

## 近代澳門填海造地的若干問題\*

李業飛

**[摘要]** 鴉片戰爭後葡萄牙逐步在澳門推行殖民管治，“海權之爭”與填海造地成為葡萄牙殖民澳門重要策略和手段。葡萄牙是最早參與“地理大發現”的國家之一，具有明確的海域、海權意識，而清政府對此則較為淡漠、甚至無知。因此，19世紀中葉起澳葡政府明裏暗裏籌劃了多個澳門港口整治計劃，透過填海、拓陸不斷蠶食澳門領土。認清澳葡填海、拓陸背後隱藏的意圖和手段，有助於我們瞭解近代澳葡當局的殖民管治和城市發展的進程。

**[關鍵詞]** 澳葡政府 殖民管治 海權界址 內港填海 城市發展

在澳門葡萄牙政府管治時期，尤其是 1849 — 1949 年的百年間，是葡萄牙對澳門實施殖民管治最全面的時段。葡萄牙對海權、陸權意識成熟較中國要早。隨着殖民擴張的步伐日漸加快，澳門成為其海外殖民帝國在亞洲的一個重要據點。鴉片戰爭前的三百年，屬葡萄牙在澳門的租住期；鴉片戰爭後即亞馬留（João Maria Ferreira do Amaral）總督來澳後，屬葡萄牙對澳門實行殖民管治期。填海拓陸是葡萄牙計劃霸佔澳門更多土地以增加其管轄範圍的手段之一。

由於清政府對於現代意義的海權、陸權意識模糊，在澳葡政府開始實施殖民管治，當中包括籌劃多個澳門港口整治計劃後，才逐步認識到“海權”的意義。葡國工程師羅利老（Adolpho/Adolfo Ferreira de Loureiro）的大規模填海計劃；<sup>①</sup> 亞卑察·奴你士（Augusto César de Abreu Nunes）、<sup>②</sup> 白朗古（Castelo Branco）的改造港口計劃；罇些喇（Hugo Carvalho de Lacerda）的內港填陸和“青洲運河”的大面積計劃；<sup>③</sup> 爹美刁·施拿地（Demetrio Cinatti）的碼頭擴展工程等，<sup>④</sup> 均是葡萄牙為實施在澳門的殖民管治而不斷用填海拓陸手段進行的侵佔行為。

\* 本文係“第七屆澳門學國際學術研討會”會議論文。

作者簡介：李業飛，澳門科技大學社會和文化研究所歷史學博士候選人。

① 阿道夫·羅利老工程師（Adolpho/Adolfo Ferreira de Loureiro，1836 — 1911 年），為紀念其功績，澳門亦有以其命名的“羅利老馬路”（Estrada de Adolfo Loureiro）。

② 亞卑察·奴你士（Augusto César de Abreu Nunes，1851 年 3 月 15 日 — 1921 年 4 月 15 日），少尉，曾任澳門公共工程總監，為澳門設計多處建築如華士古達嘉馬花園等。

③ 罇些喇（Hugo Carvalho de Lacerda）為葡國海軍上將、港口水文測繪工程師，曾任澳門港務局局長。

④ 爹美刁·施拿地（Demetrio Cinatti），19 世紀 80 年代澳門港務局局長，繪製澳門地圖，建立澳門氣象站，後獲葡萄牙聖地牙哥騎士勳章。

本文圍繞三個問題進行探討：一、澳門內港至青洲的百年填海，使半島面積填多了一倍，事在何為？二、澳葡填海造地與殖民擴張手段的關係，何以每次填海計劃都要通過總督監管、修改？三、從中葡“界址”談判中看到中方對海權陸權就是領土主權的認知過程。從填海拓陸的另一面來看，確實又對澳門今天城市格局及發展起着重要作用。

認清澳葡當局填海拓陸的背後隱藏着不斷蠶食澳門領土的意圖，有助於我們深刻瞭解近代澳門“殖民史”進程中有關填海造地的若干問題。“海權和陸權”、“擴張與發展”是澳葡殖民管治期間的兩個重要議題，值得學術界尤其是“澳門學”的關注。<sup>①</sup>

## 一、澳葡填海造地與殖民擴張

葡萄牙是最早參與“地理大發現”的國家，具有明確的海域、海權意識，而清政府對此則較為淡漠、甚至無知。這個問題要從澳葡政府為何要填海造地以及澳門面臨困局談起。

### （一）澳門港口地位的日漸衰弱

1553年，葡萄牙商隊進入濠鏡澳，1557年葡人在澳門正式租地定居，開啟了中葡在澳門的交融歷史。澳門成為葡萄牙在遠東的橋頭堡，當然引起西方的垂涎。在此期間，葡萄牙在亞洲的地位受到來自西班牙等國的挑戰、引來了荷蘭在澳門的炮戰、英國的野心，也開始了國際海權的爭霸。直至鴉片戰爭前，葡萄牙三百多年來在澳門擁有着獨特的政治地位。澳門之所以會成為中西交流的重要窗口，一方面由於澳門背靠着中國大陸，面向着廣闊的海洋，處於進出中國海絲之路的最佳戰略位置；另一方面又正處於歐洲當時的殖民瓜分政策的大環境中。同時，在西方世界眼中，葡萄牙人靠商船獲得厚利，為各國所垂涎。日本駐香港總領事高橋清在〈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。”<sup>②</sup> 隨着歐洲工業革命後的技術進步，航海技術與造船工業走向新階段。以英國為代表的新興資本主義國家進一步向外擴張，葡萄牙殖民帝國也呈現衰敗的跡象。

自鴉片戰爭英國佔領香港後，葡萄牙在澳門的海上“霸權”優勢江河日下，又遇上內港航道日益淤塞，澳門的商貿發展受到嚴重阻礙。葡萄牙責令澳葡政府急需疏河，改

<sup>①</sup> 關於澳葡政府填海造地的系統化研究較少，2018年葡籍學者 Regina Campinho 曾發表英文論文進行討論，本文在此文的學術基礎上加以討論，研究詳見：Campinho, Regina. “Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919.” (〈葡萄牙殖民動力與政治慣性：澳門內港改善工程僵局 1884 - 1919〉) *Proceedings of the 18<sup>th</sup> International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018. Regina Campinho 當時為葡萄牙科英布拉大學跨學科研究所和法國洛林大學當代建築史研究中心的博士學位候選人。

<sup>②</sup> 〈關於澳門情況的報告〉（1923年4月10日），日本外交史料館藏《各國內政關係雜纂·葡領殖民地》，轉引自張海鵬編：《中葡關係史資料集》下卷，成都：四川人民出版社，1999年，頁2083 - 2087。

善碼頭功能，挽救經濟困境。澳葡當局採取海陸並進“一箭雙雕”策略，既疏河，又侵佔“水界”，增加陸面，更利用海面設置浮標等物，以資證實“葡屬領海”的範圍。

## （二）澳葡當局挽救經濟的措施

澳門的興衰全賴國際貿易。根據統計，1553—1625年屬繁榮期；1625—1644年遇國際經濟危機影響；1644—1684年為澳門新的發展期；1684—1757年又進入衰滯期；1757—1845年繼續徘徊衰落期。<sup>①</sup>香港開埠、“五口通商”均導致澳門商業外流，經濟更不景氣。1851年的“太平天國運動”和1856年的“第二次鴉片戰爭”，澳門經濟乃一蹶不振。澳葡又如何恢復其國際貿易“中心地位”？

澳門是一個微不足道的小地方，面對經濟滑到低谷，澳葡統治者謀劃“罪惡貿易”來尋求生存之道。開始實行苦力貿易（販賣人口）、鴉片貿易（毒品交易）和賭博業（娛樂博彩）。

1850年以後澳門已成為世界販賣苦力的東方最活躍港口。澳門從事苦力貿易的生意人多達三、四萬人，這批黑道商人包括人販子、地痞、流氓、打手，嗜賭成性，嚴重影響社會治安。

葡萄牙把澳門變成西方向中國走私鴉片的集散地。19世紀末，鴉片貿易已佔澳門對外貿易額的一半。<sup>②</sup>20世紀初，鴉片仍然是澳門的財政收入的主要來源。1925年，澳葡政府鑑於國際上一片反對鴉片之聲，決定在十五年內徹底禁止鴉片貿易。到1946年5月28日，澳葡頒佈登第933號法令，宣佈取締所有鴉片煙館。

澳門的博彩業，自1847年葡萄牙准予澳門賭博合法化後，成為澳門經濟來源的一大支柱。1864年，澳葡政府招商開賭，向賭場徵收“賭餉”。<sup>③</sup>在貿易惡化情勢下，“賭餉”、鴉片煙稅、苦力中介費等，維持着澳門經濟穩定，以補充了國際貿易下降的衝擊。

然而，澳門卻又是一個重要的地方——經歷了葡萄牙海上霸權的一塊保留地。也是從那時起，葡萄牙人趁着清政府還未意識到海權和填海拓陸的重要性之時，開始在澳門填陸、修路、填海、挖道。澳葡政府在修路工程上也利用了本土華商資本和工程技術，以穩定澳門華商的情緒。如王祿<sup>④</sup>參與了第一輪半島大規模填海工程，以及福隆新街一帶的填陸工程。但由於澳葡政府資源短缺，准予王祿、王棣父子在該區興建省港澳第一間戲院——清平戲院——以作投資補償。<sup>⑤</sup>填陸後，福隆街和福隆新街的商業區逐漸繁盛起來。

<sup>①</sup> 吳志良：〈從政治發展看澳門歷史分期〉，《澳門研究》（澳門），總第6期（1997）。

<sup>②</sup> 楊雁：〈澳門近代城市規劃與建設研究（1845—1990）〉，博士論文，武漢理工大學，2009年，頁27。

<sup>③</sup> 按照當年的情況，葡國里斯本是禁止賭博的。

<sup>④</sup> 王祿又名王六，其子王棣，為19世紀末的澳門知名商人，福建泉州晉江人。

<sup>⑤</sup> “當年王祿、王棣父子填築該區地段，興建舖戶時，澳葡兵頭蘇沙（按：澳督）……將深巷仔街尾之一段海灘曠地，撥送與王氏，並聲明要作為興建戲院之用。”參見王文達：《澳門掌故》，澳門：澳門教育出版社，2003年，頁221。

綜觀葡萄牙來到澳門的軌跡，就是憑着當年西方海上霸權的實力以及海洋貿易興起的機遇而捷足先登；也隨着葡萄牙國力和其在國際海洋的地位的下滑而逐步消沉；面對着澳門的國際貿易陷入江河日下之時，只能眼睜睜看着英國霸佔香港而取代澳門昔日的地位。

### （三）殖民擴張與填海造地

西方列強利用兩次鴉片戰爭進行侵華大搶掠，那時的葡萄牙因國弱沒有分到一杯羹。在遭到排擠之下，葡萄牙深深不忿。

1845年11月20日，葡萄牙女皇瑪麗亞二世<sup>①</sup>突然單方面宣佈澳門為“自由港”，<sup>②</sup>容許外國商船停泊澳門港口進行貿易活動。同時，委派亞馬留為79任澳門總督，大刀闊斧推行殖民手段。

1846年，亞馬留上任後立即作出了四個有關殖民政策的重要決定：一是在5月30日宣佈徵收澳門居民地租、人頭稅、不動產稅；<sup>③</sup>二是在翌年開關馬路，命立街名，登記門牌，拆民房，挖祖墳，加強殖民管治；<sup>④</sup>三是在1849年3月5日公然挑戰晚清政府，“不能容許一個外國海關在澳門辦公”，摧毀關部行台，<sup>⑤</sup>驅趕中國海關官員，封存中國海關大量財產，砍中國旗幟，擺脫中方駐澳官府的管轄；<sup>⑥</sup>四是“出巡”關閘區，<sup>⑦</sup>擴展葡人佔領區域，顯露殖民霸權手段，要把管治範圍佔領至整個澳門半島。

葡萄牙王室還宣佈，從1849年起停止向清朝每年繳納的五百兩銀地租。<sup>⑧</sup>葡萄牙決意改變“租客”地位，強行要成為澳門土地上的“業主”。葡國租住澳門三百年，一直認為“名不正言不順”，總想學英國人以強搶手段強迫大清國劃清澳門“界址”。從“租權”到“佔權”，其性質已屬於侵佔行為。由於當年中國對“海權”的認知模糊，對葡萄牙管治澳門野心“掉以輕心”，加上在鴉片戰爭後形勢大變的環境下，晚清政府自身也難以應付。所以，澳葡政府從1849年開始已有所動作：填土、開路、填海、拓陸，而香山縣政府卻全無警惕。

① 葡萄牙女皇瑪麗亞二世（Dona Maria II，1819—1853），巴西里約熱內盧出生，1834年返回葡萄牙親政後，採取一系列重振昔日葡萄牙帝國在海外殖民地輝煌的激進措施。

② 1845年11月20日，葡萄牙視澳門為其殖民地，瑪麗亞二世單方面宣佈澳門為自由港。

③ 鄧開頌、黃啟臣編：《澳門港史資料匯編（1553—1986）》，廣州：廣東人民出版社，1991年，頁234—235。

④ 鄧開頌、黃啟臣編：《澳門港史資料匯編（1553—1986）》，廣州：廣東人民出版社，1991年，頁234—235。

⑤ “關部行台”是清政府粵海關於康熙二十七年（1688）在澳門設立的海關機構，稱“澳門正稅總口”（設立時間與文德泉的記載相差四年）。1849年“關部行台”被澳督亞馬留摧毀，在今天靠近內港的關前後街顯榮里5號附近。

⑥ 鄧開頌、黃啟臣編：《澳門港史資料匯編（1553—1986）》，廣州：廣東人民出版社，1991年，頁234—235。

⑦ 鄧開頌、黃啟臣編：《澳門港史資料匯編（1553—1986）》，廣州：廣東人民出版社，1991年，頁234—235。

⑧ 1573年，葡萄牙人租住澳門每年繳納租金五百兩銀，從1849年起葡萄牙強行停止向清朝納租。

疏河擴道確實影響着大型商船進駐內港碼頭，經濟下滑的最明顯表現是內港昔日的繁榮日漸衰敗。內港成為澳門經濟動態的“晴雨表”。時任澳門港務局局長罇些喇在1912年3月5日的〈澳門港口改善計劃〉中承認：“令人痛心的是，澳門曾經是一個像香港一樣的天然良港，在水文地理和地理方面有重要作用。”<sup>①</sup>

在1887年《中葡和好通商條約》還未簽訂之前，澳葡當局借疏浚河道為由，早於1849年已開始進行三巴仔街和下環街一帶的整治工程，逐漸填地拓陸。到了《中葡和好通商條約》簽定後，葡方便立即明目張膽地展開大規模內港填海行動。澳葡政府部署填海拓陸的工程計劃，首先把原租地範圍逐步強行佔領，把原來的農地充填，把淺灣填平，把內陸原有淺水區水流堵截，把澳門原有的“六灣”分批進行填壅，<sup>②</sup>致使澳門地貌不斷改變（圖1）。填海令澳門土地面積增加，葡萄牙佔據澳門的“領域”也隨之拓展，擴大了殖民管治的勢力範圍。

由此可見，葡萄牙要推行殖民管治，不僅以行政、土地、人口、稅收的佔有和管理為其主要手段外，填海造陸也是殖民管治的重要手段——從葡萄牙歷任總督親自監督由葡萄牙工程師製定的計劃及其執行填海造陸工程進展的歷史文獻中得以體現。

<sup>①</sup> 該譯文題為〈澳門港口需求計劃〉，應屬澳門港務局局長罇些喇的報告。參見郝雨凡、湯開建主編，全國平審定，田渝編譯：《澳門近代城市法規條例工程報告彙編》，澳門：澳門大學出版中心，2014年，頁273。

<sup>②</sup> 筆者所指的“六灣”，為澳門半島的東灣、南灣、西灣、北灣、下灣和淺灣的統稱。明代以來葡人以澳門城的城牆為界，區分開華界與葡界，其中一段的交界應以大炮台至沙梨頭一帶的城牆為界。葡人長期稱沙梨頭一帶的“小海灣”為Praia Pequena（北灣），“北灣”填平後，因其向西與對岸灣仔相望，理應稱之為“西灣”，但後人始終採用“內港北灣”來形容該海灣，說明這個“北”是對於“澳門城”而言的，並不是指整個澳門半島的“北”。筆者認為，如今筷子基和青洲周邊的海灣才是真正的北灣。

圖1 半島六灣位置圖



資料來源：本圖內容由筆者根據以下研究論文整理所得：鄧漢增、黃就順合編：《澳門地理新編》，澳門：澳門基金會，2012年，頁162；胡雅琳：〈澳門半島的市域擴張與街道建設（1912—1999）〉，碩士論文，暨南大學，2012年；李業飛：〈澳門內港填海歷史探索〉，《文化雜誌》（澳門），總第112期（2021），頁47。  
圖片來源：張若詩繪製。

## 二、內港至青洲填海的進程

填海造地與“海權之爭”為葡萄牙殖民管治澳門的一項重要策略和手段。19世紀中葉起澳葡政府明裏暗裏籌劃了多個澳門港口整治計劃，透過填海、拓陸不斷侵犯海權，蠶食澳門領土。

### （一）19世紀澳葡早期填海部署

1864年12月31日，葡萄牙國王頒佈法令，規定“港口和海濱，可通航的河流及其河岸，水道和水溝，人工港口及現存或將來修建的碼頭……不受時效約束”。<sup>①</sup>此時澳門已被葡萄牙視為“屬地”，國王頒佈的法令管轄至澳門。

同年，澳督阿穆恩（José Rodrigues Coelho do Amaral）提出改造舊有港口結構並在

<sup>①</sup> *Diário de Lisboa*, n.º 10, Título I, Artigo II, 13 de Janeiro de 1865.

澳門半島和氹仔沿岸開闢新港口的計劃，隨之展開了港口改良的調研，<sup>①</sup> 相關工作由海軍部的海外工務局負責，有關技術人員參與了是次研究。<sup>②</sup> 隨後在內港沿岸的沙梨頭、沙欄仔、爐石塘、司打口、下環一帶陸續開展淤灘填平工程，至 1866 年前後，蛤蟆灣（下環一帶）及北灣（沙欄仔至媽閣一帶）已大致填築，逐步形成了如今的河邊新街、海邊新街，<sup>③</sup> 奠定了內港規整海岸線的雛形。對外擴張後的土地增多，也造就了 19 世紀下半葉和 20 世紀福隆新街、泗嘸街（1910 年 10 月改名為十月初五日街）周邊一帶商業繁茂的基礎。

隨後澳葡也開展了其他規模較小的填海工程。1869 年 4 月 30 日，市政工程署長瑪麗亞·庫尼亞（Francisco Maria da Cunha）提出方案，希望統一規劃南灣與填海而成的西灣（Bom-Parto），使其成為一條賞心悅目的海濱街道。<sup>④</sup> 1873 年 1 月 17 日，澳督歐美德（Januário Correia de Almeida）曾下令整治內港，要求疏通媽閣炮台到灣仔碼頭航道，並拓寬碼頭沿線靠近新建集市的街道。相關工程判給王祿、王棣父子。但因何老桂阻撓，此前王氏父子還承接了北灣的海灘邊地並填築海灘，開闢道路興築鋪戶。<sup>⑤</sup> 此後，由澳門早期著名城市建設的開發商米格爾·施理華（Miguel António Aires da Silva）在 1877 年 7 月承接了內港碼頭興建和填海工程，並於 1881 年 3 月竣工。<sup>⑥</sup>

## （二）填海北拓：羅利老港口計劃及其影響

在尚未簽訂 1887 年《中葡和好通商條約》獲得澳門合法管治權之前，澳葡在 1866 年之後開始以填海造地的方式試圖擴張其領土範圍。值得注意的是，自 1866 — 1938 年間，澳門半島大規模的填海工程計劃主要有三次，其中前兩次填海是在內港進行，而第三次大規模填海是在外港新口岸和南灣展開。內港是葡萄牙來澳的發跡地、海洋霸權和貿易的基地。其間，葡萄牙對澳門內港的填海拓陸計劃修改了無數次。研究葡萄牙在內港填海造地至澳門向北及拓展至青洲島的進程，可清楚地看到葡萄牙侵佔中國海權和陸權、在澳門擴大殖民管治範圍的整個部署。

1879 年 11 月 28 日到任的第 91 任澳督賈沙拉（Joaquim José da Graça）對澳門港口發展及殖民擴張的執政思路對後來的繼任者影響頗深，其中又以 1884 年葡籍工程師羅

<sup>①</sup> 吳志良、湯開建、全國平主編：《澳門編年史·第四卷清後期（1845 — 1911）》，廣州：廣東人民出版社，2009 年，頁 1800。

<sup>②</sup> 〈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》（澳門），總第 36、37 期合輯（1998），頁 9 — 68。

<sup>③</sup> 郭姝伶的碩士學位論文對於晚清時期澳門內港一帶填海有相關研究，在此不作贅述，詳見：郭姝伶：〈近代澳門半島的市域擴張與街道建設（1849 — 1911）〉，碩士論文，暨南大學，2012 年。

<sup>④</sup> 吳志良、湯開建、全國平主編：《澳門編年史·第四卷清後期（1845 — 1911）》，廣州：廣東人民出版社，2009 年，頁 1800。

<sup>⑤</sup> 吳志良、湯開建、全國平主編：《澳門編年史·第四卷清後期（1845 — 1911）》，廣州：廣東人民出版社，2009 年，頁 1831 — 1832。

<sup>⑥</sup> 吳志良、湯開建、全國平主編：《澳門編年史·第四卷清後期（1845 — 1911）》，廣州：廣東人民出版社，2009 年，頁 1874 — 1900。

利老對澳門港口的研究報告影響最深。

為了進一步實行殖民領土擴張，1879年6月15日，澳督賈沙拉致函里斯本，建議將部分資金預留用於澳門港口改善，充分展現了其透過內港整治從而達到殖民擴張的意圖：

……內港現被阻塞，以至於停靠在碼頭的蒸汽船陷入泥濘，即使是那些幾乎不足6英尺吃水量的蒸汽船。如今，清理海港可以帶來兩大好處：方便航海和擴大領土。河中有一個可以而且必須開墾的海灣，因為這片被征服的土地可能會成為優良的農田，如果將其出租，可能會大大增加公共收入……<sup>①</sup>

毫無疑問的是，為了使澳門港口恢復原有的國際貿易地位並容納噸位更大的現代蒸汽船進出港口，賈沙拉為此作出了不少努力，而其填海造陸思維的殖民擴張野心日益增長。

受里斯本委託，1881年7月22日澳門港務局助理、海軍中尉爹美刁·施拿地提交了研究河流淤積如何影響貿易的報告。報告解釋了沉積現象的進展及其原因，他預測至20世紀初澳門的港口將達到低水位臨界點並可能面臨關閉。他建議實施中等規模的疏浚計劃，旨在打通海河航道。同時對於疏浚工程產生的淤泥，他提議將其用於半島北部的新填海計劃，從而改善河流流量並減少沉積，同時開闢新的農業用地。<sup>②</sup> 近220萬噸的淤泥預計要花兩年時間清理，事成之後可開闢一條寬49米、深4.9米的航道。<sup>③</sup>

隨後賈沙拉多次與里斯本溝通整治內港事宜。受賈沙拉邀請，1884年葡萄牙海軍部海外工務局任命葡籍工程師羅利老對澳門進行為期七個月的訪問。他深入研究了港口狀況，指出淤泥是河道最明顯的障礙。同時也對珠江三角洲的地理、潮汐和天氣進行了全面研究，最後形成1884年的〈澳門港口：1884年初步改善工程〉（O Porto de Macau: Ante-Projecto para o Seu Melhoramento 1884），<sup>④</sup> 相關觀點與施拿地的基本一致。

羅利老主張擴大半島北部的填海區，創建一個平滑彎曲的河岸，以加快水流速度，全面糾正河流水流。羅利老計劃將北灣升級成為新的碼頭綜合設施，有必要利用青洲南部內河流域修建避風船塢。<sup>⑤</sup> 但羅利老的計劃投資巨大，對於當時的澳葡財政而言或許

<sup>①</sup> Letter n°121 from the Governor of Macao Joaquim José da Graça to the Minister of Overseas Territories, June 15<sup>th</sup> 1881. AHU-ACL-SEMUDGU-3R-002, Cx.0001, Overseas Historical Archive, Lisbon, Portugal. 轉引自：Campinho, Regina. “Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919.” *Proceedings of the 18<sup>th</sup> International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018.

<sup>②</sup> Copy of letter n°10 from the Captain of the Port to the Macao Government Secretary-General, July 22<sup>nd</sup> 1881. AHU-ACL-SEMUDGU-3R002, Cx.0001, Overseas Historical Archive, Lisbon, Portugal. 轉引自：Campinho, Regina. “Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919.” *Proceedings of the 18th International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018.

<sup>③</sup> 1912年〈澳門港口需求計劃〉，郝雨凡、湯開建主編，全國平審定，田渝編譯：《澳門近代城市法規條例工程報告彙編》，澳門：澳門大學出版中心，2014年，頁278。

<sup>④</sup> Adolpho Ferreira de Loureiro(羅利老). O Porto de Macau: Ante-Projecto para o Seu Melhoramento 1884(〈澳門港口：1884年初步改善工程〉)，見澳門檔案館藏，檔案編號MO/AH/LR123/B0022。

<sup>⑤</sup> “Apontamentos Sobre as Necessidades do Porto de Macau”，郝雨凡、湯開建主編，全國平審定，田渝編譯：《澳門近代城市法規條例工程報告彙編》，澳門：澳門大學出版中心，2014年，頁295 - 342。



是一筆過於沉重且難以回本的負擔。

相隔兩年即 1886 年，第 93 任澳門總督高若瑟（Firmino José da Costa）任命了一個特別委員會來研究羅利老的建議並提出優先建設措施。翌年，委員會的報告由港口隊長高士德·席爾瓦（Port Costa e Silva）和公共工程總監奧爾塔·高士德（Horta e Costa）聯合撰寫報告，提出內港河道過去行走的商船吃水不深，自從蒸汽商船出現後加上河床的淤塞，便影響了大型船隻的往來。而這份報告亦清楚表明，水道淤塞是事實，而填海拓陸實質就是擴大水域範圍。報告一針見血指出“中國水域的廣州總督已經表明了他對預計填海的不滿……它顯然影響了不屬於葡萄牙的土地”。<sup>①</sup>代表澳門本土勢力的高士德與奧爾塔的報告試圖“反對”羅利老的建議，認為結合澳門實際情況分析後，淤積問題並不能直接解釋 19 世紀 80 年代內港商貿的下降。這顯然與羅利老的建議相悖。但從後續澳葡政府的做法看來，填海造地勢在必行。

1889 年，公共工程總監博爾赫斯·卡布拉爾（Amancio Alpoim de Cerqueira Borges Cabral）仍堅持採用羅利老的“最低限度計劃”。1890 年第 95 任總督布渣（Custódio Miguel Borja）<sup>②</sup>上任十一天就宣佈執行 1887 年委員會計劃，批准青洲堤壩項目施工。<sup>③</sup>1889 年 9 月 2 日，澳葡政府與青洲水泥公司簽訂了內港青洲山填海合同。<sup>④</sup>隨後，澳葡開始在青洲一帶施工，工程遭到清政府的不滿。光緒十五年十月初十日（1889 年 11 月 2 日），前山營都司黎中配稟報兩廣總督：

……詎料葡人違約，竟於青洲之北填築海面，現約計十數丈之寬，且陸續填築，伊胡底止，實屬立意違約侵佔……

又海防同知蔡國楨於光緒十五年十月十四日（1889 年 11 月 6 日）稟：

……擬改由青洲海面向北築堤一道，與蓮花莖平行，直達前山之亞婆石，為漸入漸深之計。卑職等以其所聞，證其所見，未必事出無因，然猶以青洲新築之堤並未越界，恐彼藉口係築碼頭，便於泊船，故未向之詢詰……惟青洲堤工未竟，若愈築愈遠，勢必侵入我界，逕及前山。卑職等伏讀憲台諮總理衙門文，內述及葡人意欲於關閘外逐漸侵佔，由蓮花莖以西填築海面，直接前山，蓄謀已久，未敢明露端倪。等因。是葡人詭計始萌已早，為憲台遠鑑所及，至

<sup>①</sup> 1887 年，澳葡港口隊長高士德·席爾瓦（Port Costa e Silva）和公共工程總監奧爾塔·高士德（Horta e Costa）聯合撰寫的報告。見 Campinho, Regina. “Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919.” *Proceedings of the 18<sup>th</sup> International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018.

<sup>②</sup> 布渣（Custódio Miguel Borja），葡國海軍軍官，1890 年 10 月 16 日上任第 95 任總督，主張要建設“青洲地峽”，築堤壩連接青洲島。

<sup>③</sup> *Boletim da Província de Macau e Timor*, n° 44, 30 de Outubro de 1890, p. 370.

<sup>④</sup> 吳志良、湯開建、全國平主編：《澳門編年史·第四卷清後期（1845—1911）》，廣州：廣東人民出版社，2009 年，頁 1989。

今日端倪顯露，益欽佩先見之明……<sup>①</sup>

而在光緒十五年十二月二十八日（1890年1月18日）蔡國楨的稟文中所論“葡人但在青洲填海築堤，未及關閘平線之界，靜而俟之可也”，<sup>②</sup>可看到香山地方官員對於葡人在青洲工程的態度有所變化。此後，葡人加速在青洲周邊水界的勢力擴張。

1890年5月，葡人驅逐青洲水面中國兵船的“逐船事件”導致粵澳雙方衝突升級，葡方認為水界北至亞婆石（現珠海婆石），中方認為水界南至關閘平線，故青洲以北至亞婆石以南皆為中國獨管海道。最後由拱北關稅務司賀璧理居中調停，雙方議定按1887年《中葡和好通商條約》“第二款所載，兩國未派官員分劃地界以前，今以亞婆石起一直線，至青洲止，以中間為暫停兩國船之處，亦聲明兩國公幹船不得越界，此舉與將來定界之事無干”，<sup>③</sup>自此澳葡向北推進進程暫告一段落。

在卡布拉爾1890年12月的報告中，認為總督布渣的到來將成為內港改善僵局的轉折點：

除非我們被盲目樂觀所迷惑，否則我們會在這些工程的開始階段看到無可爭辯的最偉大的一步確實給我們的殖民地帶來了新的繁榮動力，現在不用擔心破壞。一旦青洲大壩完工，通過使用疏浚的泥漿，大片的填海土地必然會隨之而來，僅憑和平與工作的力量就可以擴大我們的領土。<sup>④</sup>

事實證明卡布拉爾的觀點過於樂觀。1891年5月，海外領土大臣直接電報命令總督布渣停止任何進一步的工作，直到可以通過總體改善計劃為止，<sup>⑤</sup>青洲填海造地的總體工程被臨時中斷。隨後澳葡政府轉為修築由蓮峰廟前地連接青洲島的長堤，即現今的青洲大馬路。

“葡萄牙的殖民強政”、“為殖民地帶來了繁榮”、“擴大我們的統治範圍”，這早已灌輸在葡人工程師腦海中的策略意識，也一語導破了澳葡填海造地的企圖。

### （三）暫緩北拓：白朗古計劃轉為重啟內港

1897年葡萄牙海外部派出公共工程總監亞卑察·奴你士（Abreu Nunes）來澳，並與第97任總督賈也度（Eduardo Augusto Rodrigues Galhardo）修訂內港改善項目，提出了〈亞卑察·奴你士工程計劃〉（The 1897 Abreu Nunes Project）。奴你士基本認同

<sup>①</sup> 〈署前山營都司黎中配為葡人於青洲以北填海並逐兵船等情事致兩廣總督稟文〉、〈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事致兩廣總督李瀚章稟文〉，中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第三冊，北京：人民出版社，1999年，頁405、408—409。

<sup>②</sup> 〈代理前山同知蔡國楨為葡人侵越顯有確據請佔前一步立論事致兩廣總督李瀚章稟文〉，中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第三冊，北京：人民出版社，1999年，頁418。

<sup>③</sup> 〈葡國領事為所議中國師船停泊之處澳督亦允准照辦等事覆兩廣總督李瀚章照會〉，中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第三冊，北京：人民出版社，1999年，頁461。

<sup>④</sup> *Boletim Oficial do Governo da Província de Macau e Timor*, suplemento, n.º 2, 12 de Janeiro de 1891, pp. 11-13.

<sup>⑤</sup> Note from the 3<sup>rd</sup> Office Chief of the Overseas State Department to the Minister, Confirming Instructions Sent to the Governor of Macao by Telegram, May 22<sup>nd</sup> 1891. AHU-ACL-SEMUDGU-3R-002, Cx.0001, Overseas Historical Archive, Lisbon, Portugal.

羅利老的思路：

委員會已選擇不將新碼頭延伸至青洲北部，因為收到指示不得規劃任何與中國海岸線有關的建設項目。雖然它同意羅利老的觀點，即直到白石海岸仍然是葡萄牙人，但事實仍然是它目前被中國人佔領。因此，政府自然希望維持現狀。<sup>①</sup>在填海拓陸的問題上，中葡分爭已發生在海權和陸權的層面上。中方認為佔我海權即侵佔我領土，而葡方則基於政治現狀認為建議減少向北部的擴展，將新規劃限制在關閘以南，顯然是因為當前若越過關閘向北擴張勢必引起清政府的反對。

1905年葡萄牙海外部派出白朗古將軍（Castel Branco）負責制定澳門總體改善計劃，內容包括從飲用水供應到污水處理以及廢物處理系統和公共衛生。此項內港改善項目是澳門城市現代化的重要計劃，稱之為〈1908—1912年白朗古將軍計劃〉（The 1908-1912 Castel-Branco Project）。該計劃仍依據羅利老的計劃為基礎，考慮到澳門將來設立“廣澳鐵路”中央車站；<sup>②</sup>日後再與“粵漢鐵路”接軌。只有這種相互關聯的改善，才能改變澳門的面貌，把海港、“澳廣鐵路”和城市衛生規劃結合設計的長遠規劃。無論工程師的規劃如何美好，總離不開“葡萄牙共和國將證明我們的種族能夠使殖民地具有繁榮和進步，<sup>③</sup>而殖民地在目前時代對葡萄牙祖國的完整和未來繁榮至關重要”。<sup>④</sup>

在1909年中葡勘界會議無果之後，1910年，第103任總督馬沙度（Melo Machado）已經對“過於雄心勃勃”的白朗古項目表達懷疑，他寧願繼續與一家英國挖泥公司達成“更溫和”的協議。1911年6月又開始挖泥。“7月，兩廣總督開始重視當地媒體刊登的抗議活動，稱葡萄牙沒有領海權利，其港口開發的真正目的，是秘密吞併澳門半島周圍島嶼的更多土地”。<sup>⑤</sup>

1912年3月5日，澳門港務局局長、工程師鱒些喇提交了〈澳門港口需求計劃〉，指出了澳門港口發展的痛楚：

澳門從來不是一個高舷型船隻航運的良港……在停泊空間和水深要求不太嚴格的情況下，澳門可以作為航運港口，但作為現代港口，這幾乎沒有任何意

<sup>①</sup> Campinho, Regina. “Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919.” *Proceedings of the 18<sup>th</sup> International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018.

<sup>②</sup> “廣澳鐵路”，1902年7月9日（光緒二十八年六月五日），葡萄牙向晚清提出設立中葡鐵路公司，建造粵澳鐵路。鐵路全長120公里。由於葡商財力不足，集股不成，《廣澳鐵路合同》被廢止。

<sup>③</sup> 殖民地（Colony）指沒有獨立權利，受宗主國控制。1960年聯合國第1514號決議，把香港、澳門列入殖民地名單中。1971年10月25日聯合國通過第2758號決議，恢復中國在聯合國合法席位後，中國在翌年3月8日提出香港、澳門不是殖民地，重申港澳問題由中國自行解決。聯合國通過第2908號決議，把香港、澳門從殖民地名單中剔除。

<sup>④</sup> Castel-Branco, José Emílio de Sant'Ana da Cunha. *Projecto das Obras, A Executar, No Porto de Macau: Memória Descritiva e Justificativa, Precedida Duma Resenha Histórica e Seguida dum Projecto de Caderno de Encargos e Mais Documentos para a Execução das Obras por Empreitada*. Imprensa Nacional, 1913.

<sup>⑤</sup> Campinho, Regina. “Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919.” *Proceedings of the 18<sup>th</sup> International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018.

義……

似乎沒有辦法和平解決澳門界址這個 1887 年條約的首要問題，1887 年條約未得到真正實施，實際上對葡萄牙在澳門主權重要性的承認已蕩然無存……<sup>①</sup>

第 105 任總督米那 (José Carlos da Maia) 於 1914 年 6 月抵達澳門，他在 7 月 29 日就中葡勘界問題上回覆葡萄牙駐北京使館：

勘界是必要的，勘界是本質的，如果沒有勘界，就不可能實現對港口的改進，就不可能使容易受到中國挑釁的邊境地區規範化……就不能對內港和灣仔東岸的問題作出裁決……<sup>②</sup>

隨後公共工程總監法里亞·馬亞 (Faria e Maia) 再次執行白朗古計劃，於 1915 年 9 月展開了首輪沙梨頭 (Patane) 填海工程。然而，一年後，米那總督遭指控濫用權力，被命令返回里斯本，工程亦隨之停止。

1918 年 5 月，出生於澳門的殖民地部長巴波沙 (João Tamagnini de Sousa Barbosa) 試圖通過重新啟動內港改善項目，<sup>③</sup> 將海港與一般公共工程管理部门分開，並安排海軍上將和水文圖工程師罇些喇出任新成立的澳門“海港改善委員會”主席要職。罇些喇修改了白朗古項目，獲得部長兄弟的第 107 任總督巴波沙 (Artur Tamagnini de Sousa Barbosa) 的支持，1918 年 10 月繼續進行填海工程，直到 1919 年 10 月結束。

#### (四) “青洲運河”與內港大規模填海

從 1919 年至 1927 年的八年間，澳葡採用了〈罇些喇 Lacerda 填海築港口計劃〉進行整治內港河道和河岸，填出了一個筷子基、台山和青洲區。包括該區南面 3,600 碼的防波堤、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。<sup>④</sup>

在第二輪工程開始前兩年，即在 1917 年澳葡已進行了疏浚沙梨頭沿岸海床工程。在罇些喇的〈填海築港規劃〉中還設計了開築一條“青洲運河”(或翻譯為“青洲水道”)以貫通內、外港的慎謹方案。在 1921—1927 年的規劃圖上確實有這項規劃的位置。“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”。<sup>⑤</sup> 假如當年“青洲運河”修築成事，料可緩解內港珠江河水和外港太平洋海水的流通，或可減少澳門內港填海低窪地區逢大雨必淹的苦況。還有，淺灣一帶的蓮溪，也

<sup>①</sup> 郝雨凡、湯開建主編，全國平審定，田渝編譯：《澳門近代城市法規條例工程報告彙編》，澳門：澳門大學出版中心，2014 年，頁 273。

<sup>②</sup> 澳門檔案館：CX90-4500，總督，澳門殖民地部，1914 年 7 月 23 日，轉引自：吳志良、湯開建、全國平主編：《澳門編年史·第五卷民國時期 (1912—1949)》，廣州：廣東人民出版社，2009 年，頁 2264。

<sup>③</sup> 巴波沙 (João Tamagnini de Sousa Barbosa) 出生於澳門的葡萄牙殖民地部長。部長的兄弟是第 107 任總督巴波沙 (Artur Tamagnini de Sousa Barbosa)。

<sup>④</sup> 〈罇些喇 Lacerda 填海築港口計劃〉於 1912 年 3 月 5 月的報告，澳門歷史檔案館館藏檔案 MO/AH/AC/SA/01/03454，見郝雨凡、湯開建主編，全國平審定，田渝編譯：《澳門近代城市法規條例工程報告彙編》，澳門：澳門大學出版中心，2014 年，頁 272—294。

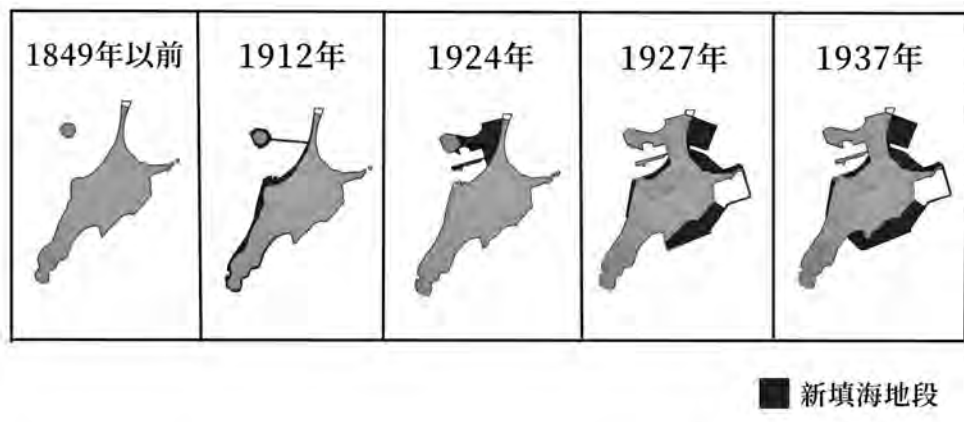
<sup>⑤</sup> 陳樹榮：〈澳門填海史話之二填海擴大市區一倍〉，《澳門日報》(澳門)，1983 年 3 月 2 日，版 3。

是“盛水”和“散水”的自然“大水池”。若不是填壅了淺灣、北灣以及橫截了珠江水流，看來逢風暴雨的水淹歷史可能也要改寫了。“青洲地峽”計劃雖然沒有得到實現，卻填出了一個 238,800 平方米的青洲區（包括青洲山體）。這片區逐漸成為澳門最大面積和人口最多的堂區，<sup>①</sup> 即花地瑪堂區。

據統計，第一輪在半島西側內港的大規模工程，從 1866 年開始到 1910 年的 44 年間，共填得面積 0.75 平方公里。<sup>②</sup> 澳門開埠時面積只有 2.78 平方公里，半島面積合共為 3.4 平方公里。從 1912 — 1936 年間半島第二輪填海，擴陸面積增加了 1.8 平方公里。這樣，半島總面積擴充至為 5.2 平方公里。<sup>③</sup> 1925 — 1936 年，在內港也進行了第三次填海工程。這次工程規模雖然不大，但完善了爹美刁施拿地大馬路、比厘喇馬忌士街等街道，強化了內港與筷子基、青洲、台山的連貫，同時加強了鄰近大陸交通往來的聯繫。

從上述史料中看到，葡萄牙反覆修訂的澳門港口整治計劃，為半島內港填海填出了一大塊增倍的土地。當然，澳葡政府透過填海拓陸也擴大了一倍的管轄權。澳門葡萄牙政府既侵佔了相對的海權，又蠶食澳門的領土（圖 2）。

圖 2 1849 — 1937 年半島填海造地示意圖



資料來源：黃就順：《澳門地理》，澳門：澳門基金會；北京：中國友誼出版社，1993 年，頁 22，以及薛鳳旋：《澳門五百年：一個特殊中國城市的興起與發展》，香港：三聯書店香港有限公司；澳門：澳門大學；香港：香港浸會大學當代中國研究所，2012 年，頁 152。由筆者綜合上述資料整理。

圖片來源：張若詩繪製。

① 堂區，以天主教教堂座置命名來劃分區域。全澳門有七大堂區及其他無堂區劃分區域，但並非正式的行政機構建置，不具法律地位。澳門半島有五個：花地瑪堂區、花王堂區、大堂區、望德堂區、風順堂區。氹仔一個：嘉模堂區。路環一個：聖方濟各堂區。其中花地瑪堂區為澳門面積最大、人口最多的一個堂區，包括青洲、筷子基、台山、關閘、馬場、黑沙環、祐漢、慕拉士、望廈等社區。青洲社區是由填海造地形成。

② 郝兩凡、湯開建主編，金國平審定，田渝編譯：《澳門近代城市法規條例工程報告彙編》，澳門：澳門大學出版中心，2014 年，頁 1。

③ 《澳門地圖集—2019》，澳門：澳門特別行政區政府地圖繪製暨地籍局，2019 年，頁 12。

### 三、填海擴陸與界址的爭奪

認清澳葡填海拓陸背後隱藏的意圖、手段和歷程，一方面有助於瞭解近代澳門的殖民史內容，另一方面有助認識澳門城市格局變化和發展。

#### (一) 中葡勘界中的海權與陸權爭奪

“海權”是甚麼？這名詞的來源自一名美國海軍上校阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）在1890年出版了一本《海權對歷史的影響，1660—1783年》（*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*）提出的核心概念。該海權論傳入中國後，有關“領海”、“水界”、“水域”、“海界”、“海權”、“界址”、“陸權”等名詞，開始出現在中國文字上並交替使用。在甲午戰爭後，海洋觀念和海防意識發生變化，中國人從傳統被動的“王朝疆土觀”、守土禦侮海防思想逐步演變至海權觀念。張之洞曾強調：澳門水域萬不可失，澳門水域屬我不屬葡，“所有水道，准其船隻往來，不得援引公法，兼管水界”。<sup>①</sup> 當清官知道要保護海權的重要性、認識葡萄牙在澳門填海造地的目的是侵佔中國領土時，正是在清光緒三十三年（1907）中葡關於海界談判上的爭端上，廣東地方官員直接以“海權觀”向葡方表明，<sup>②</sup> 這是中國海權，屬中方領土，為“本國管轄”。

1887年的《中葡和好通商條約》訂明，澳門界址並未劃定。同年底，中葡政府開始舉行劃界談判，但未有結果。中葡雙方在勘界談判問題上，兩廣總督張人駿十分客觀提出“現時劃界，若能照原日界址勘定，固屬甚善。即使葡萄牙人已佔之處未能收回，而界址已定，亦可永杜將來侵佔之事。否則毫無限制，必致侵越日多，為患無已”，<sup>③</sup> 意指澳葡填海新佔之拓陸土地不斷在增加。

宣統二年（1910）二月，〈勘界維持會因海權事致北京電文〉稱：“外務部王爺中堂鑑，葡人現添置水泡前山白石處海面，顯係謀奪海權。”<sup>④</sup> 清政府“海外部因海權事照會葡使文”指出“查澳境既屬租借，安得有管海之權”？<sup>⑤</sup> 中葡爭議在逐漸升級，雙方態度明晰，中方不斷提升保衛國土陸權和保護領海海權的要求。而葡方亦多次修改填海計劃，不斷爭海權、爭陸權。

正如葡萄牙工程師羅利老在1895年指出的“如果葡萄牙帝國雄心勃勃地想使澳門

<sup>①</sup> 〈粵督張之洞奏葡國永租廣東澳門請審慎立約摺〉，〔清〕王彥威纂輯，王亮編，王敬音校：《清季外交史料》卷七一，北京：書目文獻出版社，1987年，頁1290。

<sup>②</sup> 清廷視澳門水界爭端為粵澳之間的地方性爭議，基本上交由廣東地方政府處理。

<sup>③</sup> 中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第四冊，北京：人民出版社，1999年，頁34—35。

<sup>④</sup> 中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第六冊，北京：人民出版社，1999年，頁541。

<sup>⑤</sup> 中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第六冊，北京：人民出版社，1999年，頁542。

‘重生’，使其從‘萎靡國’中脫穎而出，那麼這不僅會令英國人，尤其是中國感到不安”。<sup>①</sup> 在中葡談判中，葡方強行把這些擴佔的填陸和海域列為“葡屬領海領域”。怪不得澳門總督馬沙度在他的《澳門事務》（*Coisas de Macau*）一書中憶述澳門六大急需解決的問題之首二項是：“劃界”和“港口工程”。<sup>②</sup>

1909年，中葡代表在香港再次會談，中方代表高而謙（曾擔任中法雲南交涉使），葡方代表為澳督馬沙度。葡方提出將“澳門及其附屬地應包括關閘以南的整個澳門半島，青洲北山、氹仔、路環、小橫琴、大橫琴、對面山諸島與附近一切山島以及附近所有海面……這一區域總面積約為326平方公里”。<sup>③</sup> 澳葡一旦佔有對面山（灣仔），則完全可控內港。葡萄牙公然把三百多平方公里海權和陸權歸屬澳葡的無理要求，即時引起廣東各界人士包括澳門鄉親的強烈反對。當年香山、廣州等地以及世界各地僑社均成立勘界維持會，怒斥澳葡侵略行徑。馬沙度還公然提出，若晚清政權不接受，將把澳門問題提交海牙國際法庭裁處，晚清政府立即堅決拒絕。中葡香港會談於同年11月13日結束，後移往北京再談，均無結果。

辛亥革命後，葡萄牙政府多次照會中華民國政府要求重開劃界談判，因葡方仍持原有立場，被中方拒絕。澳門界址一直懸而未決。從《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》中可以看到中國對“界址”的多番記錄。中國外務部官員一再指出“中國邊海島嶼，向隸於府廳州縣，從無以此島屬於彼島之事”，<sup>④</sup> 氹仔島、<sup>⑤</sup> 路環島、<sup>⑥</sup> 青洲島是中國領土，<sup>⑦</sup> 不可霸佔。中方以“暗侵界址”一詞指出葡萄牙提出“勘界”的目的。

本文通過澳門半島百年填海造地進程來深入瞭解澳葡殖民管治的目的。至於葡人對路環和氹仔二島的逐步侵佔後的填海拓陸的過程，本文不擬再述。但青洲島是葡萄牙最後對半島霸佔的、甚具戰略地位的小島。在民國三年即1914年中華民國政府外交部〈澳門界務說帖〉有十分清晰記載：“青洲原係小島，在望廈村西，亞婆石東南，係歸前山營管轄。葡人於光緒十五年（1889年）填海成堤，以通該島。青洲海面，我國原駐師船，迫令移駐前山，內港之水道，從此亦被其管轄矣。”<sup>⑧</sup> 利用築堤連貫青洲島，擴大了葡萄牙的殖民管治範圍，其野心路人皆見知（圖3）。

① Campinho, Regina. "Portuguese Colonial Momentum and Political Inertia: The Macao Inner Harbour Improvement Project Deadlock: 1884-1919." *Proceedings of the 18<sup>th</sup> International Planning History Society Conference*, IPHS: Yokohama, 2018.

② 吳志良：《澳門政治發展史》，廣州：廣東人民出版社，2010年，頁171。

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，2004年，頁227。

④ 中國第一歷史檔案館等：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第三冊，北京：人民出版社，1999年，頁550。

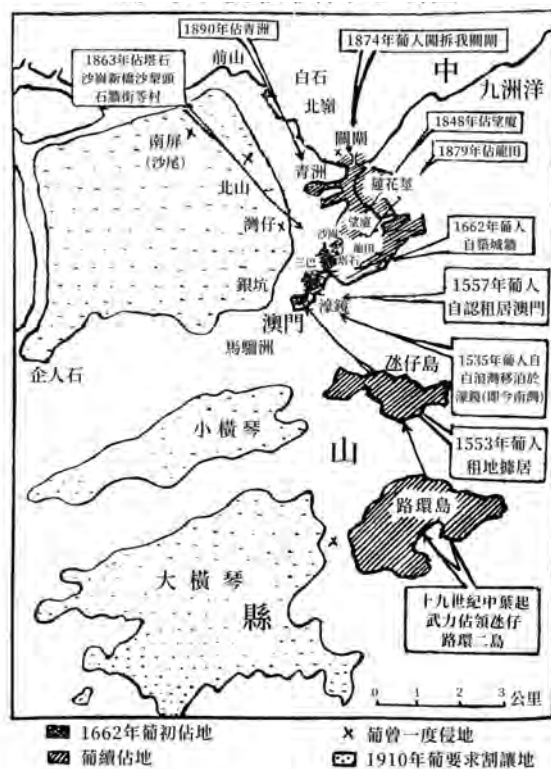
⑤ 1847年（道光二十七年），葡人進入氹仔島，侵佔西南一隅的西沙（即今日之澳門童軍總會），並修建炮台。1851年氹仔為葡人所據。

⑥ 1864年（同治三年），原屬廣東省香山縣的路環島遭葡萄牙佔領。

⑦ 1890年（光緒十六年）澳葡擴張地界，強迫清廷駐守水師移往前山，佔領青洲島。

⑧ 1914年中華民國政府外交部發表的〈澳門界務說帖〉文件，屬國家外交聲明文件。

圖3 葡萄牙侵佔澳門地域圖



資料來源：由筆者根據何大章、繆鴻基：《澳門地理 1946》，香港：心一堂有限公司，2019年，頁28整理。  
 圖片來源：張若詩繪製。

## (二) 青洲島主權爭奪與“青洲運河”計劃失敗

清朝兩廣總督張之洞看穿了葡萄牙侵犯我海權和填海造陸的陰謀，提出：“與葡人辯論青洲問題，不能任其佔據……青洲一墩，自前明已建洋寺，為地甚小，應議明不准填地連接。”他亦表示“不能不先守島之要清，以固海口之門戶”。<sup>①</sup>葡方乘着“澳門界址”未定之機，“企圖使他們‘永居管理’的地區”早日變成現實。<sup>②</sup>葡方一直迫逼中方在文件上承認“佔領合法化”。張之洞的繼任人是李瀚章。葡人乘張之洞離任之機，立即驅逐當時駐澳的香山縣丞，並公然聲稱青洲島以北的海面屬葡界，驅逐前山營的拖船。由於張之洞繼任人李瀚章的昏庸，被葡人看穿他對澳門界務態度漫不經心，以三年之速築成連接青洲與蓮花莖的路堤。就這樣，葡人夢寐以求侵佔青洲島的謀計得以實現。接着就是展開從內港填海造陸向北推進的計劃。1922年，廣東軍政府曾在出動軍艦駐守前山，顯露軍力，嚇唬示警，喝令葡人停止填海行動。但葡方避開了正面衝突修改填海

① [清]張之洞：《張文襄公公牘稿》卷七，頁二十一。

② 中國第一歷史檔案館等：《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，頁726。



計劃，緩後不久又繼續進行填海工程。結果，填成了一大片青洲區。

眾所周知，在澳門半島東西兩側有着不同的海和河。東側外港“海畔”是太平洋海水（鹹水），西側內港“河畔”是珠江河水（淡水）。無論東西側填海造地都對澳門帶來重要影響，尤其是澳門之西北的青洲島。該島置於珠江口的出海口之中，有重要戰略地位。葡萄牙先填內港至青洲，在工程上是較填外海有利，也對澳門海運和快速拓陸有利。當青洲島與澳門半島連接後，堵塞了珠江出口的部分水流，葡萄牙港口水文工程師罇些喇提出“青洲運河”思路是有見地的，至今仍有實際作用。然而卻一直沒有受到後來的中葡工程師、水務專家們的關注。今天，甚至把鴨涌河道收窄，部分也填塞了。

### （三）填海造地與城市肌理格局變化

從另一角度來看，當年澳門填海拓陸引致了城市發展的變化，即澳門從落後的漁村到今天現代化城市的格局，改變了半島海岸線及其功能，呈現了中西文化融匯的城市發展態勢。

19世紀，澳門內港地區進行的大量填海造地工程，令致內港地理環境大變。原來營地大街距離海岸線較近，自1860年澳門內港海岸線大幅變化後，沿岸碼頭向外遷，對內港區內的道路影響巨大，直接影響內港區整體發展。1870年後的十年間，變化幅度最為明顯。到了1925—1936年，繼續內港的第三次填海工程，使內港區的道路網更為完善。駁接出連成一片的通暢岸邊馬路。現存的城市紋理也在那時形成。

澳門城市發展研究學者鄭劍藝在其學位論文〈澳門內港城市形態演變研究〉中指出：“在19世紀前，澳門半島主要分為澳門城商業居住區，望廈、龍田農業耕作區及沙梨頭、媽閣村一帶的漁村區三大塊。在19世紀中期形成內港區的主要商業街道，海岸線逐漸西移。”<sup>①</sup>

到20世紀初，十月初五日街（原咁嘍街）取代營地大街，成為當時內港區建築物數量和密度最高的街道。到20世紀40年代，隨着填海造地與城市建設發展，澳門已經形成了五個不同性質和功能的小區：一、以新馬路和十月初五日街為主的商業區；二、沙梨頭、望廈一帶的華人居住區；三、荷蘭園及南灣一帶的葡人居住區；四、半島西北部的提督馬路和青洲等地的工業區；五、在南灣、議事亭前地一帶的行政機構區。這些小區，大部分是百年填海、壅畦、拓陸而逐步形成的。

城市街道的功能與建築物不斷增加，促進了城市都市化的進程，有利城市肌理格局的優化。填海造地不僅為澳葡當局擴大了管治範圍、增加了城市人口的居住環境，亦為澳門經濟貿易重振發揮重要影響。

從一個小漁村緩慢地步入都市化階段，使澳門逐步形成城市肌理與環境文脈，可以

<sup>①</sup> 鄭劍藝：〈澳門內港城市形態演變研究〉，博士論文，華南理工大學，2017年。

說澳門成為了具有“都市功能的國際袖珍城市”。

澳葡填海擴大了陸地面積，有利澳門循序漸進的發展；清挖污泥、修整河道、擴容碼頭，促進了澳門的對外貿易。應該注意到，在抗戰期間，四鄉各地大量難民湧進澳門時，都利用了新開發的地區容納和居留，應付了人口突然激增所帶來城市空間壓力。葡萄牙當年對澳門內港整治的一系列計劃，確實是對澳門的地貌、面積、經濟、城市肌理以至港口貿易等等都作出重要的改變和貢獻。

各國傳教士們和葡萄牙工程師留下的貢獻與成就是功不可沒的，其對澳門城市建設發展的成就可能容易使人忘記，但從澳門的街道名稱中可得以認證。例如羅利老馬路、高士德大馬路、亞卑寮奴你士街、白朗古將軍大馬路、巴波沙大馬路、罈些喇海軍上將巷、爹美刁施拿地大馬路等，都是為紀念澳門城市工程的發展、為澳門城市格局的變化作出貢獻的人和事。

1949年10月1日中華人民共和國政府成立後，表明對澳門問題作“長期打算”，仍由“葡方暫管”。至於過去政權留下的“界址”談判事宜，中葡雙方再沒有提及。在處理澳葡當局繼續填海造地工程的問題上，中葡雙方雖然不時產生工程技術或工程款項問題的爭拗，但雙方十分謹慎進行討論，互相尊重，以平和之心尋求有關工程細節和經濟發展需要等解決辦法。隨着時代改變，對一切填海拓地問題已視為澳門日後發展之所需。對於“海界”範圍問題，堅持所謂“按習慣水域管理”。20世紀80、90年代，澳葡政府在半島外港擴展、澳門國際機場興建、氹路連貫等填海造地等工程，中方都給予支持配合。在1999年12月20日澳門主權回歸後的第十五年，即2015年12月20日，中央人民政府宣佈，明確對澳門海域和陸地界線，海域範圍增加至85平方公里予澳門特別行政區政府管理。

#### 四、結語

研究澳門問題專家費成康在2004年的專著有《澳門：葡萄牙人逐步佔領的歷史回顧》及1988年的名著《澳門四百年》；黃慶華在2006年的專著《中葡關係史（1513—1999）》披露了1919—1920年北洋政府和廣東軍政府與澳葡政府關於澳門填海造地和疏河工程的衝突事件，涉及“界址”糾紛；《澳門史新編》中黃鴻釗的〈清末民初的澳門劃界之交涉〉詳細闡述了“界址”問題的來龍去脈，等等。許多論述中葡與澳門關係的書卷，對澳門填海造地的研究、分析，多有建樹，甚具價值。

在葡萄牙租居澳門三百年間為何不突顯“海權”問題的爭議？一是並未認識國際海洋權和國際海洋法；二是在鴉片戰爭結束後，葡萄牙宣佈不再向中國繳納租金，改變了租客身份，葡萄牙始露出了殖民野心的真貌；三是中葡談判“界址”問題時，葡方企圖把附近島嶼總共面積達326平方公里企圖歸屬澳葡範圍。其野心之大，令人驚駭。從那

時起，晚清有識之士對維護中國海權的開始重視。

通過研究 1849 — 1949 年內港的變化，包括“北灣”至青洲島的填海造地，可以清楚地繪畫出一幅“殖民擴張延伸圖”。葡萄牙當年在澳門推行殖民管治的重要手段包括行政、土地、人口、稅收方面的佔有和管理，還有填海造陸擴大統治面積後的管轄範圍。挖掘和研究這一特殊階段的歷史，目的是有利於增強中華民族的文化自信，增強研究“澳門學”的厚度，相信對研究、推動“一帶一路”建設具有不可低估的意義。在中西文化交融、中葡友好繼續往前發展的基礎上，站在歷史高度不忘歷史來回顧過去，尋找近代澳門填海造地問題，確實是值得深入探討的課題。

澳門主權回歸後，澳門特別行政區政府堅決維護國家安全和領土完整，為建設澳門和發展澳門的需要，在得到國家支持下，有計劃地展開填海造地。與此同時，特區政府接受國家托付的使命，決心維護好海權陸權即主權，把澳門建設成為一個美麗的海濱城市。

[ 責任編輯 陳超敏 ]

[ 校對 葛家傑 ]