

強權、社會及貿易

澳門和菲律賓的歷史關係

（16-18世紀）

塞亞布拉*

1519年，效忠於神聖羅馬帝國皇帝查理五世（Emperor Charles V，即西班牙國王查理一世）的葡萄牙航海家斐迪南·麥哲倫（Ferdinand Magellan），率領船隊進行首次環球航行，1521年抵達摩鹿加群島（Molucca Archipelago）北部之後隨即宣佈其為西班牙領地。六年以後即1527年，葡人將摩鹿加群島的西班牙士兵、商人、冒險家殘餘勢力和當地居民驅逐出境，並於1529年與西班牙簽署〈薩拉戈薩條約〉（Treaty of Saragossa）。該條約雖然為葡萄牙解決了一系列爭端，但葡方仍然向西班牙支付高達350,000達卡金幣的鉅額賠償。⁽¹⁾

然而西班牙並沒有因此放棄它在舉世聞名的香料群島的利益。雖然葡萄牙人當時已經將摩鹿加群島牢牢控制在握，西班牙皇室仍然準備派遣萊加茲比（Miguel Lopes de Legazpi）進行遠征，後者於1565年發動了對群島的進攻。當時該群島已經為紀念西班牙國王菲利普二世（Philip II）更名為菲律賓群島。由商人和士兵組成的西班牙遠征隊，首先佔領了宿霧島（Cebu）。1568年，貢沙洛·佩雷拉（Gonçalo Pereira）統率的葡萄牙分艦隊，企圖驅逐新來的西班牙侵略者，卻未果。1571年，在攻佔馬尼拉之後，西班牙皇室發現在該地區謀求戰略和經濟利益方面處於更加有利的位置，因此推行與大中華帝國發展新的貿易聯繫並以新的貿易協定專門推銷西班牙白銀的雙重戰略。西班牙銀元當時正在越來越廣泛地被用作國際貿易通貨。⁽²⁾自從避開了葡萄牙在摩鹿加海域的軍事抵抗之後，西班牙軍政當局隨即放棄了控制香料群島海上交通的做法，積極開拓利潤豐厚的中國海上絲綢之路。這在當時簡直是唾手可得，因為中國帆船經常出沒於菲律賓海域。

眾所周知，西班牙皇室出於它的經濟實力和征服大中華帝國的烏托邦夢想，曾經設想在中國大陸謀取一個貿易基地⁽³⁾，孰料這個夢想卻被駐紮在澳門的葡萄牙反對勢力所打破。然而這種局勢並沒能阻止葡商繼續和菲律賓通商，因為那裡正在形成一個溝通美洲和當地西班牙帝國的新市場。澳門商人最初的反對變成了自願、互惠的商業合作，從而加強了伊比利亞商人間的地區聯繫，祇是得罪了里斯本、果阿和馬德里的中央政權而已。應當指出，在16世紀末馬尼拉已經成為白銀通貨（這些白銀從西班牙殖民地如秘魯和墨西哥大量流出）的主要交易中心，促成了西班牙對中國紡絲和奢侈品的有增無已的購買。其中澳門扮演的角色，正是這些商品的主要供應商。對澳門的葡商來說，馬尼拉成了一個日益重要的市場。他們不顧一切禁令，鋌而走險，從廣州販出絲綢，換取美洲白銀，並且控制了菲律賓交易的大部。這一新的專業貿易形式，使澳門有力地避開了因1639年日本市場的關閉而引發的一切危機。⁽⁴⁾

* 塞亞布拉（Leonor Diaz de Seabra），澳門大學社會及人文學院葡語系講師，歷史學碩士（研究方向：葡萄牙-亞洲史研究）。

“聯合王室”時代（1580-1640）

1578年繼年輕的葡萄牙國王塞巴斯蒂昂（D. Sebastião）戰死摩洛哥沙場之後，西班牙國王菲利普二世於1580年登上葡萄牙王位，開始了“聯合王室”時代。這一訊息直到1581年才傳到馬尼拉。⁽⁵⁾一年之後，馬尼拉總督向澳門派遣了一個由耶穌會士阿隆索·桑切斯（Alonso Sanchez, S. J.）率領的使團，傳達兩個伊比利亞王室聯合的訊息。⁽⁶⁾1583年，阿隆索·桑切斯取道日本返回馬尼拉，在臺灣遭遇沉船。經過多次談判協商，為建立一個每年往返菲律賓的貿易制度，他最終乘坐巴爾多羅繆·德·蘭德羅（Bartolomeu Vaz de Landeiro）船長的船折返澳門。翌年，阿隆索·桑切斯手下的兩條船，參與了對菲律賓的貿易。從日本歸來的西班牙耶穌會傳教士，有可能引起中國當局對西班牙的政治和商業動機的懷疑，而澳門在這個問題上則起到了推波助瀾的作用，因為葡商使用的這個中國港埠，很快就引來了阿卡普爾科（Acapulco）的西班牙大帆船，而且從阿卡普爾科到馬尼拉的航線也經過重新調整。⁽⁷⁾

雖然西班牙和葡萄牙同為一個國王統治，但是兩個國家在東亞的殖民地之間卻鮮有正式的官方合作。事實上，盤踞在澳門的葡萄牙人和菲律賓的西班牙人之間，很快就在對華貿易的參與程度的問題上發生齟齬。在荷蘭和英國襲擊葡萄牙海上帝國的數個基地（從安哥拉到巴西，包括南亞和東南亞的幾個據點）之後，這一衝突日益加劇。⁽⁸⁾西班牙傳教士（特別是方濟各會、多明我會和奧古斯丁會的傳教士）的到來，非但沒有加強兩國商人之間的協作，反倒增加了彼此的疏遠。西班牙傳教士煽動背後有耶穌會士撐腰的澳門商人造反，而耶穌會士則力圖阻止各教派之間乃至葡萄牙人和西班牙人之間的競爭從日本擴散到中國。印度副攝政（Vice-Regent of India）對此進行了堅決的干預，並於1588年發佈政令，要求葡萄牙傳教士取代所有教派的傳教士。1589年，他又說服菲利普二世親自頒詔，禁止菲律賓教派在華活動，並且詔令業已在華的西班牙

傳教士回國。⁽⁹⁾這一由菲利普二世國王於1594年簽署詔令，甚至得到了教皇克萊芒特七世（Pope Clement VII）的支持。1600年，教皇嚴禁任何傳教士坐船前往印度，里斯本起航的除外，並且禁止西班牙各教會從菲律賓或美洲進入東亞地區，違者將被革出教會。當時的主要矛盾，是解決葡萄牙人和西班牙人之間的競爭問題。雖然教會的壟斷現象非常複雜，但是各教派之間的競爭，已是不爭的事實。主教管區及其它教會利益的分配，對東亞地區的天主教乃至歐洲殖民社會的發展至關重要。⁽¹⁰⁾雖然羅馬教廷迫於托鉢修會的壓力，於1608年授權菲律賓的方濟各會和多明我會到日本傳教，但仍然嚴令其它教派不得參與對日貿易。這個決定直接打擊了耶穌會士，並且削弱了澳門和長崎之間的絲綢貿易協定賦予他們的有利地位。⁽¹¹⁾

澳門的葡商企圖不惜一切手段，包括利用西日貿易的不利形勢，來維護他們對廣州和長崎的貿易壟斷。⁽¹²⁾西日之間的相互猜疑，大約始於1586年初，導致豐臣秀吉（Hideyoshi）1591年威脅吞併菲律賓。⁽¹³⁾1609年，德川家康（Tokugawa Ieyasu）改變了他前任的貿易政策，給一艘在前往阿卡普爾科途中遭遇海難的馬尼拉大帆船上的部分西班牙倖存者以禮遇。在這一時期，長崎和馬尼拉建立了一定程度的貿易關係。然而這個消息卻令葡商感到不滿，因為它威脅澳門和長崎之間的貿易通道，特別是通過馬尼拉轉口的利潤豐厚的中國絲綢生意。⁽¹⁴⁾經過多次現在難以精確重構的波折之後，日本當局於1624年決定與馬尼拉的西班牙人斷絕關係。⁽¹⁵⁾

應當強調，在研究澳門和馬尼拉的宗教和政治關係時，我們很快就發現，聯合王室既沒有促成任何共同體制，也沒有建立任何溝通模式。這些交流應當從其它類型的競爭和協作——即非官方的商貿利益——的角度來研究，因為它不僅歷史悠久，而且還延伸到東南亞及印度以外的其它地區。

17世紀澳門和菲律賓的貿易

澳門和馬尼拉經長崎、馬六甲（Malacca）和葡

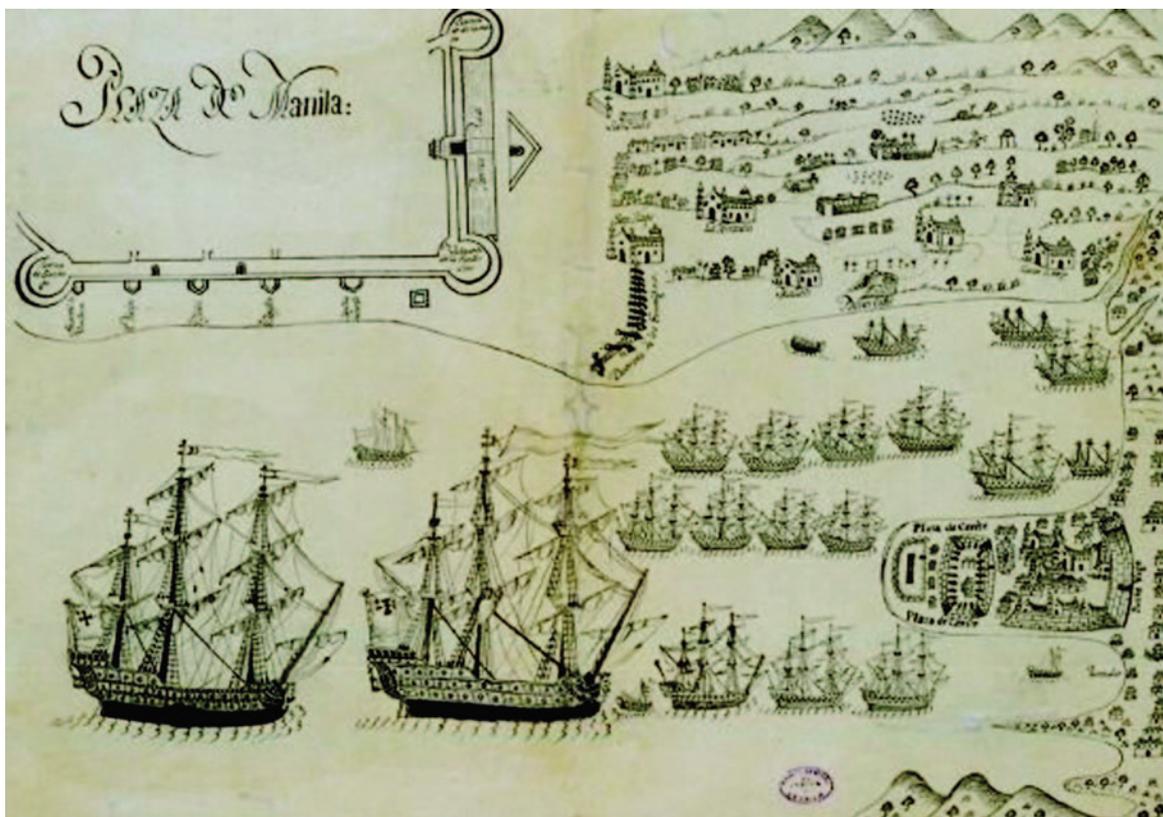


馬尼拉港 · 18 世紀

屬印度開展的間接貿易，因菲律賓方面一貫免徵葡萄牙船隻的關稅和貨稅，在 17 世紀的頭十年進行得如火如荼。對這些交往的重構表明，阿卡普爾科的西班牙大帆船，每年都運載着西屬美洲的商品，特別是金銀（多以硬幣的形式），抵達馬尼拉。這些貴金屬和土產品如蔗糖、巧克力、稻米、蠟等，在馬尼拉被裝上前往澳門的船隻，換取中國的絲綢、府綢、錦緞、瓷器、青銅或玉器，以及印度古傑拉特（Gujarat）、坎貝（Cambaia）和克什米爾（Kashmir）的紡織品。這些琳琅滿目的亞洲產品隨即被發往阿卡普爾科，在當地繳納了 10% 的貨稅之後，又被轉口到塞維利亞（Seville）大市場。⁽¹⁶⁾

從 17 世紀的頭十年起，馬尼拉就成了一個商人和洋人雲集的貿易天堂。華人、日本人、馬來西亞人、爪哇人和法國人、意大利人乃至希臘人摩肩接

踵。此外還有許多西班牙人（包括一些婦女）和少數葡萄牙人。葡萄牙的貿易存在的重要性，可以從 1606 年設立的“慈善公會”（Misericordia）得到旁證。根據里斯本總會的章程，設立這一公會的首要目的，是吸引在各大城市從事海外貿易的社會團體。⁽¹⁷⁾ 另外，澳門和馬尼拉的商業往來，似乎得到了王室詔令的授權。1608 年頒佈的詔書，允許馬尼拉的商人每年向澳門派遣一艘貨船，用以購買軍械彈藥，但仍然禁止兩個城市之間的貿易聯繫。⁽¹⁸⁾ 然而這種局勢在很大程度上被形形色色的非正式商業接觸所規避，並且競爭因為 1602 年創辦的吸引了大量私人資本參與的荷蘭東印度公司在東南亞的出現而愈演愈烈。為了挫敗荷蘭的商業利益，馬尼拉和澳門的合作，自然導致了武器購買及交流的增加，但是這種交流無法和其它商品——如白銀、絲綢和紡織



馬尼拉灣地圖（日期不詳）

品⁽¹⁹⁾——的貿易截然分開。自從澳門的商運遭到官方禁止之後，上述貨物依然享受免稅待遇⁽²⁰⁾，並且通過其它海運關係大量增加。1609年，葡萄牙利益集團向馬德里王室投訴，說他們在澳門的生存受到了西班牙對華及對日貿易競爭的威脅，卻緘口不提與馬尼拉保持的興旺發達的走私貿易。⁽²¹⁾這是非常有啟迪意義的。

考察西班牙王室為甚麼會正式禁止馬尼拉和澳門通商，還必須從一個更大的經濟環境出發。在當時的宏觀經濟環境中，美洲的銀本位經濟正在侵入歐洲和亞洲市場，引起物價、通脹和財富的巨變。自從將葡萄牙納入自己的政治管轄之後，菲利普二世試圖阻止美洲白銀因為阿卡普爾科、馬尼拉和澳門的聯繫而流入中國和東南亞，竭力維護塞維利亞、里斯本、果阿和馬六甲的收入，因為控制廣袤的歐洲和殖民帝國，需要日益增大投資。因此，為了限制貿易新線的開闢，西班牙王室迅即禁止了澳

門和馬尼拉的年度貿易。應當補充說明的是，澳門和馬尼拉的貿易，既沒有得到西班牙的官方認可，也不為歐洲大財團所接受，因為它在歐洲急需白銀的時候，將秘魯白銀先轉運到新西班牙，繼而運往東亞市場。白銀的分流，使塞維利亞無法坐收進口關稅和銷售利潤，因為銀子流向東亞市場，而貿易利潤則留在美洲的攝政管區和菲律賓群島的殖民政府。

馬尼拉和澳門的私人非法貿易，同樣對葡萄牙在馬六甲、果阿和里斯本的商業和財政利益構成嚴重的威脅，因為它不僅與好望角的海路、港口和稅收競爭，而且還利用秘魯白銀、墨西哥白銀和其它通貨（無論是當地的主要通貨，還是葡萄牙和歐洲的次要通貨）的差價進行價格競爭。⁽²²⁾更有甚者，里斯本在傳統的貴金屬買賣過程中，為了自己的儲備之需，把墨西哥和秘魯的官銀囤積在塞維利亞，但是秘魯白銀隨後就被葡萄牙王室的船隻經好望角運往東方的科欽(Cochin)和果阿，再轉運到中國。



18 世紀馬尼拉市場 Francisco de Ravenet y Bunel 作

這些白銀被用來購買當地的絲綢，然後再轉銷日本，換取數量更加可觀的銀條。這些在當時被稱作“中國大帆船”的商船，在返航的時候，帶回絲綢、綢布、瓷器、傢俱和奢侈品。在整個東亞航運中，所有的貨物都要分別在果阿和馬六甲納稅。這不僅使當地的行政和官僚機構、商人和冒險家得以中飽私囊，同時也使上述兩座城市在一定程度上成為葡萄牙官商及私商組織在東方市場的一個不可或缺的依托。當利潤最豐厚的東亞產品在葡控印度港口納完稅後，它們便沿着好望角海路，前往里斯本，並在那裡重新向印度公局（India House）納稅，後者在確保貨物在歐洲市場有經銷的前提下，將大部分絲綢發往西班牙，其中的絕大部分又被再次轉口美洲，用以償付里斯本在塞維利亞獲取的墨西哥或秘魯白銀，整個白銀的正式流通過程至此結束。⁽²³⁾ 新航線的開闢，會危及這種錯綜複雜的東亞商品和大量

貨幣的貿易體制，吸引更多的歐洲和東方集團參與走私，造成美洲白銀流入南亞和東南亞市場，急遽改變幾十年來服務於官方殖民航線的經濟和金融結構。

“奏議”（*Arbitrismo*）和東亞貿易

伊比利亞在與南、北美洲以及亞洲貿易的過程中出現的經濟和金融問題，引發了一系列重要的建議和研究。當時被稱作“奏議”的建議和研究，可以看作是現代經濟學的萌芽。這些通常以書面形式向聯合王室提交的建議，對貿易、通貨和人口問題進行了開拓性的研究，並就經濟和商業改革提出了重要方案。我們可以從菲律賓時期的葡萄牙商人杜阿爾特·德·索利斯（Duarte Gomes de Solis）的觀點和作品中，發現一些最具意義的“奏議”要旨。⁽²⁴⁾ 1612年，杜阿爾特向國王提交了一本題為《貿易警

告》的重要奏議。文中詳細闡述了過度開採美洲銀礦的危害，認為這種竭澤而漁的做法祇能惠及中國，最終會損害西班牙的經濟利益。他建議國王力保塞維利亞、里斯本和好望角航線，讓它們壟斷東印度的白銀貿易，全面禁止其它貿易航線，即使採取斷然措施也在所不惜。六年之後，在另一本奏議中，他力圖論證，經太平洋流往中國的銀圓，祇對中國商品有利，損害了其它業已存在的貿易形式。他強調，阿卡普爾科-馬尼拉貿易航線的優勢，危害了大西洋航線的利益：將美洲白銀運往西班牙所蒙受的損失，祇為運往反方向的商品創造了利潤；而在阿卡普爾科-馬尼拉航線，對華貿易的利潤卻是雙向的。因此，商界總是偏愛東方貿易，即使這意味着里斯本在銀圓出口中賺了錢。作為一種替代方式，奏議提請塞維利亞以提高銀價為手段，吸引殖民地的貿易和商品，後者將會因此得到一個更好的定價。

杜阿爾特執着的奏議，除了以書面形式表達了在伊比利亞東方事務中擁有一定地位的眾多批評家的思想以外，並沒有起到其它任何作用。各殖民地的政治和宗教機構，也常常以同樣的方式，發出抗議之聲，如日本主教在1611年9月20日的信中就說，馬尼拉的走私貿易，危害了王室的國庫收入，而國庫的空虛又侵害了臣民的利益和國家安全，阻礙了基督教在遠東的傳播。葡萄牙理事會本身就曾多次（如1606、1609年）堅持，有必要遏止美洲白銀湧入亞洲的勢頭。塞維利亞商人的抗議，支持了這一呼聲。除了白銀和與白銀有關的商業和經濟利益的流失以外，果阿和里斯本在歐洲絲綢銷售中的壟斷地位，也受到了經阿卡普爾科到塞維利亞的轉口貿易的威脅。⁽²⁵⁾

儘管抗議和反對之聲不絕於耳，儘管奏議文本接連不斷，菲律賓卻依然故我，繼續致力於發展和澳門的貿易關係，並且編織了一個連結墨西哥、馬尼拉和澳門的商品和貨幣交易網。中國的絲綢出口和大量的白銀進口，使菲律賓的貿易做得有聲有色。在1587-1640年間，經馬尼拉流往澳門的白銀，佔從菲律賓運往中國的白銀總數的69%，這是因為它想通過日本、澳門和中國的關係，以及澳門

和馬尼拉的直接溝通，為該地區的兩大白銀航線提供一個持續不變的金融結構。⁽²⁶⁾

澳門與馬尼拉的貿易：數量和問題

除1634年和1643年以外，在1619-1644年期間（因為聯合王室的分家，兩個伊比利亞國家之間的關係隨之斷絕），葡萄牙定期從澳門開展對馬尼拉的直接貿易，每年至少有一艘自中國起航的葡萄牙商船抵埠。⁽²⁷⁾在1620-1640年期間，從印度國起航抵達馬尼拉的葡萄牙商船數量，在1620-1632年間達到高峰，貿易在1633-1639年間有所減少，到約1640年完全停頓（至少官方記錄如此）。⁽²⁸⁾1619年至1630年間得到菲律賓總督和其他王室官員支持的主流商業活動見下表⁽²⁹⁾：

表1、抵達馬尼拉的葡萄牙商船
（1620-1644/缺失的年份無資料）

年份	澳 門	印 度
1620	5	9
1621	2	
1627	6	2
1628	2	4
1629	2	5
1630	6	8
1631	3	6
1632	4	4
1633	3	1
1634	0	1
1635	4	1
1636	1	1
1637	3	1
1638	3	0
1639	3	1
1640	3	0
1641	2	0
1642	1	0
1643	0	0
1644	1	0
合計	54	44

印度=馬六甲、果阿、科羅曼德爾（Coromandel）及馬拉巴爾（Malabar）的沿海港口。資料來源：蕭努編著《西葡兩國的菲律賓和太平洋貿易（16、17、18世紀）》，塞維利亞檔案館，菲律賓，卷20，編號：B&R 11及18。

應當指出，1630-1631年以後，葡萄牙與馬尼拉的官方貿易在達到顛峰後，數量開始下降（雖然維持了一段時期），這與荷蘭東印度公司海事活動（特別是在馬六甲海峽周邊地區）的加強不無關係。荷蘭東印度公司此後加強了在福建沿海的海事投資，最終於17世紀30年代初在臺灣建立了貿易據點。這就是中國的商業活動在馬尼拉減少的原因。但是葡萄牙卻乘機增加了與菲律賓的非官方貿易。⁽³⁰⁾事實上，從1623年任命第一位澳門總司令起，迫於其他總司令的壓力，葡萄牙王室就決定打破王室壟斷，將澳門和馬尼拉的貿易合法化，從而對其徵稅。不久，即在1629年，財政部決定推行專門的貿易特許權制度，並且全面禁止私人貿易。這樣，到了1637年，該地區的貿易壟斷得以重新建立，經營澳門和馬尼拉貿易的公司利潤，又重新回到了王室的國庫。⁽³¹⁾儘管官方採取了上述措施（通常都是半心半意的），走私貿易卻並未得到有效遏止。美洲和馬尼拉的西班牙利益集團和立足於澳門的強大的葡萄牙利益集團之間的關係，變得越來越盤根錯節。他們一貫反對中央政權採取的官方措施，因為他們認為自己處在山高皇帝遠的地方，能夠以其它商貿指令來抗衡王室的命令。因此，馬尼拉王室海關的官方稅收記錄，祇反映了發自澳門和印度國其它城市的葡萄牙商船以及中國和日本帆船所繳納的貨稅，並不能說明實際發生的貿易數量。另外，負責登記稅收的西班牙官員，本身就沒有將當時存在的大宗走私貿易和逃稅行為記錄在案。⁽³²⁾

儘管官方文件和稅務記載存在着缺陷，但我們仍然可以利用這些資料，通過考察納稅貿易的數量（1610年以前稅率為3%，後來昇為6%），來比較中葡兩國當年在馬尼拉的商業活動。我們也可以在下列表格中增加“其它”一項，提出更為通用的比較方法，以向貿易商徵收稅款的多少來表示商品流向，而不管這些商人是來自中國海區還是印度國的葡萄牙人。

表2、馬尼拉應稅年進口商品總量及比例(1619-1631)
(幣種：葡萄牙比索；單位：千)

年份	中國		(澳門)		其它		總計
	數額	%	數額	%	數額	%	數額
1619	186	61	19	6	99	33	304
1620	463	54	148	17	246	29	857
1621	111	25	161	36	172	39	444
1622	134	32	123	30	161	38	418
1623	29	13	71	31	128	56	228
1624	50	30	90	54	27	16	167
1625	182	41	115	26	143	33	440
1626	376	52	171	24	178	24	725
1627	340	66	135	26	39	8	514
1628	49	21	151	63	39	16	239
1629	66	28	11	5	158	67	235
1630	105	19	194	35	258	46	557
1631	344	51	125	18	214	31	683
總計	2,435		1,514		1,862		5,811

資料來源：塞維利亞檔案館，菲律賓，卷27，1632年9月3日

表3、馬尼拉的外國商船
(按照國籍劃分/中葡商船則按地域劃分)

年份	葡萄牙		中國		日本	未確認			
	澳門	印度	大陸	臺灣	日本	科欽中國	柬埔寨	望加錫	摩鹿加
1620	5	9	23	0	3	1	0	0	0
1621	2	無	無	無	無	無	無	無	無
1622-6	無	無	無	無	無	無	無	無	無
1627	6	2	21	1	0	0	1	1	1
1628	2	4	9	1	0	0	0	1	0
1629	2	5	2	2	2	1	1	0	0
1630	6	8	16	5	2	0	3	0	0
1631	3	6	33	3	0	1	0	0	0
1632	4	4	16	2	5	1	0	0	0
1633	3	1	30	1	0	0	1	0	0
1634	0	1	26	3	1	2	3	1	0
1635	4	1	40	3	0	1	0	0	0
1636	1	1	30	1	0	0	2	1	0
1637	3	1	50	1	0	0	1	0	1
1638	3	0	16	1	0	0	0	0	0
1639	3	1	30	4	0	0	0	1	0
1640	3	0	7	1	0	0	0	0	0
1641	2	0	8	1	0	0	2	3	0
1642	1	0	34	1	0	1	4	0	0
1643	0	0	30	0	0	0	1	1	0
1644	1	0	8	1	0	0	0	2	0

資料來源：皮埃爾·蕭努編著《菲律賓》，頁156-7，160。

此外，我們也可以利用官方記錄來比較 1620 - 1644 年間抵達馬尼拉的各國船隻數量。祇要對這些資料作一次泛泛的觀察，我們就可以發現，除了那些中國船隻佔絕對多數的年份以外，對馬尼拉的外貿基本上為葡萄牙商船所壟斷，其它歐洲國家的船隻根本就沒有提及（參見表 3）。（33）

1640 年的光復（the Restoration），結束了“聯合王室”時代。權傾朝野的布拉干薩家族的若昂四世（D. João IV）公爵，被宣佈為葡萄牙新國王。新王登基的消息傳到葡萄牙的東方帝國之後，馬尼拉的貿易在數年之內，以王室國庫的名義進行。為此，澳門市在馬尼拉設置了三名官員，專門負責處理有關貿易事務。（34）雖然光復戰爭正式割斷了澳門和馬尼拉的聯繫（35），但這一局勢很快就被強大的私商利益所規避。他們結成更加廣泛的商業聯盟，並且開始利用望加錫的商人做中介代理。這樣，貨品就從澳門源源運往望加錫，然後再以其它貿易商的名號轉口到馬尼拉。（36）這個強盛的非官方貿易圈子裡最具影響力的人物，當數葡萄牙人弗朗西斯科·德·菲格雷多（Francisco Vieira de Figueiredo）。他既是望加錫居民，又是當地蘇丹的密友。望加錫是在葡萄牙貿易中佔據重要位置的胡椒的供應港，自 16 世紀末就有許多盧西塔尼亞商人駐守在那裡。自從 1641 年荷蘭人征服了馬六甲之後，這個葡萄牙社區因為難民的到來而不斷擴大，以至於印度副攝政不得不於 1647 年提名弗朗西斯科·德·菲格雷多為他的代表，希望藉此將葡萄牙在東南亞興旺發達的私人貿易納入印度國經濟活動的正規秩序之中。（37）除了這條經望加錫的間接貿易航線外，澳門在光復戰爭期間，加強了在中國大陸和馬尼拉之間的走私活動，繼續擴大與馬尼拉的貿易，每年參與走私的中國船隻大約有二十五艘。

各殖民地之間的競爭

17 世紀下半葉，南亞和東南亞的國際商業競爭進一步激化。強盛的東印度公司中的荷蘭人，設法於 1660 年將葡萄牙人逐出望加錫，但是弗朗西斯科

·德·菲格雷多卻成功地待到 1665 年才離開。是年，這位葡萄牙商人利用班騰（Banten）蘇丹和馬尼拉蘇丹的友好關係，在兩地之間組織了一條新的貿易航線，繼而在 1667-1672 年間開發了班騰和澳門、馬尼拉和越南東京的胡椒貿易航線。1682 年，東印度公司通過班騰蘇丹，下令禁止其它一切歐洲貿易，從而限制了葡萄牙人和英國人的貿易航線與市場。（38）東印度公司開始對印度尼西亞群島的胡椒和其它香料來源，實行變本加厲的壟斷，從而為它日後的商業和區域殖民主義奠定了基礎。

在東南亞的貿易航線被局限於和小巽他群島（the Lesser Sunda Islands）的一些島嶼做買賣（如帝汶利潤豐厚的檀香木）之後，澳門的葡商與婆羅洲（Borneo）及馬拉巴爾沿海的利益集團攜手，採取增加在中國（廣州）進貨品種的做法，再度和馬尼拉開展直接定期貿易。因此，在亞洲市場的國際競爭日益加劇的形勢下，澳門 17 世紀後半葉的貿易特徵，是葡商積極尋找疏遠果阿以及貿易專業化的辦



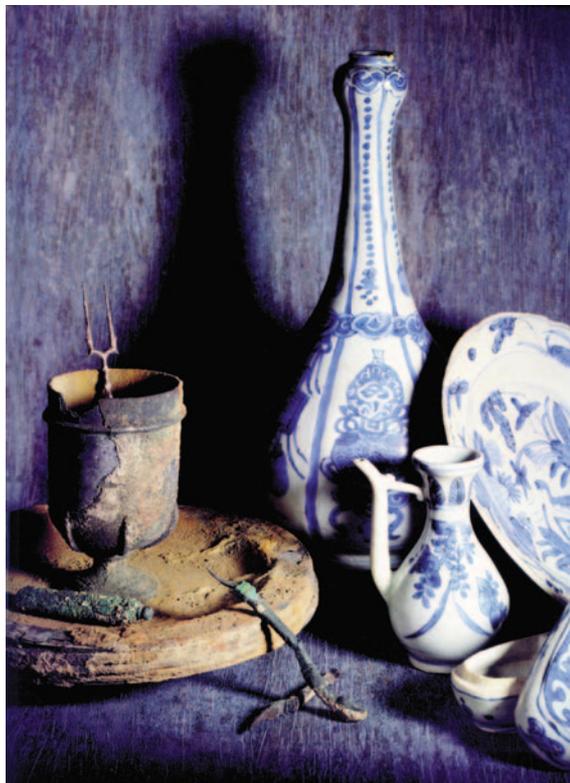
“菲利普五世號”大帆船（18 世紀）

法的過程，因為這不僅關係到葡萄牙貿易群落在中國的經濟生存，也使它在社會上聲張了正義。⁽³⁹⁾ 在這種形勢下，西班牙和葡萄牙1668年宣佈的和平（由葡萄牙國王於同年3月28日在一封致葡屬印度副攝政的親筆信中提議），為正式恢復澳門和馬尼拉的直航鋪平了道路。⁽⁴⁰⁾ 果阿於1670年1月26日對里斯本提議的覆函，解釋了和馬尼拉當局談判的必要性，並於1672年設立了一個專門機構，負責處理澳門和馬尼拉的直航事務。副攝政命令他們通過王室國庫開展工作，並且任命安東尼奧·德·比門德爾（António Mesquita de Pimentel）為“馬尼拉直航船長”。⁽⁴¹⁾ 五年後，即1677年1月23日，副攝政向攝政王佩德羅（D. Pedro）報告，據澳門總司令稱，在批准了第一次直航之後，馬尼拉總督發佈公告，言“頃接馬德里詔令禁止大小船隻前往澳門”⁽⁴²⁾。儘管西班牙和葡萄牙之間的官方關係不穩定，但是澳門和馬尼拉的貿易航運仍在進行，官方的波折祇是火紅的私商貿易的一個反映罷了。

我們知道，18世紀愈演愈烈的國際競爭，最終將吸引歐洲列強參與東亞的商貿活動。這一形勢不僅威脅到了澳門的商人，同時也暴露了他們經濟的脆弱。這個事實得到了澳門市政廳的承認。1710年2月5日，市政廳稱，“每年有二十多艘中國商船前往菲律賓，導致澳門商船幾無生意可做。”⁽⁴³⁾ 事實上，在1707-1710年之間，馬尼拉沒有澳門船隻抵埠的記載，直到1711年才有一艘澳門的雙桅小船抵達菲律賓。為了證明這一商業聯繫對於澳門葡人的商業經濟至關重要，澳門的權力機構市政廳，不顧副攝政的禁令，在徵得宗教界領袖的同意之後，於1713年3月10日做出決定，“聖安娜號和聖瑪麗亞號”應前往馬尼拉“掘銀”。⁽⁴⁴⁾ 這個決定後來還得到了總督的批准。

在18世紀的前幾十年間，澳門和東南亞之間的貿易關係，因為大清帝國在該地區實行海禁，重新煥發了生機。結果，澳門成了中國和東南亞（其中最重要的計有菲律賓、馬來半島和暹羅）貿易流通的主要中介。⁽⁴⁵⁾ 然而這是一個變革的時代。自中國從1730年將廣州闢為國際通商口岸以來，馬尼拉

商船便直航廣州，由此造成澳門港的衰落⁽⁴⁶⁾，同時也引發了建立在巴達維亞（Batavia）、馬尼拉、帝汶、馬六甲、馬德拉斯（Madras，英國東印度公司在科羅曼德爾的沿海都市）、加爾各達（Calcutta）、果阿和蘇拉特（Surat）的商品基礎上的新一輪的貿易專業化傾向。⁽⁴⁷⁾ 澳門當時約有8,000居民，其中基督徒佔了5,212名，但是澳門記載的抵埠船隻，祇有12艘，每年僅帶來15,000 - 18,000兩白銀的收入。脆弱的經濟形勢，意味着葡萄牙人必須採取保護主義措施。1746年3月9日，若昂五世頒佈詔令，禁止任何外國人入住澳門，前往中國教區、手持王室特許令的傳教士除外。這些舉措同時准許馬尼拉商船自由停泊澳門港。這條王室詔令的頒佈，使菲律賓的西班牙商人得以在澳門城及碼頭享受比當地公民和居民更優渥的待遇，因為他們祇須繳納1.5%的貨稅，而葡萄牙人則需支付2%。西班牙貨船進港，所付費用和澳門居民相等，但出港無須繳費。



從馬尼拉灣“聖迭哥號”沉船打撈上來的物件（1600年）

相反，如果澳門的葡商去馬尼拉，那裡他們就要繳納比西班牙人多一倍的關稅，即2%，理由是“彼乃熟夷”⁽⁴⁸⁾。為了確保享受對等權利和貨稅，雙方當時正進行着艱苦卓絕的談判。馬尼拉的西班牙商人援引1773年於澳門作出的互惠決定，要求將他們的待遇恢復到1773年以前的狀態，否則就威脅要直航廣州。⁽⁴⁹⁾為了在馬尼拉和澳門兩地謀求建立一個全面的葡-西貿易互惠關係，澳門總督基馬拉主教(D. Alexandre de Pedrosa Guimaraes) 1778年特向葡萄牙國王、馬尼拉官員、澳門市政廳以及澳門商人作了說明。⁽⁵⁰⁾

雖然如此，澳門和馬尼拉的貿易聯繫，仍然是澳門貿易和海事投資中的一個重要組成部分。1785年5月6日頒佈的法律，繼續禁止與外國人通商，馬尼拉來的商船除外。⁽⁵¹⁾這一年恰逢皇家菲律賓公司(Royal Philippine Company)成立，然而在此後的四十年中，該公司雖然保持了它的商貿架構，卻未能保住經太平洋連結菲律賓和美洲的貿易航線，因為美洲業已馳騁在另一條通往革命和國家民族獨立的更加燦爛輝煌的航線上。

【註】

- (1) 喬治·布萊恩·蘇扎，《帝國的倖存：葡萄牙人在中國（1630-1754）》。里斯本：唐·吉柯德出版社，1991，頁84。
- (2) 蘇扎，引前書，頁85；曼努埃爾·奧雷，《目標中國：從無敵艦隊到馬尼拉大帆船》。巴塞隆納：峭壁出版社，2002，頁39-88。
- (3) 曼努埃爾·奧雷，同上。
- (4) 蘇扎，《帝國的倖存：葡萄牙人在中國（1630-1754）》，頁87-89。
- (5) 蘇扎，同上，頁87。
- (6) 查爾斯·博克瑟，《阿媽港來的大船》。澳門：東方基金會-海事研究中心暨博物館，1989，頁38。
- (7) 博克瑟，同上，頁39。
- (8) 張天澤(Tien-Tsê Chang)，《論1514年到1644年間的中葡貿易》。澳門：東方葡萄牙學會，1997，頁147。
- (9) 文德泉，《澳門及澳門教區》，第二卷。澳門官印局，1940，頁87。
- (10) 文德泉，同上，第二卷，頁39。
- (11) 博克瑟，《阿媽港來的大船》，頁62-63。
- (12) 《澳門海事研究中心報告》(查爾斯·博克瑟紀念特刊)。澳門：海事研究中心暨博物館，1989，頁38。
- (13) 博克瑟，《阿媽港來的大船》，頁63。
- (14) 博克瑟，同上，頁64-65。
- (15) 《澳門海事研究中心報告》(查爾斯·博克瑟紀念特刊)，頁43。
- (16) 潘日明，《16-19世紀澳門與馬尼拉的商業航運》。澳門海事研究中心，1987，頁15。
- (17) 潘日明，同上，頁16。查爾斯·博克瑟在一篇論葡萄牙殖民帝國的重要論著中，提到了葡萄牙的海外“慈善公會”，並說“馬尼拉有一家十分興隆的分會，根據里斯本總會的章程於1606年成立；長崎的另一家分會，在葡萄牙對日貿易期間因慈善工作而負盛名，於1614年日本開始對葡萄牙人實行迫害後關閉。(查爾斯·博克瑟，《1415-1825年葡萄牙的海上帝國》。里斯本：70出版社，1992，頁286。)
- (18) 博克瑟，《阿媽港來的大船》，頁65-66。
- (19) 博克瑟，同上，頁41。
- (20) 博克瑟，同上，頁66-67。
- (21) 博克瑟，同上，頁66。
- (22) 維多里諾·戈迪尼奧，《地理大發現與世界經濟》，四卷本。里斯本：現代出版社，1981-1983。
- (23) 魯伊·羅里多，《1640年前澳門與馬尼拉的海上絲銀之路》，里斯本新大學人文和社會科學學院的碩士論文，1995，頁30-36。
- (24) 阿爾曼多·德·卡斯特羅，《16-18世紀間的葡萄牙經濟理論》。里斯本：葡萄牙文化研究所，1978，頁53-60。
- (25) 潘日明，《16-19世紀澳門與馬尼拉的商業航運》，頁41-42。
- (26) 曹蘊華(音譯)，〈論澳門和東南亞的關係〉，見J. A.伯利主編《澳門2000》。香港：牛津大學出版社，1999，頁183。
- (27) 蘇扎，《帝國的倖存：葡萄牙人在中國(1630-1754)》，頁96。
- (28) 蘇扎，同上，頁97。
- (29) 蘇扎，同上，頁103。
- (30) 蘇扎，同上，頁95。
- (31) 潘日明，《16-19世紀澳門與馬尼拉的商業航運》，頁25。
- (32) 蘇扎，《帝國的倖存：葡萄牙人在中國(1630-1754)》，頁104。
- (33) 蘇扎，同上，頁106-107。
- (34) 潘日明，《16-19世紀澳門與馬尼拉的商業航運》，頁31。
- (35) 潘日明，同上，頁33。
- (36) 潘日明，同上，頁33。
- (37) 潘日明，同上，頁33。
- (38) 蘇扎，《帝國的倖存：葡萄牙人在中國(1630-1754)》，頁150-151。
- (39) 山哲·蘇波拉曼彥，《1500-1700年葡萄牙的亞洲帝國：政治和經濟史》。里斯本：迪佛爾出版社，1995，頁292。
- (40) (41) (42) (43) (44) (47) (48) (49) (50) (51) 潘日明，《16-19世紀澳門與馬尼拉的商業航運》，頁35；頁36；頁36；頁43；頁44；頁60；頁60-61；頁71；頁70；頁80。
- (45) 曹蘊華(音譯)，〈論澳門和東南亞的關係〉，見J. A.伯利主編《澳門2000》，頁184。
- (46) 潘日明，《16-19世紀澳門與馬尼拉的商業航運》，頁55。

郭頤頓譯