

17世紀以澳門為中心的 東亞海上貿易網

李金明*

17世紀，東亞海域的貿易形勢發生了巨大變化，東來的西歐殖民者為爭奪中國的絲綢與日本的白銀展開一場激烈的競爭。留居澳門的葡萄牙殖民者為了避開荷蘭殖民者的海上優勢，放棄了原先使用的易被襲擊的大帆船（Great Ship），改用快速航行的小船（Galliot）。為防止返航印度的船隻在馬六甲海峽遭到荷蘭船隻的伏擊，澳門的葡萄牙人不得不放棄與印度果亞的貿易，將其貿易範圍集中在澳門－長崎－馬尼拉－望加錫一帶。於是，形成了一個以澳門為中心的東亞海上貿易網。

一

葡萄牙人早在1542年就意外地發現日本，當時一些搭乘中國帆船的葡萄牙人被颱風吹到日本的種子島（Tanegashima），在那裡他們受到九州大名的贊賞，並做製了他們的火槍。自此之後，葡萄牙人即不斷地派船到日本，他們的貿易深受日本人的歡迎，因為它既是日本歲入的來源，又為日本提供了改變戰爭方式的火槍，而且使日本的造船和航海技術得到很大的改善；而更重要的是，被認為是對明朝實行海禁的一種突破。⁽¹⁾ 1571年，熱心的葡萄牙傳教士以向好戰的日本人提供他們所迫切想要的最新武器，為葡萄牙人在長崎謀得了一塊基地。在這塊基督教徒的新封地裡，葡萄牙商人既可照常經商，又可安居度日，不久則形成了一個旺盛的盧祖－日人社區（Luso-Japanese community）⁽²⁾，澳門與長崎之間的貿易從此亦迅速地發展起來。

葡萄牙船以澳門為基地每年定期航行到日本，它們主要經營的是以中國的絲綢與絲織物、黃金換取日本的白銀。17世紀初的日本，雖然也是個產絲國

家，但是日本人非常喜歡中國絲，不管是生絲或紡絲，都認為比他們自己的質量上乘。⁽³⁾ 因此，在葡萄牙船運往日本的貨物中，中國的絲綢與絲織物佔絕大多數。據荷蘭東印度公司平戶商站的頭目倫納德·坎普斯（Leonard Campus），在1622年9月15日寄給阿姆斯特丹荷蘭東印度公司十七人委員會的一份市場研究報告中稱，在日本售賣的中國貨物有三分之二是生絲和紡絲，其中白生絲的需求量很大，每年約3000擔。⁽⁴⁾ 下面列舉的是1600年一艘葡萄牙船從中國載運到日本的貨物備忘錄，從中可以瞭解到當時澳門與長崎貿易的大概——

這艘葡萄牙船載運白生絲500-600擔，每擔從廣州賣到澳門價80兩，在日本賣140-150兩。載運各種顏色的紡絲400-500擔，優質紡絲買價140兩，在日本賣370兩，有時高達400兩；普通紡絲在廣州價55-60兩，在日本賣100兩。該船還載運織有鳥和其他圖案的絲綢1,700-2,000匹，每匹價11錢，優質的價14錢，其中有長分別為7、8、9尺的，每塊在日本賣約2.5-3兩。另載運黃金約3,000-4,000兩，普通黃金每兩值銀約5兩4錢，在日本賣7兩8錢；優質黃金在廣

* 李金明，歷史學博士，廈門大學南洋研究院教授、博士生導師。

州價6兩6錢（或7兩），在日本賣8兩3錢。其它載運麝香2擔，每斤在廣州價8里亞爾，在日本賣14-16兩，視市場的需求而定。載運化妝用的白粉500擔，每擔在廣州價約2兩7錢，賣到澳門價3兩，在日本賣6.5-7兩，日本人使用的量相當大。載運棉線200-300擔，在澳門買價每擔7兩，在日本售16-18兩。載運棉布3,000匹，大多數是白的，另有一些黑的和有顏色的，價格差別很大，大匹的100匹價28兩，在日本賣50-54兩；小匹的100匹在廣州價12兩，在日本賣23-24兩；有顏色的價8.5兩，在日本賣16-17兩。載運水銀150-200擔，有時多達300擔，在廣州價每擔40兩，賣到澳門價53兩，在日本賣90-92兩，有時賣不到90兩。載運鉛2,000擔，在澳門買價每擔3兩，在日本賣6兩4錢，贏利2倍。載運錫500-600擔，買賣價不詳（約十年後，錫在廣州每擔價15里亞爾）。載運500-600擔荳蔻，每擔價1兩或12錢，在日本售4-5兩，贏利2倍。載運陶器約2,000簍，在廣州以各種價格買來，在日本可賣2-3倍價。載運大黃100擔，在廣州每擔價2-3.5兩，在日本賣5兩，贏利2倍。載運甘草150擔，在澳門買價每擔3兩，在日本賣9-10兩，贏利3倍。載運白糖60-70擔，每擔價15錢，在日本賣3-4.5兩，但用量不大，因日本人喜歡紅糖。紅糖在澳門價每擔4-6錢，在日本賣4-6兩，是一種贏利最大的商品，該船載運150-200擔。⁽⁵⁾

17世紀初澳門與長崎貿易的迅速發展，主要是借助於當時的政治形勢。一方面，明朝政府對日本實行海禁，禁止中國商船往日本貿易，儘管這種禁止的執行不是很嚴格，但澳門的葡人從中已佔有中日貿易的最大部分。另一方面，日本銀礦的進一步開採，白銀產量的急遽增加和中日之間白銀差價的增大，使葡萄牙人更加有利可圖。據記載，當時葡船從日本載運出來的白銀數量相當鉅大，如1636年10月，有4艘葡船返航澳門，載有白銀2,350多箱，按荷蘭人的估計，價值6,697,500荷盾，比荷蘭9艘船出口的價值（3,129,815荷盾）高出兩倍多。⁽⁶⁾ 1637年，儘管當時葡人在日本的貿易已陷入困境，但據荷蘭方面記載，由西爾維亞（Dom Gonçalo da Silveira）率領的6艘葡船在11月6日返航澳門，“載

有約2,600箱白銀，價值相當於80噸黃金，就貧困的市場而論，這是一筆極為可觀的資金。”⁽⁷⁾ 博克瑟（C. R. Boxer）曾對葡船每年從日本運出的白銀數量做過估計，認為“在16世紀末，每年葡船從日本出口的白銀約一百萬葡元（cruzado）。四十年以後，葡萄牙船每年出口估計超過三百萬葡元。雖然這些白銀有多少是真正屬於中國人或日本人的資金尚無法確定，但是與17世紀上半葉歐洲人在亞洲其它地區的貿易相比，澳門與日本的貿易總額確實是異常難忘。”⁽⁸⁾ 至於日本出口的白銀數量，據日本學者岩生成一估計，在日本海外貿易的全盛時期（1615-1625），經日本、中國、荷蘭、葡萄牙和其它船隻載運出口的白銀量極大，大概有13萬-16萬公斤，相當於世界白銀總產量的30-40%。⁽⁹⁾

其實，葡萄牙船從日本載運出口的白銀，有相當一部分是屬於日本人的資金。由於一些總部設在博多（現代的福岡）和九州其它城市的日本富豪很難參與海外貿易，即使在1636年幕府完全禁止日本船到國外貿易之前，該貿易也一直被限制在少數獲得幕府頒發的“朱印狀”的幸運者手裡，因此，這些日本富豪必須尋找一些貿易代理商。而當時到日本貿易的荷蘭人和中國人都有自己足夠的資金，唯有澳門的葡萄牙人缺乏資金，故這些日本富豪則將資金以25-50%的利率借貸給葡萄牙人，讓他們以這些白銀每年在廣州交易會為日本市場購買生絲。這種借貸關係始於何時尚不清楚，但在1617年已明確地形成，有編年史學家安東尼奧·博卡羅（António Bocarro）的一篇評論為證，他寫道：“當時日本航程的利潤和澳門居民的財富都急遽地增長，原因是他們有借貸大量日本資金的習慣，這些資金有的作為傭金，有的則是船貨抵押借款。”⁽¹⁰⁾ 由葡萄牙人代理的這種借款數額一般都比較大，如1638年12月22日的一份文件顯示，澳門代理商佩羅·費爾南德斯·德·卡瓦爾霍（Pero Fernandez de Carvalho）這年在長崎以市政府的名義借了總共9萬7千兩的白銀。⁽¹¹⁾ 1639年，由船長瓦斯科·帕爾哈·德·阿爾邁達（Vasco Palha de Almeida）率領的兩艘葡萄牙船，分別於8月17日和26日到達長崎，船上載有價值

50萬兩白銀的貨物，為的是償還他們借日本人的債務，但當時因日本幕府正極力驅逐葡萄牙人，故不准日本債權人接受這些貨物。⁽¹²⁾此外，在葡萄牙船從日本運出的白銀中，也有部分是屬於中國商人的資金。據《吧城日誌》(Batavian Dag Register)在1640年記載，當時在日本貿易中與葡萄牙人合作的不僅有廣東商人，還有福建和南京商人。1639年澳門與日本貿易崩潰時，他們仍被澳門同行欠下相當於150萬-200萬荷盾的債務。有關中國經紀人，安東尼奧·博卡羅在1635年寫道：“他們最值得尊重，他們之中有許多人把大筆款項和貨物委託給葡萄牙人，從而與葡萄牙人進行合作。”⁽¹³⁾

然而，葡萄牙人在日本的貿易也不是一帆風順，他們不僅要與到長崎貿易的大量中國船以及領有“朱印狀”到東南亞貿易的日本船競爭，而且要經受荷蘭與英國殖民者的聯合襲擊。1619年6月，荷蘭與英國在倫敦訂立所謂的“防禦條約”，兩個東印度公司同意把香料群島的貿易合夥，荷蘭分得香料的2/3，英國分得1/3。每個公司在遠東海域保持12艘船，組成“防禦船隊”，每艘船船長都接到命令：“無論在何處遇到葡萄牙、西班牙及其追隨者的船隻，則襲擊並俘獲之。”他們無視幕府保護在日本領海的外國船隻，聲稱“如果葡萄牙船敢再進入日本沿海任何港口，就讓它在地下拋錨。”聯合船隊行動的主要基地在平戶，捕獲的船隻、貨物都是英荷平分。⁽¹⁴⁾不過，英荷聯盟與聯合的“防禦船隊”並沒有維持多久，至1623年則宣佈解散，其原因部分是英國沒有派出定額的船隻，但更主要是安汶島上的荷蘭總督以謀反罪處死了大量的英國人。就在這一年底，英國關閉了設在平戶的商館。⁽¹⁵⁾

給澳門-長崎貿易以致命打擊的，實際是日本幕府對葡萄牙傳教士的懷疑。他們認為，祇要准許葡萄牙人來日本，他們與傳教士之間的鬥爭就將長期存在，而傳教士對他們將構成最危險的威脅，1637年爆發的島原起義就是明證。當時有磨村和天草郡受迫害的農民和秘密的基督教徒奮起反抗他們的封建壓迫者，成為日本歷史上最血腥和最著名的事件之一。起義者使用伊比利亞的口號“聖地牙哥”

(聖·詹姆斯)，並焚燒他們見到的佛寺和神廟，因此當局很自然就懷疑，這個運動是由葡萄牙人發起和支持的。1639年春天，幕府終於立法實施鎖國政策，決定以禁止葡萄牙人與日本的所有交往來結束澳門貿易。幕府作出如此決定的根本原因，在於家光對基督教宣傳所引起的破壞作用過於恐懼，擔心由不滿的浪人和受澳門暗中支援的秘密基督教徒結成的邪惡聯盟，可能會削弱德川王朝的霸權。⁽¹⁶⁾此決定傳至澳門，對葡萄牙人無疑是晴天霹靂。1640年，他們不顧日本幕府的警告，決定派一個特別使團到長崎，結果使團中的六十一人被斬首，船隻被燒燬，餘下的十三人被遣送回澳門，從此宣告了澳門-長崎貿易的終結。⁽¹⁷⁾

二

1565年，西班牙殖民者為了維護其在菲律賓及拉丁美洲的殖民統治，開闢了從菲律賓馬尼拉至墨西哥阿卡普爾科的大帆船貿易航線，把墨西哥銀元載運到馬尼拉換取中國的生絲和絲織品，使馬尼拉成為當時東亞海域重要的港口之一。馬尼拉與日本之間亦曾經有過貿易聯繫，但至1586年則陷入僵局，其原因有三個方面：1) 西班牙人不像葡萄牙人那樣迫切想要得到日本的白銀，他們自己在墨西哥和秘魯已有挖不竭的銀礦。2) 西班牙與日本在政治上互不信任，1591年豐臣秀吉曾威脅要吞併菲律賓，六年之後又處死方濟各會的修道士。繼任的德川家康雖說改變了政策，向西班牙反覆保證，希望與馬尼拉乃至墨西哥建立和平貿易聯繫，但終因宗教問題，又禁止西班牙人到日本貿易。3) 1580年西班牙與葡萄牙王室聯合後，馬德里政府基本同意葡萄牙的要求，把日本置於葡萄牙的影響範圍之內，規定日本貿易由澳門壟斷。⁽¹⁸⁾至於日本商船卻經常到馬尼拉貿易，他們在馬尼拉可與中國商人或印度商人享受同等的待遇，不僅貿易不受限制，而且可減稅，甚至不必被規定價格“整批交易”(pancada)。日本船載運到馬尼拉的貨物多數是當地市場的必需商品，如麵粉、鹹肉、鹹魚和水菓。馬尼拉總督摩加曾列了一份清單，寫道：“他們也

帶來各種顏色的絲織品、精美的屏風、各種刀劍、大量的盔甲、矛槍等武器，還有製作很精緻的寫字盒、小木箱和其他漂亮的裝飾品等等。”日本船載運回國的有“中國生絲、黃金、鹿皮、蘇木、蜂蠟、棕櫚油、卡斯蒂里安葡萄酒、茶具、玻璃、棉布和其它西班牙珍品。”當時因中國對日本實行海禁，故他們特別重視購買由中國船載運到馬尼拉的中國生絲。1599年，馬尼拉總督特洛（Tello）因擔心大量的日本人湧進馬尼拉，則把每年到馬尼拉的日本船數限制為三艘。然而，兩年之後，仍有大批日本船進入馬尼拉灣，其中包括薩摩藩的船隻，故馬尼拉當局祇好一再加以限制，至1631-1632年，兩地之間的交通雖說有過短暫的復甦，但最終還是斷絕了。⁽¹⁹⁾

澳門的葡萄牙人當然很樂意看到馬尼拉與日本之間貿易的斷絕，因他們正急於發展與馬尼拉的貿易。雖然西班牙國王一再下令反對澳門與馬尼拉之間的貿易，如1608年2月敕令，准許馬尼拉每年派一艘船到澳門購置船上的補給品和戰爭用的軍需品，重申禁止兩個伊比利亞殖民地之間的正常貿易。該敕令與1586、1636年發佈的其它敕令一樣，都是絕對禁止兩地貿易的命令，但事實並非如此，葡萄牙人在馬尼拉的貿易依然很興旺。據摩加總督描述，當時澳門人在馬尼拉經營着一種龐大和贏利的貿易，葡萄牙船通常在6-7月到達馬尼拉，翌年1月返航澳門。摩加列舉了他們進口的商品：香料、黑奴、印度棉紡織品（包括孟加拉的蚊帳、被子）、琥珀、象牙、寶石飾物和寶石，“印度、波斯的各種玩具和珍品、土耳其地毯、床、寫字箱、澳門製的鍍金傢俱和其它珍貴的商品。”這些澳門船都不必繳稅，因為他們屬於官方禁止的非法貿易。⁽²⁰⁾除了澳門與馬尼拉的直接貿易外，還有大量的葡萄牙小船從印度經澳門到菲律賓，返航時亦經過澳門，這已成為一種規律，當時的編年史學家安東尼奧·博卡羅就談到，奴隸是這種貿易的重要商品之一，在長途航行中，奴隸販運一般很少獲利，而在馬尼拉的奴隸貿易卻可獲大利。⁽²¹⁾

葡萄牙人為了壟斷澳門與馬尼拉貿易，一再阻

止西班牙人直接與中國建立貿易聯繫，他們強烈要求中國官員禁止西班牙人到中國貿易。1598年里奧斯·科羅內爾（Rios Coronel）寫信告訴摩加說：“葡萄牙人看見我們到中國貿易的辛酸感受是無法形容的。”英國地理學家珀切斯（Purchas）描述這兩個伊比利亞民族的利益衝突時說：“西班牙人到中國貿易可能導致澳門的衰弱，如果西班牙人把秘魯和新西班牙的大量銀元投入中國貿易，受到損害的不是西班牙而是葡萄牙，雖然他們現在同屬一個國王的臣民，但各自的利益還是截然分開的。”此外，澳門葡萄牙人也設法阻止中國人到菲律賓貿易，他們造謠說西班牙在馬尼拉的殖民地已瀕臨財政崩潰的邊緣，無法償付任何貨款。為了使中國船不敢出海，甚至誇大荷蘭海盜的危險，以利用中國船少到馬尼拉的機會贏利。⁽²²⁾從澳門到馬尼拉貿易的葡萄牙船日漸增多，特別是1619年以後，在1620年就有10艘，其裝載貨物的價值，僅1626年的一艘就超過50萬比索。阿爾瓦拉多（José de Navada Alvarado）在1630年聲稱，從澳門進口的正常價值約150萬比索。⁽²³⁾他們所取得的利潤，據維爾霍（Lourenço de Liz Velho）說，澳門-馬尼拉貿易每年為澳門贏得淨利6萬葡元，這筆款可用來興建城堡。⁽²⁴⁾如此高額利潤是同時期在東方貿易的其它歐洲國家所無法比擬的，如阿卡普爾科大帆船在較好年份載運到菲律賓的銀元大約200萬比索，返航載運的中國絲綢一般值200萬-300萬比索，已被認為是在東方貿易最贏利的一條航線。而英國東印度公司在亞洲的貿易就比較適中，1640年初他們派了四艘船到東方，載運的貨物值5萬英鎊（相當於400,000比索）；在1636-1640年，三艘駛往英國的印度船載運的貨物值109,570英鎊。⁽²⁵⁾

澳門與馬尼拉貿易的發展，為西班牙大帆船提供了運往阿卡普爾科的中國絲綢，特別是當中國商船較少到馬尼拉時顯得更加突出，馬尼拉總督席爾瓦（Fernando de Silva）在1626年就說過：“如果沒有澳門載運來的絲綢，新西班牙的船隻將無貨可載。”然而，葡萄牙人從貿易中攫取的鉅額利潤很快就引起西班牙人的不滿，他們感到葡萄牙人實際

是在分享大帆船貿易的利潤，儘管他們本身無法參與大帆船貿易。因此，不少西班牙人要求禁止澳門與馬尼拉的貿易，而寧願依靠中國商船載運來的絲綢。1633年，西班牙王室終於下令禁止澳門與馬尼拉之間的聯繫。國王譴責葡萄牙人的高價勒索導致了馬尼拉城的窮困，他們每年運走的白銀是中國人運走的三倍。⁽²⁶⁾但是，澳門葡人絕不會輕易放棄與馬尼拉的貿易，他們認為，禁令是輕率和行不通的，馬尼拉航程所產生的大筆駐防費和城堡維修費是難以取代的。假如澳門人不再載運絲綢到馬尼拉，廣東人將會親自載運，並與福建人聯合起來直接同葡萄牙人競爭，而不是像現在這樣利用澳門商人作為他們的中介商。再說，禁令無論如何都不可能執行，因為中國商船經常與澳門商人合作載運貨物到鄰近小島貿易。⁽²⁷⁾更甚者，西班牙大帆船亦乘機藉口購買軍需品或為天氣所迫航行到澳門，而澳門商人則暗中供給他們所渴望得到的絲綢，一艘大帆船從事這種走私貿易通常都帶有50萬銀元。⁽²⁸⁾1639-1640年，澳門-長崎貿易的最後喪失導致澳門議事會再次致信腓力普國王，強烈要求他正式批准他們到馬尼拉，甚至到墨西哥或秘魯貿易，以補償他們的損失。他們指出，1633-1634年王室禁令的嚴格執行，祇是把波托西（Potosi）的財富從尊貴的天主教陛下的澳門臣民的口袋裡轉移到廣東與廈門異教徒華人的金庫裡。他們抗議說：“寧可把麵包給孩子也不要給狗。”然而當抗議書送到歐洲時，他們的君王已不再是哈普斯堡的腓力普國王，而是布拉干薩的約翰國王。⁽²⁹⁾1669-1677年，曼內爾·德·里昂（Manuel de Leon）任馬尼拉總督期間曾恢復澳門與馬尼拉之間的聯繫，准許葡萄牙船重新到馬尼拉貿易。但此時每年春季風期都有接連不斷的帆船從中國各港口來到馬尼拉，而葡萄牙人再也無法獲得他們原先在馬尼拉的地位，他們祇能指定一名絲綢貿易的小代理商，而他們賣給西班牙的卻是當地製造的商品和一些印度與歐洲商品。這條航線與印度葡萄牙人的多數航線一樣，不大注意執行葡萄牙本國政府的官方規定，故一直到1727年2月，腓力普五世才下令廢除所有的限制。⁽³⁰⁾

三

澳門-長崎貿易的喪失與澳門-馬尼拉貿易的受限制，對於澳門的葡萄牙人來說，無疑是個沉重的打擊，為了生存，他們不得不把貿易重點轉移到望加錫和帝汶一帶。早在17世紀前十年，葡萄牙人已在望加錫建立了一個大的居留地，並逐漸發展成為印度尼西亞東南部的主要貿易中心，據1625年一位從望加錫到巴達維亞的英國商人報道，每年大約有10-22艘葡萄牙船從澳門、馬六甲和科羅曼德爾沿岸的港口到達望加錫，有時上岸的葡萄牙人多達500人，在那裡穆斯林蘇丹准許他們自由進行宗教活動。他們在11-12月到達，翌年5月離開，把望加錫作為售賣中國絲綢和印度棉紡織品的中心，換回帝汶的檀香木、馬魯古的丁香和婆羅洲的鑽石。這位英國人宣稱，他們每年的貿易額超過50萬里亞爾，僅澳門的葡萄牙船就佔6萬里亞爾，難怪葡萄牙人把望加錫看成是比馬六甲還要好的第二殖民地，他們自認為這裡很安全，沒有在印度遇到的敵人，因為敵人從未進攻過這裡。⁽³¹⁾

在1660年荷蘭人進攻之前，望加錫一直為葡萄牙人提供了一個贏利的商業基地，特別是澳門的葡萄牙人，望加錫的日益繁榮確實給他們以極大的促進。一些葡萄牙商人如弗朗西斯科·維埃拉·德·菲蓋雷多（Francisco Vieira de Figueiredo），從望加錫到澳門、帝汶、弗洛勒斯和科羅曼德爾貿易，成為蘇丹哈桑·尤丁（Hassan Udin）的親信，蘇丹的大臣佩坦加洛安（Patengaloan）能流利地說、寫葡萄牙文，是一位歐洲書籍和海圖的熱心收藏者。毫不誇張地說，菲蓋雷多已成為群島東部最有影響的人物。⁽³²⁾他名義上照管的範圍是蘇拉威西南部的一小片島嶼，即努沙登加拉群島，群島中有四個主要島嶼：索洛、英德、帝汶和弗洛勒斯。帝汶島出產檀香木，17世紀30年代初，葡萄牙在這一地區的貿易已十分繁榮，據說當時澳門的葡萄牙商人販運帝汶檀香木的利潤達150-200%。⁽³³⁾編年史學家安東尼奧·博卡羅在1635年的著作中，有提到索洛居留地的繁榮以及帝汶和澳門之間興旺的檀香木貿

易。這種貿易是由當地基督教徒操縱的葡萄牙船經由望加錫進行的，這些基督教士著很善戰，1630年曾俘獲過荷蘭船“耶格”(Jaeger)號及船上的所有船員。澳門-索洛-帝汶的貿易不像與日本貿易那樣被壟斷，而是由所有參加者自由貿易，這也許是它成功的原因之一。(34)

從17世紀60年代末起，特別是1669年荷蘭船隊對望加錫進行決定性的攻擊之後，澳門的葡萄牙商人祇能零星地派船到帝汶貿易。他們逐漸把貿易延伸到努沙登加拉群島和印度尼西亞的東部、馬尼拉、雅加達、萬丹、馬六甲(甚至在馬六甲已落入荷蘭的掌握之後)以及東南亞大陸的其它地方，有時也向西擴展到果亞和古吉拉特。據估計，這些年中澳門的葡萄牙人經營的船隻大約有10-11艘，在17世紀80年代末和90年代初，其中的2-3艘通常航行到荷蘭控制下的雅加達，載運茶葉、絲綢、錳以及少量貴金屬，購買的貨物主要是胡椒、其它香料、錫和鉛。在70年代初，大致相同數量的澳門商船也曾到過萬丹進行貿易。此時澳門最著名的船商是佩羅·瓦茲·塞凱拉，他在80年代曾擔任過暹羅阿瑜陀耶的大使，他經營着兩艘與班賈爾馬辛、帝汶、雅加達和阿瑜陀耶貿易的商船。(35)澳門葡萄牙人在失去與日本、馬尼拉的貿易之後，就是採取這種不斷擴展其貿易網、不斷開闢新市場的做法，來彌補其貿易損失，繼續維持澳門在東亞海域的貿易中心地位。博克瑟在《葡萄牙紳士在遠東》一書中評論道：“多種市場的存在是澳門依然相當富有和繁榮的原因，當荷蘭封鎖馬六甲海峽，與果亞的交通實際已經斷絕時；當在荷蘭連續不斷的襲擊下，葡萄牙在亞洲的殖民地已漸漸消失時，滿懷信心給澳門人有勇氣和決心去開發這些新的市場，以維持他們在中國搖搖欲墜的立足地，儘管有多次他們幾乎被遭受的種種困難所壓倒。”(36)

綜上所述，17世紀，在荷蘭海上勢力的不斷襲擊下，留居澳門的葡萄牙人不得不改變自己的貿易模式，即放棄與印度果亞的遠程貿易，將貿易範圍局限在東亞海域，開闢了澳門-長崎、澳門-馬尼拉、澳門-望加錫的貿易航線，遂形成了以澳門為

中心的東亞海上貿易網。至1639年以後，當澳門與長崎的貿易因政治和宗教原因被關閉、澳門與馬尼拉的貿易因西班牙當局之限制而停頓、澳門與望加錫的貿易亦因荷蘭之進攻而喪失時，澳門的葡萄牙人並沒有因此失去信心，停止貿易，而是把市場開闢到荷蘭進攻相對薄弱的小巽他群島的外島——帝汶島、索洛島和弗洛勒斯島，利用販運帝汶島上檀香木的利潤，繼續保持着澳門在東亞海上貿易的重要地位。

【註】

- (1) C. G. F. Simkin, *The Traditional Trade of Asia*, Oxford University Press, London, 1968, p.186.
- (2) G. V. Scammell, *The World Encompassed: the first European maritime empires*, Methuen & Co. Ltd, London, 1981, p.241.
- (3) C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Alfred A. Knopf, INC., New York, 1969, p.63.
- (4) Kato Eiichi, *The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Soclusion Policy*, in *Acta Asiatica*, No. 30, 1976, p.44.
- (5)(6)(7)(8) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, Lisbon, 1959. pp.179-181; p.147; p.152; pp.169-170.
- (9) Iwao Seiichi, *Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries*, in *Acta Asiatica*, No.30. 1976, p.10.
- (10)(11) C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550-1770*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1948, pp.115-116; p.120.
- (12)(13)(14)(15)(16) *The Great Ship from Amacon*, pp. 159-160; p.169; pp.98-99; p.109; pp.153-154, 158.
- (17) 桑賈伊·蘇拉馬尼亞姆：《葡萄牙帝國在亞洲，1500-1700，政治和經濟史》，紀念葡萄牙發現事業澳門地區委員會1997年版，頁182。
- (18) *The Great Ship from Amacon*, pp.3, 72.
- (19) William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, E. P. Dutton & Co., New York, 1939, pp.114-115.
- (20)(21) *The Great Ship from Amacon*, pp.74-75; p.94.
- (22)(23) *The Manila Galleon*, pp.130-131; p.132.
- (24)(25) *The Great Ship from Amacon*, p.102; p.170.
- (26) *The Manila Galleon*, pp.132-133.
- (27) *The Great Ship from Amacon*, p.135.
- (28)(29) *Fidalgos in the Far East*, p.136; p.138.
- (30) *The Manila Galleon*, p.134.
- (31)(32) *Fidalgos in the Far East*, pp.177-178; p.179.
- (33) 《葡萄牙帝國在亞洲，1500-1700，政治和經濟史》，頁218。
- (34) *Fidalgos in the Far East*, p.178.
- (35) 《葡萄牙帝國在亞洲，1500-1700，政治和經濟史》，頁220。
- (36) *Fidalgos in the Far East*, pp.10-11.