待內港以豐厚的文化歷史底蘊，為居民和遊客展現保留古蹟故色的內港新貌。

附件：內港碼頭一覽（1951—1952年）

1 號	港務局碼頭
1 號 A	兩和魚欄碼頭
2 號	碼頭
2 號 A	森記欄、新發欄碼頭
3 號	碼頭
3 號 A	萬盛欄、兩信欄碼頭
4 號	安泰欄、新和棧碼頭
5 號	祥發欄、源來欄碼頭
5 號 A	太平置業按揭有限公司碼頭
5 號 B	太平置業按揭有限公司碼頭辦事處、英商洋行保險公司通訊處
6 號	益昌碼頭
6 號 A	鎰源碼頭
6 號 B	德興碼頭
6 號 C	益隆碼頭
7 號	祥利碼頭
	辦事處：公信輪船公司 停泊：（澳門—氹仔—路環線）公安輪、公誠輪、公平輪
8 號	碼頭
9 號	統江碼頭
	停泊：（乾務—澳門線）中興輪拖渡
10 號	民生公司碼頭
	停泊：（港澳線）虎門輪*、玉門輪* （穗澳線）龍門輪、劍門輪
11 號	禎祥公司碼頭
12 號	大業輪船公司碼頭
12 號 A	廣利電船碼頭
	辦事處：新興船務公司
	停泊：（澳門—三埠線）新發快輪* （澳門—三埠線）美利快輪*
13 號	泰利碼頭
	辦事處：惠商公司
	停泊：（澳門—江門線）泰豐利*、公生利* （穗澳線）新明星拖渡 （澳門—三埠線）新利商渡*、新聯商渡* （澳門—勒流線）倫敦電船*
14 號	招商局澳門碼頭
	停泊：（港澳線）廣西輪

澳門研究

15 號	碼頭
16 號	德記碼頭
	辦事處：德記船務貿易公司 停泊：（港澳線）大來輪 （澳門—三埠線）金海輪、銀海輪
17 號	泰安碼頭
18 號	碼頭
	停泊：（港澳線）利航輪、德星輪
19 號	碼頭
20 號	碼頭
21 號	平安碼頭
	辦事處：利航船務公司
	停泊：（石岐—澳門線）大同渡 * （江門—澳門線）光平電船、光安電船 * （港澳線貨輪）利生、利興
22 號	德安碼頭
	停泊：（港澳線）德記快船、東興輪快船 （江門—澳門線）江安輪
23 號	錦成碼頭
	辦事處：興發船行
	停泊：（江門—澳門線）恒安渡 *、常安渡 * （港澳線貨輪）永和合、海洲 *
24 號	碼頭
25 號	裕和碼頭
	辦事處：源安船務行
	停泊：（港澳線）廣發快船
26 號	寶興碼頭
	辦事處：裕成船務行
	停泊：（港澳線貨輪）江平快船
27 號	合成公司碼頭
	辦事處：合成航業公司
	停泊：（江門—澳門線）利江輪、利英輪 （穗澳線）利雄輪、利德輪 （港澳線貨輪）金順安 （穗澳線貨輪）張新鴻
28 號	合利碼頭
	辦事處：合興代理船務公司
	停泊：（港澳線貨輪）泰和快船
29 號	泉利碼頭
	停泊：（港澳線貨輪）南隆快船

30 號	錦興碼頭
	辦事處：啟安船務行
	停泊：（港澳線貨輪）永發利
31 號	信達公司碼頭
	停泊：信達公司駁輪、澳門—地捫線輪船
32 號	碼頭
	停泊：（港澳線）德源拖船
33 號	合德碼頭
	停泊：（港澳線）永和合拖渡
34 號	海利碼頭

案：有 * 者暫停航。資料整理自《澳門工商年鑑》第一回第二篇（1951—1952）

根據黃漢強主編的《澳門經濟年鑑（1984—1986年）》第271頁，“內港38個碼頭，排列在從媽閣至林茂塘1,400多米長的海岸，除第5號南光碼頭外，均建於三四十年前，甚至更長時間。除了政府碼頭及南光碼

頭等少數幾個碼頭是混凝土結構外，其餘都是木結構，多是私人物業，澳門進出口貨物七八成都是經由這裡吞吐，特別是港澳航線”。另根據1967年《澳門經濟年鑑》資料，5號碼頭已成為南光碼頭。

註釋：

1. 澳門特區政府海事及水務局資料顯示，澳門碼頭數量是由媽閣至林茂塘共計35個。但按碼頭編號第一個是5號A，而最後一個為34號。陳子良《澳門百業續編》（1999）中指出，內港碼頭共38個。1號及31號為官方碼頭，12號為澳門皇宮專用碼頭。該書由培正史地學會出版。
2. “近佔七村，遠奪三島”，參見《代理前山同知蔡國楨為葡人陰謀侵界請明斥其非事致兩廣總督李瀚章稟文》，載中國第一歷史檔案館、澳門基金會、暨南大學古籍研究所合編：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》（三），北京：人民出版社，1999年，第414頁。
3. 費成康：《澳門：葡萄牙人逐步佔領的歷史回顧》，上海：上海社會科學院出版社出版，2004年，第198、199頁；費成康：《澳門四百年》，上海：上海人民出版社，1988年，第353頁。
4. 1909年7月15日至11月13日中葡雙方就澳門劃界在香港舉行會議，歷九次談判後以失敗告終。資料來源自1914年中華民國政府外交部發表的《澳門界務說帖》文件，見黃培坤編：《澳門界務爭持考》第一部分，廣州：廣東圖書館，1931年。
5. 中國第一歷史檔案館、澳門基金會、暨南大學、古籍研究所合編：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》（第一冊），北京：人民出版社，1999年，第726頁。
6. Regina Campinho, "Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: the Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock (1884–1919)", *Proceedings of the 18th International Planning History Society Conference*, July 15–19, 2018, doi: <https://doi.org/10.7480/iph.2018>.
7. 日本駐香港總領事高橋清“關於澳門情況的報告”。見《中華民國時期的中葡關係》，載張海鵬主編：《中葡關係史資料集》下卷，第2083頁，成都：四川人民出版社，1999年。
8. Regina Campinho, "Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: the Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock (1884–1919)", *Proceedings of the 18th International Planning History Society Conference*, July 15–19, 2018, doi: <https://doi.org/10.7480/iph.2018>.
9. 葡萄牙女王瑪麗亞二世（Maria II of Portugal, 1819–1853）更拒絕向清朝政府繳納地租，並在1846年派遣亞馬留就任澳門總督。
10. 亞馬留（João Maria Ferreira do Amaral, 1803–1849），葡萄牙海軍將領，有“獨臂將軍”之稱，是澳門第79任總督。1849年8月22日，香山縣龍田村村民沈志亮、郭金堂等人在關前附近蓮峰廟西北角，舉刀劈斬其首級，史稱“關前事件”。
11. [葡]塔維拉（Consortium Tomás Taveira）著，楊平譯：《澳

澳門研究

- 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）1998 年第 36—37 期，第 47 頁。該文摘選自《澳門，在珠江口的紀念城》第一部，該書在 1995 年由澳葡政府出版。
12. 塘，指面積不大的池塘，水較深，緩流水域，天然而成，有堤岸。灣，面積較塘大，水流灣曲之地方，海岸凹入陸地，稱河灣、海灣、港灣。
 13. 蕭國健：《澳門碑刻錄初集》，香港：顯朝書室，1989 年，第 2 頁。
 14. *Boletim da Provincia de Macau e Timor*, 7 de Julho de 1877, p. 109.
 15. 《署前山營都司黎中配為葡人於青洲以北填海並驅逐兵船等情事致兩廣總督稟文》及《代理前山同知蔡國楨等為澳葡築青洲海灘會籌預防侵界辦法致兩廣總督李瀚章稟文》，轉引自中國第一歷史檔案館、澳門基金會、暨南大學古籍研究所合編：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第 3 冊，北京：人民出版社，1999 年，第 405—409 頁。
 16. 爹美刁施拿地 (Demétrio Cinatti)，十九世紀八十年代澳門港務局局長，曾繪製澳門地圖，建立澳門氣象站，獲頒授葡萄牙聖地牙哥騎士勳章。
 17. 葡萄牙工程師 Adolfo Loureiro，中文音譯“羅利老”。他曾在 1884 年為澳葡政府規劃澳門內港的改善工程。
 18. 白朗古 (José Emílio de Sant'Anna da Cunha Castel-Branco)，葡萄牙將軍。
 19. 罇些喇 (Hugo Carvalho de Lacerda)，葡國海軍上將，1914 年提出澳門十年填海築港規劃。
 20. 澳葡當局整治城市發展及填海擴陸的龐大計劃。
 21. 王祿又名王六，其子王棣，為十九世紀末的福建籍澳門知名商人。
 22. Regina Campinho, "Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: the Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock (1884–1919)", *Proceedings of the 18th International Planning History Society Conference*, July 15–19, 2018, doi: <https://doi.org/10.7480/iphs.2018>.
 23. 陳樹榮：《澳門填海史話之二：填海擴大市區一倍》，《澳門日報》1983 年 3 月 2 日，第 3 版。
 24. 澳門特區政府土地工務運輸局“青洲都市化整治計劃”。詳見土地工務運輸局網站文件：https://urbanplanning.dssopt.gov.mo/cn/download/qingzhou_item1.pdf，2011 年 2 月 20 月發佈。
 25. 《澳門特別行政區由二十世紀開始的演變》附表，澳門：澳門特區政府地圖繪製暨地籍局，2018 年。轉引自鄧漢增、黃就順：《澳門地理新編》，澳門：澳門基金會，2012 年，第 100 頁；《2019 澳門地圖集》，澳門：地圖繪製暨地籍局，2019 年，第 12 頁。

