

# 加比丹·莫爾制度 與早期澳門的若干問題

戚印平\*

加比丹·莫爾（Capitão-mor）制度是16-17世紀葡萄牙為控制其遠東殖民地和定居點所實施的特許制度。受國王專任委派的貴族通常須自費裝備船隻，並在指定的年份中完成航海使命。由於加比丹·莫爾兼有貿易總監、艦隊司令和外交代表等多種使命，並有權處理所到之處的行政事務，故被稱為“移動總督”。

由於該制度的複雜政治內涵及其鉅大的現實利益，加比丹·莫爾在澳門始終面臨兩方面的挑戰：前者是不斷增長的澳門市民的自治要求，後者是西班牙人的不斷滲透。隨着澳門商人自治機構的不斷完善，加比丹·莫爾許可權逐漸縮小至專營海上事務的有限領域。

我們一直稱澳門是中外文化交流的橋樑，並為重建其昔日的輝煌付出巨大的努力，但支撐起這座橋樑的許多基石，還未得到認真的清理。其中之一，就是始於16世紀中期的加比丹·莫爾制度。由於該制度關係重大，又涉及中外關係史的諸多問題，本文將就這一制度的起源、演變以及與早期澳門的相互關係作一些探討。

一

加比丹·莫爾源於葡萄牙語（Capitão-mor），原意為大船長。《明史》譯作“加必丹末”。<sup>(1)</sup>由於常常被簡稱為Capitão，同時期中國及日本的史籍中，又譯作漢字“加毗丹”、“加必丹”、“甲比丹”

或“甲必丹”。<sup>(2)</sup>

金國平先生〈Capitão-mor 釋義與加必丹末釋疑〉一文，對該詞的原義作了詳盡分析。他告訴我們，“Capitão-mor”在16世紀前指王家船隊司令（comandante das naus da armada real），16世紀中期，因軍事目的，在本地廣泛設立此職，為某一陸地軍事職務。同時，主要軍事基地的司令官及市鎮行政長官亦承襲此名。此後，該詞又用於艦隊司令，他不僅擁有對麾下船隻的指揮權，亦以國王的名義統制其所到之處的文武官員，其職權有如“海上巡撫”。<sup>(3)</sup>

大航海時代加比丹·莫爾職權的複雜多樣性與上述傳統有關，同時亦緣於其瘋狂海外擴張與綜合國力不足的先天矛盾。自達·伽瑪（Vasco da

\* 戚印平（1954-），浙江大學人文學院哲學系宗教文化研究所副研究員，中國日本史學會常務理事。主要研究方向為遠東耶穌會史及中外關係史。

Gama)的船隊進入廣闊的亞洲之後，數量有限的葡萄牙人祇能佔據果阿、馬六甲以及澳門等地處要衝而實際控制區域有限的橋頭堡，依靠往返於其間的定期船隊提供補給和聯繫，並通過獨佔貿易航線實現殖民統治。在這種特定情形下，沿襲傳統的加比丹·莫爾制度是一個自然而合理的選擇，被遣往各地船隊首領可在此名義下，節制沿途海域的本國商船與商人，便宜處置所到之處的各種事務。正因為如此，1511年佔領馬六甲後率領三艘艦船前往摩洛加群島的安東尼奧·德·阿布雷烏(António de Abreu)、1513年首次抵達中國的若熱·阿爾瓦雷斯(Jorge Álvares)以及1517年率領八艘艦船來到廣東試圖建立中葡外交及通商關係的佩雷斯·德·安德拉德(Fernão Peres de Andrade)<sup>(4)</sup>，都按慣例，擁此頭銜，身兼貿易總監、艦隊司令以及外交代表等多種使命。

一般認為，加比丹·莫爾的專任委派制度的產生不會晚於16世紀中期。<sup>(5)</sup>相應文獻記載亦可追溯到1543年。據考證，當時的印度總督馬爾蒂姆·阿豐索·德·索薩(Martim Affonso de Sousa)首次“命令熱羅尼莫·戈麥斯(Jeronimo Gomez)以一艘優良船隻裝運胡椒，並給予他眾所期盼的前往中國的加比丹·莫爾的巨大權力，命令他前往中國。”<sup>(6)</sup>在稍後的1546-1547年，葡萄牙國王若昂三世先後兩次發佈敕令，任命葡萄牙貴族萊昂內爾·德·索薩(Leonel de Sousa)為“中國及日本航海的加比丹·莫爾”。這兩份任命文書的內容如下：

若昂云云。朕告知見到此書者，朕尊重王室貴族萊昂內爾·德·索薩的工作以及將來的勤勉奉公，決定將由印度至中國的兩次航海作為獎賞。前記(印度)地方的朕的加比丹·莫爾與總督，不可阻攔前記上述索薩在上述兩次航海中作為加比丹而前往上述中國的若干船隻。朕要他們知道，他相當於前記(印度)的加比丹·莫爾。我認為作為朕的事業，任命他作為上述加比丹·莫爾，派遣適合上述航海的若干船隻前往中國是好的，故向上述索薩授予這些船

隻的權限，並分別給予他上述兩次航海。並就此事給予他下述指示，根據加比丹·莫爾的考察，進行這一航海，朕亦按規定使其事業獲利。以上乃是朕給他的賞賜。他應當在朕的掌璽所，以聖福音宣誓，以誠信任〔侍〕奉此事。我主降誕紀元1547年2月12日。於阿爾梅里亞。令若昂·達德拉德製作此令，費爾南·德爾瓦雷斯書寫。

關於前記印度加比丹·莫爾，如作為朕的事業，沒有可送往中國的船隻時，如前記萊昂內爾·德·索薩用他個人的費用準備若干船隻，前記總督可便宜處之，而他應遵守前記總督就上述航海的可行方法所給的指示，用船完成前記前往中國的兩次航海。1547年2月12日於阿爾梅里亞。令曼努埃爾·德·莫拉作此。<sup>(7)</sup>

索薩從國王處獲得的這兩次航海特許分別在1552-1555年和1557-1558年被執行。第一次航行祇去了中國，而第二次航行則先後抵達中國與日本。關於這兩次航海的狀況，可見於萊昂內爾·索薩所寫的兩封信件。他在1556年1月15日於科欽寫給若昂三世的弟弟路易斯親王的信中說：“殿下，正如我在1552年於馬六甲寫給殿下的報告所說，坐一艘商人之船前往中國，……除加比丹應有的辛苦之外，我沒有帶去任何物品，我沒有殿下的庇護與援助，甚至被解除了其他人所兼任的管理死者遺言之職責，而祇有印度總督和馬六甲的加比丹所給予的、希望前往中國者的許可。”<sup>(8)</sup>

1561年1月16日索薩於科欽寫給佩德羅·德·阿爾卡索瓦·卡內羅(Pedro de Alcáçova Carneiro)的信件提及第二次遠東之行的情況。其中曰：“(因貧窮之故)不再期待從葡萄牙和印度獲得(恩惠)，正如上一次航海那樣，我決意作為一名商人，僅以陛下加比丹·莫爾的名義，在沒有其它援助的情形下，懷着去中國的意圖與思慮趕赴那裡。並決定抵達中國後，忘掉葡萄牙以及印度方面令人煩惱的要求，前往日本的港口。”<sup>(9)</sup>

在中葡關係史上，索薩因與廣東海道汪柏訂立了第一份〈中葡貿易協定〉以及導致葡萄牙入居澳門等事而備受關注。由於主題的不同，我們注意到信中透露的其它資訊：其一，由於缺乏足夠的商業資本，索薩未能從國王恩賜的航海特許中獲取令人滿意的利益。這或許表明，當時的加比丹·莫爾尚未對船隊的貿易事務擁有足夠的控制權。其二，從“僅以陛下加比丹·莫爾的名義”和“沒有其它援助的情形”等欲言又止的滿腹牢騷來看，國王越級委任並未使索薩獲得印度及馬六甲方面的足夠支持。這或許表明，在國王與東印度（Indias Orientales）的地方當權者之間，存在着“將在外君命有所不從”的某種分歧與矛盾。

關於第二點推測，索薩 1556 年 1 月信件的另一段話或可引為佐證。他一方面聲稱“我旗下有十七艘葡萄牙船隻”<sup>(10)</sup>，同時又悻悻然抱怨道：“在中國，已經有了兩位加比丹·莫爾。據說近日還要增加一位。如此多的加比丹·莫爾重複趕赴中國，無益於對陛下的仕〔侍〕奉。對〔委派〕前赴此任者必須極為慎重。”<sup>(11)</sup>

雖然索薩沒有提供進一步的細節，但另外一些文件表明，“重複趕往中國”無序狀態的確存在。據考證，在索薩出使期間，“在中國”的加比丹·莫爾的確還有兩位，一位是 1555 年曾滯留澳門的安東尼奧·佩雷拉（António Pereira），另一位是 1556 年曾抵達日本九州福田港的弗朗西斯科·馬什卡雷尼亞什（Francisco Mascarenhas）。與索薩不同，這兩位加比丹·莫爾都是受印度總督的委派進行航海的。<sup>(12)</sup>關於前者，我們還沒有找到相關的具體記錄，但後者，費爾南·門多斯·平托（Fernão Mendes Pinto）在其《遠遊記》一書曾有記載。其曰：“1556 年 5 月 7 日，我們乘坐綽號巴里亞、兼任加比丹的弗朗西斯科·馬什卡雷尼亞什的船隻，乘順風從浪白濤島出發。這位加比丹（船長）是作為加比丹·莫爾停泊在該島的。”<sup>(13)</sup>

關於索薩是否與“重複趕赴中國”其他加比丹·莫爾發生過矛盾衝突，我們或可作更為深入的考察，但它已經證明，至少在索薩航行中國的 16 世紀

中期，總攬貿易事務並有權管理沿途港口的加比丹·莫爾制度尚未成型。肩負特別使命的船隊首領與私人性質的商船船長魚龍混雜，各行其是，從而導致貿易與外交事務的混亂。<sup>(14)</sup>

## 二

不難想象，導致上述現象的基本原因，是由於現實利益的誘惑與驅動。而這一持久不變的需求，又成為推動加比丹·莫爾制度不斷變化的巨大動力。

可能是對索薩抱怨的回應，也可能由於重複使命的混亂情況嚴重損害了葡萄牙王室和印度當局的利益，他們很快對加比丹·莫爾的職權範圍加以明確的規範。關於這一方面的情況，16 世紀 60 年代曾逗留於印度的意大利商人弗雷德里·切薩雷（Cesare Frederici）如是說：

如果由馬六甲前往東方的航海，例如前往中國與日本的航海人所共有，那麼航海者便無利可圖，祇有葡萄牙國王及其貴族才能得到它，即航海者必須有國王或馬六甲加比丹頒發的許可證。馬六甲的加比丹調查這一航海者將如何航行。這乃是（直屬的）國王航海。每年有兩艘國王的大帆船（galeão）從馬六甲出發，其中一艘為裝運丁香而前往摩洛加群島，另一艘為裝運肉豆蔻而去班達。這兩艘大帆船載運的貨物都是為了國王。除了船員和士兵的貨物，不得為任何私人運送貨物。因此，這些航海並非是為了商人。當然，商人們並沒有前往那些群島或在返航時載運貨物的餘地。而且，（馬六甲）加比丹不允許將商人送往這兩個地方的任何一處。……葡萄牙國王特許其貴族的航海如下：由中國至日本，由日本至中國，再由中國至印度，那是將精美紡織品以及各種班普斯特織物運往望加錫、摩洛加和巽他的航海。巽他是爪哇沿岸附近回教人的島嶼，他們在那裡種植可運往中國的胡椒。<sup>(15)</sup>

從切薩雷的記述可知，至少在16世紀60年代葡萄牙國王或印度當局已清楚地認識到，如果“前往中國與日本的航海人所共有”，或有加比丹·莫爾重複趕赴中國，“那麼航海者便無利可圖”。為此他們不僅重申“這乃是（直屬的）國王航海”，“祇有葡萄牙國王及其貴族才能得到它，即航海者必須有國王或馬六甲加比丹頒發的許可證”，而且實施必要的監督，由“馬六甲的加比丹調查這一航海者將如何航行”。在這種情況下“商人們並沒有前往那些群島或在返航時載運貨物的餘地。而且（馬六甲）加比丹不允許將商人送往這兩個地方的任何一處。”

與其它史料相印證，我們注意到切薩雷的記述有幾點出入：首先，他將馬六甲的加比丹（應為要塞司令或總督）與國王並列，亦稱為許可證的頒發者，但沒有提到印度總督或副王；與此相關聯的另一個問題是，切薩雷的注意力似乎僅限於馬六甲以南的海域，聲稱“每年有兩艘國王的大帆船從馬六甲出發，其中一艘為裝運丁香而前往摩洛加群島，另一艘為裝運肉豆蔻而去班達”。但令人驚訝的是，他既沒有提到這條著名商路的起點——印度果阿，也沒有提到“前往中國與日本的航海”，甚至忽略了作為遠東貿易樞紐的新興港口城市——澳門。

我們不清楚這些明顯的疏忽與偏頗是甚麼原因<sup>(16)</sup>，但幸運的是，我們可以從稍後另一份加比丹·莫爾任命書中，對這一缺失作某種程度的彌補。1563年3月7日，葡萄牙國王塞巴斯蒂安在任命若昂·德·門多薩（João de Mendonça）為加比丹·莫爾的命令中這樣說：

國王朕知會見到本敕令者，鑒於王室貴族門多薩在目前在印度的勤勉奉公，朕獎賞其由印度經馬六甲前往中國的一次航海作為嘉勉。該加比丹·莫爾之任由他出資並裝備，以定期商船（navio）加以實施。在履行這一航海之際，他應當是任何港口、或停泊、居住於該港口的所有葡萄牙船隻以及葡萄牙人的加比丹·莫爾。在中國的媽港也同樣如此。他可以從裝

載貨物並派遣船隻、使用自己的船隻或者容克（junco），實施由媽港或從其它任何港口前往日本港口的航行。前往日本港口時亦具有前記加比丹·莫爾的相同職權。從上述日本或中國港口返航時，可依據朕的命令在前記中國港口擔任加比丹·莫爾，但下一航行停泊於此時則不再作為加比丹·莫爾。要本敕令發佈之前接受朕之敕令者沒有航行或因為其它原因空缺航行時，上述門多薩可依據此令履行其航行。朕將以上事項告知印度現任或將來赴任的朕之副王並總督及其管轄之地的財務官員，並命令，上述門多薩將出任依據上述方法的航海權及加比丹·莫爾，當他依據上述方法用定期商船或其它船隻從事這一航海時，朕賞賜的權力不應有任何疑義或阻礙，而就任此職者亦首先宣誓有效誠實之奉公。這一航海權力與該宣誓應書於本敕令背面，並公諸於眾。若上述門多薩希望獲得前記航海的資金或者物資時，朕命令上述副王和總督以好意借貸或供給物資。借貸之物可按朕之（國營）商貨的相同價格供給。上述航海結束時必須返還借貸之物。為安全計，應提示可以負擔的保證人。應求取神的保護，萬一在航海中喪失性命，上述保證人有義務支付前記物資的價格。在上述航海往返以及上述中國媽港或日本港口，上述門多薩應指定並宣示死亡者遺言及其在印度的其他（繼承）人，並有義務承擔托附管理之財產的死後管理人。當遺書指定並宣示的其他遺產管理人搭乘該船或滯留於上述某港口時，上述門多薩不得干預。如該遺產管理者一職發佈於本敕令之前，並無人奉朕之敕令就任該遺產管理人時，應承擔此職。據本敕令，朕命令此次航海的各船船長、高級船員（mestres）、領航員和其他船員，以及滯留或居住於上述各港口任何人，服從上述門多薩代朕所行之要求與命令，違反者應課以不履行朕之命令者所蒙受之相同處罰。此外，本敕令還命令馬六甲的加比丹，如航海前來該地，應協助其完成上述航海，並向其提供必要的援助、保護和準備。……<sup>(17)</sup>

如果將國王塞巴斯蒂安的這一命令與前述若昂三世對索薩的兩次任命進行比較，我們不難發現以下幾點差異與微妙變化：

第一，在兩份任命書中，1563年對若昂·德·門多薩的任命特別申明，這一特許委任是一次性的，“下一航行停泊於此時則不再作為加比丹·莫爾”。這一調整可能是與印度總督討價還價後做出的某種妥協，既能夠確保王室的利益，又可以滿足各方面的利益需求。<sup>(18)</sup>

第二，兩份文件都寫明這一任命是對王室貴族的獎賞，並要求他們自費裝備船隻，完成被授予於指定年份的航海權力，但後者顯然擁有更多的特權。例如，他可以向印度當局借貸錢物完成準備工作；現任和將來赴任的印度副王、總督及當地財務官員不得對他的權力有“任何疑義或阻礙”。此外還特別注明馬六甲長官須“向其提供必要的援助、保護和準備”。可以想象，在如此優厚的待遇下，加比丹·莫爾豐厚的贏利回報當然更有保證了。<sup>(19)</sup>

第三，前述索薩之任命書亦名為“中國及日本航海的加比丹·莫爾”，但從其“決定抵達中國後，忘掉葡萄牙以及印度方面令人煩惱的要求，前往日本的港口”諸語推測，當時其日本航行並非名正言順，曾遭遇不小阻力。但對門多薩的上述任命書則言之鑿鑿地注明，他有權“實施由媽港或從其它任何港口前往日本港口的航行”。很顯然這一特許航行線路的重申，不僅意味着對政出多門的混亂情況加以糾正，而且標誌着葡萄牙遠東定期航船貿易的發展與定型。

第四，在這兩份任命書中，後者的職責範圍顯然更為明確，除有權“指定並宣示死亡者遺言及其在印度的其他（繼承）人，並有義務承擔托附管理之財產的死後管理人”。國王還命令：“命令此次航海的各船船長、高級船員、領航員和其他船員，以及滯留或居住於上述各港口任何人，服從上述門多薩代朕所行之要求與命令”，並且規定“違反者應課以不履行朕之命令者所蒙受之相同處罰”。

第五，我們還注意到，命令特別注明：“在履

行這一航海之際，他都應當是任何港口、或停泊、居住在該港口的所有葡萄牙船隻及葡萄牙人的加比丹·莫爾”；並特別指出：“在中國的媽港也同樣如此……前往日本港口時亦具有前記加比丹·莫爾的相同職權”。很顯然，這一規定不僅使得加比丹·莫爾具有了“海上巡撫”的權力，而且使他的管轄範圍擴張到沿海港口和陸地上，成為名副其實的“移動總督”。

不言而喻，加比丹·莫爾職權範圍的擴張與強化，其實質是國家意志的政治表現。葡萄牙國王和印度總督通過對王室貴族航海權的專任委派，強化了對遠東貿易的壟斷性佔有，使之具有某種程度的國營性質；而賦予加比丹·莫爾對其所到之處的所有船隻及人員擁有行政管轄權，亦使得葡萄牙母國及印度當局在遠東各地的統治得到有效保障。

### 三

在進行上述討論的同時，我們當然不會忽視加比丹·莫爾制度的這些調整與變化發生在葡人入居澳門之後。眾所周知，葡人1557年入居澳門是一個重要的歷史事件，並且引發一系列連鎖反應：定居澳門不僅使葡人在馬六甲以東獲得新的橋頭堡，而且表明葡人從此擁有了與中國的穩定貿易聯繫；而這一新的貿易資源不僅使葡萄牙人建立起以澳門為基軸輻射遠東乃至亞洲和世界貿易的新航線，並且最終導致世界市場與貿易新格局的發展與形成。顯然，加比丹·莫爾制度的上述變化與葡人入居澳門有關，葡印當局對傳統加比丹·莫爾制度的上述修正和強化，正是為了適應入居澳門後的新環境之需要。

關於加比丹·莫爾與早期澳門市政體制之間的相互關係，日本學者有如下概括：由於加比丹·莫爾這一遠東海上的通商代表亦相當於巡迴總督，所以當澳門有葡人定居並開始城市建設時起，他又相應地自動成為當地葡人的最高行政長官與司法官員，並作為與中國人打交道時的外交官與通商代表，兼有公使或領事的使命。由於滯留於澳門的時

間幾近終年，所以事實上又成為澳門港的總督。<sup>(20)</sup>

關於此事，同時代人的著述亦有記述。荷蘭人林斯霍滕(Jan Huyghen van Linschoten)的名著《東方方案內紀》(1596)第25章專論澳門事宜曰：

……每年都有一艘獲葡萄牙國王特別許可的船隻從印度來到這裡，其司令官〔加比丹·下同〕的地位與要塞的長官相同，它被授予有絕對聲望與權威的人。該船從澳門去日本，再離開那裡返回澳門。從這裡去馬六甲，再航行至果阿。這一航海由國王依次授予，除獲得上述特許令的人之外，任何人不得擅行其事。而且始於果阿的這一航海每年祇允許一次。這一特許令的授予還與其他所有的職務一樣，作為在果阿為國王作某種服務的獎賞。但不僅是前往中國和馬六甲，任何人都可以派遣他們喜歡的商船。祇有日本，除國王授予特許令者之外，任何人都不得前往。而在中國與澳門，在上述船隻祇在為國王滿載其貨物出港前，任何人都不得裝貨或卸貨，也不能修理船隻，在它出港後，才能夠各取所好，用船從中國前往馬六甲、果阿，並沿着相反的航線，完成各自的事務。

去日本的航海司令官在一次航海中便可以獲得很大的利益。開始祇要有很少的本金、出色的船隻——大約700-800拉斯特(Iast)大小，就可以獲得150,000-200,000特卡特的利潤。一次航海通常需要三年時間，首先，四月從果阿前往馬六甲，有時在那裡停泊一段時間，等待特定的時節中持續數月的名為蒙索的風。從馬六甲前往澳門，在蒙索停止之後，在那裡停泊近九個月，然後再前往日本，在那裡也停泊數月，隨蒙索返回澳門，與前往時的情況相同，再次滯留於此。這樣，往返一次需要三年歲月。這一航海的司令官在滯留澳門和日本期間，與印度總督與要塞長官一樣，他就是當地的最高行政長官，即最高司法官(即所謂的加比丹·莫爾)，在此人從澳門前往日本的

時候，另一人亦因與此相同的航海從果阿來到這裡，前者完成航海從日本返回澳門時，後者前往日本。這樣，由前者在出發前往馬六甲和印度之前進行統治(澳門)。這樣，澳門總有一名行政官、即長官，作為統治者而常駐於此。<sup>(21)</sup>

16世紀末因故滯留於澳門的意大利商人弗朗切斯科·卡萊蒂(Francesco Carletti)亦有如下記述：

澳門是一個島上的小城，沒有城牆(muraglie)，也沒有要塞(fortezze)，祇有若干葡萄牙人的小房子。葡萄牙人稱此城為“聖名之城”。那是鄰接中國的城市，但它由葡萄牙的加比丹·莫爾進行統治。加比丹·莫爾在獲得葡萄牙王室和國王的支給後每年從果阿來到此地，統治居住在這裡的葡萄牙人。這是對該加比丹·莫爾參與戰爭的相關任務、在印度服務於天主教陛下的服務以及其它工作而給予的報酬，在那一年不會授予他人，祇承認授予他的恩典。他將派遣一隻船隻，運送該城居民每年兩度前往廣東所購買的商品運往日本。<sup>(22)</sup>

與現代學者字斟句酌的準確用詞相比，林斯霍滕和卡萊蒂的描述似乎不夠嚴謹，但他們不約而同地指出了澳門加比丹·莫爾制度的要害所在：受國王特許的貿易船長(加比丹·莫爾)每年從印度果阿抵達這裡，在從事貿易的同時，兼及澳門行政事務的管理。

這些記述的另一個共同之處，是對加比丹·莫爾由澳門前往日本的商業航行的高度重視。林斯霍滕甚至直截了當地稱之為“去日本的航海司令官”。這一特定視角或許與作者的特定身份有關，但作為身處澳門的葡萄牙商人來說，加比丹·莫爾遠東之旅的日本航線對於他們具有非同小可的特殊意義。其中奧妙，因傳教策略和生存需要而對此深有同感的耶穌會士可謂洞悉無遺。<sup>(23)</sup>1589年7月28日，耶穌會遠東教會的首位巡視員范禮安(Alessandro Valignano)神父於澳門寫給耶穌會總會長的信中解釋說：

為此，我希望閣下瞭解以下諸事。即從本地中國（澳門）前往日本的航海（權），是國王對在印度服務於自己的葡萄牙貴族們作為回報而給予的恩惠。因此，除了接受這一恩惠的人，禁止其他人進行航海，那是不允許的。為了進行這樣的航海，某一貴族用自己的船從印度來到當地。這一航海極為有利，扣除經費，可以獲得超過40,000特卡特的收益。如果不在規定的年份中進行航海，就會喪失這一權利，所以航海通常每年不缺地進行。此外，這一航海還給澳門本市及其居民帶來幫助。因為除了利用這一航海、從由中國本港送往日本的商品中獲得收益之外，澳門市沒有固定資產與救濟方法。除了建於本港的房屋之外，這裡的居民沒有其它不動產，他們作為外國人居留在中國人的土地上。除了從這一貿易中獲得利益之外，一無所有，所以每年都將自己的貨物裝上被賦予這一航海（權）的上述貴族的定期船。這一航海的開關已經超過了四十年，沒有一次空缺。由於上述理由，航海不可替代。<sup>(24)</sup>

從理論上說，澳門這一遠東貿易樞紐至少可以通過兩條航線，即西線（由澳門往西，前往馬六甲和印度果阿，最後延伸至里斯本）的歐洲貿易和東線（由澳門向東，前往日本）的日本貿易，獲取利益。但事實上，對於圍居於澳門的商人來說，其生財之道卻遠非今人想象得那樣開闢自如，左右逢源。我們不難理解，在經馬六甲、果阿前往里斯本的西線航行中，主要的獲益者是將歐洲或印度貨物運往中國出售，然後用贏利購買中國商品再返銷歐洲的其他人。當然，定居澳門的葡萄牙商人可以利用地主之誼，在其中某個貿易環節上賺取一些利益，但另一方面劃地為牢偏居一隅的特殊處境，又使他們喪失商品銷售的控制權與主動性。東線貿易的情況恰恰相反，澳門是前往日本貿易商船的起點和終點，當地葡人不僅能夠洞悉日本市場的需求，提供適銷對路的商品，而且還直接參與甚至干預貿

易的具體進程，以確保獲取豐厚而穩定的商業利益。從這一意義上說，范禮安說“除了利用這一航海、從由中國本港送往日本的商品中獲得收益之外，澳門市沒有固定資產與救濟方法”，“他們作為外國人居留在中國人的土地上，除了從這一貿易中獲得利益之外，一無所有”等語，雖然有危言聳聽的文學誇張，但也實實在在地道出了澳門賴以生存的主要經濟來源，所以“這一航海的開關已經超過了四十年，沒有一次空缺。”<sup>(25)</sup>

#### 四

不可忽視的是，由於大航海時代激烈的國際競爭，加比丹·莫爾制度及其里斯本—果阿—馬六甲—澳門—日本航線具有明確的政治內涵，並因此具有強制性的法律效用。對葡萄牙王室和印度當局而言，它猶如一把雙刃劍，不僅可以抵禦西班牙人步步緊逼的不斷滲透，同時亦杜絕了本國商人前往菲律賓等西班牙勢力範圍的可能性，從而最大限度地確保國家利益不受損害。

基於同樣原因，加比丹·莫爾制度始終面臨着內外兩個方面的挑戰。在荷蘭人進入亞洲之前，外在勢力的挑戰者主要是同為天主教國家的西班牙人。眾所周知，雖然西班牙人進入亞洲（菲律賓）的時間要比葡人晚得多，但他們從未放棄類似的努力。當第一批西班牙人抵達菲律賓群島後不久，進入中國的各種計劃便很快被制定出來。<sup>(26)</sup> 1580年西、葡兩國的合併，為垂涎已久但始終不得其門而入的西班牙人提供了千載難逢的機會。在1582和1584年，菲律賓總督及總司令官貝拉（Santiago de Vera）博士兩度派遣耶穌會士桑切斯（Alonso Sanchez）前往澳門，要求澳門葡人效忠西班牙國王。<sup>(27)</sup>

1585年，曾訪問澳門的西班牙人奧古斯丁會士曼里克（Francisco Manrique）在提交給菲利普國王的年度報告中，別有用心地指出加比丹·莫爾制度的缺陷，他說：

在本市澳門，由於缺少行政部門而受到損害。其原因在於其大部分由每年航海日本的加比丹進行統治。而陛下〔對〕有功者之外不認可這一任務的加比丹一職實際被人買賣。這樣一來，他們就祇為了鬥爭和破壞而行施這一職務，所以我推測陛下會對此加以改善，在該市設立加比丹和司法官，讓航海日本的加比丹祇進行航海，不再管其它事。因為許多弊端都被〔出〕於這一加比丹。(28)

應當承認，報告中所說買賣加比丹之職的腐敗行為並非無中生有(29)，但不難理解，曼里克要求“在該市設立加比丹和司法官”的目的，並非是想改善澳門的行政效率，其真正用意在於削弱“航海日本的加比丹”的權力，並通過國王對他們的授權移花接木，巧妙地竊取西班牙人對澳門的實際控制權。

無獨有偶，試圖改變現狀的還包括當時已宣佈效忠新國王同時兼任印度副王和總督之職的杜阿爾特·德·梅內塞斯(Duarte de Meneses)，他曾致信國王並提交了改革該制度的具體方案。但出於其它考慮，國王在1587年1月10日的回信中下令：

朕認可卿書信中所言澳門部落不必設加比丹諸理由，朕將不設加比丹。卿去年來信所言，可依迄今所行之慣例，由航行中國及日本之加比丹進行統治，朕對此深為嘉許。汝之領國(印度)至(澳門)甚遠，故欲遣拉貝里(Alejandro Rabello)為高等法官。此蓋因朕悉知西班牙國王之印度同樣職事者經驗實務之好評。(30)

從行文推測，梅內塞斯應該提出過內容不同的兩個建議，前者直截了當要求“澳門部落不必設加比丹”，而後者又主張“可依迄今所行之慣例，由航行中國及日本之加比丹進行統治”。由於缺乏相應的證據，我們還不清楚印度總督為何出爾反爾，但可以確定的是，作為遠東及整個亞洲地區的最高長官，他一直對專擅其權獨佔其利的加比丹·莫爾制度心存不滿。前述索薩出使期間，“重複趕赴中國”

的若干加比丹·莫爾就是一個明證。正因為如此，與之相比，國王的含糊措辭反映了更為深刻的矛盾心態與政治意圖。為維護兩國合併後並不穩定的政治局面，菲利普二世曾極力安撫葡人，並與之訂約，許諾原葡萄牙屬地的政治經濟地位不變。可能基於這一考慮，他才答應維持舊制，並表示“朕對此深為嘉許”。但作為試圖稱霸全球的大國之君，他當然不希望各行其事的分裂局面延續下去。正如岡本良指出的那樣，剛剛兼任葡萄牙國王的菲利普二世，實際上利用了這一提議，任命西班牙人為高等法官以取代加比丹，用這一狡獪的方法在澳門扶植西班牙的勢力。(31)

還應當看到，儘管總督的建議和國王的命令均有其曲折隱晦的私意，但他們卻在派遣王室法官這一點上達成一致。就形式而言，這一折中方案是沿用葡萄牙治理海外領地時的傳統方式(32)，然而此時此舉，其用意已不限於強化皇權的單純意義。事實上，另行委派法官一直是印度方面用以制約澳門的主要手段。1580年，果阿派出的第一位王室法官(Ouvidor)，但當年就重新變更擴大了他的許可權，開始擠壓加比丹·莫爾專擅澳門市政權力。1589年印度總督曼努埃爾·德·索薩·科蒂紐(Manuel de Sousa Coutinho)在有關媽港高等法官的三十二項命令中，給予其執行公法和與刑事相關的獨立權力，雖然沒有加比丹·莫爾的監督權，但明確規定當加比丹·莫爾不在媽港時，可代行其職務，與市民選舉的官員共同管理市政。(33)

作為身處澳門的葡萄牙商人，他們的態度是功利而矛盾的。出於商人的本能，他們當然不希望有一個凌駕於他們之上而且逐年變換的巡迴總督。(34)但另一方面，他們希望通過加比丹·莫爾每年一度的定期商船，從對日貿易中獲得利益，更何況建造一艘遠洋大帆船，備齊全部貨物，也不是每一個澳門商人都能夠承擔的。為在兩者之間取得平衡，以確保自身利益，葡萄牙商人在入居澳門後迅速建立起自治機構，用以約束並牽制加比丹·莫爾的巨大權力。吳志良博士在《澳門政治史》一書中指出，1560年，居澳葡人已選出駐地首領(Capitão de Terra)、

法官和四位較具威望的商人，形成管理組織，處理社區內部事務。<sup>(35)</sup>

岡本良知的研究為此提供了某些佐證。他考證說：根據1562年12月26日蒙蒂神父（Giovanni Battista de Monti）發自澳門的信件，1564年1月弗郎西斯科·佩雷斯神父（Francisco Peres）發自澳門的信件，曾數度前往中國、作為使節伴同沙勿略神父前往中國、在馬六甲被當地加比丹所阻的商人迪奧戈·佩雷拉（Pereira Diogo），再次作為葡萄牙政府派遣的使節，於1562年再次來到澳門。但當其表兄弟吉爾·德·戈伊斯（Gil de Góis）於同年4月到達澳門後，佩雷斯便讓他作為代理，替他完成使命並交付禮物，而他自己則當選為媽港的加比丹，並就任此職。<sup>(36)</sup>

從某種意義上說，西、葡兩國的合併，既使澳門葡人陷入兩難的政治困境，同時亦為其爭取並擴大自治許可權提供了千載難逢的機會。這些聰明的商人一方面拒絕效忠新國王，一方面在1583年通過選舉，正式成立了議事會。在他們的要求下，印度總督梅內斯（D. Duarte Meneses）在1584年擴大了議事會在行政、政治和司法管理方面的權力。雖然加比丹·莫爾依然擁有傳統的軍事指揮權，但特殊重大事務則須市民大會（Conselho Geral）表決。1586年，又應澳門市民的請求，確認澳門為“中國聖名之城”，賦予它與印度柯欽、葡萄牙埃武拉相同的地位和優惠，1596年4月18日，印度總督的這一授權最終得到了兼領葡、西兩國的菲利普二世的承認。<sup>(37)</sup>

不言而喻，這一被葡王若奧四世（D. João IV）在1640年復國後稱為“無比忠貞”（*não há outra mais leal*）行為之初衷決非純粹的愛國熱情，而是基於現實利益的需要。正如許多事實所證明的那樣，一旦兩者發生矛盾，愛國熱情便會被赤裸裸的利益追逐所取代。<sup>(38)</sup>

經過一系列錯綜複雜的矛盾衝突與妥協退讓，大約在16世紀末至17世紀初，澳門市政體制發生了很大變化，以往加比丹·莫爾獨攬大權，上船管商入港管民的獨裁方式，逐漸演變為多種勢力相互

制約混合共治的局面。關於這一過程的具體細節，我們還有許多環節有待研究與澄清，但一般認為，自1623年馬什卡雷尼亞斯（Don Francisco Maschqrenhas[Mascarenhas]）被澳門市政當局任命為澳門的加比丹時起，加比丹·莫爾的傳統權力已大為減小，退縮至航海商務的有限領域。<sup>(39)</sup>對此，塞巴斯蒂昂·岡薩雷斯神父（Sebastião Gonçalves）在1614年有如下說明：

媽港的葡萄牙人有（區別於滯留此地中國官員的）加比丹，加比丹負責日本航海。他們還有印度總督任命的高等法官。葡萄牙國王以此作為賦予該市的特權。<sup>(40)</sup>

1629年由時任澳門管區代表（Procurador）克里斯托弗·費雷拉（Christovão Ferreira）以澳門居民名義撰寫呈給菲利普三世的一份文件中聲稱：

由居民的主要人物進行自治。這一主要居民選舉三人，他們被稱為被選舉者。這三人掌管行政，與中國人的和睦相處以及向中國支付的稅，努力與中國人協調並保持與他們的良好關係。媽港的長存有賴於此。這些被選舉者還管理交易，作為經費，向人們徵收所需要的資金。<sup>(41)</sup>

對於澳門行政體制的上述結構，當時的中國人亦有相當認識。《澳門記略》下卷〈澳番篇〉記有：

夷目有兵頭，遺自小西洋，率三歲一代，轄蕃兵一百五十名，分成諸炮臺及三巴門。番人犯法，兵頭集夷目於議事亭，或請法王至，會鞠定讞，籍其家財而散其眷屬，上其獄於小西洋，其人屬獄候報而行法。……其小事則由判事官量予鞭責。判事官掌刑名，有批驗所，掛號所，朔望，禮拜日放告。……亦自小西洋遣來。理事官一曰庫官，掌本澳番舶稅課、兵餉、財貨出入之數，修理城臺街道，每年通澳

僉舉誠樸殷富一人為之。……凡法王、兵頭、判事官，歲給俸一二千金有差。理事官食其所贏，不給俸。<sup>(42)</sup>

對比前述各種外文史料，所謂來自小西洋（印度果阿）三年一任的兵頭，應當是負責澳門軍事事務的加比丹·莫爾，而亦來自小西洋的判事官，應為印度總督委派的法官，而文中“每年通澳僉舉誠樸殷富一人為之”，“掌本澳番舶稅課、兵餉、財貨出入之數，修理城臺街道”的理事官，則顯然是指澳門葡商自治機構的主要負責人。由於其商人身份以及自治機構的民選性質，所以“凡法王、兵頭、判事官，歲給俸一二千金有差”，唯獨他“食其所贏，不給俸”。

日本學者木夏一雄在解釋澳門葡商的自治機構時將它與印度果阿作了對比，認為：澳門不是武力佔領的城市，而是商人集團逐漸移居形成的城市，因此，市議會在市民生活所佔的比重比果阿更大。<sup>(43)</sup>木夏一雄此論，或許是着眼於商業活動對於澳門葡商的重要作用，但將市議會（即上文所言之議事會）的地位與作用歸結為非武力侵佔和商人集團，顯然過於簡單了。如上所論，澳門議事會的成立與加比丹·莫爾制度的演變，是特定歷史時期的產物，它既受制於中葡兩國的實力對比，亦是因現實利益的驅動，各派政治力量長期折衝較量相互制約的結果。

#### 【註】

- (1)《明史》，中華書局，卷325，頁8403。
- (2)參見日蘭學會編：《日本洋學史事典》，雄松堂，1984，頁182-183。據箭內健次所作“加比丹”詞條，此詞在17世紀後被廣泛使用，曾用於稱呼駐平戶荷蘭商館首領（Opperhoofd）與長官（President）。1619年中國人蘇鳴丹亦在印度尼西亞被任命此職。
- (3)金國平：〈Capitão-mor 釋義與加必丹末釋疑〉，《中葡關係史地考證》，澳門基金會出版，2000，頁344-345。
- (4)《明史》中所說“加必丹末”一詞，多解釋為葡萄牙大使皮雷斯，但需要注意的是，護送他前往中國的艦隊司令佩雷斯·德·安德拉德同樣擁有該頭銜。金國平考證說，翻譯按照中國習俗寫下如下內容的信件：“受佛郎機國王之命，甲必丹末及大使來到中國，按中國風俗習慣，呈禮請印，願為順臣。”參見〈Capitão-mor 釋義與加必丹末釋

疑〉，頁345-346。

- (5)與加比丹·莫爾制度相對應的是，在16世紀晚期，葡萄牙人曾在印度洋頒行過名為卡爾達斯（cartaz）貿易許可證制度，規定所有在印度洋航行的船都有義務攜帶葡萄牙政府發行的卡爾達斯即通行許可證，無證者將受到逮捕船員、沒收船隻與貨物的處罰。持證者可在交納貿易稅以及為保證港口安全交易的警備稅後，停靠葡萄牙領屬各港口進行貿易，然後通過土著代理人或自行購買印度及被帶到印度的各地物產，運往亞洲各地和歐洲市場贏利。16世紀末，由於荷蘭人和英國人在亞洲的勢力擴展，此制度逐漸名存實亡。參見《木夏一雄著作集》，6，汲古書院，1993，頁126-127。
- (6)岡本良知：《16世紀日歐交通史研究》，修訂版，六甲書房，1974，頁277。
- (7)Arch. de Torre do Tombo, Chancelaria de D. João III, Liv. 15, fl. 23v., Freitas, *Camões em Macau*, pp. 16-27。轉引自岡本良知：《16世紀日歐交通史研究》，頁277-278。
- (8)Arch. de Torre do Tombo, Gaveta 2, Macau 10, n. 15, T. VI, fl. 165; Freitas, *Macau*, pp. 6-10。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁279。引用索薩此信並加以討論的論文極多，譯文與解釋亦不盡相同，不一一注明。今金國平有一完整譯本，但譯文與本文所據日譯稿有差異。參見《萊奧內爾·德·索割與汪柏》，頁39、43。
- (9)Arch. de Torre do Tombo, Corpo Chronologico, Parte I, Maço 104, n. 60; Freitas, *Naufração*, p. 9。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁279。
- (10)Ibidem, p. 9。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁280。金國平譯本中不見此句，或為抄本不同所致。
- (11)Arch. de Torre do Tombo, Gaveta 2, Maço 10, n. 15, T. VI, fl. 165; Freitas, *Macau*, pp. 6-10。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁280。金國平譯本亦見表述不同的文字。參見《萊奧內爾·德·索割與汪柏》，頁44。
- (12)參見《16世紀日歐交通史研究》，頁279。
- (13)參見《16世紀日歐交通史研究》，頁356。在下文中，岡本對平托信中所說的離開浪白濤的時間以及信中涉及的若干地名表示懷疑，但他引用同行神父的一些信件，證實這次航行是真實的。同書，頁357-360。
- (14)關於這一點，另一個可引為旁證的材料是1552年被印度總督任命為大使、與著名的沙勿略神父（Francisco Xavier）一起前往中國的商人迪奧戈·佩雷拉（Pereira Diogo）。據說，佩雷拉為出訪中國花費了約30,000克魯扎多的私產，購買了絲綢、麝香等貨物，但在馬六甲受到當地要塞司令阿塔伊德（Dom Álvaro de Atayde,）的阻撓。阿塔伊德出於與佩雷拉的個人恩怨，不願沙勿略破門罪的威脅，執意扣留了他的船隻，從而使這次出訪化為泡影，並最終導致沙勿略在上川島上的死去。關於此事的詳情，可參見羅德里格斯（Rodríguez Joam，漢名陸若漢）：《日本教會史》下，土井忠生等譯注，《大航海叢書》X，岩波書店，1979，頁553-580。

- (15) Hakluyt, *The principal navigations*. III, pp. 231-232。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁276。
- (16) 如果否認切薩雷的記述是由於他的孤陋寡聞或厚此薄彼，那麼合乎情理的其他假設至少有以下兩種：1) 前往那裡是他不便明言的真正目的地，故馬六甲的商業地位及其繁忙的交易景象吸引了他的全部注意力，以致他心無旁騖。無暇它顧。關於馬六甲當時的盛況，16世紀末另一位意大利商人卡萊蒂的描述或可引為佐證。他在其《世界旅行記》中告訴我們：馬六甲是南亞所有城市的中心 (ricetto de tutto questo oriente australe)，那裡停泊着來自於中國、日本、摩洛哥、印度、其他地方和島嶼的船隻以及從馬六甲去那些地方的船隻。商人們即使不裝卸貨物，也要向西班牙國王支付7%的過境費 (come per passo)。卡萊蒂還告訴我們，像他這樣從中國去果阿僅在中途作短暫停靠者也不例外。以往經過回教國家要支付10%的稅，7%的關稅是馬六甲成為葡萄牙領地後的事。參見《木夏一雄著作集》，6，頁112-114。2) 當時馬六甲總督的確與印度總督一樣，擁有任命加比丹的權力，但其授權範圍僅限於摩洛哥群島等南半球的島嶼。對此，1580年亦曾滯留於印度的英國商人拉爾夫·菲奇 (Ralph Fitch) 亦有證言。他說：“當地 (馬六甲) 有來自於中國、摩洛哥群島、班達、帝汶以及爪哇等眾多島嶼的船隻。這些船隻帶來大量的香料、藥品、金剛石等寶石。前往這些島嶼的航海屬於馬六甲的加比丹，所以沒有得到允許將無法前往。正因為如此，我們每年都要給加比丹很多的錢。”《16世紀日歐交通史研究》，頁277注(1)。
- (17) Archivo Portuguez-Oriental. Fasc. V, Pt. II, pp. 538-539。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁287-288。
- (18) 當迪亞哥·德·肯特聽說1580年前往日本的加比丹·莫爾米蓋爾·德·伽瑪 (João de Gama) 已滿足於一次性的航海特權，不打算再次申請時，驚訝地說道：“這真是令人吃驚。因為這是祇要去過一次，就無不希望再次獲得的、萬人渴望的任務。” Couto, Dec. X, Liv II., Cap. IX。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁287注4。
- (19) 林斯霍滕曾記述：“去日本的航海司令官在一次航海中便可以獲得很大的利益。開始祇要有很少的本金、出色的船隻——大約700-800拉斯特 (last)，就可以獲得150,000-200,000特卡特的利潤。”《東方案內紀》岩生成一等譯注，《大航海時代叢書》VIII，岩波書店，1978，頁243。
- (20) 《16世紀日歐交通史研究》，頁281。日本學者箭內健次亦認為：“加比丹·莫爾除了擁有有關貿易的最高許可權之外，還被賦予在外國之地代理國王的行動資格”。《南蠻貿易》，《日本歷史》，9，岩波書店，1963，頁96-97。
- (21) 林斯霍滕：《東方案內紀》，頁241-243。關於文中提到的季風“蒙索”或“蒙斯”，日譯者沒有進一步的解釋，但木夏一雄在《商人卡萊蒂》一文第32節〈印度的季節風〉中，引用卡萊蒂《世界旅行記》中這樣一段文字：“我曾告訴閣下的蒙斯 (la monson) 時期來臨了，所以我簡單地談談乘船從中國前往印度的情況。所謂季節風，是指在三至四個月中不間斷、持續不變的風路 (una calle di vanto)，可在不同季節中利用此風，前往南方的航海是在4月至7月，前往北方是在12月至3月。”《木夏一雄著作集》，第6卷，頁159。
- (22) 《木夏一雄著作集》，5，頁267。
- (23) 在傳教士傳教日本期間，澳門加比丹·莫爾的定期商船幾乎成為耶穌會士對外聯絡的唯一渠道，它不僅為他們運送人員、提供補給、傳遞資訊，而且還帶來屬於教會份額的中國生絲以及其它各種商品，交教會在日本出售，從而保證了教會賴以生存的經濟基礎。關於它們之間的複雜關係，擬在有關加比丹·莫爾制度的另一篇論文中作專門討論。至於教會商業活動的大致情況，可參見拙作〈日本耶穌會士的商業活動〉，載浙江大學學報，2003，第3期。另據范禮安作於17世紀初期名為〈僅僅給予神學院院長忠告〉一文透露，教會負責經濟事務的管區代表為獲取更多經費增加教會的資產，曾就向日本運送補給物質一事，與澳門的市政參事會、被選舉人以及航海日本的加比丹發生糾紛與爭論。范禮安因此要求日本神學院的院長給予管區代表適當的支持。參見高瀨弘一郎：《基督教時代對外關係的研究》，吉川弘文館，1992，頁415。
- (24) 高瀨弘一郎編注：《耶穌會與日本》，1、《大航海時代叢書》，第二期，岩波書店，1981，頁56。需要補充的是，文中的“固定收入”，葡萄牙語為“renda”，西班牙語為“renta”，意大利語為“rendita”，通常指有保障的定期收入，主要是來自於屬地或房產等不動產的租稅收入。遠東耶穌會方面的固定收入主要有1571年購入的、印度帕薩英地區六個村莊以及在馬六甲和澳門的少量店鋪租金。有時亦將不太可靠的國王及教會的年金包括在內。
- (25) 岡本良知曾對1590年之前抵達日本的所有葡萄牙商船進行考察，並列有附表可供參考。參見同書第四章〈葡萄牙、西班牙船年次來往考〉，頁293-514。另《洋學史事典》附表2〈來航船隻一覽〉中亦有各年前往日本之葡萄牙船隻可資參考。日蘭學會編：《洋學史事典》，雄松堂出版，1984，附錄頁51-65。由於加比丹·莫爾同時又是前往日本貿易的船長或船隊首領，所以我們可以大致判斷該時期有哪些人擔任了加比丹·莫爾這一職務。
- (26) 西班牙人征服中國的最初建議見於1569年7月8日奧古斯丁會的拉達神父 (Martín de Rada) 於菲律賓宿務寫給墨西哥總督的信，他認為，如果西班牙國王有充份的準備，就很容易征服富裕、人口稠密的大國中國。同年西班牙皇家駐菲律賓代理人安德烈·德·密朗達奧拉 (Andee's de Mirandaola) 在色布寫給國王菲利普的信中最後建議說：征服中國將證明是件輕而易舉的事，把時間花在試圖征服或轉變半野蠻的菲律賓人身上是毫無意義的。參見博克塞：《16世紀中國南部行紀》，頁18、43。1580年5月25日，新任菲律賓總督佩尼洛薩 (Gonzalo Ronquillo de Peñalosa) 在寫給國王的信中，再次鼓吹征服生產有用金屬的中國，並認為輕而易舉。高瀨弘一郎：《基督教時代的研究》，岩波書店，1977，頁78。
- (27) 參見《基督教時代的研究》，頁79-80、98-99。

- (28) Carta de Francisco Manrique a S. M. haciendo relación del Japon. Arch. de Indias, 63-1-37。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁285-286。
- (29) 據中村孝志考證，在17世紀，加比丹·莫爾（即一次遠東航海權力）的售價為16,000 - 40,000傑拉弗（xerafim，一個傑拉弗相當於300 real）。參見〈日本航海的加比丹·莫爾制度〉，《東方案內記》，附注，頁754。
- (30) 《16世紀日歐交通史研究》，頁284-285。
- (31) 參見《16世紀日歐交通史研究》，頁283-285。性質相同的例子還有許多，據考證，1588年11月20日，澳門市民曾向國王請願，反對將澳門孤兒院資金的利息給予加比丹，請求予以禁止。1589年和1591年，國王認可了市民這一請願，相關敕令至今尚存。1590年印度總督科蒂紐（Manuel de Sousa Coutinho）禁止日本航海的加比丹作為媽港的加比丹而濫用職權，並嚴令不許妨害媽港及其居民的利益。參見《16世紀日歐交通史研究》，頁284。很顯然，國王與總督的這些行為都不是出於保護澳門市民利益的考慮。
- (32) 據吳志良《澳門政治發展史》介紹，在大航海時代，葡萄牙在向征服地派出總督的同時，一般都委派一位王室法官協助司法。王室法官的職責有三項，協助總督行使司法管轄權；依總督授權單獨審判輕微罪案；查辦民事案件。參見《澳門政治發展史》，頁90-91。
- (33) 《16世紀日歐交通史研究》，頁289。該書對此有注曰：國王菲利普二世在1589年8月22日公佈了澳門高等法官的職務規定，共31條。國王的這一敕令可見於 Archivos de Macau, I, pp. 57-63。1587年2月16日，印度當局公佈了澳門高等法官的職務規定，見於 Archivo Portuguez-Oriental. Fasc. V, Pt. III, pp. 1144-1151。吳志良認為自1587年2月16日起，澳門王室法官有一個特別的章程（Regimento dos Ouvidores de Macau）。其內容與科蒂紐的命令大致相同。章程規定：司法權獨立於巡航首領。巡航首領“對王室法官沒有任何管轄權和優越地位，也不得對其職權進行任何干預”，除非印度總督或最高法院下令，王室法官任職期不得被逮捕。王室法官祇是在軍事管理方面服從巡航首領，當其不在澳門時，王室法官和駐地首領或最年長的市議員一起負責管治葡人事務。《澳門政治發展史》，頁91。
- (34) 1584年6月25日卡布拉爾於澳門寫給國王菲利普的信中說：“當地常住居民通常在500 - 600人，應有一名加比丹駐守於此。……陛下就使一名加比丹或總督常駐於此，這對於當地利益和維持以及仕(侍)奉陛下的有關事項是必要的，而當地在這一方面有很大欠缺。”《耶穌會與日本》，1，頁10-12。
- (35) 吳志良：《澳門政治發展史》，上海社會科學院出版社，1999，頁44。吳志良稱澳門葡人內部自治時期的組織機構為東方第一個商人共和政體。他還說：1583年，在薩（D. Leonardo de Sá）主教的倡議和主持下，居澳葡人首次進行選舉，議事會或稱議事公局（Senado）正式成立。1584年，印度總督孟尼斯（D. Duarte Meneses）擴大議事會的行政、政治和司法管理權，軍事權仍由巡航首領專掌，特殊重大事務則須交市民大會（Conselho Geral）表決，王室法官和主教也應邀參加會議。1586年4月10日，印度總督孟尼斯在澳門居民的要求下，沿襲中世紀葡萄牙的市政組織模式，來信確認澳門為“中國聖名之城”，賦予澳門與印度柯欽即與葡萄牙埃武拉相同的地位和優惠，並授予澳門議事會權力，每三年一次選舉官員、普通法官。1596年4月18日，國王頒令予以承認，澳門從此獲得“法令特許狀（foral）”，享有埃武拉市同等的自由、榮譽和顯赫。同書，頁47-48。
- (36) 《16世紀日歐交通史研究》，頁290。作為迪奧戈·佩雷拉出任澳門首領（即加比丹）一事的旁證，吳志良在《澳門政治發展史》一書提及他在1564年接待中國官員與之商談遣使事宜，以及協助廣東總兵平定柘林水兵叛亂等事。參見《澳門政治史》，頁65-67。
- (37) 參見《澳門政治發展史》，頁47-48。
- (38) 范禮安1589年7月28日信件記述，當年由於對日貿易因江戶幕府的禁教政策而中斷，生計無着的葡萄牙商人不顧禁令，決定派遣商船前往秘魯。印度總督得知這一消息後，立即宣佈他為反叛者，並派來三十名士兵，試圖逮捕這位大膽妄為的船長。但在他們到來之前的兩個月，定期商船已經離港。參見《耶穌會與日本》，1，頁57-58。具有諷刺意味的是，據1592年馬爾蒂斯神父（Fernão Martins）於澳門寫給耶穌會總會長的信件，1591年有一艘西班牙船從秘魯來到澳門時，澳門的葡萄牙人重申了印度總督的禁令，他們不僅沒收了船上的所有貨物與金錢，逮捕了船長，甚至要求燒燬船隻。參見《耶穌會與日本》，1，頁90。
- (39) 中村孝志：〈日本航海的加比丹·莫爾制度〉，《東方案內記》，附注，頁755。
- (40) Goncalves, *História dos Religiosos da Companhia de Jesus*, Liv. V, Cap. III。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁290。
- (41) Relação de Principio. Bib. de Évora CXV/2-7, P. 65。《16世紀日歐交通史研究》，頁248、291。需要補充的是，為最大限度地確保自身利益，澳門葡商還成立了類似商業行會的組織，通過參事會選舉的三名代表，與作為船長的加比丹·莫爾訂立名為阿爾瑪薩（armacao）的商務契約，確定當年送往日本的貨物品種與數量，並派遣代理人隨船前往日本，主持交易事務。此外，還對船長的備金份額、運費作了明確規定，不允許其將契約之外的其它貨物運往日本，違者將受到罰款處分。此外，還規定船長有義務監管並防止其它船隻進入港口。參見李瑪諾神父1610年4月18日致耶穌會總會長的報告。《基督教研究》，第12輯，1967，頁358-365；1620年2月7日七名耶穌會士就中國與日本貿易一事的報告。《耶穌會與日本》，1，頁513-514。關於這一商業行會與參事會的關係及其與教會和加比丹·莫爾的複雜關係，擬專文討論。
- (42) 參見印光任、張汝霖：《澳門日略》，趙春晨校注，澳門文化司署出版，1992，頁152-153。
- (43) 《木夏一雄著作集》，第五卷，頁297。