

爭取 2028 年完工

排灣線、橫琴線、媽閣線工程已十分複雜，且工作量很大，而今年啟動的輕軌東線更是一個龐大的工程，再加上其它大型公共工程（超過 1 億的工程共 40 個，合共約 470 億的工程正在進行，其中離島醫院工程建設費用逾 70 億，預計今年 9 月底完工），坦言工作量已經超負荷。未來 10 年無法將媽閣至關閘的輕軌西線納入規劃，是次文本只是提出想法供大家討論。

交通局局長林衍新表示，輕軌西線的複雜程度相當高，希望通過收集社會意見，按部就班推進。此外，2024 年前開通的媽閣交通樞紐，將有助居民由澳門半島到離島醫院就診，例如下環區居民可乘巴士到媽閣樞紐，再轉乘輕軌到離島醫院站。

關於巴士與輕軌的轉乘優惠。羅立文表示，輕軌與巴士的票價不同，難設轉乘優惠。明年輕軌



澳門輕軌東線爭取 2028 年完工。

連接至媽閣後將增至 12 個站，舉例香港金鐘去尖沙咀過海需收費，因此日後乘輕軌過海，亦可能收附加費，屆時輕軌與巴士的差價會更大，希望市民理解。

興建第 5 通道有保留擬建跨海纜車

亦有關注澳氹第 5 通道的興建，指今次文本未有介紹相關內容，是否未有計劃。羅立文回應時表示，有關第 5 通道目前最大的問題是與 AB 通道連接問題，非常複雜，這就是為何介紹文本寫得不清楚原因，形容是否興建機會參半。

【探訪澳門大小老字號之五】

造完大船造小船的譚錦光船模製作所

澳門路環「計單奴街」的一間平房內，擺放著數十種大小不一的木制帆船模型，譚錦光正在細心地將一片片木板嵌入船底之中。這間小小的屋子，保留記錄著澳門造船業的榮光。

千帆競渡澳門造船業的輝煌時刻

位於計單奴街的澳門造船工會路環造船分會，隱匿於路環的一角。附近有因為蛋撻而名聲遐邇的安德魯咖啡店，被遊客熱捧的各類小清新店鋪、彩色「網紅打卡牆」。但少有旅人知，這裡離澳門最大的造船基地遺址——「荔枝碗造船廠」步行不到十分鐘。

屋內懸掛的匾額寫著「工羨行會館」。這個創立於 1853 年的會館是澳門造船工會的前身，譚錦光如今是澳門造船工會的會長。

工羨行會館的誕生，見證了澳門造船業的輝煌時刻。千帆競渡，漁歌唱晚……漁業蓬勃發展之際，上千條船在澳門的碼頭間交錯行駛、停泊靠岸，澳門的造船業也水漲船高，收到來自海內外的大量訂單。

「造船業當時是澳門的龍頭行業，收入也高，好多人想入行。」造船師傅林偉球說，船廠林立，造船工人眾多，就自發組織成立行會。這一古老技藝恪守著師徒制，三年過後，師傅認為徒弟滿師了，才可正式到工羨行會館拜魯班，登記成造船工人。

從澳門半島的沙梨頭、筷子基一帶到路環荔枝碗，澳門造船業不斷擴張。譚錦光說，最旺時荔枝碗一共有 12 家廠。

如今，從路環造船分會出發到十月初五馬路，沿著堤岸一路向北，經過碼頭前地到荔枝碗馬路，從標有「荔枝碗村」路名的石碑進去，可以看到當年盛極一時的造船基地遺址。巨大的棚架下棄置的朽木隨地散落，懸在半空的機械泛著斑駁鏽跡，空無人煙。

用船模記錄逐海而居的澳門記憶

造船的傳統工藝面臨幾乎被遺忘的命運，但在時間的洪流中，仍有人堅守著傳統造船業手藝。

譚錦光和林偉球選擇了用船模的方式記錄「逐海而居」的澳門記憶。「我想讓澳門人和遊客知道澳門造船業的輝煌歷史，造船業曾經是舉足輕重的。」譚錦光說。

譚錦光和林偉球把造船的一絲不苟延續到了船模中。依據原本製造大船的整個結構及工藝，首先製圖、畫樣，再製造骨架、船旁、船面、甲板及其他配件。

這種精細活極費體力和眼力，製造一艘船模需要兩個人配合，花費 3 個月約 700 個小時的時間，這對兩個年逾花甲的人來說並不容易。而製作過程中需要的木材、麻繩、五金配件等材料，都是自掏腰包。

但他們甘之若飴。譚錦光表示，現在澳門做船模的師傅大概不到十個，全都是以前的造船工友。大家的心態都一樣，都想澳門的造船行業不要這樣就流失了，可以傳承下去。

小船模不能乘風破浪卻得獎無數

小小船模不能乘風破浪，卻承載了更多的期待。譚錦光和林偉球的船模曾經赴內地、海外參加各種比賽。林偉球自豪地指著牆上的一排排得獎照片說，要做到比例和仿真度很足夠才能拿獎。

「我們希望通過比賽，讓更多人知道澳門的造船手工藝這麼好。」林偉球說，自己的船模圖紙有很多人喜歡，甚至有些外國人問這些圖紙賣不賣，「兩三萬都有人買。但我不賣，我留著圖紙教人，留著自己參考。」

當年的工羨行會館舊址毗鄰著「澳門造船子弟學校」。兩位造船師傅也希望，這門手藝有子弟

林衍新補充，當局與相關顧問對第 5 通道興建有保留，未來第 4 通道建成後，加上友誼大橋和西灣大橋已分流不少跨海交通，相信可應付 10 年使用。但如果加上第 5 通道，會將友誼橋和西灣橋的交通流量集中在中區，反而令整體中區交通情況惡化，因此目前相關規劃仍是「虛線」，10 年內未必會有規劃方向。

另外，按照《澳門陸路整體交通運輸規劃（2021—2030）》未來主要通道規劃示意圖，在新城 A 區與 B 區的通道重疊一條科學館與 A 區的跨海纜車線。有議員認為，若建跨海纜車，除需要考慮維修、保養、造價等，更是考量安全及可靠性。他質疑當局以重慶纜車經驗套在本澳是否合適，因為重慶是全國風速最細的地區之一，但本澳平均風速為 3.5 米/秒以上，加上經常受颱風、黑球陣風等影響，對安全性提出擔憂。

林衍新回應指，跨海纜車與新城 A 區 B 區的連接通道是兩回事，纜車不會考慮作為連接 A 區與科學館的主要通道，只是在有條件時，作為旅遊景點或方便居民由新城 A 區步行至皇朝區的輔助性交通設施。



譚錦光正在製作一艘木製帆船模型的船頭。

接手。

「我想召集一幫年輕人去學，學出來後能夠會畫圖、會講解，搞一個景點給人看，給人參觀。」林偉球說。

在路環造船分會，記者見到了兩位老師傅口中的「年輕力量」。「70 後」譚懷逸和「80 後」盧蒙娜雖然各有本職工作，但他們堅持每週六來這裡學藝。

「懂事以後，在筷子基等地見過船廠，但印象裡沒見過木船下海。這種畫面我都沒有印象了。」譚懷逸指著牆上記載當年船廠碼頭熱鬧景象的照片說。

學藝不到兩年，譚懷逸親手製作的船模有三個。「越做越喜愛。」他說，「平時和師傅們聊天，瞭解以前那些造船的文化，聽師傅們說當年造船的那些事情，很有意義。」

在美國學成並工作多年後回到澳門的盧蒙娜，現在是一名室內設計師。在她看來，造模型對自己的工作有一定幫助，因為船模和室內設計都講究空間和架構。但做船模基本上直線工藝很少，大多都是弧線，「挑戰蠻大的，很有滿足感」。

盧蒙娜認為，這麼有歷史有故事的手藝，如果有一天完全消失了，是非常可惜的，這也是她學習這門手藝的一個重要原因。

「將來我有這個能力（手藝），如果有人有興趣學的話，我會很樂意去傳授給他。」盧蒙娜說。

（系列報導完）

（李寒芳、劉剛、王愛華）