

眾多市場的開闢：16-17世紀葡萄牙在亞洲海域的生存法則

李金明* 李德霞**

16-17世紀，葡萄牙在亞洲海域的殖民地不斷遭到荷蘭海上勢力的攻擊。為了生存，他們不得不調整自己的貿易航線，開闢眾多的市場，其中包括越過廖內群島，開闢通往印尼群島的南部航線；發展與越南、班格爾馬辛和暹羅的貿易；開發印尼東部邊遠群島的香料貿易等等，——以此來維持他們長達幾個世紀在亞洲海域的殖民生活。

16世紀中葉，葡萄牙在亞洲的海上帝國，從霍爾木茲、果阿、馬六甲、澳門延伸至印尼的馬魯古群島。亞洲的一些重要物產，如馬拉巴爾與印度尼西亞的胡椒，班達的肉豆蔻乾皮和肉豆蔻，德那地、蒂多雷與安汶的丁香，錫蘭的肉桂，中國的黃金、絲綢和瓷器，日本的白銀，波斯與阿拉伯的馬，坎貝（古吉拉特）與科羅曼德爾的棉紡織品，或者被葡萄牙人用來在亞洲貿易中做交換，或者被繞過好望角運往里斯本，從里斯本再分散到地中海和大西洋世界，以換取金屬、穀物、紡織品、海軍補給品及其它製造品。

為維護在亞洲各地的殖民統治，葡萄牙不惜利用當地的各種矛盾：例如在印度，他們利用卡利卡特的薩摩林（samorin）與柯欽的王公（raja）之間的長期對立，玩弄支持王公反對薩摩林的手法，首次在印度站穩腳跟，並使他們在馬拉巴爾的胡椒貿易中確立了穩固地位；在印尼，他們挑起德那地蘇丹與蒂多雷之間的矛盾，以此取得對馬魯古丁香貿易的控制。^{（1）}然而，當他們連續遭到荷蘭海上勢力的襲擊，在亞洲的貿易範圍不斷縮小時，則不得不把市場開闢到荷蘭攻擊力相對

薄弱的東南亞小島上，以維持自身在亞洲海域的生存。

馬六甲淪陷與南方新航線的開闢

16世紀初，葡萄牙以極其殘忍和令人驚訝的速度對亞洲實行殖民掠奪，為了達到目的，他們需要一些可設防的港口作為海軍基地和商業中心。這些關鍵問題在阿伯奎（Afonso de Albuquerque）任總督期間（1509-1515）均付諸實現，他於1510年11月10日聖蓋賴納日（St. Catherine's Day）從比賈伊普爾（Bijapur）蘇丹那裡強奪了果阿的內陸島嶼，“金色果阿”（Golden Goa）很快就取代了卡利卡特成為坎貝與科摩林角之間的主要貿易港口。該港口在阿拉伯—波斯與印度維賈亞納加爾（Vijayanagar）王國贏利的馬匹貿易中，也起到了特別好的轉運港作用。阿伯奎在印度民眾的協助下，終於把果阿建設成葡萄牙的司令部。1515年，他又通過對霍爾木茲的佔領，確定了自己在波斯灣的控制地位，而沙阿（Shah）卻成了葡萄牙的附庸與傀儡。其實，早在四年前的1511年，阿伯奎就佔領了馬六甲，使之成

*李金明，廈門大學南洋研究院教授、博士生導師，廈門大學海洋政策與法律中心副主任。

**李德霞，廈門大學歷史學博士，廈門大學新聞傳播學院講師。

為葡萄牙的印尼香料主要集散中心和海軍基地，並控制了印度洋、爪哇海與南中國海的主要通道。

馬六甲向來是馬來半島最富有蘇丹的活動地點，也是與馬魯古香料貿易的巨大商業中心，到那裡的船隻遠至琉球群島和阿拉伯。馬六甲統治者雖然在14世紀就皈依伊斯蘭教，但來自科羅曼德爾的印度泰米爾商人與來自古吉拉特、爪哇和蘇門答臘的穆斯林，在此港口都同樣受歡迎。在葡萄牙佔領期間，馬六甲仍然是一個繁忙的港口。據一位荷蘭的訪問者說，一年到馬六甲的船隻有300艘，但載運來的船貨大多數被印度商人買走。按照1610年一份葡萄牙的報告稱，這些進口貨物大約有800噸，還不包括由200艘小船載運來的免稅食物。⁽²⁾ 16世紀末，馬六甲與鄰近港口的貿易為葡萄牙商人提供了很好的贏利機會，例如，馬六甲與巽他群島的商業活動估計一年可贏利10,000多葡元（cruzado），相當於馬六甲與澳門的貿易額。馬六甲與錫蘭到馬來半島北部的帆船貿易可贏利200葡元，而馬六甲與北大年（為暹羅往返運送物資的一個主要港口）可贏得高額利潤近800葡元。但是，馬六甲與多數地方港口的貿易提供的利潤約為200-400葡元。在馬來半島的一些港口，如霹靂和彭亨生產的錫，估計一年可贏利1,000多葡元，與主要貿易網的利潤相比，是相當大的一筆。葡萄牙也介入馬來群島與印度港口間的貿易，在馬六甲與科羅曼德爾之間主要是紡織品和食物貿易，估計一年的利潤為6,000葡元，而吉打與科羅曼德爾貿易一年可贏利約900葡元。在葡萄牙印度王國（Estado da Índia）結束之前，馬六甲與科羅曼德爾沿岸的貿易一直都是贏利的。⁽³⁾

馬六甲在亞洲貿易中的重要地位一直受到荷蘭殖民者的關注，儘管他們在1606年對馬六甲港口的襲擊被擊退，且遭到慘重損失，但是，當安東尼奧·范迪門（Antonio van Diemen）1636年繼任荷蘭東印度公司在東印度的總督後，情況就截然不同。1640年范迪門決定乘葡萄牙衰落之機予以致命打擊，他與柔佛國王締結了同盟，並於6月派出12艘大船和6艘小船把馬六甲城圍得水泄不通；7月，柔佛國王率一支由40艘船和1,400-1,500人組成的船隊

與人數大約相當的荷蘭軍隊聯合；8月，在馬六甲附近的一次登陸使約100名葡萄牙人的一支部隊撤進城裡。在8月與翌年1月發生了幾次海、陸血腥衝突，葡萄牙被迫派出搜索隊以尋求補給，雙方都受到慘重損失：葡萄牙遭受的是饑餓，而荷蘭及其同盟遭受的是瘟疫。1641年1月14日，荷蘭發起了進攻，在一次決定性的抵抗被擊退後，葡萄牙人投降了，城市在沒有進一步衝突的情況下落入荷蘭人手中。⁽⁴⁾ 自此之後，荷蘭又連續不斷地攻佔葡萄牙在亞洲的領地，在1638-1658年間，他們征服了葡萄牙在錫蘭海岸的居留地；隨着1663年對柯欽和馬拉巴爾海岸葡萄牙要塞的佔領，荷蘭完成了他們對亞洲的征服。

荷蘭之所以能迅速攻下葡萄牙在亞洲的許多佔領地，主要是他們擁有較葡萄牙強大得多的海上勢力。據葡萄牙耶穌會士安東尼奧·維拉（António Vieira）在1649年估計，荷蘭擁有可作為戰艦的船隻14,000多艘，而葡萄牙擁有同一類的船隻還不到13艘。他聲稱，荷蘭有250,000名海員可用於他們的航運，而葡萄牙還聚集不到4,000人。維拉顯然是有點誇張，但也不至於過份誇張。在1620年里斯本的一次人口普查中，可用作船隊海員的葡萄牙人，全國登記僅6,260人。1643年11月在果阿一次總督顧問委員會的會議上，據說在里斯本沒有足夠的合格領航員可駕駛船隻到印度，因為在所有合格的領航員（不足10人）中，有三位印度人被封鎖果阿的荷蘭人拘留。⁽⁵⁾ 看來缺乏海員是葡萄牙面臨的問題，自阿伯奎時代起，葡萄牙在亞洲各港口的貿易，越來越多是由亞洲海員在少數幾位白人或歐亞混血官員的率領下進行操作。即使是航行於果阿、澳門和長崎之間1,000-2,000噸的carrack大船，船上除了官員和15-20名葡萄牙士兵和槍手外，幾乎全是由亞洲人和黑人奴隸充當海員。在往返於印度洋各港口貿易的葡萄牙船隻上，有時僅有船長或船主是白人，甚至連領航員、水手長和船員經常都是古吉拉特的穆斯林。早在1539年組織遠航紅海的卡斯楚（D. João de Castro）就發現，沒有一位葡萄牙領航員熟悉曼德海峽，或有該地區適當的海圖，他被迫

依靠“阿拉伯、古吉拉特和馬拉巴爾的領航員”及其海圖。⁽⁶⁾

此外，葡萄牙為了使巴西到日本這些海上貿易管道暢通，需要大量的人員和船隻，這必然會造成短缺。就以人員來說，葡萄牙本身的人口就不多，但每年還要大量往外徵調。據估計，在16世紀每年大約有2,400人離開葡萄牙到海外去，這些人大多數是體格健壯的未婚青年，他們乘船到“金色果阿”或再向東去，很少有人返回。因他們絕大多數是到有瘴氣和熱病的非洲和亞洲的熱帶海岸，許多從里斯本乘船到果阿的葡萄牙人就死在往印度長達6-8個月的航程上。⁽⁷⁾因此，葡萄牙在各個佔領地服務的人員都嚴重缺額，例如在馬六甲服務的葡萄牙人還不到500名，通常僅有100多人，主要是因不衛生引起疾病和死亡而缺額。⁽⁸⁾再說，葡萄牙任命海軍和軍事將領幾乎是以紳士的血統與地位為依據，較之在荷蘭東印度公司服務的司令是以經驗和專業能力而不是以家庭出身和社會地位作為晉陞的主要標準，顯得有很大的缺陷。於是，葡萄牙士兵的戰鬥力顯然不如荷蘭士兵，許多佔領地被荷蘭攻佔已在所難免。1656年，一位葡萄牙觀察家在書中就直截了當地把喪失馬六甲和錫蘭的葡萄牙貴族紳士與征服這些地方的卑賤出身的荷蘭人作了比較。⁽⁹⁾

荷蘭佔領馬六甲對葡萄牙的亞洲海上貿易無疑是沉重的一擊，它打破了葡萄牙的香料壟斷，使馬六甲失去了作為從鄰近群島收購香料然後再調運到歐洲的重要港口的地位，因此也影響到馬六甲在亞洲地區貿易中的作用，使之在17世紀末呈現出經濟蕭條的局面。然而，葡萄牙人為了生計，一直在尋找新的航線，開闢新的市場。早在17世紀30年代，荷蘭海軍的封鎖迫使馬六甲與果阿的葡萄牙商人不得不尋找新的航線，以避免他們的船隻和貨物遭到荷蘭海軍的掠奪，而荷蘭東印度公司對葡萄牙馬六甲的經濟壓制也促使城裡的商人與馬來人和海雅貢（Orang Laut）的酋長緊密合作。這些密切聯繫也導致了新航線的開通，它正好穿過廖內群島，使葡萄牙商船改變航向，於1631年開闢了通往印尼的南岸、加朗、南望和民丹的所謂“南部”新航線。⁽¹⁰⁾

日本貿易的喪失與 越南、班格爾馬辛市場的開闢

為了避開荷蘭的海上優勢，葡萄牙人不得不放棄他們原先使用的 carrack 大船，而改用一種稱為 galliot 的僅有一個甲板的小船。這種小船雖然有些像 300-400 噸的舢舨那樣大，但是它們配有超額的划手、櫓或長槳，因此在風平浪靜時很好航行。它們裝備有足夠的槍和士兵，使之可抵抗（在理論上）荷蘭遊艇或小船的進攻。當然，它們不能與正常情況下的一般荷蘭船相比，而是相信憑着他們高超的航海技術可逃避任何比它們大的船。其實，葡萄牙改用這種快速小船反映了他們的“膽怯”，不敢對槍炮精良的荷蘭船或英國船採取行動，正如當時一位英國人寫道，他們“害怕得像一大群蝴蝶”⁽¹¹⁾。為此，葡萄牙的亞洲貿易就祇能局限在東亞海域的小範圍內，而日本就是他們的最大市場。

第一批到達日本的葡萄牙人，據說是一艘中國船上的乘客。這艘中國船被颱風吹離航道，大約在1542年到達種子島，這些葡萄牙人在那裡很受九州大名的歡迎。自此之後，葡萄牙則經常派船到日本沿海，當時日本各大名正沉溺於國家霸權的激烈爭鬥，他們極力想獲取新式武器，而葡萄牙人正引進了當時最先進的武器——火槍。不久以後，這種新式武器在種子島及日本其它地方都開始製造，各大名還組織了以火槍裝備的部隊，這可以說是日本戰爭藝術的革命。由於葡萄牙船帶來了他們需要的海外貨物、火槍和彈藥，故各大名都非常歡迎，競相把葡萄牙船引到自己領地的港口。結果葡萄牙人對日本貿易在短期內即迅速發展起來，他們開始停靠在九州各地的港口，包括日本西部的薩摩、肥前和豐後那些與葡萄牙貿易最有利的地點。最初到日本貿易的葡萄牙商人都是私商，但到16世紀中葉，葡萄牙就將對日貿易置於政府的特權之下。至1557年葡萄牙留居澳門後，葡萄牙船則以澳門為基地開始每年定期到達日本港口，特別在1571年長崎開放對外貿易後，葡萄牙就可以在更優惠的條件下與日本進行貿易。⁽¹²⁾

每年從澳門到長崎的航程是葡萄牙王室的一種特權，通常任命一位元船長從澳門組織船運，雖然開始時任命是提供服務的一種獎賞，但後來這個崗位在果阿就被賣給出價最高的人。這位船長的兩個主要權利是，他一到達澳門即成為當地的臨時總督；另一是他從對日本貿易中可賺取一筆鉅額利潤。儘管這些船長實際可賺取多少利潤的估計不一，但一次成功的航程無疑可輕易贏得一個人的大宗財富，估計在100,000兩白銀之內。⁽¹³⁾這些葡萄牙船主要是把在廣州購買的中國生絲等商品載運到日本換取白銀。據彼得·芒迪（Peter Mundy）在1637年的估計，葡萄牙人每年在廣州的正式投入達“1,500,000兩白銀，相當於1,000,000里亞爾銀元”⁽¹⁴⁾。而從廣州載運到日本的生絲數量，據日本學者加藤榮一（Kato Eiichi）估計，從1600至1620年，每年經葡萄牙船進口的生絲平均為1,000擔，最高時達2,600擔。⁽¹⁵⁾至於從日本載運出來的白銀數量，據戴奧戈·庫托（Diogo do Couto）寫道，在16世紀最後二十五年澳門與日本貿易處於全盛期估計每年葡萄牙從日本出口的白銀價值相當於“1,000,000兩黃金”，其他同時代人估計等於18,000,000至20,000,000克白銀，雖然總數量無法確定下來，但可靠的估計是，這時期日本出口的白銀至少佔日本總產量的一半，而其中大多數被澳門的葡萄牙人運走。⁽¹⁶⁾澳門在葡萄牙對日本貿易中所起到的重要作用，在17世紀初仍然像二十年前戴奧戈·庫托所描述的那樣，是葡萄牙在亞洲最好和最繁榮的殖民地。⁽¹⁷⁾

17世紀初，荷蘭和英國出現在東亞舞臺，他們很快在日本平戶站穩腳跟，希望在那裡能與長崎和澳門的葡萄牙人進行有效的競爭。在1618-1619年，荷蘭與英國積蓄的這種商業競爭慾望已燃成烈火，他們正尋求藉口以反對其共同的伊比利亞敵人。1619年6月，他們簽訂了“防禦條約”，消息在1620年4月傳到巴達維亞，兩個東印度公司同意以香料群島的貿易合夥，把香料的三分之二分給荷蘭，三分之一歸英國。每個公司在遠東海域保持十二艘船，聯合成為“防禦船隊”。所謂的“防禦”顯然是用詞不當，因船長接到的命令是：“無論在哪

裡，如果你遇到葡萄牙、西班牙或其追隨者，則攻擊並俘獲他們。”儘管日本幕府保護在日本領海的外國船隻，但也無濟於事，“如果有葡萄牙船再航行到日本沿海港口，就讓它在地下拋錨。”平戶是聯合船隊行動的主要基地，所有俘獲物都由荷蘭與英國平分。不過，英荷聯盟與聯合組成的“防禦船隊”至1623年就解散，部分原因是英國沒有派出足夠的船隻，但更主要是安汶島的荷蘭總督以謀反罪處死大量的英國人，加之在平戶的英國商館也在該年底關閉。⁽¹⁸⁾

然而，導致葡萄牙失去日本市場的原因，主要不是荷蘭與英國的競爭，而是天主教傳教士在日本島上的出現與活動。1549年，西班牙北部那瓦勒的耶穌會教士法蘭西斯·沙勿略（Francis Xavier）建立了日本教會，至16世紀下半葉天主教不管在長崎本地還是在京都，都擁有許多強有力的皈依者。雖然當時葡萄牙文化對日本社會某些階層的影響是值得重視的，但是統治日本的幕府首領卻害怕新的天主教在武士階層和普通民眾中獲得忠心。⁽¹⁹⁾於是，在1578年正式禁止天主教，1641年再次禁止。開始時並沒有影響到澳門商人，因為他們被特別豁免，且豐臣秀吉和德川家康都急於鼓勵對外貿易。但後來的德川秀忠和德川家光就沒有那麼寬宏大量，他們及其謀臣都確信，祇要准許葡萄牙人到日本，他們與傳教士之間的鬥爭就會存在，而傳教士被看成是對新秩序構成最危險的威脅。1637-1638年的島原起義就證實了他們最壞的擔心，在血腥鎮壓之後，他們不再猶豫了。幕府無視九州商人在與澳門貿易中投下的鉅額資本，決定實施鎖國政策，祇准荷蘭和中國商人在嚴厲的監督下到長崎貿易。1640年一位要求改變這種決定的澳門使者被當眾處死，這使他們相信日本政府是來真的了。⁽²⁰⁾不過，澳門傳教士和商人並沒有放棄重新進入日本的希望，在1685年似乎有一個實現此希望的好機會。一艘遭遇颱風的日本漁船漂到澳門附近的島上，這些饑餓的倖存者被帶到城裡。在澳門曾一度繁榮過的日本天主教徒徙置區裡，僅剩下一位年老婦女，她已經把自己的母語忘得差不多了。這些船員受到議事會和

耶穌會的保護，特許一艘小船送他們返回日本，隨帶送一封給長崎地方官的信，解釋已經發生的一切。這些漁民被移交後，該船沒受任何干擾獲准返航。由此說明，在無任何藉口的情況下，葡萄牙船是不准再冒險進入日本的。⁽²¹⁾

對日本貿易喪失後，澳門的葡萄牙人不得不另行尋找新的市場。他們與越南的貿易又重新繁榮起來。當時越南分裂成南北兩個對立國家，鄭氏家族控制着東京和北部；阮氏家族控制南部的安南（廣南），並侵佔衰落的柬埔寨。南北越之間從1620至1672年進行了長達半個世紀的內戰，這自然會影響越南的對外貿易，兩邊都不喜歡外國商人與其敵對方貿易，不管是葡萄牙、中國、荷蘭或英國，但鄭、阮雙方都急於得到外國的槍支和從外商的稅收中取得利潤。葡萄牙人早在16世紀就到過印支港口，但澳門與該地區貿易的繁榮卻是在1615-1627年耶穌會在那裡建立期間和1640年日本貿易失去之後。⁽²²⁾據說耶穌會對促進與鄭、阮兩方的對外貿易影響甚大，特別是以白銀交換生絲。在1617-1637年之間，由於澳門與越南貿易的繁榮，當時被准許在峴港和會安居住的澳門人就有50-60家。不過，澳門與越南的貿易一般被視為澳門—廣州—長崎三角貿易的附屬貿易，它維持了相當長時間，直至1773年西山起義與會安港喪失後才走向衰落。⁽²³⁾此外，澳門葡萄牙人也在南婆羅洲的班格爾馬辛開闢市場。1689年，維依拉（André Coelho Vieira）總督與果阿簽訂協議，委託一位原名叫約瑟夫·平海多（Joseph Pinheiro）的澳門富商在班格爾馬辛港口設立一個商館，經班格爾馬辛蘇丹批准，開創了與澳門活躍的胡椒貿易。1692年，這個商館被當地王公搗毀，說是協助“一艘馬尼拉のカステ利亞船到該港口”。澳門商人除了已搬上岸的貨物外，還損失了“四十七名白人和黑人”。相比之下，澳門葡萄牙人與暹羅國王的交往就比較幸運，在1662-1667年清政府實施遷海的最危急時期，暹羅國王提供給他們大量的貸款，限定在此後六年內逐年分期償還。他們還避開捲入1688年的阿瑜陀耶宮廷革命，其結果是君士坦丁·帕爾空

（Constantine Phaulkon）的死亡和法國人被驅逐出暹羅，這部分原因是葡萄牙人在阿瑜陀耶的重要性遠不如法國人和荷蘭人。⁽²⁴⁾

從馬魯古香料到帝汶的檀香木貿易

除了上述眾多市場外，葡萄牙也注意開發印尼群島的香料貿易。1511年阿伯奎佔領馬六甲後，則派阿布鲁（António de Abreu）從馬六甲向東航行到馬魯古，返航時，阿布鲁的一位船長、麥哲倫的朋友塞拉奧（Francisco Serrão）發現了棉蘭老，成為在菲律賓登陸的第一位歐洲人，那是1512年。這一年葡萄牙在馬魯古的德那地建立一個貿易港，從那裡把香料經馬六甲和好望角載運到里斯本。⁽²⁵⁾馬魯古群島四個主要生產香料的島嶼是：安汶、班達、蒂多雷和德那地。葡萄牙佔領了蒂多雷和德那地兩個島，但1521年麥哲倫的西班牙船隊也到達那裡，直至1529年“薩拉戈薩條約”（Treaty of Zaragoza）簽訂後，西班牙王國政府才正式把馬魯古群島割讓給葡萄牙王室。而葡萄牙對馬魯古香料貿易的壟斷是輕而易舉的，因不斷有爪哇人和馬來人把丁香、肉豆蔻和肉豆蔻乾皮從生產島上載運到群島其它地方，且葡萄牙官員及私商亦深深地捲入香料販運以贏利。⁽²⁶⁾

16世紀下半葉，亞洲的香料生產與歐洲對香料的需求大約翻了一番，而價格同樣增加了2-3倍。由葡萄牙繞過好望角載運的香料總量，在16世紀最初三十年估計每年約40,000-50,000公擔，此後是60,000-70,000公擔。在這些香料中，胡椒的比例大約波動在10,000-45,000公擔之間，而長時間平均為20,000-30,000公擔。其它香料如肉桂、丁香、肉豆蔻、肉豆蔻乾皮、生薑等，每年船運量約5,000-10,000公擔。但是，葡萄牙王國政府從丁香和肉豆蔻貿易中終究沒有得到太大的利潤，原因是每年分別派往馬魯古和班達載運這些香料的船隻耗費過大，且要負擔維持班達、德那地和蒂多雷港口安全的費用，加上這些邊遠群島猖獗的走私活動遠遠超過其它地方。1568年，王國政府在柯欽的代理商宣

稱，兩艘從馬魯古來的船僅載運為王國政府購買的2,400磅丁香，而這兩艘船的裝備和駕運費都是由國王開銷。正因為收益不大，故至16世紀末，葡萄牙已放棄對丁香貿易的官方壟斷。當1605年荷蘭商船隊長哈根（Steven van der Hagen）佔領安汶時，發現葡萄牙准許亞洲各地的穆斯林商人甚至土耳其本地商人，到該島上購買丁香。^{（27）}

1605年荷蘭東印度公司攻佔了安汶的葡萄牙港口，以此作為在印尼海域確立其海上通道控制權的總戰略的第一步。他們遭遇到葡萄牙駐防部隊和船隊司令的頑強抵抗，翌年，從菲律賓來的西班牙人發動了一次意想不到的反擊，重新奪回了蒂多雷和德那地的一部分。後來因受到華人進攻馬尼拉的威脅，他們才不得不於1662年撤出馬魯古駐地，把丁香的壟斷權交給荷蘭。葡萄牙被驅逐出馬魯古後則到望加錫，把望加錫作為丁香、蘇木和其它印尼特產的貿易基地。望加錫雖然是一個獨立國家，但其統治者在16世紀就皈依伊斯蘭教，他們和葡萄牙商人保持着友好關係，並通過這些商人和葡萄牙印度王國建立聯繫。葡萄牙人在望加錫的地位確實越來越高，望加錫統治者利用他們幫助發展自己的商業網，並作為望加錫船上的領航員經營與帝汶和小巽他群島的檀香木和蘇木貿易。正如約翰·維利爾斯（John Villiers）在〈望加錫與葡萄牙關係〉一文中所說：“葡萄牙人沒有瓦解，他們設法支配以望加錫為中心的當地綜合貿易模式，尋求把自己的貿易活動納入這種模式，經營同樣的貨物，沿襲同樣的貿易路線，就像他們的亞洲複製品一樣。”^{（28）}

17世紀初，望加錫在葡萄牙東南亞貿易中的作用越來越大，原因是歐洲對胡椒需求的跌落和對丁香需求的增加，而望加錫正是丁香貿易的中心，葡萄牙人是以中國和印度的貨物來交換丁香的。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從事宗教活動。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，

交換帝汶的檀香木、馬魯古的丁香和婆羅洲的鑽石。這位英國商人宣稱，他們每年貿易額超過500,000里亞爾銀元，僅澳門的葡萄牙船就佔60,000里亞爾銀元。他接着說，難怪葡萄牙人把望加錫看成第二個馬六甲，“這裡很安全，沒有在印度遇到的敵人，因為敵人從未進攻這裡”^{（29）}。1641年馬六甲落入荷蘭手裡後，來自馬六甲的葡萄牙難民則設法在望加錫重建一個“影子”馬六甲。當時馬六甲的主教管轄區被轉移到望加錫港口，在一起的還有方濟各會、多明我會和耶穌會的社團，他們在那裡建造房子以幫助大量的葡萄牙和基督教民眾。當然，葡萄牙在望加錫並非無競爭對手，英國和丹麥都介入了當地的貿易，但葡萄牙人憑藉從科羅曼德爾沿岸進口的大量棉布作交換，使英國和丹麥的丁香貿易利潤急遽下降，根本不能與葡萄牙直接對抗。例如，在1646年葡萄牙載運到望加錫的棉布是300大捆，而英國和丹麥公司載運的數量加起來是400大捆。正因為望加錫對葡萄牙的貿易是如此重要，故他們將之描述為“我們花園裡最獨特的一朵花”^{（30）}。然而，由於他們無視荷蘭東印度公司及其在巴達維亞司令部的壟斷聲稱，因此荷蘭分別於1660和1667年兩次對望加錫發起進攻，並最後把葡萄牙驅逐出去。

此時在澳門的葡萄牙人正致力於發展與帝汶的檀香木貿易，根據安東尼奧·博卡羅（António Bocarro）在1635年寫道，索洛爾與澳門的檀香木貿易很重要，公認有大的利潤，葡萄牙人參與把檀香木從帝汶船運到索洛爾，亦經常與荷蘭發生小規模的武裝衝突。這些珍貴木材載運到中國銷售，利潤高達100-150%，向來是由葡萄牙王室壟斷。這些航運不僅是王室的特權，而且是王室用來支付澳門要塞和建造城市防禦工事的重要資金來源；其所得的利潤則大多數用來資助澳門城裡的窮人、寡婦和被遺棄的孤兒。據一份談到與索洛爾檀香木貿易的報告稱：“澳門居民除了檀香木貿易外，既無土地耕種，又無其它資源可維持他們的生活。”^{（31）}由此可見，澳門葡萄牙人在與帝汶的檀香木貿易中一直是佔主導地位，至少從1664至1730年，清朝實施遷海

及康熙末年禁止南洋貿易期間是如此，於是葡萄牙人陷入了帝汶國內無休止的暴動，到18世紀中葉，他們實際已放棄了與帝汶的檀香木、奴隸、馬匹和蜂蜜貿易。

結語

16-17世紀葡萄牙在亞洲海域的殖民地不斷遭到荷蘭海上勢力的攻擊，在對日本貿易結束和馬六甲殖民地被攻佔的艱難時刻，為了生存，他們不得不開闢眾多市場。其中包括越過廖內群島，開闢通往印尼群島的南部航線；發展與越南、班格爾馬辛和暹羅的貿易；以及開發印尼東部邊遠群島的香料貿易等等。最突出的是與望加錫的丁香貿易，它使望加錫一度成為“第二個馬六甲”，而與帝汶的檀香木貿易利潤則成為維持澳門葡萄牙人生存的主要資金來源。葡萄牙人之所以能在亞洲海域開闢眾多市場，大概與他們所具有的民族特質有着密切的聯繫：

首先，葡萄牙人每到一個地區就能迅速地融入當地社會，把該地區當成為自己的第二故鄉。即使是荷蘭人也不得不承認這個事實，如巴達維亞總督安東尼奧·范迪門（Antonio van Diemen）在1642年致信其阿姆斯特丹的上司說：

在亞洲的大多數葡萄牙人都把該地區看成是他們的祖國，他們不大想到葡萄牙。他們很少，甚至沒有與葡萄牙貿易，卻滿足於亞洲港口間的貿易，似乎他們是本地人而不是外國人。

一位曾在錫蘭與葡萄牙人對抗多年的荷蘭人科波拉爾·薩爾（Corporal Saar）在二十年後寫道，葡萄牙人一旦到某一地區，就意味着他們要在那裡渡過餘生，他們從無考慮過再返回葡萄牙。而一個荷蘭人來到亞洲時則想到：“當我服務滿六年時，就將返回歐洲的家鄉。”^{（32）}

其次，葡萄牙人容易與當地人打交道，受到當地人的歡迎。在1614年寫過歐洲與古吉拉特紡織品

貿易的編年史學家安東尼奧·博卡羅，解釋了大多數亞洲人喜歡與葡萄牙人打交道而不願意與英國人或荷蘭人打交道的的原因，由於最貧窮和最低層的葡萄牙人都僱傭一些當地人來包裝、搬運和載運他們帶上岸的貨物，而荷蘭和英國東印度公司卻堅持由他們自己的海員和白人僱工來做這些體力活。此外，在當地充任高級僱員的葡萄牙人也滿足於低微的商業利潤，而荷蘭人或英國人無論何時何地都不會這樣做。^{（33）}

第三，葡萄牙人能積極參與開發當地的社會經濟。著名的胡格諾派教徒、旅行家塔弗尼爾（Jean-Baptiste Tavernier）寫道：

葡萄牙人無論走到哪裡，都會把當地搞好，以利於他們後來的人；而荷蘭人卻是盡力破壞他們踏上的土地上的所有東西。

科波拉爾·薩爾（Corporal Saar）也說道，當荷蘭人佔領科倫坡、柯欽和其它葡萄牙人原先建得很好的居留地時，立即就把許多房屋、城牆和碉堡夷為平地，他們僅滿足於其前輩佔領的三分之一地盤。同樣的事實是，在16世紀葡萄牙人直接或間接地在馬魯古擴大丁香樹的栽種面積，特別將之引進到安汶。而另一方面，後來的荷蘭人卻擔心生產過剩，把丁香樹大規模地砍掉，他們祇知道售賣丁香，這種事情葡萄牙人是從來不肯做的。葡萄牙人也在無人居住的聖·赫勒納（St. Helena）島上種植菓樹，放牧豬、羊等，以作為救助站，為他們返航的印度葡萄牙人需要時可獲得新鮮食物。而荷蘭人卻砍掉這些樹，並盡力把島上的水引到他們自己最先到達的地方；不過，後來他們也改變了這種破壞政策，而學着葡萄牙人的做法。^{（34）}

上述這些葡萄牙人所具有的優良特質，使之在不斷遭受荷蘭海軍勢力襲擊、在亞洲的殖民地逐漸喪失的不利情況下，能及時調整自己的貿易航線，開闢新市場，以維持長達幾個世紀在亞洲海域的殖民生活。

【註】

- (1) C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, New York: Alfred A. Knopf, 1969, pp. 50-52.
- (2) C. G. F. Simkin, *The Traditional Trade of Asia*, London: Oxford University Press, 1968, p. 190.
- (3) Radim Fernando, "Metamorphosis of the Luso-Asia Diaspora in the Malay Archipelago 1640-1795", Peter Borschberg edited, *Iberians in the Singapore-Melaka Area (16th to 18th Century)*, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2004, p. 164.
- (4) F. B. Eldridge, *The Background of Eastern Sea Power*, London: Phoenix House, 1948, p. 241.
- (5) C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, New York: Alfred A. Knopf, 1969, p. 114.
- (6) (7) Ibid., p. 57; p. 52.
- (8) C. R. Boxer, *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia 1500-1750*, London: Variorum Reprints, 1985, p. 134.
- (9) C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, New York: Alfred A. Knopf, 1969, pp. 114-115.
- (10) Peter Borschberg, "Remapping the Straits of Singapore? New Insights from Old Sources", in Peter Borschberg ed. *Iberians in the Singapore-Melaka Area (16th to 18th Century)*, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2004, p. 101.
- (11) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959, pp. 95-96.
- (12) Iwao Seiichi, *Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries*, Acta Asiatica, Tokyo, vol. 30, 1976, pp. 5-6.
- (13) R. D. Cremer, "From Portugal to Japan: Macau's Place in the History of World Trade", R. D. Cremer edited, *Macau: City of Commerce and Culture*, Hong Kong: UEA Press Ltd., 1987, p. 34.
- (14) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959, p. 6.
- (15) Kato Eiichi, *The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Seclusion Policy*, Acta Asiatica, Tokyo, vol. 30, 1976, p. 48.
- (16) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959, p. 7.
- (17) Ibid., p. 64.
- (18) Ibid., pp. 98-99, 109.
- (19) K. N. Chandhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean—An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1985, p. 76.
- (20) C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959, p. 18.
- (21) C. R. Boxer, *Macao as a Religious and Commercial Entrepot in the 16th and 17th Centuries*, Acta Asiatica, Tokyo, vol. 26, 1974, pp. 84-85.
- (22) Ibid., p. 78.
- (23) Geoffrey C. Gunn, *Encountering Macau: A Portuguese City-State on the Periphery of China 1557-1999*, Boulder: Westview Press, 1996, p. 25.
- (24) C. R. Boxer, *Macao as a Religious and Commercial Entrepot in the 16th and 17th Centuries*, Acta Asiatica, Tokyo, vol. 26, 1974, pp. 88.
- (25) William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, New York: E. P. Dutton & Co., 1959, p. 16.
- (26) K. N. Chandhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean – An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1985, p. 75.
- (27) C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, New York: Alfred A. Knopf, 1969, pp. 59-62.
- (28) Kenneth McPherson, "Staying on: Reflections on the Survival of Portuguese Enterprise in the Bay of Bengal and Southeast Asia from the Seventeenth to the Eighteenth Century", Peter Borschberg ed. *Iberians in the Singapore-Melaka Area (16th to 18th Century)*, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2004, pp. 71-72.
- (29) C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550-1770*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1948, pp. 177-178.
- (30) Peter Borschberg ed., *Iberians in the Singapore-Melaka Area (16th to 18th Century)*, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2004, pp. 80-81.
- (31) Geoffrey C. Gunn, *Encountering Macau: A Portuguese City-State on the Periphery of China 1557-1999*, Boulder: Westview Press, 1996, p. 25.
- (32) C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, New York: Alfred A. Knopf, 1969, p. 120.
- (33) Ibid., p. 124.
- (34) Ibid., pp. 120-121.