

葡萄牙人與絲綢之路

明朝末年的澳門與馬尼拉

魯伊·羅里多*

15-16世紀之間，葡萄牙人與此前不為西方所知的地區即從非洲東海岸、阿拉伯、印度、中國到日本和朝鮮，以及從馬來西亞到菲律賓群島的整個東南亞地區，建立了直接聯繫。葡萄牙帝國企圖從經濟上和政治上控制自大西洋起穿越印度洋古老的海上絲綢之路而達太平洋海域。

本文的目的就是分析絲綢之路對葡萄牙人到達中國的影響。我們也將分析澳門與馬尼拉之間的絲銀交換所產生的影響。葡萄牙人改變了絲綢之路的特徵嗎？他們帶來了甚麼新的變化？為甚麼葡萄牙人在那麼短的時期內如此有效地控制了絲綢之路？中國對於葡萄牙人的貿易是非常重要的，這歸因於她提供幾種產品（主要是絲綢和瓷器），也歸因於她大量地消費白銀。葡萄牙人最為熟悉的地區是：貿易活躍的浙江省寧波地區的雙嶼、福建省廈門地區的漳州（葡萄牙人用這個詞指稱漳州和泉州的商人），特別是廣東省香山地區的澳門。要理解澳門—馬尼拉航線，不能不考慮它在將這兩個城市與印度洋、太平洋主要港口連接起來的複雜的商業網中所處的地位。澳門是參與中國貿易的各種利益人相遇的場所。不僅有葡萄牙人，還有其他歐洲人（西班牙人、荷蘭人、英國人）、日本人和東南亞商人。我們將試圖回答中國當局為甚麼允許葡萄牙人定居澳門而不允許其他歐洲人定居在中國沿海這一令人感興趣的問題。我們認為，一般來說，在華葡萄牙人的倖存和繁榮，更多地取決於由澳門所進行的廣州貿易的水平。我們還認為，在一個更深的層次上，使貿易獲利者形成不同陣營的因素不是一個商人的國籍，而是其所參與的貿易航線（例如，參與澳門—馬尼拉—新西班牙航線的歐洲人受到了參與塞維利亞航線或好望角航線的歐洲人的傷害）。

眾所周知，使歐洲與亞洲民族、特別是中國人之間的關係得以加強的一個決定因素，不僅是貨物的交流，也是知識、技術和文化的交流。

本文主要以下列檔案館所藏原始手稿文件的研究為基礎，即梵蒂岡機密檔案館（Archivo Segreto Vaticano）、佛羅倫薩中央圖書館（Biblioteca Centrale de Firenze）、巴黎國家圖書館（Bibliothèque Nationale de Paris）以及東波塔國家檔案館的葡萄牙檔案。

* 魯伊·羅里多（Rui D'Ávila Lourido），葡國里斯本大學歷史學士，新里斯本大學15-18世紀葡國地理大發現與擴張史專業碩士，1998年葡國科學技術獎學金獲得者及聯合國教科文組織民族工作委員會成員，參與“絲綢之路-對話之路整體研究”計劃有關工作。現為意大利佛羅倫斯歐洲大學研究所研究員，並正在撰寫《在中國海域的歐洲人：貿易與實用主義在澳門，1600-1683》博士論文。

關於本文的幾點說明

隨姚明王朝接受開放海外貿易的政策，中國與菲律賓之間的貿易也逐步得到加強。嘉靖時期（1522-1567）和穆宗時期（1567），日本海盜搶劫了中國沿海，使海上貿易難以開展。在這兩個時期，他們的活動停止了，負責福建省的官員塗澤民疏請開放這一地區與東西洋國家的海上貿易。這時，中國商人如果獲得正式的許可證，就能自由地出海航行。⁽¹⁾ 1589年，發放了88項許可證，後來又發放了110項。1597年請求給來自漳州地區的商船發放許可證。這些許可證一半用於東洋貿易，另一半用於西洋貿易，對每個地區的許可證登記收取不同的費用。⁽²⁾

以前的走私貿易由於有了新的自由而變得更加活躍。漳州地區的月港開始與呂宋島有了直接的貿易，該條航線取代了以前更為漫長的經由佔卑（今日之越南）和勃泥的廣州—呂宋航線。雖然葡萄牙人試圖壟斷和保證獨佔性的澳門—馬尼拉貿易關係，中國人與菲律賓人之間的直接貿易卻在持續不斷，並且日顯重要，而葡萄牙人與馬尼拉的貿易則不斷衰落。

通過廣東省廣州、福建省漳州、浙江省雙嶼等地活躍的商業活動，葡萄牙人已經同巨大的中國消費和生產市場建立起了聯繫，這個巨大市場給他們留下如此深刻的印象，竟至於那個時代的許多作家都相信，如果能介入中國貿易，葡萄牙就可以放棄一切其他市場。茲舉下列兩例：“如果中國貿易向我們開放的話，葡萄牙就可以放棄所有其他市場，因為中國商品在整個亞洲乃至全世界非常受青睞。”（博卡羅 Bocarro）⁽³⁾ “如果葡萄牙人可以自由介入中國貿易，那麼，即使沒有通向日本和馬尼拉的任何其他航線，澳門也能存在並且不斷成長，因為中國如此之大，她的臣民即使沒有海外貿易也能生存，而澳門居民已被中國當局視為中國的臣民”⁽⁴⁾。

由於地理位置上的原因，澳門不得不在廣州購買貨物：“在城市內部，不生產紡織品，向東南亞、日本和印度進行商業航行所需要的一切東西，不得不用中式平底船和其他類型的船從廣州採購。”食品供應

也取決於中國人的意願。⁽⁵⁾

在16世紀最後的二十五年裡，來自福建省的中國商人，在中國—馬尼拉航線上取得了優勢地位。這一點可以從他們所繳納關稅的比重上得到清楚的證明：經常達到馬尼拉關稅收入的50%以上。中國流向馬尼拉的貿易量繼續在增長：他們繳納的關稅佔馬尼拉關稅總收入的比重，由17世紀初期的80%上昇到1641-1642年間的90%。⁽⁶⁾

中國人的優勢地位是由內外兩個方面的因素造成的。明朝末年經濟和社會的發展，是一個內部因素。而國外因素則有：中國對絲綢之路的控制，歐洲國家之間在印度洋和太平洋的戰爭，印度洋貿易的漫長，以及日本人在菲律賓貿易的衰退。

然而，因廣東、福建兩省的中國人與馬尼拉間直接貿易的增長而遭受最大損害的是澳門的葡萄牙人，他們感覺到他們作為中國與菲律賓之間的中介人的地位遭到了削弱。令澳門商人擔憂的另一個因素是，儘管有官方禁令，馬尼拉與日本之間還是存在直接的貿易。葡萄牙當局、特別是澳門總督，制定了一系列規章，以阻止甚至禁止“中國商人同日本開展貿易”。對違反規定者制定了懲處措施，即罰款500帕爾道，並沒收貨物歸王家金庫。告發這種貿易的人可得100帕爾道的獎勵。這些規章公佈於澳門城牆上，並配有中譯文告。⁽⁷⁾

16世紀晚期，明朝開放了海上貿易，刺激了中國人與東南亞的貿易；這既可得到中國文獻的證明，也可以得到那個時期的葡萄牙文獻的證明。例如，菲利普國王的信函說明了當局如何採取措施保護伊比里亞帝國在東南亞的利益。其目的是阻止中國商人直接向“巽他、北大年、Andregir、佔碑和索羅航行”和直接採購胡椒和檀香木，從而保護與葡屬滿刺加相連接的航線和市場。⁽⁸⁾ 中央帝國對外貿易的開放，使菲律賓的西班牙人得以更容易地開展同中國的直接貿易。但是，澳門的商人則進行強烈的抗議，唐·佩德羅·德·卡斯蒂略主教（D. Pedro de Castilho）致國王的一封信就是一個例子，其中談到澳門居民的利益就是要“禁止菲律賓的西班牙人直接同中國開展貿易”⁽⁹⁾。

在規定西班牙對葡萄牙享有主權的協議中，為了

保護雙方的利益，曾規定禁止葡西兩國殖民地間的貿易。因此，澳門—馬尼拉航線的航行遭到西—葡官方的處罰，理由是它與塞維利亞—美洲—菲律賓航線以及經由好望角的里斯本—果阿—澳門航線相競爭，因為，當墨西哥和秘魯從菲律賓更好地得到了絲綢和其他中國貨物的供應，就會減少從西班牙進口絲綢。葡萄牙中央當局和與里斯本—果阿航線相聯繫的商人也認識到，澳門和滿刺加商人直接在菲律賓出售絲綢減少了他們習慣上所得到的利潤。果阿和里斯本的關稅收入也因為其航線上運載的貨物減少而下降了。⁽¹⁰⁾

16世紀末和17世紀上半期，儘管多次重申那些禁令，葡萄牙人和西班牙人仍然經常進行澳門—馬尼拉航線的航行。然而，鑑於來自澳門的葡萄牙人和菲律賓的西班牙人的壓力，馬尼拉和果阿當局代表馬德里的中央政權，還是在一定的時期將這條航線合法化。果阿的葡萄牙當局對澳門—馬尼拉秘密貿易的寬容以及隨後的合法化，主要與印度州（Estado da Índia）的經濟困難有關。澳門—馬尼拉貿易部份利潤流入了澳門和馬尼拉的王室金庫，另一部份提供給了印度州，用於對付歐洲和亞洲敵人的戰爭。⁽¹¹⁾

一般來說，經濟利益決定合作和衝突的限度。澳門的葡萄牙商人抵制果阿的葡萄牙商人參與廣州交易會。1622年，印度總督支持果阿商人，反對澳門商人的抗議，以書面形式批准果阿商人參與一次廣州交易會，以期將澳門商人排擠出9月份的廣州交易會。澳門的已婚⁽¹²⁾商人控告果阿商人危害葡中關係的穩定。他們說，果阿商人沒有注意到中國的傳統和法律，他們祇知道尋求發財的捷徑，違反中國法律和澳門與中國的口頭協議，購買奴隸運到印度。⁽¹³⁾

根據抵達馬尼拉的商船數量和馬尼拉交納的關稅額，可將1580-1642年間的澳門—馬尼拉貿易劃分為三個不同階段；首先是開始階段（1580-1600）；其次是增長和發展階段（1601-1621）；最後是擴張階段（1622-1642）。由於澳門支持葡萄牙新國王若昂六世，澳門—馬尼拉貿易關係被正式切斷。

16世紀中期以後明朝海外貿易的發展，不僅中國文獻留下了記載，在葡萄牙和西班牙文獻中也能找到記載。中國商人、特別是資金雄厚的人，在澳門貿易

以及馬尼拉的經濟生活中扮演了重要角色。這種地位得到了當時西班牙作家的承認，他們認為中國人的存在是不可缺少的。馬尼拉北部的一個區被稱為“絲市”（Parián）。這個事實也反映了中國與馬尼拉的絲綢貿易的優勢。

16-17世紀，澳門商人面對與中國商人、尤其是來自福建、浙江和廣東商人的競爭。1580-1645年，就抵達馬尼拉的商船數和繳納的關稅量而言，中國與馬尼拉的貿易是最為重要的（除開1586-1590年，當時，新西班牙繳納了佔馬尼拉海關總收入61%的關稅）。

澳門—馬尼拉貿易的高峰期（1621-1642），與中國其他港口同馬尼拉貿易的高峰期並不是同步的，而是相互補充的。1611-1615年是中國—馬尼拉貿易（除開澳門）的高峰期，納稅額為64,432比索，相當於馬尼拉關稅總額的91.4%。在那一時期，澳門年均繳納的關稅額為50比索，僅佔馬尼拉海關收入的0.1%。中國貿易與馬尼拉貿易之間的重要性以及密切關係表明，當中國貿易走向衰退時，馬尼拉貿易亦然。1671-1675年是中國貿易最低水平時期，馬尼拉所登記的中國商船繳納的關稅僅佔關稅總額的19.5%。⁽¹⁴⁾

一般來說，日本—馬尼拉貿易發展的水平比較低。1601-1605年是它的高峰期，繳納的關稅佔馬尼拉關稅總額的1.33%。當澳門商人往馬尼拉的直接航行遇到困難時，他們常常從其他港口航行到馬尼拉。1591-1600年間，他們或許是從日本向馬尼拉航行。印度—馬尼拉貿易在1626-1630年達到其高峰期，繳納了佔馬尼拉海關總收入7%的關稅。然而，1620年有9艘葡萄牙商船從印度抵達馬尼拉，其貨載價值為1586-1642年間貨載之冠。

葡萄牙人通過開闢不同航線來克服困難的實際能量，是澳門有能力經得住日本、馬尼拉和滿刺加貿易中斷和喪失的打擊的一個例證。澳門商人借助於中國代理人或者利用替代性航線，即從暹羅、柬埔寨、交趾支那、東京、帝汶和望加錫⁽¹⁵⁾秘密地將貨物運送到馬尼拉；而當澳門的商船被拒之於馬尼拉之外時，澳門商人就從這些港口中的一些港口開展與馬尼拉的貿易。根據克洛德·吉約（Claude Guillot）的說法，直到17世紀末，望加錫貿易和萬

丹貿易的最好時期正是它們與馬尼拉開展貿易的時期。⁽¹⁶⁾17世紀後半期，澳門商人在望加錫—馬尼拉貿易中表現得特別活躍。⁽¹⁷⁾澳門商人也常常利用來自歐洲其他國家的商船。例如，駐蘇拉特的東印度公司主席弗蘭西斯·布列頓（Francis Breton）的船就是在1644-1645年間被派往馬尼拉的商船中的一艘。⁽¹⁸⁾

澳門的葡萄牙人與華人雜居，並且適應了中國的風俗習慣。到16世紀末、17世紀初，澳門已是一個具有雄厚財政基礎的世界性城市，建立起了完整的防禦工事網絡，抵禦了眾多的海上敵人（荷蘭和英國）。

由於葡萄牙對奢侈品、絲綢、瓷器和白銀的偏愛；葡萄牙人的巨大流動性；中央集權式的行政體系，它在印度洋建立起來的擴張模式在澳門得以再現，儘管在最初的雙重政權下澳門城市議會在澳門貿易中起了主要作用。

由於在地理、政治和經濟上的特殊性，澳門在葡屬印度州當中實際上是個特例。它的脆弱來源於它極易受到中國方面進攻的損害，因為，中國人祇要關閉關閘，就能使澳門陷入饑荒。另一方面，澳門的力量也在於這樣一個事實：它不僅在豐富而貴重的中國商品的流通中，而且在對中國具有戰略重要性的、特別是使廣東當局處於對福建當局的優勢地位的白銀貿易中扮演著關鍵角色。

澳門依賴於中國貿易，澳門商人是澳門政治生活中的主角，因此，當葡萄牙的貴族官員有足夠的力量在澳門推行一種烏托邦式的擴張政策時，本市就與中國當局形成了鮮明對照，局勢變得動蕩不安，貿易也隨之衰退。澳門葡人的現實主義以及他們與中國當局的合作，對於葡萄牙人在中國被接受以及澳門在幾個世紀間的穩定是個決定性的因素。澳門是一座葡萄牙城市，但是必須承認，它的領土主權是由中葡兩國分享的；這就是澳門城市 and 社會具有獨特性的原因。

澳門的海上貿易網絡

15-16世紀之間，葡萄牙人與此前不為西方所知的地區——即從非洲東海岸、阿拉伯、印度、中國，

到日本和朝鮮，以及從馬來西亞到菲律賓群島的整個東南亞地區——建立了直接聯繫。葡萄牙帝國企圖從經濟上和政治上控制自大西洋起穿越印度洋古老的海上絲綢之路而達太平洋的海域。

中國⁽¹⁹⁾對於葡萄牙人的貿易是非常重要的，這歸因於她提供幾種產品（主要是絲綢和瓷器），也歸因於她大量地消費白銀。葡萄牙人最為熟知的地區是：貿易活躍的浙江省寧波地區的雙嶼、福建省廈門地區的漳州（葡萄牙人用這個詞指稱漳州和泉州的商人⁽²⁰⁾），特別是廣東省香山地區的澳門。

西班牙佔領葡萄牙期間，葡萄牙人、西班牙人和中國人之間為了分享利益而產生了衝突；與此同時，荷蘭也試圖控制中國海。

眾所周知，促使歐洲與亞洲民族、特別是中國人之間的關係得以加強的一個決定因素，不僅是貨物的交流也是知識、技術和文化交流。

一、主要商品：

澳門貿易的主要商品是中國絲綢和日本、美洲白銀。那些貨物被用於同日本（經由長崎）、菲律賓（經由馬尼拉，然後進入西屬美洲和東南亞）以及印度和歐洲（經由滿刺加和果阿）的進出口貿易。葡萄牙人的絲銀貿易不是孤立的，而是與華南的貿易（即陶瓷和其他貴重貨物）、尤其是廣州和澳門的貿易聯為一體的。通過一個由好望角、紅海、波斯灣、印度洋以及東南亞和美洲的多條航線構成的複雜的貿易航線網絡⁽²¹⁾，各種商品被運到澳門。

一般來說，相對於經由好望角而進行的同歐洲的貿易而言，亞洲貿易是澳門以及整個印度州主要的收入來源。⁽²²⁾澳門的這種海上貿易，既同歐洲其他國家商人的貿易（如西班牙人在菲律賓、荷蘭人在福摩薩和巴達維亞），也與亞洲國家（諸如中國人和日本）的貿易展開競爭。⁽²³⁾

就一般意義上而言，澳門和印度州的貿易網，是以前穆斯林、印度人、東南亞人、中國人和日本人貿易網的繼續。⁽²⁴⁾在16、17世紀，葡萄牙海上貿易體系導致了在其貿易活動所覆蓋的廣泛地域內的長期居留地的建立；那裡居住著葡萄牙血統的人口，並且常常有軍事保護⁽⁸⁾。澳門是葡萄牙遠東貿易

網的一個關鍵的支撐點，它試圖成為整個歐洲與中國之間的進出口貿易的獨佔性中介。澳門—馬尼拉—新西班牙貿易，是直接將歐洲市場與亞洲市場相連接的貿易新航線之一。⁽²⁶⁾

二、貿易航線：

從馬尼拉出發有四條主要的貿易航線：最重要的一條是連接菲律賓與新西班牙；第二條連接菲律賓與日本；第三條是連接馬尼拉與滿刺加的馬魯卡（Malocan）航線；最後一條是從菲律賓通向勃泥、暹羅和柬埔寨的航線。另一方面，澳門又是葡萄牙遠東貿易的三條主要航線的中樞。現在，我們將綜合描述澳門航線。

1) 澳門—日本航線

1549年8月15日，第一個正式的葡萄牙傳教團抵達日本。這被視為葡屬印度州與日本正式關係的開端。⁽²⁷⁾ 葡萄牙對日貿易的王家壟斷制確立於1550年。一般來說，印度州對日貿易的航行就是沿舐果阿—滿刺加—中國（1557年以後是澳門）—長崎航線而進行的。

直到葡萄牙人被逐出日本之前，澳門—日本航線是他們的貿易網的中心點和獲利最豐厚的航線。歷史學家博卡羅寫道：“由天主聖名之城澳門向日本的航行是我們所知道的最為重要的航行。”⁽²⁸⁾

澳門—日本航行一般有四艘雙桅輕型貨船（Pataxo）進行，往返航程大約分別需時12天和10天。運去的貨物雖然也有瓷器、木材和其他貨物，但主要是絲綢。這些貨物主要用於交換白銀，也交換銅和黃金等貨物。在1630年代，這些航行可為王家金庫帶來65,000兩的收入，一次航行能賺10,000兩。⁽²⁹⁾ 1585-1630年間，進入澳門的白銀估計達14,899,000兩，其中大部份重新用來投資採購銷往日本的中國貨物。⁽³⁰⁾ 1639年，日本頒佈了驅逐令，實際上對貿易加以限制。雖然澳門商人利用中國代理人和他們的商船作為中介繼續同日本開展貿易，但是，貿易量與先前的相比已經變得微不足道了。澳門貿易的一條最能獲利的航線被關閉了。

荷蘭人在1641年奪佔滿刺加使這樣一種急劇變化的狀況更加惡化，富有創業精神的澳門葡人對這種形

勢所做出的反應，是加強原有的連接澳門與東南亞的航線。“在澳門，每年有一些小船（naveta）、中式平底船（junk）、三桅戰船（fragata）和其他小船開往東京、廣南、佔碑、柬埔寨、望加錫、索羅、帝汶和其他貿易繁榮的地方”⁽³¹⁾。

2) 澳門—滿刺加/果阿—里斯本航線

澳門—滿刺加/果阿—里斯本航線是葡萄牙經由好望角向歐洲供應東方商品的航線。它是以果阿為司令部的印度州與里斯本之間的官方航線。那條航線經常被用來向東方運送印度州的行政、政治和軍事職員。流動在澳門—果阿—里斯本航線上的有來自歐洲、非洲和日本的商人、商品以及郵件。即使在經濟上無利可圖，王室對這條航線仍然不斷地予以支持，這更加突出了它的政治特性。這條航線遭受到參與東方和遠東市場競爭的歐洲國家的強有力的和毀滅性的進攻。因此，荷蘭人在1641年佔領滿刺加對澳門—果阿航線的安全造成了難以挽回的損失，因為這意味舐荷蘭人牢固地取代了葡萄牙人在印度洋與太平洋間海上航線中的優勢地位。

從果阿出口到澳門的最受歡迎的商品是生絲；僅在1580-1590年間就將大約15噸、價值240,000兩的生絲出口到果阿。澳門最重要的進口商品是白銀；僅在1585-1591年間就有大約900,000兩美洲白銀經由好望角航線進入澳門。不過，澳門也進口其他貨物，如香料（主要是胡椒）、烏木、象牙和檀香木。

澳門—馬尼拉航線

在澳門—馬尼拉航線，我們將分析航行密度、交易會與代理商、銷售一承包的種類、有關貨物裝卸和航行的規章。另一個重要因素是主要由中葡兩國商人在此條航線上所進行的走私貿易。

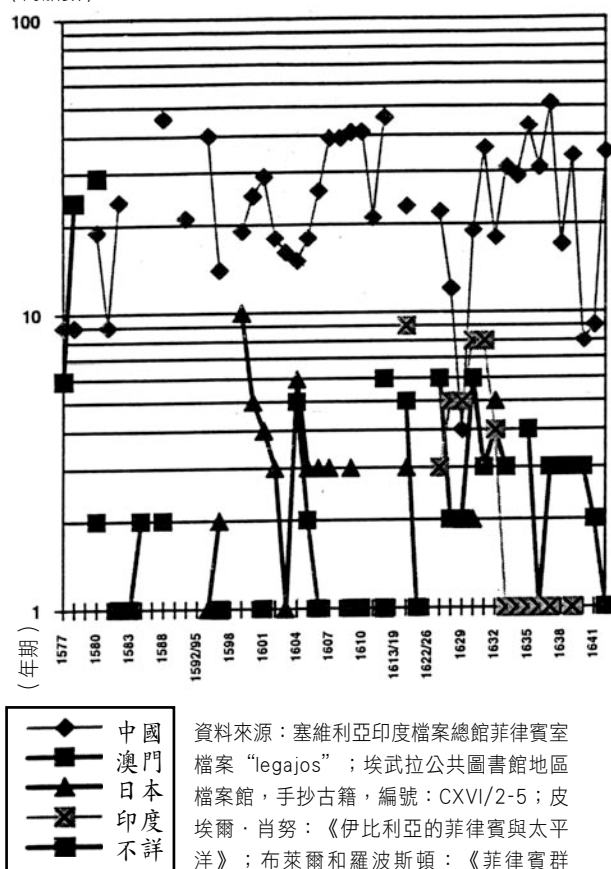
1580-1642年間，從澳門航行到馬尼拉的商船大約80艘（更為準確地說是77艘）。在分析澳門—馬尼拉海上航行時，首先要指出的一點是它的不定期性（我們不要忘了存在一些政治上和經濟上的制約）。這種商業航行可以明確的劃分為三個各為期二十年的階段。⁽³²⁾

1580-1642年澳門至馬尼拉的商船數

年期	船數	年期	船數	年期	船數
1580	2	1601	1	1622	0
1581	0	1602	0	1623	0
1582	1	1603	0	1624	0
1583	1	1604	5	1625	0
1584	2	1605	2	1626	0
1585	0	1606	1	1627	6
1586	0	1607	0	1628	2
1587	0	1608	0	1629	2
1588	2	1609	1	1630	6
1589	0	1610	1	1631	3
1590	0	1611	0	1632	4
1591	0	1612	6-7	1633	3
1592	0	1613	0	1634	0
1593	0	1614	0	1635	4
1594	0	1615	0	1636	1
1595	0	1616	0	1637	3
1596	0	1617	0	1638	3
1597	0	1618	0	1639	3
1598	0	1619	0	1640	3
1599	0	1620	5	1641	2
1600	0	1621	1	1642	1

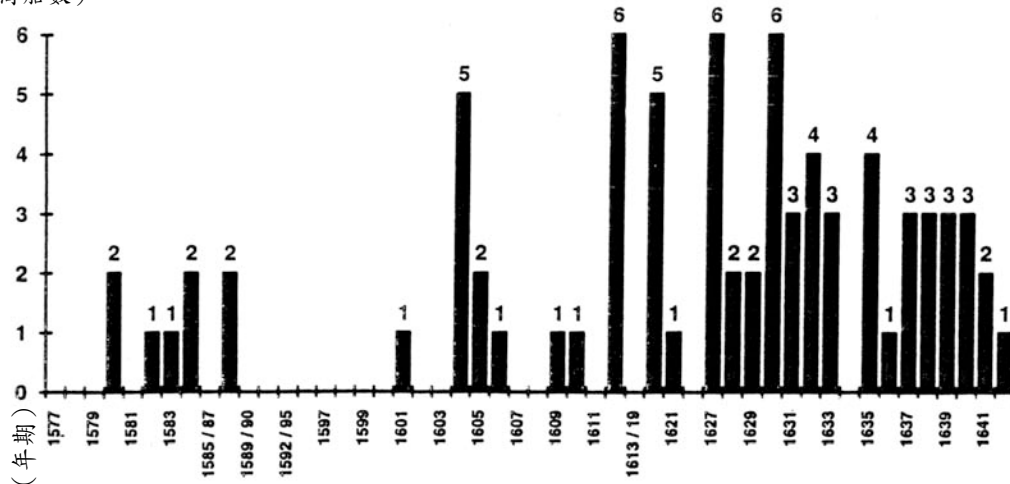
抵達馬尼拉的商船數目及其來源地

(商船數)



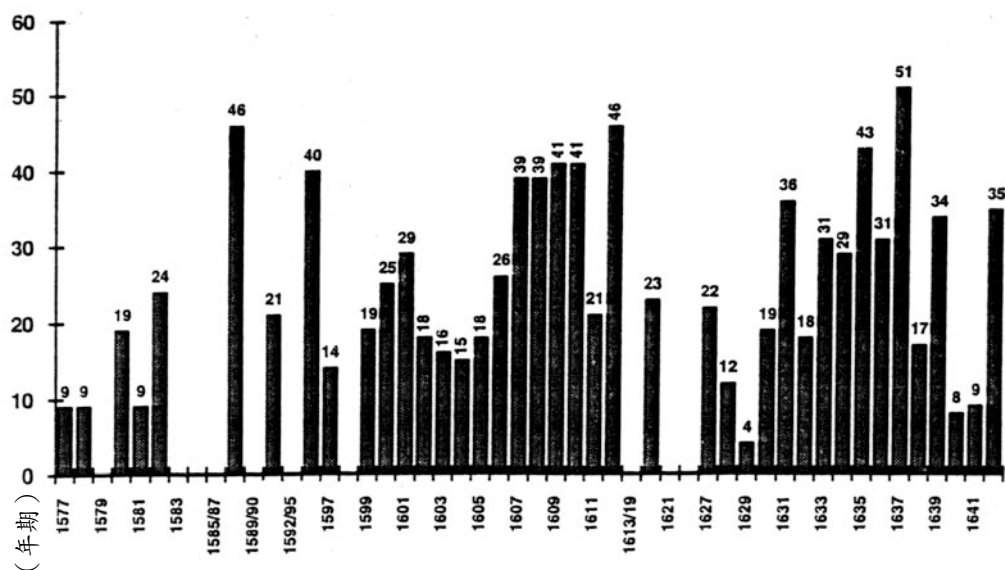
從澳門抵達馬尼拉的商船數

(商船數)



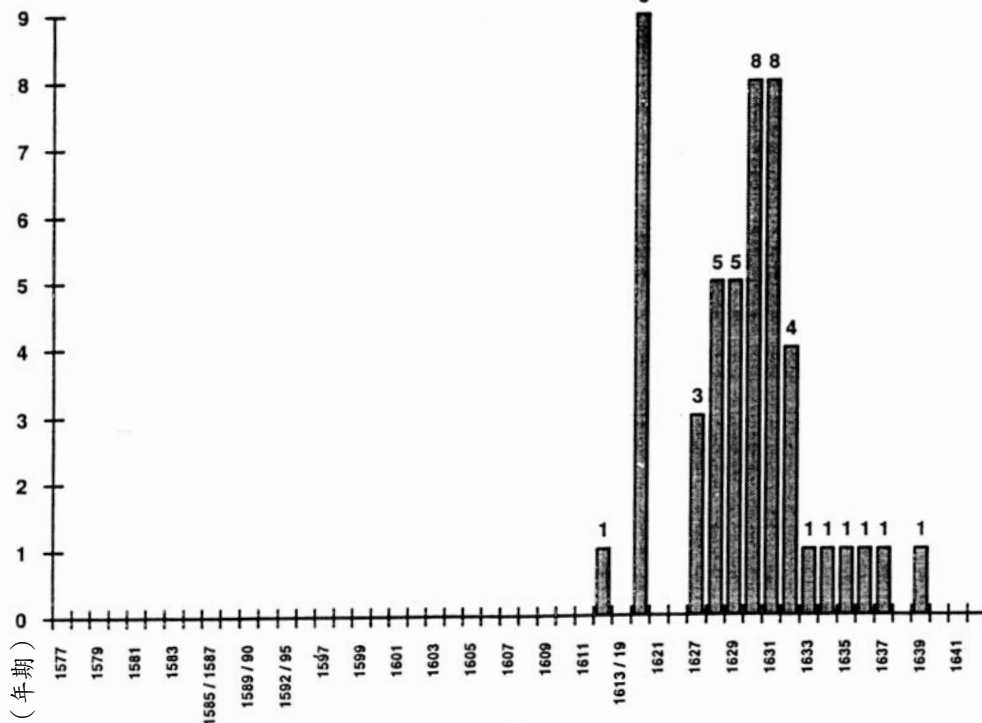
從中國抵達馬尼拉的商船（除開澳門）

(商船數)

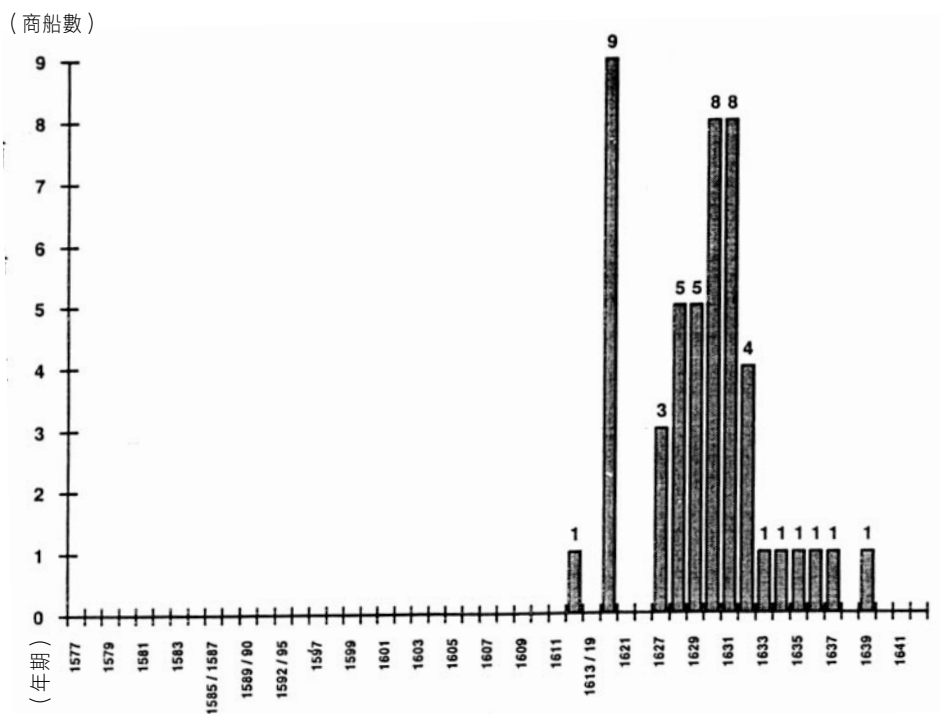


從印度抵達馬尼拉的商船數

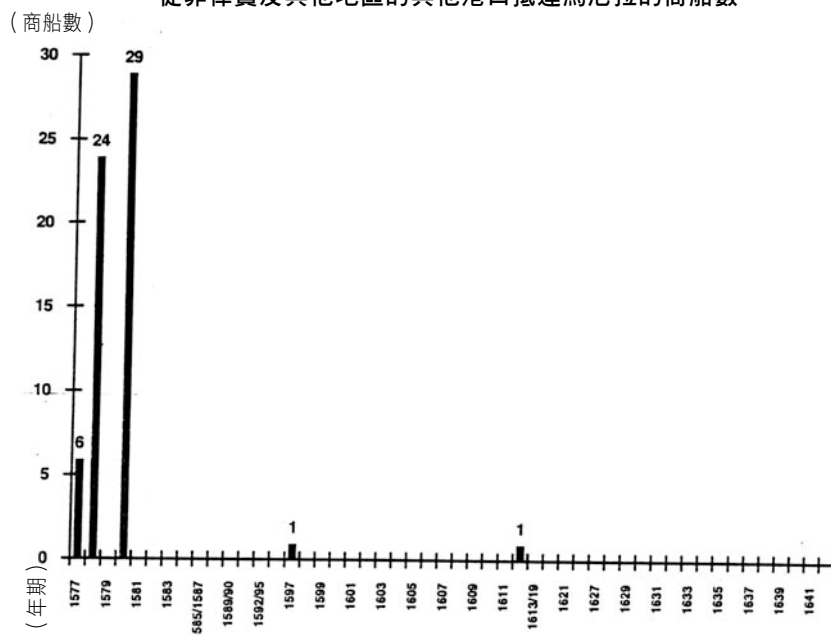
(商船數)



從印度抵達馬尼拉的商船數



從菲律賓及其他地區的其他港口抵達馬尼拉的商船數



〔資料來源〕塞維利亞印度檔案總館菲律賓室檔案“legajos”；埃武拉公共圖書館地區檔案館，手抄古籍，編號：CXVI/2-5；皮埃爾·肖努：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》；布萊爾和羅波斯頓：《菲律賓群島》；《葡屬東方檔案》，第三分冊。

1580-1600年為第一階段，其特點是船舶抵達的不定期性，每年祇有1-2艘船抵達。在此期間，祇有8艘船從澳門航行到馬尼拉：1580年兩艘，1582和1583年各一艘，1584和1588年各兩艘。⁽³³⁾因此，這二十年可以稱之為“開始”階段。

1601-1621年為第二階段，其間抵達馬尼拉的商船有23艘，相對於前一階段幾乎增加了三倍。這一增長主要是在該時期結束時實現的。雖然如此，這一階段可稱為增長與發展時期。1601年有一艘船到來，接下來的兩年裡沒有船從澳門進入馬尼拉。在1604至1606年的三年間，分別有五艘、兩艘和一艘船進入馬尼拉。經過一個三年期的空白之後，1609和1910年各有一艘船。1612年，馬尼拉海關記載了七艘葡萄牙船，但是難以確定它們的來源，不過可以看出其中的六艘來自澳門，一艘來自果阿。八年之後的1620年，據記載又有八艘船從澳門進入馬尼拉，而1621年祇有一艘。

第三個時期從1622年到1642年，表現出了一定的均衡性和連續性。因為在1627到1642年的十五年間，每年平均有三艘船抵達馬尼拉，而祇有在1634年沒有船從澳門進入馬尼拉。這一時期抵達馬尼拉商船總數達四十六艘，比1601-1621年增長50%。因此，我們可以把這時期界定為澳門—馬尼拉貿易的擴張和高峰期。1642年澳門正式承認葡萄牙的新國王若昂六世，突然結束了這一階段。

1627和1630年有更多的船（六艘）從澳門抵達馬尼拉。⁽³⁴⁾1628、1629和1641年分別有三艘。1632和1635年分別增加到四艘。這一時期的最後一艘船是在1642年抵達的。祇有在三十年之後的1672年，纔有一艘船從澳門再次到達馬尼拉。

一、航行期

在汽船發明之前，中國與馬尼拉之間的航行依賴於季風。因此，某個時間被認為是對往返航行更為有利的時間：離開中國海岸最好的時間是3月初季風到來的時候，而商船從馬尼拉返回是在颱風期到來之前的5月末或6月。⁽³⁵⁾

例如，根據安東尼奧·莫爾加（António Morga）的記載的葡萄牙的官方文獻，一個名叫羅保

·德·卡瓦略（Lopo de Carvalho）的人，當他的一艘船在往馬尼拉航行時沉沒之後請求減少他的債務；儘管他聲稱：“那種航行應該出售給願意在通常的季風期內航行的人”⁽³⁶⁾，他的請求還是被拒絕了。這份文件規定：一項馬尼拉航行的許可證與每一次風相對應，但是，許可證的持有人投入航行的船隻數量則由自己決定。

通過對大量的文獻⁽³⁷⁾進行比較，就可以從中國海岸為出發點的航行密度加以分類。

從中國抵達馬尼拉的商船數最多的月份依觀察的時期不同而異。1577-1644年，大約88艘船抵達馬尼拉，其中大部份抵達的時間是在5-6月間。雖然如此，一年當中的其他時間仍不斷地有商船到達。從1607到1645年，1月是船舶到達最多的月份。大部份船都在7月之前到達，但是，也有一、兩艘船是在11月甚至12月到達的。

從1607到1610年，在到達馬尼拉的160艘船當中，大部份在6月抵達，接姝是5月，隨後是3月。

在1611-1612和1620年間，共有95艘船登記入港，每年入港船數最多的月份是2月。從1627到1630年，在6月抵達的商船數量較大，為20艘，而全年總數為73艘。在1627-1635年間，登記了171艘船。到達船數最多的是6月，為20艘。1月是第二個最繁忙的月份。1636-1640年間，有154艘船進入馬尼拉港，5月最為繁忙，次之為6月。1641-1644年，有86艘船註冊進港，大部份是在1月到3月之間到達，但是，在此後直到7月間的月份，也有一定數量的船進港。

我們可以得出結論，澳門—馬尼拉貿易全年都在進行，但是，有一定的時間間隔。這條航線往往是未經官方確認的航線，它所進行的是走私貿易。儘管也有一定的航行密度，但並不總是與季風的規律相一致。當澳門—馬尼拉貿易獲得官方批准時，葡屬印度當局制定了許多指南，以強調遵守有利的季風期的必要性：“因為從日本到馬尼拉航行的繼續，通常是由在季風期開始時從中國航行到那些地區的商船進行的。”⁽³⁸⁾

二、澳門—馬尼拉航行的規則

中國對海外貿易的開放，削弱了澳門商人群體

作為中國、日本、馬尼拉和世界其他地區貿易關係中介人的地位，從而將他們置於不利的境地。澳門商人以兩種方式對這種挑戰做出反應：首先，他們繼續進行與馬尼拉的秘密貿易，或者利用直接航行到菲律賓群島（也稱呂宋島⁽³⁹⁾）的中國人的船隻和關係，或者借助於日本和東南亞地區的間接航線；其次，他們進一步施加壓力促使澳門—馬尼拉航線的公開化和制度化。

澳門與“索羅、帝汶、望加錫、交趾支那及其沿海其他地方”⁽⁴⁰⁾的貿易航線的強化，使澳門獲得了傳統上歸於滿刺加的利潤，從而減少了滿刺加的關稅收入。⁽⁴¹⁾澳門與馬尼拉的秘密貿易，也會損害了與塞維利亞—新西班牙航線相聯繫的西班牙商人的利益。⁽⁴²⁾因為，當澳門商人經由菲律賓向美洲市場提供絲貨時，由塞維利亞到達美洲和菲律賓的西班牙絲貨貿易就衰退。通過那種貿易，澳門增加了經由菲律賓向中國輸入美洲白銀的數量，同時也提高了葡萄牙人在菲律賓出售絲貨的價格。果阿的歲入隨其經由菲律賓進入歐洲的絲貨價格的降低而減少。所有這些因素，促使印度地方當局決定將澳門—馬尼拉航線制度化和官方化，因為，通過一項王室壟斷制度的核准是對這種貿易進行監督和管理的唯一方法。因此，利尼亞雷斯伯爵總督（Viceroy Count of Linhares）在提到了所有那些因素後補充說，依照他的理解，這種合法化消除了澳門與滿刺加在通向馬尼拉的東南亞航線上的競爭。⁽⁴³⁾

為了說明這一點，還可以徵引伯爵總督唐費爾南多·達·伽瑪將軍寫於1523〔應為1623——譯者〕年5月14日的信。這封信命令澳門—馬尼拉航線的所有貿易收入歸於王家金庫。⁽⁴⁴⁾於是，諸如管理澳門—馬尼拉航行的契約和章程等新的法令和章程便應運而生了。根據王室敕令的一般原則，財政委員會制定了航行條例，並監督它的運用，1629年11月16日，該委員會決定採取向私商讓渡的制度。對比，該委員會論證說：“按照這種制度出售航行比由王室出資來進行航行更為有利。”⁽⁴⁵⁾由印度州的總督、部長和代表組成的財政委員會，在公開宣佈了航行權的出售，並且考慮了敕令所定的法定時間之

後，就可以出售澳門—馬尼拉航行，或單獨出售一次航行，或一次出售連續三年的航行（1620年代和1630年代每年售價為30,000歐勒芬），或與澳門—日本航行一起出售（售價為70,000歐勒芬）。

該項制度規定了在批准的期限內必須投入航行的船數和完成航行次數的最低標準。做出此項規定的目的是為了讓王室金庫和私商能獲得足夠的利潤來實現他們的計劃。於是，1629年契約規定，獲得三年內澳門—馬尼拉和澳門—日本航行資格的人，至少要分別投入9艘船和13艘船進行馬尼拉和日本的航行。契約內包含的其他責任有：每次航行必須從日本運回1,200擔銅，完全由王室壟斷；須預先向果阿的金庫交50,000歐勒芬現金；擔保人承擔完全責任；須向原來的航行資格持有者⁽⁴⁶⁾支付30,000帕塔卡賠償金；商船登記簿和賬冊須呈送會計長⁽⁴⁷⁾；為此目的須將貨物列明並儲存在倉庫。

這項制度對澳門—馬尼拉和澳門—日本航行持有人的主要好處在於航線的壟斷：“在合同期限內，沒有羅保·薩門托·德·卡瓦略（Lopo Sarmiento de Carvalho）的同意，任何人不得向馬尼拉和日本運送貨物或前往那裡”⁽⁴⁸⁾，於是，航行持有人可向其他有興趣運送貨物到馬尼拉或日本的商人收取運費；如果發生船難此項權利則被免除；持有人可以親自完成航行，也可以通過他的管理人進行航行；最後，在支付了合同規定的款項後，可以持有和使用通過航行和他所投入營運的船隻中所得來的全部利潤。這些條件往往使航行持有人經過一次航行就變成富翁。

根據章程，曼努埃爾·拉姆斯（Manoel Ramos）被任命為日本和馬尼拉航行的監理員，1629年，他得到了500兩銀子的收入，少於船隊總指揮（Capitão-Mor）的收入（他的收入是2,000兩白銀）。⁽⁴⁹⁾1637年，一項新的制度確立了王室對澳門—馬尼拉航線的壟斷制。直接的私人貿易被禁止；私商僅允許在一條王室小船上裝運貨物，以免與塞維利亞航線的競爭。一位叫羅倫索·利斯·維略（Lourenço Liz Velho）的澳門市民被任命為澳門—馬尼拉航行的船隊總指揮，也被授予代理商的權

責。依照規定，他不能參與任何貿易，但是他可以得到1,000帕塔卡的薪水以及每日2帕塔卡的生活費，職員或秘書可得400帕塔卡。⁽⁵⁰⁾

章程也規定了這些航行所獲利潤的用途。它通常轉歸王室金庫，但是現在則保留下來用於建造新船和支持果阿的船廠。⁽⁵¹⁾根據第三代利尼亞雷斯伯爵⁽⁵²⁾的日記，1629年的財政委員會在其準備出售馬尼拉航行權的會議上給澳門以優先權。然而，它的代表卻因為不同意規定的條件而拒絕購買。後來，航行權被出售給了一位生活在澳門的富有的船主和貴族羅保·薩門托·德·卡瓦略。

有關澳門和印度州其他航線的法令和章程，反映了葡萄牙當局對商業革新的保守觀點。與此形成對照的是，荷蘭和英國到這時已經奠定了前資本主義制度的經濟基礎，並最終戰勝了西葡兩國脆弱的經濟和殖民體系。王室的官方政策更偏向於士兵而不是商人，所以，企圖阻止政府官員和士兵參與私人貿易。上述文獻反映了這些規則的衝突和無效。與馬尼拉的貿易非常有利可圖，所以，葡人（商人、官員、士兵、教士和水手）繼續參與貿易，即使在這種貿易遭到禁止時期也是如此。他們秘密地利用中國商船和其他的出發港口進行貿易。1592年，葡萄牙當局規定，禁止由中國開往印度的任何人在抵達果阿港之前離開商船，以期保證船上有足夠的人保護船隻擺脫可能的危險。⁽⁵³⁾

葡萄牙官方缺乏商人意識的另一個表現是對富商（即50,000歐勒芬以上的人）的歧視；他們主要是新基督教士。官方編年史家博卡羅（Bocarro）指出：富裕的葡萄牙商人感覺到在果阿進行貿易並不自由，害怕他們（或者他們的錢）被召去為國王服務，擔心宗教裁判所干涉他們的生意和習慣。⁽⁵⁴⁾菲律賓的西班牙人也處於類似的情況。所有西班牙士兵都被嚴格禁止參與同美洲（主要是與阿卡普爾科）的貿易。⁽⁵⁵⁾

三、關於貨物裝運的規定

1635年5月4日，利尼亞雷斯伯爵總督致信在果阿的日本—馬尼拉航行的監理員，向他發佈了下列指示：首先，“應該僱用足夠的水手；其次，甲板

和船倉不得裝載除布匹之外的任何其他貨物；任何東西都應該置於合適的位置上”，因為在甲板上裝載貨物是導致船難根源。⁽⁵⁶⁾

對貨物的裝運做出官方規定有多方面的理由：首先是商船的超載和非載貨空間的利用；第二，一些毫無顧忌的船主為了增加利潤，減少船員人數，利用空間艙位裝運更多的貨物。這顯然使航行變得更加困難，增加了在氣候和海上條件不利的情況下發生船難的危險性。

1637年制定了有關澳門—馬尼拉航線的新章程。羅芒·德·萊莫斯（Romão de Lemos）受命保證商船運載貨物不超過章程規定的限額；這些貨物都應置於正確的位置上。⁽⁵⁷⁾

章程也規定對那些不違反規定在船艙運載貨物的官員給與50帕塔卡⁽⁵⁸⁾的補償⁽⁵⁹⁾。從這些規則中可以推斷，從澳門到馬尼拉的航行由王家財政控制，也發生其他航線上出現過的濫用行為。一些船主甚至改變了商船的內部行為，把甲板裝滿貨物，從而威脅到商船的穩定性，限制了船員的流動性。⁽⁶⁰⁾

對違反有關季節的規定的懲罰是，船主將喪失對可能的危險和損失獲得任何補償的權利。⁽⁶¹⁾

四、稅收

澳門—馬尼拉航線及其絲貨貿易，對於商人本身和馬尼拉海關都是一個收入來源。中國當局對抵達澳門和廣州的葡萄牙船和其他外國船徵收不同類型的關稅。對葡萄牙人徵收的稅有兩種：一是船稅，二是定居澳門地區的租金。

中國中央政府和地方當局就對外貿易的利弊展開長期的辯論之後，於1567年開放了外國人和私商與華南、尤其是與福建省的貿易。在中國，直到1567年，祇允許官方的朝貢貿易，澳門是唯一的例外。1535年廣東布政使林富的一份奏疏，明確地提到了中國對白銀的需求是中國官方接受葡人在華南沿海貿易的原因。⁽⁶²⁾

關稅由管理外國商船的機構市舶司負責徵收，該機構於1535年遷移到澳門。估算稅收的方法隨時間的推移而發生變化：1535-1571年間實行抽分法，即在貨物的總價值中抽取20%；1571年改行丈抽

法，即按照商船的噸位確定稅額。這種變化的原因，是在估算每種貨物的確切價值時遇到了困難。⁽⁶³⁾並非對所有的外國商人徵收同等的關稅。事實上，相對於其他歐洲國家、甚至亞洲國的商船而言，葡萄牙人享有優待：

1) 根據是否首之抵達中國的情況，將不足200噸的葡萄牙船分為兩類：第一次航行每船徵收白銀1,800兩，而所有再次來航的葡萄牙船每船僅納關稅600兩。

2) 其他外國商船，不論第幾次來航，統統必須繳納5,400兩白銀。因此，葡萄牙船（不包括首次來航）所繳納的關稅僅相當於其他外國商船的九分之一。多種中國史料（例如《廣東賦役全書》）提到了對澳門所徵收的關稅以及徵稅的方法。⁽⁶⁴⁾當外國商船抵達澳門時，負責此事的官員就向香山縣通報，以獲得布政使和海道副使的指示。布政司和香山縣令派官員到船上進行丈量，並按照有關規定確定稅額。接下來對商船進行登記，然後把稅款交給中國當局。

葡萄牙船享有的優待還有另外兩種方式：首先，護航的葡萄牙軍用船免交關稅；其次，葡萄牙商船遇難，由中國方面進行援救而無須支付費用，而其他外國商船遇到此種情況就要支付營救費。因此，與葡萄牙的貿易顯然是受到特殊照顧的；葡萄牙船在貨物裝運上有很大的優勢。

《澳門記略》的作者張汝霖和印光任告訴我們，番舶獲中國當局之批准在中國海航行，編入“香”字號。中國當局給二十艘這樣的船發放了許可證。這兩位作者還提到，在連續的二十年間，海上損失使澳門的商船數減少了一半。⁽⁶⁵⁾

澳門的其他稅收

澳門市通過它的市政當局向進入澳門港的貨物徵收0.5%的進口稅。1606年，印度總督唐·佩德羅·德·卡士蒂略主教（Bishop D. Pedro de Castilho）致信葡王，報告了澳門居民關於徵收0.5%的進口稅以加強澳門城牆和支付兵頭費用的請求。⁽⁶⁶⁾

1607年1月10日，國王予以批准。⁽⁶⁷⁾

為了對付荷蘭和英國商船的進攻，澳門議事會提高了外國商船貨物的進口稅，按照貨物的質量分為低中高三個等級，分別徵稅1%、1.5%和2%。⁽⁶⁸⁾1623年，澳門將關稅提高到10%以便進行城市要塞的建設。⁽⁶⁹⁾

根據澳門駐果阿的代表所提供的資料⁽⁷⁰⁾，1623澳門議事會的開銷為：10%用於支付中國海關的關稅，另外10%用於支付澳門一日本航船隊總指揮，6%或7%用於澳門的日常開支。⁽⁷¹⁾

馬尼拉的稅收

馬尼拉海關也徵收不同類型的關稅，一般來說可以分為兩類：一類比較高，另一類比較低。1610年以後，對一切來自印度洋和日本商船的貿易徵稅3%，對中國貿易徵稅6%。⁽⁷²⁾然而，這種不同稅率對於收入而言並不很重要。從長遠來看，它們實質上反映了支持和促進與某些地區的貿易而刁難和阻礙與另一些地區的貿易的政治態度；換言之，它是試圖控制中國人在馬尼拉經濟活動中的優勢地位的企圖。1630-1640年間，來自澳門的商船須繳納不同的關稅：如果它們是私商的船，納稅6%；如果是王家商船，則納稅14%，包括運費。⁽⁷³⁾

在馬尼拉普遍使用的合同叫做“盤卡達”⁽⁷⁴⁾。它包括普遍意義上的貨物估價以及西班牙商人對中國平底船從華南各港口運來的絲綢和其他貨物的採購和銷售的一套制度。中國商品的價格每年都依據數量和質量的不同以及流入中國的白銀量的變化而發生變化。事實上，澳門商人抗議因中國福建商人向中國大量進口白銀而導致的廣州、澳門絲貨價格的上漲。葡萄牙人所能做出的反應，祇能是同意按市場價格購買和出售貨物；或者拒絕它而返回澳門，這是一種代價沉重的選擇。然而，葡萄牙人設法繼續與馬尼拉進行獲利潤豐厚的貿易。盤卡達制度對於葡萄牙人來說並不陌生；日本當地商人的頭目也運用過它：日本商人首先從葡萄牙人手裡購得絲綢，然後再批發出去，進行零售轉賣。⁽⁷⁵⁾

澳門—馬尼拉航線上葡萄牙貿易的利潤，可以通過和日本的商船的數量來估算。為了獲得完全的一致過考查馬尼拉征收的關稅額和從來自澳門、中國、印度性，我們使用五年的年均價值，如下表顯示：

馬尼拉海關關稅年均值（比索）及其在關稅總收入中所佔的比重

日期	澳門		中國		日本		印度		其他		總數
	平均	%	平均	%	平均	%	平均	%	平均	%	
1586/1590	1159.0	8.66	3750.0	28.02					8474.0	63.32	13383.0
1591/1595			22065.0	61.00	295.0	0.80			13795.0	38.20	36155.5
1596/1600			24155.5	56.04	258.5	0.60	861.00	1.99	17829.0	41.37	43104.5
1601/1605	200.0	0.50	30104.2	70.03	572.2	1.33			12106.5	28.14	42982.9
1606/1610	8.6	0.01	46382.6	78.52	46.0	0.08			12629.0	21.39	59066.0
1611/1615	50.0	0.10	64432.0	91.40			396.50	0.50	5476.5	8.00	70355.0
1616/1620	6798.0	13.20	31045.0	60.30	353.0	0.60	2463.00	4.79	10678.0	21.11	51337.0
1626/1630	7110.5	27.65	11513.0	34.70	31.0	0.11	1813.25	7.10	5252.2	20.40	25720.0
1631/1635	9327.6	22.10	24951.2	59.00	17.4	0.04	1281.00	3.04	6611.8	15.82	42194.0
1636/1640	3556.8	11.46	23927.0	77.10			898.40	2.90	2654.8	8.54	31037.0
1641/1642	15737.5	50.80	13194.5	41.98					2495.5	7.94	31425.0
1641/1645	6294.0	28.50	12305.4	55.40			677.80	3.10	2797.8	13.00	22075.0

資料來源：皮埃爾·肖努：《伊比利亞的菲律賓與太平洋（16、17和18世紀）》，頁200-206。

將該表中的資料與同期由澳門進入馬尼拉港的商船數量的資料加以比較，證實了三個時期的特徵。在開創期（1580-1600），不僅登記進港的商船數較低（8艘），而且與其他時期相比，其貨載量也低於一般水平。自澳門運來的貨物的價值最低的年期是1606-1610、1611-1615和1601-1605年，在此期間，它們年均所繳納的關稅分別為8.6比索、50比索和200比索。在發展時期（1601-1621），進港船數達到23艘，增長255%，進口貨物的總值也有較大增長：由1606-1610年間的年均8.6比索增加到1616-1620年間的年均6,798比索。在擴張時期（1622-1642），進港船數為46艘，增長501%，澳門船載運進口的貨物總值也達到高峰。1641-1642年間，年均貨物價值達到15,735.5比索的最高點，佔海關登記的所有進港商船總數的50%。同樣以海關登記為基礎，也顯示出奇怪的一點：兩年當中僅有三艘船抵達；而1627和1630年則有6艘船從澳門到達，為直到18世紀末澳門進港船數的最高點。

在中國、澳門、馬尼拉、日本和印度的貿易

為了確定澳門葡萄牙人用來保證其貿易連續性的其他替代性航線，我們搜集了其他一些關於中國貿易、日本貿易和印度貿易的資料。

隨姚明王朝接受開放海外貿易的政策，中國與菲律賓之間的貿易也逐步得到加強。嘉靖時期（1522-1567）和穆宗時期（1567），日本海盜搶劫了中國沿海，使海上貿易難以開展。在這兩個時期，他們的活動停止了，負責福建省的官員塗澤民疏請開放這一地區與東西洋國家的海上貿易。這時，中國商人如果獲得正式的許可證，就能自由地出海航行。⁽⁷⁶⁾1589年，發放了88項許可證，後來又發放了110項。1597年，請求給來自漳州地區的商船發許可證。這些許可證一半用於東洋貿易，另一半用於西洋貿易，對每個地區的許可證收取不同的費用。⁽⁷⁷⁾

以前的走私貿易由於有了新的自由而變得更加活躍。漳州地區的月港開始與呂宋島有了直接的貿

易，該條航線取代了以前更為漫長的經由佔卑（今日之越南）和勃泥的廣州—呂宋航線。雖然葡萄牙人試圖壟斷和保證獨佔性的澳門—馬尼拉貿易關係，中國人與菲律賓人之間的直接貿易卻在持續不斷，並且日形重要，而葡萄牙人與馬尼拉的貿易則不斷衰落。

通過廣東省廣州、福建省漳州、浙江省雙嶼等地活躍的商業活動，葡萄牙人已經同鉅大的中國消費和生產市場建立起了聯繫，這個鉅大市場給他們留下如此深刻的印象，以至於那個時代的許多作家都相信，如果能介入中國貿易，葡萄牙就可以放棄一切其他市場。茲舉下列兩例：“如果中國貿易向我們開放的話，葡萄牙就可以放棄所有其他市場，因為中國商品在整個亞洲乃至全世界非常受青睞”（博卡羅Bocarro）⁽⁷⁸⁾；“如果葡萄牙人可以自由介入中國貿易，那麼，即使沒有通向日本和馬尼拉的任何其他航行，澳門也能存在並且不斷成長，因為中國如此之大，她的臣民們沒有海外貿易也能生存，而澳門居民即被中國當局視為中國的臣民”⁽⁷⁹⁾。

有一種類似的觀點認為，同亞洲的貿易在戰略上比同美洲的貿易更為重要。下面的文獻證明了這種觀點：“論文證實在商業上東印度比西印度更為重要；與此相聯繫，我們找到了東印度貿易暫時衰退和西班牙陷於貧窮狀況的根源。”⁽⁸⁰⁾

由於地理位置上的原因，澳門不得不在廣州購買她的貨物：“在城市內部，不生產紡織品，向東南亞、日本和印度進行商業航行所需要的一切東西，不得不用中式平底船和其他類型的船從廣州採購”，食品供應也取決於中國人的意願。⁽⁸¹⁾

當中葡兩個民族發生爭執時，中國當局偶爾也利用葡萄牙人來廣州的情況以迫使他們服從和實行他們的命令。例如，1621年，中國官員威脅要逮捕在廣州的葡萄牙人，扣押他們的白銀，以迫使葡萄牙人拆毀耶穌會士在“青洲”建造的房子。⁽⁸²⁾

集市與商人

最受歡迎的絲綢來自中國中部，特別是江蘇和

浙江。海外（特別是歐洲）對中國絲綢的需求，導致了中國生產和交換絲綢的地區（廣東省和福建省）經濟的快速發展。中國的一句諺語“上有天堂，下有蘇杭”就反映了這種繁榮。全漢昇提到了明末清初美洲市場的絲貨需求對那句諺語中提到的城市的發展所起的重要作用。⁽⁸³⁾廣州進行的每年兩次的交易會（12月-元月和5-6月）可以持續數週或數月。在這兩次交易會上葡萄牙商人也購買各種紡織品、瓷器和其他商品。⁽⁸⁴⁾

商船在馬尼拉是如何受到接待的呢？中國商船入泊馬尼拉灣，一艘西班牙護衛船便出來迎接他們；然後有三個士兵陪伴他們進入馬尼拉港口。馬尼拉的王家官員登船估貨並進行登記，之後，他們按照貨物總價值的3%繳納進口關稅。貨物用舢板船（sampana）運到中國市場的所在地“帕利安”（Parián）⁽⁸⁵⁾或者其他倉庫，在那裡可以進行自由出售。正如我們已經提到的那樣，主要貨物由生絲和絲織品構成，這些貨物可以不受西班牙當局的任何干涉而自由地出售；白銀和雷阿爾小銀幣（reale）是貿易中使用的惟一的通貨。⁽⁸⁶⁾

在馬尼拉，在季風期內（3月和4月）由南部運來的這些貨物，裝入大帆船（galleon）於6月間起航運往新西班牙。然而最有實力的華商（sangley⁽⁸⁷⁾，即最先定居馬尼拉的中國商人）和西班牙人，繼續留在馬尼拉以盡可能好的價格出售剩餘的貨物。⁽⁸⁸⁾大約有6,000或7,000名中國華商長期定居在馬尼拉，其中的3,000或4,000人生活在中國市場所在的地方。據計算，在這條航線上航行的中國商人的人數超過2,000人。⁽⁸⁹⁾

到16世紀末，平均每年有四十艘中式平底船從廣州、泉州和福州航行到馬尼拉，主要裝載絲綢，但是也有其他貨物。塞巴斯蒂昂·蘇亞雷斯·帕埃斯（Sebastião Soares Paes）稱，在1633年，隨姓澳門—馬尼拉航線王家壟制的開始實行，中國與馬尼拉間的直接貿易進一步加強，“四十艘稱為‘索瑪’（somas）的大海船滿載貨物從福建省（主要是廈門灣）航行到馬尼拉”⁽⁹⁰⁾。佩德羅·德·巴埃薩（Pedro de Baeza）提到，截止至17世紀第一個10年

末，每年平均有三十到四十艘中式平底船從福建省到達馬尼拉，出售刺繡絲綢或平紋綢以換取急需的白銀。據巴埃薩估算，每年交換的白銀達250-300萬雷阿爾；這個估算結果可能略有誇大。⁽⁹¹⁾ 1591年的一個更加可信的計算結果稱，每年交易的白銀大約為30萬比索。當時最通行的貨幣是幣值等於8雷阿爾白銀的比索。⁽⁹²⁾

中國商人運輸到馬尼拉的貨物，每年為馬尼拉海關繳納關稅40萬比索，稅率按3%計算。這些商品出售每年可為中國帶來150萬金幣的收入。⁽⁹³⁾

在16世紀的最後二十五年裡，來自福建省的中國商人，在中國—馬尼拉航線上取得了優勢地位。這一點可以從他們所繳納關稅的比重上得到清楚的證明：經常達到馬尼拉關稅收入的50%以上。中國流向馬尼拉的貿易量繼續在增長：他們繳納的關稅佔馬尼拉關稅總收入的比重，由17世紀初期的80%上昇到1641-1642年間的90%。⁽⁹⁴⁾

中國人的優勢地位是由內外兩個方面的因素造成的。明朝末年經濟和社會的發展，是一個內部因素。而國外因素則有：中國對絲綢之路的控制，歐洲國家之間在印度洋和太平洋的戰爭，印度洋貿易航行的漫長，以及日本人在菲律賓貿易的衰退。然而，因廣東、福建兩省的中國人與馬尼拉的直接貿易的增長而遭受最大損害的是澳門的葡萄牙人；他們感覺到他們作為中國與菲律賓之間的中介人的地位遭到了削弱。令澳門商人擔憂的又一個因素是，儘管有官方禁令，馬尼拉與日本之間還是存在直接的貿易。葡萄牙當局、特別是澳門的總督，制定了一系列規章，以阻止甚至禁止“中國商人同日本開展貿易”。對違反規定者制定了懲處措施，即罰款500帕爾道，並沒收貨物歸王家金庫。告發這種貿易的人可得100帕爾道的獎勵。這些規章被公佈於澳門城牆上，並配有中譯文。⁽⁹⁵⁾

16世紀晚期，明朝開放了海上貿易，刺激了中國人與東南亞的貿易；這既可得到中國文獻的證明，也可以得到那個時期的葡萄牙文獻的證明。例如，菲利普國王的信函說明了當局如何採取措施保護伊比利亞帝國在東南亞的利益。其目的是阻止中

國商人直接向“巽他、北大年、Andregir、佔碑和索羅航行”和直接採購胡椒和檀香木，從而保護與葡屬滿刺加相連接的航線和市場。⁽⁹⁶⁾ 中央帝國對外貿易的開放，使菲律賓的西班牙人得以更容易地開展同中國的直接貿易。但是，澳門的商人則進行強烈的抗議，唐·佩德羅·德·卡斯蒂略主教（D. Pedro de Castilho）致國王的一封信就是一個例子。其中談到，澳門居民的利益就是要“禁止菲律賓的西班牙人直接同中國開展貿易”。⁽⁹⁷⁾

圖表中的資料包括進口年均價值（比索）、馬尼拉海關徵收的關稅以及所佔關稅總額的比重。根據這些資料我們得出結論：

澳門—馬尼拉貿易的高峰期與中國—馬尼拉貿易的高峰期並不同步。1580-1645年間，中國與馬尼拉的海上貿易繳納了馬尼拉海關總收入的大部份（1586-1590年間是個例外，這是惟一次新西班牙貿易所繳納的關稅超過40%，即61%）。⁽⁹⁸⁾

澳門—馬尼拉貿易的開始期（1580-1600）也是中國—馬尼拉貿易的“起飛期”。中國貿易繳納的關稅佔關稅總額的比重，由1586-1590年間的28.02%（即年均3,750比索）上昇到1596-1600年的56.4%（即年均24,155.5比索）；這一時期，馬尼拉海關沒有留下澳門商船來航的記載，可能在一些中國的商船上裝載來自澳門的貨物。

在接下來的時期（1601-1620），幾乎沒有來自澳門的商業活動，而中國與馬尼拉的貿易卻不斷發展並確實達到了高峰期。中國貿易貢獻的關稅比率急劇上昇：1601-1605年間為70.03%，1606-1610年間為78.5%，1611-1615更高達91.4%。有趣的是，中國—馬尼拉貿易的高峰期正好與葡萄牙人的澳門—馬尼拉貿易的收縮相同步：1606-1610年繳納關稅8.6比索，佔關稅總額的0.01%，1611-1615年間，納稅50比索，佔關稅總額的0.1。從1515〔應為1615——譯者〕年以後，馬尼拉的中國貿易開始衰退。

1620-1645年是衰退期，並持續到1670-1680年；正是在這時期，葡萄牙與馬尼拉的貿易達到了它的高峰期。

然而，日本與馬尼拉間的貿易重要性要小得

多。它開始於1591-1595年（繳納關稅295比索，佔關稅總額的0.8%）和1596-1600年（納稅258.5比索，佔關稅總額的0.6%）。應該注意的是，這十年間沒有商船從澳門抵達馬尼拉港。所以，澳門的一些商人可能利用了某些中國人的船。在接下來的時期（1601-1605），日本貿易所繳的關稅有了上昇，達到572.20比索，佔關稅總額的比重為1.33%。最後時期（1606-1635）是一個衰退時期，1606-1610年僅納稅46比索；1616-1620年有一個小的恢復，納稅353比索；1631-1635年跌到了最低點，僅納稅17.4比索。

至於起源於印度的貿易，以所納關稅的比重而言，1626-1630年的貢獻率最大，為7.05%，即年均1,813.25比索；1620年有9艘葡萄牙船從印度抵達馬尼拉，運來的貨物價值非常大。所以，儘管1616-1620年沒有登記商船進港，1620年所繳納的關稅除以5以後仍然達到了2,463比索的年均最高額。在登記的貨物價值不太大的1611-1615年和1641-1645年間納稅額分別為396.5比索和507.2比索。

有趣的是，在澳門商人不能直接從澳門派船到馬尼拉的時期，葡萄牙人與馬尼拉的貿易便以諸如望加錫、東埔寨和交趾支那等東南亞的其他中介港口為出發點。1597年，至少有一艘船從滿刺加到馬尼拉⁽⁹⁸⁾，它的貨物所繳納的關稅佔關稅總額的1.99%，即1596-1600年間平均每年達稅額位861比索。

然而，我們必須非常謹慎地對待就上面所提到的資料所作的解釋，因為它並不能提供澳門—馬尼拉航線海上貿易的所有事實。一個必須加以考慮的事實是，由於這種貿易常常被禁止，它的連續性是通過走私貿易來實現的。在有利於同馬尼拉通商的時期和政治環境下，葡萄牙人利用了其他航線，即經由東南亞、印度（特別是果阿）或者日本的航線。1577-1644年，有大約50艘船從印度的果阿、馬拉巴爾和克羅曼德爾港口以及滿刺加到達馬尼拉。避開政府禁令的另外一種方式是利用其他國家的商船，例如，1591、1599、1600和1601年就曾利用日本商船運輸葡萄牙人的貨物。然而，澳門與馬尼拉

間的秘密貿易可能大部份是利用中國商船，澳門商人依賴於從廣州駛出的商船從事航行，或者是通過華人代理商完成貿易。⁽⁹⁹⁾在檔案室（Contadoria）的手稿中可以找到支持這一結論的更多的文獻，它們提到了1633年和1634年中國基督徒的出現；還提到1608年有39艘中國船到達馬尼拉，其中一艘船的船長是一位基督徒；它們還說，1631年有33艘中國船到該港，一位船主擁有其中的5艘，他是一位基督徒。因此，葡萄牙人可能利用了部份在馬尼拉海關註冊但未提及來源地的商船中和另一些註冊為沿海貿易的商船。

馬尼拉的中國商人

西班牙人從美洲運到馬尼拉的大量白銀，不斷地吸引更多的商人，特別是中國商人。馬尼拉的華人社區迅速地繁榮和壯大。這些參與馬尼拉貿易的人大約有2,000人，其中不少人來自福建省的漳州市，有些時候，他們在馬尼拉停留一個較長的時間（這裡使用這個詞意思是“過冬”），以便按照更為有利的價格出售貨物。

來到馬尼拉的許多中國人長期在這裡工作和生活，但是，這裡也有一個暫時居住的華人群體。中國人全部按照要求居住在西班牙文稱之為alcaiceria的市區（中文稱之為“潤內”）。然而，在當地它以“帕利安”著稱，意思是絲綢市場。這個事實表明，主要的活動是絲貨貿易。這個華人群體是馬尼拉最重要的商人。

華人群體包括為數不少的沒有劃分等級的工人，但是也有一個高度專業化的隊伍，其中包括各類手工業者，根據同時代的史料，他們特別的多才多藝。他們被認為對於馬尼拉和菲律賓的日常生活是不可缺少的，因為他們普遍被承認是細心而能幹的工人。“如果沒有中國人，馬尼拉將成為悲慘之地，因為正是有了他們，西班牙才變得富有。”⁽¹⁰⁰⁾

生活在馬尼拉的華人群體屬於較低的社會階層；茹安·克爾伯修士（Friar Juan Colbo）提到他們的低下出身時說，他們是“地球的渣滓”，但

是，他們當中也有從澳門—馬尼拉貿易中成長起來的富商。雖然有一些並不富有的商人與富商們展開競爭，但是，這種貿易仍然直接或間接地由富商所控制。1567年之後，這種貿易得到中國官方的批准。這些商人中的有些人使用了先進的技術，比如說使用了信貸。⁽¹⁰¹⁾

中國人的優勢地位是由內外兩個方面的因素造成的。最重要的因素是：從國內來看，是明朝末年經濟和社會的發展；而從國外來看，則是生活在東南亞的龐大的華人群體對中國絲綢貿易的控制。中國商人從歐洲國家之間在印度洋和太平洋的對抗和戰爭中獲得了好處。他們與東南亞國家有長期的貿易關係，擁有一支強大的商船隊伍，並且從日本人在菲律賓貿易的衰退中獲得了利益。

結語

16世紀末和17世紀，澳門、日本和馬尼拉都是絲綢、白銀和諸如瓷器等其他中國貨物貿易的強有力的商業中心。這種貿易必須在東西方貿易的背景之下加以分析。16-17世紀的歐洲人與亞洲的產品生產地建立起了直接聯繫，並且企圖對它們加以控制。

在這一時期，絲綢、白銀和瓷器在澳門—馬尼拉航線和澳門所有的貿易網絡中扮演了突出的角色。葡萄牙人的商業迅速地擴展成了惟一的全球貿易網絡。連接中國與太平洋和大西洋市場的充滿活力的貿易網，反映了普遍的歐洲價格體系（特別是在荷蘭和西班牙）與太平洋貿易體系之間的相互關係。⁽¹⁰²⁾

馬尼拉和澳門成為遠東地區重要的商業中心有兩個原因：首先是這個伊比利亞殖民地的地理和政治形勢。澳門充當了進入中國的門戶，而馬尼拉則扮演中國與日本、美洲和印度開展貿易的中介港；第二個原因是經濟上和技術上的因素，也就是葡萄牙和西班牙所具有的將遠東與歐洲的世界性經濟體系直接連接起來的航海能力。澳門和馬尼拉成為白銀從新西班牙和日本流向中國的最重要的中介港，它吸納了16-17世紀流通白銀的大部份。

根據對中國的最近研究⁽¹⁰³⁾，從16世紀最後二十五年到1644年明朝滅亡，中國進口的白銀大部份來自日本。但是，美洲白銀在明朝國庫（太倉）一千萬兩的白銀總量中也具有相對的重要性。明朝末年白銀的進口量達到了前所未有的規模，其重要性超過了胡椒貿易。從1570年到1642年，中國國庫登記的白銀存量由二百三十萬兩增加到二仟三百萬兩。⁽¹⁰⁴⁾截至1639年，由葡萄牙人進口到中國的白銀略高於二百萬公斤；一百六十五萬公斤來自日本，五十萬公斤來自馬尼拉和經由好望角而來。⁽¹⁰⁵⁾在16、17世紀進程中，白銀貿易對亞洲貿易中的貨幣流通做出了重大貢獻。

海外（歐洲和亞洲）對中國絲綢的強勁需求以及中國對白銀的需求，促進了中國絲綢生產和貿易中心的社會和經濟的發展。⁽¹⁰⁶⁾根據阿特維爾（Atwell）的研究，明朝經濟得益於白銀貿易表現在多個方面：農業的發展，特別是它的專業化和貿易體系的形成；手工業的迅速發展；地區貿易在交易量和新市場方面的擴大；朝貢貿易體制的全面改變等。⁽¹⁰⁷⁾

亞洲內部以及經由通往日本、印度和好望角的葡萄牙航線和經由美洲的西班牙航線與歐洲進行的絲貨貿易，大大促進了日本、印度、美洲和歐洲絲織業的發展。保爾·芒圖（Paul Mantoux）在論述東方紡織品貿易在歐洲的影響時說：“新工業是印度貿易的結果。”⁽¹⁰⁸⁾最後，16-17世紀的東西方貿易和澳門—馬尼拉航線引發了當代歐洲對商業理論的爭論。⁽¹⁰⁹⁾莫羅（F. Mauro）說，漫長的海上航行是最具創新和進步的事實；儘管歐洲經濟體制那時仍然是一種具有混合性質的商業資本主義，因為它與一種以農業為主的莊園體系并存。⁽¹¹⁰⁾

中國的海上貿易可以歸為兩類。首先是政府的或官方的朝貢貿易，在中文裡稱作“公貿”；第二是私人貿易，稱為“私貿”，可以是合法的也可以是秘密的，甚至包括海盜。直到1567年，私人貿易被中華帝國當局認為是走私貿易，那一年，在福建省實行了私人貿易的合法化。⁽¹¹¹⁾

因此，按照中國官方的規定，與中國的貿易祇

能在官方朝貢貿易的框架內進行。帝國的官府祇接受那些在朝貢國的名單中所列的國家。所以，歐洲人被排斥在朝貢貿易之外。但是，中國貿易的利潤如此之大，不能不促使葡萄牙人和其他歐洲人努力地去尋找一種方式同中國開展貿易。

17世紀初，荷蘭和英國加強了對葡萄牙大海船（Nao）和葡萄牙在亞洲的屬地的進攻；這成為在人口上、政治上和財政上削弱葡屬印度州的一個決定因素。這些進攻產生了一些重要的後果：1639年，荷蘭人的外交取得了成功，葡萄牙人被逐出了日本；1641年滿刺加落入荷蘭人之手；將經過改革的新技術運用到葡萄牙的小船上，使它們的運行更快更好，從而躲避海上進攻；葡萄牙通過外交與它的宿敵達成了新的協議（1635和1644年分別與英國和荷蘭簽訂休戰協定），以打破對葡萄牙在印度洋和澳門居留地的封鎖。⁽¹¹²⁾

在規定西班牙對葡萄牙享有主權的協議中，為了保護雙方的利益，曾規定禁止葡西兩國殖民地間的貿易。因此，澳門—馬尼拉航線的航行遭到西—葡官方的處罰，理由是它與塞維利亞—美洲—菲律賓航線以及經由好望角的里斯本—果阿—澳門航線相競爭，因為，當墨西哥和秘魯從菲律賓更好地得到了絲綢和其他中國貨物的供應，就會減少從西班牙進口絲綢。葡萄牙中央當局和里斯本—果阿航線相聯繫的商人也認識到，澳門和滿刺加商人直接在菲律賓出售絲綢減少了他們習慣上所能得到的利潤。果阿和里斯本的關稅收入也因為它們的航線上運載的貨物的減少而下降了。⁽¹¹³⁾

16世紀末和17世紀上半期，儘管多次重申那些禁令，葡萄牙人和西班牙人仍然經常進行澳門—馬尼拉航線的航行。然而，鑑於來自澳門的葡萄牙人和菲律賓的西班牙人的壓力，馬尼拉和果阿當局代表馬德里的中央政權，還是在一定時期將這條航線的航行合法化。果阿的葡萄牙當局對澳門—馬尼拉秘密貿易的寬容以及隨後的合法化，主要與印度州（Estado da Índia）的經濟困難有關。澳門—馬尼拉貿易的部份利潤流入了澳門和馬尼拉的王室金庫，另一部份提供給了印度州，用於對付歐洲和亞洲敵

人的戰爭。⁽¹¹⁴⁾

一般來說，經濟利益決定合作和衝突的限度。澳門的葡萄牙商人抵制果阿的葡萄牙商人參與廣州交易會。1622年，印度總督支持果阿商人，反對澳門商人的抗議，以書面形式批准果阿商人參與一次廣州交易會，以期將澳門商人排擠出九月份的廣州交易會，澳門的已婚⁽¹¹⁵⁾商人控告果阿商人危害葡中關係的穩定。他們說，果阿商人忽視中國的傳統和法律，他們祇知道尋求發財的捷徑，違反中國法律和澳門與中國的口頭協議，購買奴隸運往印度。⁽¹¹⁶⁾

根據抵達馬尼拉的商船數量和在馬尼拉交納的關稅額，可將1580-1642年間的澳門—馬尼拉貿易劃為三個不同的階段；第一是開始階段（1580-1600）；第二是增長和發展階段（1601-1621）；最後是擴張時期（1622-1642）。由於澳門支持葡萄牙新國王若昂六世，澳門—馬尼拉貿易關係被正式切斷。

16世紀中期以後明朝海外貿易的發展，不僅中國文獻留下了記載，在葡萄牙和西班牙文獻中也能找到記憶。中國商人、特別是資金雄厚的人，在澳門貿易以及馬尼拉的經濟生活中扮演了重要角色。這種地位得到了當時西班牙作家的承認，他們認為中國人的存在是不可缺少的。馬尼拉北部的一個區被稱為“絲市”（Parián），這個事實也反映了中國與馬尼拉絲綢貿易的優勢。

16-17世紀，澳門商人面對嫉中國商人、尤其是來自福建、浙江和廣東商人的競爭。1580-1645年，就抵達馬尼拉的商船數和繳納的關稅量而言，中國與馬尼拉的貿易是最為重要的（除開1586-1590年，當時，新西班牙繳納了佔馬尼拉海關總收入61%的關稅）。

澳門—馬尼拉貿易的高峰期（1621-1642），與中國其他港口同馬尼拉貿易的高峰期並不是同步的，而是相互補充的。1611-1615年是中國—馬尼拉貿易（除開澳門）的高峰期，納稅額為64,432比索，相當於馬尼拉關稅總額的91.4%。在那一時期，澳門年均繳納的關稅額為50比索，僅佔馬尼拉海關收入的0.1%。中國貿易與馬尼拉貿易之間的重要性

以及密切關係揭示，當中國貿易走向衰退時，馬尼拉貿易亦然。1671-1675年是中國貿易的最低水平，馬尼拉所登記的中國商船繳納的關稅僅佔關稅總額的19.5%。⁽¹¹⁷⁾

一般來說，日本—馬尼拉貿易發展的水平比較低。1601-1605年是它的高峰期，較大的關稅佔馬尼拉關稅總額的1.33%。當澳門商人向馬尼拉的直接航行遇到困難時，他們常常從其他港口航行到馬尼拉。1591-1600年間，他們或許是從日本向馬尼拉航行。印度—馬尼拉貿易在1626-1630年達到其高峰期，繳納了佔馬尼拉海關總收入7%的關稅。然而，1620年有9艘葡萄牙商船從印度抵達馬尼拉，其貨載的價值為1586-1642年間貨載之冠。

葡萄牙人通過開闢不同航線來克服困難的實際能量，是澳門有能力經得住日本、馬尼拉和滿刺加貿易中斷和喪失的打擊而倖存下來的一個例證。澳門商人借助於中國代理人或利用替代性航線，即從暹羅、柬埔寨、交趾支那、東京、帝汶和望加錫⁽¹¹⁸⁾秘密地將貨物運送到馬尼拉；而當澳門的商船被拒之於馬尼拉之外時，澳門商人就從這些港口中的一些港口開展與馬尼拉的貿易。根據克洛德·吉約（Claude Guillot）的說法，直到17世紀末，望加錫貿易和萬丹貿易的最好時期正是它們與馬尼拉開展貿易的時期。⁽¹¹⁹⁾17世紀後半期，澳門商人在望加錫—馬尼拉貿易中表現得特別活躍。⁽¹²⁰⁾澳門商人也常常利用來自歐洲其他國家商船，例如，駐蘇拉特的東印度公司主席弗蘭西斯·布列頓（Francis Breton）的船就是在1644-1645年間被派往馬尼拉的商船中的一艘。⁽¹²¹⁾

澳門的葡萄牙人與華人雜居，並且適應了中國的風俗習慣。到16世紀末17世紀初，澳門已是一個具有雄厚財政基礎的世界性城市，建立了完整的防禦工事網絡，抵禦眾多的海上敵人（荷蘭和英國）。

由於葡萄牙對奢侈品、絲綢、瓷器和白銀的偏愛，葡萄牙人的巨大流動性，中央集權式的行政體系，它在印度洋建立起來的擴張模式在澳門得以再現，儘管在最初的雙重政權下澳門城市議會在澳門

貿易中起了主要作用。

由於在地理、政治和經濟上的特殊性，澳門在葡屬印度州當中實際上是個特例。它的脆弱來源於它極易受到中國方面的損害，因為中國人祇要關閉關關，就能使澳門陷入饑荒。另一方面，澳門的力量也在於這樣一個事實：它不僅在豐富而貴重的中國商品的流通中，而且在對中國具有戰略重要性、特別是使廣東當局處於對福建當局的優勢地位的白銀貿易中扮演關鍵角色。

澳門依賴於中國貿易，澳門商人是澳門政治生活中的主角，因此，當葡萄牙的貴族官員有足夠的力量在澳門推行一種烏托邦式的擴張政策時，本市就與中國當局形成了鮮明對照，局勢變得動盪不安，貿易也隨之衰退。澳門葡人的現實主義以及他們與中國當局的合作，對於葡萄牙人在中國被接受以及澳門在幾個世紀間的穩定是個決定性的因素。澳門是一座葡萄牙城市，但是必須承認，它的領土主權是由中葡兩國分享的；這就是澳門城市 and 社會具有獨特性的原因。

正如已經指出的那樣，澳門海上貿易的航線，不僅僅是商業航線。以彼此互利為基礎，它們自然發展成為不同社團之間的熔點，他們分享並實現了習俗、文化和宗教的交流。

【註】

- (1) 張天澤（Chang, Tien Tse）：《中葡早期通商史》（*Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*），萊頓，1934年。
- (2) 張增信（Chang, Stephen Tseng-Hsin）：〈明朝末年輸入中國福建漳州地區的商品——比較與分析研究〉（*Commodities Imported into the Zhang-Zhou region of Fujian, China during the late Ming Period - A Comparative and Analytical Study*），海德堡大學，1989年（在1989年8月31日至9月3日的研究討論會上宣讀的論文），頁3。
- (3) 這段引文出自博卡羅的一部有300多頁、含有40幅葡萄牙在亞洲擁有的要塞和屬地的平面圖的巨著，其全名是《東印度州一切城鎮要塞圖冊》（*Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da India Oriental.....*）。本文所引關於澳門的記述，取自博克塞：《葡萄牙光復時期的澳門（三百年前的澳門）》（*Macau na Época da Restauração. Macao-Three Hundred Years Ago*），澳門官印局，1942年，頁37。

- (4) 阿茹達圖書館 (BA)：手抄古籍54-XI-21，第9號，阿澤維多 (J. P. de Azevedo)：前言 (Advertencias.....)，頁20反面。
- (5) “關於澳門之開端暨持續到目前的報告” (*Relação do principio que teve a Cidade de Macau e como se sustenta até o presente*)，埃武拉公共圖書館暨地區檔案館 (BPAD de Évora)：手抄古籍CV/2-7，頁65。見文德泉神父：《澳門及其主教區》 (*Macau e a sua Diocese*)，卷9《澳門的瑪利婭信仰》 (*O Culto de Maria em Macau*)，澳門，1969年，頁423。
- (6) 皮埃爾·肖努：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》 (*Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*)，巴黎，1960年，頁199—219。
- (7) 埃武拉公共圖書館暨地區檔案館 (BPAD de Évora)：《手稿總集》 (*Fundo Geral de Manuscritos*) CXVI/2-5，頁270：“馬士加路也總督關於澳門與馬尼拉及日本貿易的命令” (*Mandado do Capitão Geral D. Francisco de Mascarenhas, acerca do comércio com Manila e Japão*)。
- (8) 參見“1591年1月菲利普一世給印度總督馬爾丁斯·德·阿爾布克爾克的信” (*Carta de Filipe I para o Vice-Rei Martins de Albuquerque, de 1 de Janeiro de 1591*)，果阿歷史檔案館 (AHG)：《季風書信》卷3，頁430 (第2聯) 和頁438 (第4聯)；另見《葡屬東方檔案》，第3冊，第1部份，第78號文件，頁286-299；《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》，第2號，頁309-312。或參見四年之後 (1595年2月28日) 國王的一封信。國王在信中指示總督盡可能阻止中國福建泉州和漳州商人前去索羅群島獲得檀香木，不僅因為王室金庫遭受了損失，也因為他們引起了糾紛。見《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》，第2號，頁332-333；或《季風書信》卷3-B，頁589-590。
- (9) 阿茹達圖書館 (BA)：手抄古籍51-VIII-18，第9號，頁112至頁113反面。
- (10) 當時駐菲律賓的西班牙商務代理安東尼奧·莫爾嘉也表示了同樣的看法。安東尼奧·德·莫爾嘉 (António de Morga)：《菲律賓群島大事記》 (*Sucesos de las Islas Filipinas*)，頁350。
- (11) 1629年4月，印度總督米蓋爾·德·諾羅尼亞 (Miguel de Noronha) 在其前往印度時親自帶來了國王菲利普四世批准澳門一馬尼拉貿易的密令。見東波塔國家檔案館 (ANTT)：《自印度發出的文件，亦稱季風書信》 (*Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*)，卷39，頁351；《第三代利尼亞雷斯伯爵日記》 (*Diário do 3º Conde de Linhares*)，卷1，頁51-52，博克塞：《來自阿媽港的大船》 (*The Great Ship from Amacon*)，頁250。
- (12) “已婚者” (Casado)，意指一個在葡萄牙直接控制的城市結婚和定居的葡萄牙人。成為已婚者就意味妳一個男人享有葡萄牙當局給與的一系列特權和義務，它與享有特權和榮譽的社會地位相對應。
- (13) 《決議》 (*Arezoado*)，其中指出了一些認為葡萄牙人前往廣州參加交易會對澳門不利的理由 (1622年)，見高美士 (Luís Gonzaga Gomes)：“荷蘭殖民地檔案館藏18世紀的葡萄牙文獻” (*Documentos Setecentistas Portugueses no Arquivo Colonial da Holanda*)，《路易斯·德·賈梅士學會會刊》 (*Boletim do Instituto Luís de Camões*)，1975年，頁57。
- (14) 根據皮埃爾·肖努：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》頁202-203的資料。
- (15) “1640年11月12日依船主意見所作出的關係前往望嘉錫、柬埔寨、交趾支那、東京暨其他地區租船費的決定” (*Termo de fretamento que se fez para o Macassar, Cambodja, Cochinchina, Tonquim e mais partes conforme o consentimento dos senhores das embarcações de 12 de Novembro de 1640*)，見《澳門檔案》 (*Arquivos de Macau*)，第3卷，第2號，1930年8月，頁61-63。
- (16) 克洛德·吉約 (Claude Guillot)：“葡萄牙人與萬丹，1511-1682” (*Les Portugais et Banten, 1511-1682*)，《文化雜誌》 (*Revista de Cultura*)，葡英雙語版第13/14期，頁80-95。1641-1646年，有8艘船從望嘉錫航行到馬尼拉。見皮埃爾·肖努前引書，頁160-161。
- (17) 克洛德·吉約 (Claude Guillot)：“葡萄牙人與萬丹，1511-1682”，頁93。
- (18) 使他得到上述啟示的是駐蘇拉特的一位頗有創業精神的葡萄牙商人約瑟夫·德·布里多 (José de Brito)，他給弗浪西斯·布萊登指出了開展馬尼拉貿易可獲得的巨大利益。見色拉分·奎亞松 (Serafin Quiazon)：《1644-1765年英國與菲律賓的“港腳貿易”》 (*English "Country Trade" with the Philippines, 1644-1765*)，奎松市，菲律賓大學出版社，1966年，頁5。關於若澤·德·布里多 (José de Brito) 的進一步的資料，參見富斯特 (W. Foster) 《1624-1645年印度的英國商站》 (*The English Factories in India, 1642-1645*)，牛津，1927年，頁219。
- (19) 也稱中央王國 (The Middle Kingdom) 或中央帝國 (The Great Middle Empire)。
- (20) 參見克羅蒂娜·薩爾門 (Claudine Salmon) 和德尼斯·隆巴德 (Denys Lombard)：“重新發現的一艘13世紀刺桐 (泉州) 港的大船及其貨載” (*Un vaisseau du XIIIème siècle retrouvé avec sa cargaison dans la rade de Zaitun*)，《群島》 (*Archipel*)，1979年，卷18，頁57-67；陳達生和德尼斯·隆巴德：《外國人在13-14世紀泉州 (刺桐) 海上貿易中的作用》 (*Le rôle des étrangers dans le commerce maritime de Quanzhou (Zaitun) aux 13e et 14e siècles*)，德尼斯·薩巴德和讓·奧班 (Jean Aubin) 編：《13-20世紀印度洋和中國海的亞洲商人與代理商》 (*Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine, 13e-20e siècles*)，巴黎，1988年，頁21-29。
- (21) 關於葡萄牙大發現及其經濟的全面觀察，參見維多利諾·馬加良斯·戈蒂紐 (Vitorino Magalhães Godinho)：《地理大發現與世界經濟》 (*Os Descobrimentos e a Economia*)

- Mundial*), 二卷本, 里斯本, 1963-1964年, 或四卷本, 里斯本, 1983-1984年。關於滿刺加各條貿易航線的全面考察, 參見路伊士·菲利普·菲雷拉·萊伊士·托馬斯 (Luís Filipe Ferreira Reis Thomaz): 《1511-1580年在滿刺加的葡萄牙人》(*Os Portugueses em Malaca, 1511-1580*), 二卷本, 里斯本, 里斯本大學文學院研究論文, 1964年; 關於東南亞、馬來半島、印度尼西亞群島的論述, 參見路伊士·菲利普·菲雷拉·萊伊士·托馬斯: 《16世紀在群島海域的葡萄牙人》(*Les Portugais dans les Mers de l'Archipel au XVI^e siècle*), 《群島》(*Archipel*) 第18期, 頁105-125; 曼努埃爾·萊昂·馬爾吉士·洛巴托 (Manuel Lobato Leão Marques): 《1575-1605年葡萄牙在馬來—印尼世界的政治與商業》(*Política e Comércio dos Portugueses no Mundo Malaio-Indonésia, 1575-1605*)。
- (22) 參見魏思韓 (Hohn E. Jr. Wills): 《從王直到施琅的中國海洋: 對其邊緣歷史的討論》(*Maritime China from Wang Chih to Shih Lang: Themes in Peripheral History*), 斯本塞 (J. D. Spence) 和魏思韓編: 《由明到清: 17世紀的征服、地區與連續性》(*From Ming to Ch'ing: Conquest, Region and Continuity in the Seventeenth Century*), 紐黑文, 1979年, 頁210-213。
- (23) 見1595年1月菲利普的信。他在信中徵詢總督瑪蒂亞斯·德·阿爾布克爾克 (Matias de Albuquerque) 對如何阻止中國商人來滿刺加進行胡椒貿易的看法: “阻止福建泉州和漳州的中國人前去買他、北大年、paru、佔碑、Andrigim和其他地方採購胡椒, 與此同時批准他們前來滿刺加貿易以增加王家金庫的收入。”《葡屬東方檔案》第3冊, 第1部份, 第78號文件, 頁286-299; 另見《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》(Bol. FUP), 卷2, 頁309-312; 信的原9件藏於果阿歷史檔案館: 《季風書信》, 卷3-b, 頁430-437; 1595年2月28日菲利普一世自里斯本再次寫信給總督瑪蒂亞斯·德·阿爾布克爾克, 就同一命令做出具體指示: “採取一切手段 (包括派出兩隻有60名士兵的艦隊) 禁止中國人到索羅島採購檀香木, 因為他們那樣做不僅給王室金庫造成了損失, 而且引起了混亂。滿刺加主教已經寫信給國王, 對這種嚴重的事態提出控告, 理由是必須保護已經擴大的索羅島的基督徒群體。”見《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》(Bol. FUP), 第2箱, 第2抽屜, 第7-8部份, 第70-71片, 展品5/3, 第44號文件; 《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》(Bol. FUP), 卷2, 頁332-333; 果阿歷史檔案館: 《季風書信》, 卷3-b, 頁589-560。
- (24) 路伊士·菲利普·菲雷拉·萊伊士·托馬斯 (Luís Filipe Ferreira Reis Thomaz): 《16世紀在群島海域的葡萄牙人》(*Les Portugais dans les Mers de l'Archipel au XVI^e siècle*), 《群島》(*Archipel*) 第18期, 巴黎, 1979年。
- (25) 根據喬德利 (K. N. Chaudhuri) 的研究, 印度洋的東界太平洋 “對於亞洲的帆船來說仍然是不可航行的”。《16世紀在印度洋的海上帝國、貿易與社會》(*Portuguese Maritime Empire, Trade and Society in the Indian Ocean during the Sixteenth Century*), 《葡萄牙研究》(*Portuguese Studies*), 卷9, 1992年, 頁63。
- (26) 另一條非常有利可圖的航線是澳門—日本航線。這條航線開始於16世紀40年代, 在中日貿易的禁止時期 (1557-1567) 為葡萄牙人所壟斷。但是, 這種壟斷逐漸被中國人的走私貿易和歐洲強國 (特別是荷蘭) 所打破。
- (27) 1543年, 一艘葡萄牙私商的船到達日本種子島, 這被認為是歐洲私商對日貿易的開始。參見舒爾哈默 (G. Schurhammer, S. y.): 《1543年葡萄牙人發現日本》(*O Descobrimento do Japão pelos Portugueses no ano de 1543*), 《葡萄牙歷史研究院年報》(*Anais da Academia Portuguesa de História*), 第2系列, 第1期, 1946年; 若昂·保羅·奧利維拉-高士達 (João Paulo Oliveira e Costa): 《奧達·諾布那加與葡萄牙的擴張》(*Oda Nobunaga e a Expansão Portuguesa*), 《文化雜誌》, 葡英雙語混合版, 第13/14期, 1991年, 頁258-272。
- (28) 博卡羅: 《中國上帝聖名之城記述》(*Descrição da Cidade do Nome de Deus da China*), 見博克塞: 《來自阿媽港的大船》, 頁40。
- (29) 博卡羅: 前引文, 同上, 頁41。
- (30) 博克塞: 《來自阿媽港的大船》, 頁157。
- (31) 馬爾克·達瓦羅 (Marco d' Avalo): 《1638年澳門記述》(*Descrição de Macau, 1638*), 見博克塞: 《來自阿媽港的大船》, 頁86。
- (32) 參見本文參考書目中所列的塞維利亞印度檔案館貢達杜利亞藏書 (*Legajos de los Fondos de la Contaduría del Archivo de las Indias de Seville*), 1577-1645年部份。 “almojarifazgo” 一詞專指在西班牙帝國內對海上貿易所徵收的一系列稅收, 大致是按照貨物的價值來計算的。經過對文獻 (主要是 “印度委員處理馬尼拉市訴訟案件檔案資料摘要” (*Extrato historial del expediente que pende en el Consejo de Indias a instancia de la ciudad de Manila..... Madrid, 1736*), 馬德里, 1736年,) 的考查, 可以認為, 海上貿易發展的程度與馬尼拉海關所徵收的總稅額之間有直接的關係。參見皮埃爾·肖努: 《伊比利亞的菲律賓與太平洋》, 巴黎, 1960年。
- (33) “Lejado” 中的第1200號手抄古籍沒有確指許多商船的來源地, 所以, 無法給出1578年和1579年的準確資料。
- (34) 根據前引皮埃爾·肖努: 《伊比利亞的菲律賓與太平洋》中所編輯的資料, 至少截至1787年。
- (35) 安東尼奧·德·莫爾嘉 (António de Morga): 《菲律賓群島大事記》(*Sucesos de las Islas Filipinas*), 墨西哥, 1609年; 若澤·里薩爾 (José Rizal) 註釋, 加尼耶·埃爾馬諾斯書店, 巴黎, 1890年; 雷塔那 (W. E. Retana) 出版社, 馬德里, 1909年, 頁351。
- (36) “財政委員就與羅保·薩門托·德·卡瓦略的協議所作的決定” (*Treslado do assento que se tomou em conselho da fazenda sobre a composição que se faz com Lopo Sarmento de Carvalho*), 埃武拉公共圖書館暨地區檔案館: 手抄古籍CX

- VI / 2-5, 頁99, 出版於《第三代利尼亞雷斯伯爵的日記》, 頁87-91; 博克塞:《來自阿媽港的大船》頁253-256。注意:達瓦羅和博卡羅在他們的澳門記述中對這一時期澳門—馬尼拉貿易的記述是不準確的。前者稱:商船在4月離開澳門,一般在10月返回(頁85);後者說,全年都可以向馬尼拉航行(頁47)。正如我們已經評論過的那樣,這是不能接受的。這種悖論可能是以在果阿得知的有關走私貿易的情況為依據的(從事這種貿易商船可能不遵守一般的航期)。
- (37) 塞維利亞印度檔案館貢達杜利亞藏書 (*Legajos de los Fundos de la Contaduría del Archivo de las Indias de Sevilla*) 中有關馬尼拉 almojarifazgo 的文件。見皮埃爾·肖努:《伊比利亞的菲律賓與太平洋》,頁66-67。
- (38) “1637年4月24日王室給即將出任對日航行監理員的羅曼·德·萊姆斯的指示”(Regimento que se deu a Romão de Lemos que vay por administrador das viagens de Japão e das mais anexas a ellas que se fazem por conta da fazenda de sua magestade, 24 de Abril de 1637), 藏於果阿歷史檔案館:《指示與訓令》(*Livros do Regimento e Instruções*), 卷3, 頁38反面至頁51, 見博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁286-306。
- (39) 將馬尼拉城所在的呂宋島名推而廣之用以稱整個菲律賓島。
- (40) 果阿歷史檔案館:《指示與訓令》(*Livros do Regimento e Instruções*), 卷3頁38反面至頁51, : “1637年4月24日王室給即將出任對日航行監理員的羅曼·德·萊姆斯的指示”, 見博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁289。
- (41) “那種貿易造成了滿刺加海關收入的鉅大損失, 它急需增加收入, 因為王室金庫為了支持在印度洋的艦隊已經支出了大量的費用。” 見博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁290。
- (42) 果阿歷史檔案館 (AHG): 文件同上, 見博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁293。
- (43) 這位總督在這封信中說:“正如你在上封信中所寫的那樣, 一些艘船 (Chós) 秘密從中國航行到馬尼拉, 這就是我為甚麼下令澳門—馬尼拉航行應該由雙桅小貨船來進行的原因。從澳門諸島入泊馬尼拉的商船, 應該和載運的紡織品一同被俘獲, 因為航行是由王室壟斷的。” “利尼亞雷斯伯爵於1635年5月4日致日本、馬尼拉和果阿航行監理員曼努埃爾·拉姆斯的信”(Carta do Conde de Linhares para Manoel Ramos, administrador da viagens do Japão, Manila e Goa, de Maio de 1635), 藏於里斯本東波塔檔案館 (ANTT) 《季風書信》卷34, 頁63-66, 見博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁273。
- (44) 埃武松公共圖書館暨地區檔案館:手抄古籍CXVI / 2-5, 頁44。另見於該館所藏澳門首任總督馬士加路也時期的文件。
- (45) 東波塔檔案館 (ANTT):《季風書信》卷38, 頁349-355。關於這個問題主要參見:1)《印度總督唐·費爾南多·達·伽瑪的信》, 他在信中以國王的名義命令澳門—馬尼拉航行為王室進行, 見於埃武拉公共圖書館暨地區檔案館:手抄古籍CXVI / 2-5, 頁44; 2) 關於澳門總督馬士加路也與澳門市就馬尼拉航行的公正和益處所展開的爭論的文件, 同上, 頁78-165; 3) “財政委員會就與羅保·薩門托·德·卡瓦略的協議所作決定抄件”, 同上, 頁99, 並見於博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁253-256; 其餘文獻見於博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁245-306; 4) 澳門—馬尼拉貿易的文獻, 同上, 手抄古籍CXVI / 2-5, 頁253; 5) 澳門總督馬士加路也關於澳門同馬尼拉及日本貿易的命令, 同上, 手抄古籍CXVI / 2-5, 頁270。
- (46) 即作為對其為王室服務的酬勞而獲得一次航行資格的人。
- (47) 印度州葡萄牙財政部門的一個重要官員。
- (48) 東波塔檔案館 (ANTT):《季風書信》卷38, 頁352。
- (49) 〈審判官塞巴斯蒂昂·蘇亞雷斯·帕埃斯於1637年1月致曼杜公爵夫人瑪嘉里達公主的信〉(*Carta do Desembargador Sebastião Soares Paes para a Princesa Margarida, Duquesa de Mantua*), 東波塔檔案館 (ANTT):《季風書信》卷38, 頁468; 博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁280。
- (50) 果阿歷史檔案館 (AHG):《指示與訓令》(*Livros do Regimento e Instruções*), 卷3, 頁38反面至頁51; 見博克塞, 前引書, 頁286-306。
- (51) 東波塔檔案館 (ANTT):《季風書信》卷38, 頁353。
- (52) 《第三代利尼亞雷斯伯爵日記》, 卷1, 里斯本, 1937年, 頁52。第三代利尼亞雷斯伯爵為印度總督。
- (53) 以菲利普一世名義發佈的命令, 1592年4月7日寫於果阿。果阿歷史檔案館 (AHG)《特許狀》第1卷, 頁12反面;《葡屬東方檔案》(AOP), 第3冊, 第1部份, 第109號文件, 頁353-354。
- (54) 博卡羅稱:“這些已婚富商絲毫不顧到果阿去, 擔心因為某種過失或者是被總督召去為王室服務”, 〈澳門記述〉, 見博克塞:《葡萄牙光復時期的澳門》, 頁28-29。
- (55) 安東尼奧·德·莫爾嘉 (António de Morga):《菲律賓群島大事記》(*Sucesos de las Islas Filipinas*), 馬德里, 1909年, 頁349。
- (56) “航行於中國海的葡萄牙商船的船難是由於貨載超重而造成的”, 東波塔檔案館 (ANTT):《季風書信》卷34, 頁71-73; 另見博克塞:《來自阿媽港的大船》。
- (57) 〈1637年4月24日王室給即將出任對日航行監理員的羅曼·德·萊姆斯的指示〉, 克萊亞 (A. C. da Silva Correia):《葡萄牙在印度殖民化的歷史》(*História da Colonização Portuguesa na Índia*), 卷3, 1951年, 頁66-90, 同書, 卷4, 頁98; 博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁286-306。
- (58) 帕塔卡 (Pataca, Patacão) 為一種記賬貨幣, 等於360雷阿爾, 常常與克魯扎多、聖托梅、西班牙銀幣 (Rial-of-eight) 等值。參見博克塞:《來自阿媽港的大船》, 頁336。巴萊特 (W. Barret) 1584年曾提到果阿流通的“帕塔奇內斯” (Patachines) 銀幣。參見安東尼奧·努內斯 (António Nunes):《葡屬印度度量衡暨貨幣換算書》[1554] (*Livro dos Pesos da Yndia, e assy Medidas e Moedas (1554)*), 羅德里格·若澤·德·利馬·費爾耐 (Rodrigo José de Lima Felner) 編:《葡屬印度歷史資

- 料》(Subsidios para a Historia da India Portuguesa)，見《葡萄牙非洲、亞洲和美洲征服史文獻叢編》(Coleção de Documentos Ineditos para a Historia das Conquistas de Portuguezes em Africa, Asia e America)，第五部份，里斯本，1868年，頁1-46。
- (59) 〈1637年4月24日王室給即將出任對日航行監理員的羅曼·德·萊姆斯的指示〉，克萊亞(A. C. da Silva Correia)：《葡萄牙在印度殖民化的歷史》(História da Colonização Portuguesa na Índia)，卷3，1951年，頁66-90，同書，卷40，頁98；博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁291。
- (60) 〈1637年4月24日王室給即將出任對日航行監理員的羅曼·德·萊姆斯的指示〉，果阿歷史檔案館(AHG)：《指示與訓令》，卷3，頁38反面至頁51；博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁286-306。
- (61) 〈關於3次中國—日本航行和中國—馬尼拉航行出售成交的抄件〉(Treslado da arrematação e venda de tres viagens da China pera Japão juntamente outras tres da China pera Manila)，里斯本東波塔檔案館(ANTT)：《季風書信》卷38，頁349-355；博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁248-249。
- (62) 張彬村(Chang Pin-Tsun)：《中國海外貿易：以16世紀的福建省為例》(Chinese Maritime Trade: the case of Sixteenth Century Fuchien)，普林斯頓大學東亞研究專業博士論文，普林斯頓，新澤西，1983年，頁165；霍啟昌(Fok, K. C.)：《澳門模式：從16世紀中期到鴉片戰爭前中國對西方人的管理》(The Macao Formula: A Study of Chinese Management of Westerners from the Mid-Sixteenth Century to the Opium War Period)，夏威夷大學博士論文，1978年，頁34-64，其葡文縮寫版為《明朝關於葡萄牙處置的爭論與澳門模式的形成》(O debate Ming acerca da acomodação dos Portugueses e o aparecimento da Fórmula de Macau)，《文化雜誌》，葡文版第16期，澳門文化司署，1991年，頁13-30；高美士葡譯：《澳門記略》(Ou-Mun Kei-Leok: Monografia de Macau)，澳門，頁103。
- (63) 黃鴻釗《澳門歷史》(南京，1986年)，我感謝王鎮英和魯晏賓為我翻譯了該書的第6章〈明代的海外貿易〉(打印稿)；高美士葡譯：《澳門記略》(Ou-Mun Kei-Leok: Monografia de Macau)，其中有幾份關於海外貿易的奏章，例如王希文〈重邊防以蘇民命疏〉，頁100-104；龐尚鵬〈區劃濠鏡保安海隅疏〉，頁104-109。
- (64) 關於中國海關的論述，參見《粵海關志》和《廣東賦役全書》；另見祝淮：《新修香山縣志》，1927年，卷6，頁27a面。
- (65) 即從印光任出任香山縣令期間。高美士葡譯：《澳門記略》(Ou-Mun Kei-Leok: Monografia de Macau)，頁227。
- (66) 總督在信中說：“澳門議事會請求在進入澳門港的貨物中抽稅用於在澳門城修築圍牆，並請求任命一位長官負責工程的進行和本市的防務…”，阿茹達圖書館：手抄古籍51-VIII-18，第199號，1606年12月7日。
- (67) “國王就澳門居民請求徵收的關稅率致唐·佩德羅·德·卡斯蒂略主教的信”(Carta régia para o bispo D. Pedro de Castilho sobre o direito por sento que pedem os moradores de Macao)，阿茹達圖書館：手抄古籍51-VIII-18，第620號。
- (68) 高美士葡譯：《澳門記略》(Ou-Mun Kei-Leok: Monografia de Macau)，頁227。
- (69) 〈關於羅保·薩門托·德·卡瓦略的指控的抄件〉(Treslado dos Apontamentos de Lopo Sarmento de Carvalho)；〈關於澳門代表答覆的抄件〉(Treslado da Resposta dos Procuradores de Macao)，均見博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁241-244。
- (70) 曼努埃爾·佩雷拉(Manuel Pereira)、若昂·西芒斯·德·卡瓦略(João Simões de Carvalho)、羅倫索·德·卡瓦略(Lourenço de Carvalho)三人是澳門駐果阿的代表，1623年5月3日，他們確認了名為〈澳門代表在印度委員會判決之後對羅保·薩門托·德·卡瓦略的指控的答覆抄件〉(Treslado da resposta aos apontamentos de Lopo Sarmento depois de serem tratadas no Conselho do Estado)的文件。
- (71) “關於澳門代表的答覆抄件”(Treslado da Resposta dos Procuradores de Macao)，均見博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁244。
- (72) 塞維利亞印度檔案館貢達杜利亞藏書(Legajos de los Fundos de la Contaduría del Archivo de las Indias de Seville)，菲律賓箱第1209號。1610年，馬尼拉海關對中國貿易的關稅旅遊3%提高到6%，此前和此後徵稅的情況揭示，在經過較短的開始期之後，稅額有了一個明顯的增加(這部份地歸因於對馬尼拉進口貨物的系統評估)：1607和1608年，78艘中國船按照3%的稅率納稅70,093.5比索(同上，菲律賓箱1207)；1609-1610年，運用6%的新稅率，82艘中國船納稅128,338比索。每艘船的單位納稅額由1607-1608年的900比索增加到1609-1610年的大約1,500比索。1611年，23艘中國船共納稅31683比索，平均每艘船納稅1,400比索；1612年，46艘船共納稅97,180比索，平均納稅2,100比索；1620年，保持了1,200比索的水平。另一方面，1627年，每艘船的納稅額減少到830比索，總數約等於17,450比索。
- (73) 皮埃爾·肖努(Pierre Chaunu)：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》(Les Philippines et le Pacifique des Ibériques)，頁200—206；潘日明(Pires, Benjamim Videira)：《16—19世紀澳門—馬尼拉商業航行》(A Viagem do Comércio Macau-Manila nos sécs. XVI a XIX)，第2版，澳門海事研究中心，澳門，1987年，頁24。
- (74) 關於盤卡達制度的解釋尚不清楚。若澤·卡埃達諾·蘇亞雷斯(José Caetano Soares)提出了兩種可能：這個名詞或許來源於拍賣商在競標結束時敲桌子的習慣，或許來源於在葡萄牙北方使用的一個地方詞：“viagar de pancada”，它的意思是“蜂擁而至”(《澳門與救助》(Macao e a Assistência, p.120)，見博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁66。

- (75) 〈印度伯爵總督唐·弗朗西斯科·馬士卡雷尼亞斯1584年的指令〉(Directive of Conde Vice Rey da India, D. Francisco Mascarenhas, 1584), 阿茹達圖書館(BA): 手抄古籍《耶穌會士在亞洲》(Coleção Jesuítas na Ásia) 49-IV-57, 頁170反面及以下。據博克塞稱, 該文件首次由Y. Okamoto出版於他的*Nichi-po Kotsu*一書的第2卷, 東京, 1943年; 另見博克塞: 《來自阿媽港的大船》, 頁197-200。
- (76) 張天澤(Chang, Tien Tse): 《中葡早期通商史》(*Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*), 萊頓, 1943年。
- (77) 張增信(Chang, Stephen Tseng-Hsin): 〈明朝末年輸入中國福建漳州地區的商品-比較與分析研究〉(*Commodities Imported into the Zhang-Zhou region of Fujian, China during the late Ming Period - A Comparative and Analytical Study*) (在1989年8月31日至9月3日的研討會上宣讀的論文), 海德堡大學, 1989年, 頁3。
- (78) 這段引文出自博卡羅的一部有300多頁、含有40幅葡萄牙在亞洲擁有要塞和屬地的平面圖的巨著, 其全名是《東印度州一切城鎮要塞圖冊》(*Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da India Oriental...*)。本文所引關於澳門的記述, 取自博克塞的著作: 《葡萄牙光復時期的澳門(300年前的澳門)》(*Macau na Época da Restauração. Macao-Three Hundred Years Ago*), 澳門官印局, 1942年, 頁37。
- (79) 阿茹達圖書館(BA): 手抄古籍54-X I-21第9號, 頁20反面。
- (80) 阿茹達圖書館(BA): 手抄古籍51-VII-27第21號文件, 頁196-210。
- (81) 〈關於澳門之開端暨持續到目前的報告〉(*Relação do princípio que teve a Cidade de Macau e como se sustenta até o presente*), 埃武拉公共圖書館暨地區檔案館(BPAD de Évora): 手抄古籍CV / 2-7頁65。見文德泉神父的著作: 《澳門及其主教區》(*Macau e a sua Diocese*), 卷9〈澳門的瑪利姪信仰〉(*O Culto de Maria em Macau*), 澳門, 1969年, 頁423。
- (82) 〈澳門耶穌會聖母學院日本省秘書處所藏文件中關於1621年澳門青洲之爭實況的文件〉(*Notícias verdadeiras das contendas que houve em Macao sobre a Ilha Verde no ano de 1621. São tiradas dos papeis que se conservão na secretaria da Provincia de Japão do Colégio da Madre de Deus da Companhia de JHS. em Macau*), 若昂·阿爾瓦雷斯抄錄, 1747年1月。該文件在阿茹達圖書館: 手抄古籍《耶穌會士在亞洲》(*Coleção Jesuítas na Ásia*) 49-V-4, 頁1至頁26, 在頁24至頁24反面, 有安東尼奧·萊伊德神父1621年12月30日書信的原件。白樂嘉公佈了這批文件中的第10頁。
- (83) 全漢昇: 〈明末至清中葉中國與西屬美洲的絲貨貿易〉(*The Chinese Silk Trade with Spanish America from the Late Ming to the Mid Qing Period*), 《古代中國: 第29屆東方學國際討論會論文集》(*Chine Ancienne, Actes du XXIX Congrès International des Orientalistes*), 巴黎, 1977年, 頁86; 維多利諾·馬加良斯·戈蒂紐(Vitorino Magalhães Godinho): 《地理大發現與世界經濟》(*Os Descobrimentos e a Economia Mundial*), 第2次修訂版, 卷4, 普林賽薩, 1985年, 頁217、218。
- (84) 1574年, 中國當局在澳門半島北段建立關閘, 並置軍隊駐防。這意味承認澳門為一特殊地區。關閘每月祇開放6次, 以便讓澳門的葡萄牙人得到供應。從1578年起, 葡萄牙人獲准與廣州做生意。關於廣州交易會的情況參見若熱·曼努埃爾·弗羅雷斯(Jorge Manuel Flores): 〈“廣州的右手”: 16-17世紀澳門與珠江流域的貿易〉(*A Mão Direita de Cantão: Macau e o Comércio do Rio das Pérolas, séculos XVI - XVII*), 阿圖爾·蒂奧多羅·德·馬多斯(Artur Teodoro de Matos)和路伊士·菲利普·托馬斯(Luis Filipe F. R. Thomaz)編: 《葡屬印度、東南亞與遠東之間的關係: 第6屆葡屬印度國際學術研討會論文集》(*As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente: Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*), (此次研討會於1991年10月22日至26日在澳門舉行), 澳門和里斯本, 1993年。
- (85) 關於“帕里安”的描述, 參見馬尼拉首任主教最為詳細的記述: 〈馬尼拉帕里安中國事物的報告(1590年7月24日)〉(*Relación de las cosas de la China del Parian de Manila*), 卡羅斯·德·桑茲, (Carlos de Sanz): 《西班牙與亞洲及大洋洲的初期關係》(*Primitivas relaciones de España com Asia y Oceanía*), 總書局, 馬德里, 1958年, 頁309-326; “桑戈雷伊斯的帕里安”(*El Parian de los Sangleyes*), 同上, 頁151-174。
- (86) 安東尼奧·德·莫爾嘉(António de Morga): 《菲律賓群島大事記》(*Sucesos de las Islas Filipinas*), 1909年, 頁353。
- (87) 起初, 以這個詞統稱所有在菲律賓的中國人, 17世紀, 這個詞開始用於專指定居菲律賓的華人。參見馬尼拉首任主教的記述, 卡羅斯·德·桑茲, (Carlos de Sanz): 《西班牙與亞洲及大洋洲的初期關係》, 頁309-326; 同書, 頁151-174; 博克塞《16世紀南部中國行記》, 倫敦, 1953年, 頁260。
- (88) 安東尼奧·德·莫爾嘉: 前引書, 頁354。
- (89) 卡羅斯·德·桑茲, (Carlos de Sanz): 《西班牙與亞洲及大洋洲的初期關係》, 頁321。
- (90) 〈審判官塞巴斯蒂昂·蘇亞雷斯·帕埃斯於1637年1月致曼杜公爵夫人瑪嘉里達公主的信〉(*Carta do Desembargador Sebastião Soares Paes para a Princesa Margarida, Duquesa de Mantua*), 東波塔檔案館(ANTT): 《季風書信》卷38, 頁468; 博克塞: 《來自阿媽港的大船》, 頁278-286。這封信是對葡萄牙王國攝政王曼杜公爵夫人1636年3月7日信的回覆。
- (91) 巴埃薩, 佩德羅·德(Baeza, Pedro de): 《關於海軍開支的報告與演講》(*Esta Relacion y discurso me mando V Excelência que hiziesse... para que en el satisfizesse las dudas que me puseron cerca de grande costa que la armada*

- avia de hazer)，馬德里，1608年，頁11反面至頁13；博克塞：《來自阿媽港的大船》頁74。
- (92) Rial-of-eight (peso de “ocho reales”，“peso de plata”，“el duro”)是西班牙人定居菲律賓之後在亞洲流通最為普遍的歐洲貨幣。1584年，果阿當局正式將它的幣值定為1克魯扎多（即400雷阿爾）或6.66坦伽（tanga）。在皮特芒迪的時代，它的幣值在10坦伽上下波動。1個金幣比索在流通中值16個西班牙雷阿爾。關於金幣的更為詳細的資料，參見博克塞：《來自阿媽港的大船》頁336-337。
- (93) 盧坤編：《廣東海防匯覽》，卷37，魯晏賓葡譯。安東尼奧·德·莫爾嘉（António de Morga）在他的著作《菲律賓群島大事記》中寫道：“桑戈雷伊斯的船（navios sangleyes）從中國運來的貨物按3%徵收關稅，其關稅額每年達40,000比索”（頁360）；在這部著作中他還提到了“阿爾米蘭特·唐·熱羅尼莫·德·巴紐埃雷斯-卡米羅（Almirante D. Jerónimo de Bânueles y Camilo）所寫的報告”，其中，他向國王報告說：“每年進入中國的金幣為150萬”（頁350）。
- (94) 皮埃爾·肖努（Pierre Chaunu）：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》（*Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*），巴黎，1960年，頁199-219。
- (95) 埃武松公共圖書館暨地區檔案館（BPAD de Évora）：《手稿總集》（*Fundo Geral de Manuscritos*）CXVI / 2-5，頁270：〈澳門總督馬士加路也關於澳門同馬尼拉和日本的貿易的命令〉。
- (96) 參見〈1591年1月菲利普一世給印度總督馬爾丁斯·德·阿爾布克爾克的信〉（*Carta de Filipe I para o Vice-Rei Martins de Albuquerque, de 1 de Janeiro de 1591*），果阿歷史檔案館（HAG）：《季風書信》卷3，頁430（第2聯）和頁438（第4聯）；另見《葡屬東方檔案》，第3冊，第1部份，第78號文件，頁286-299；《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》，第2號，頁309-312。或參見四年之後（1595年2月28日）國王的一封信。國王在信中指示總督盡可能阻止中國福建泉州和漳州商人前去索羅群島獲得檀香木，不僅因為王室金庫遭受了損失，也因為他們引起了糾紛。見《葡萄牙海外歷史縮微圖書館簡報》，第2號，頁332-333；或《季風書信》卷3-B，頁589-590。
- (97) 阿茹達圖書館（BA）：手抄古籍（Codex）51-VIII118，第243號文件，頁112至113反面。
- (98) 塞維利亞印度檔案總館（Arquivo General de las Indias de Seville），菲律賓箱：1204。
- (99) 參見特里斯當·塔瓦雷斯和佩羅·德·卡瓦略分別在1637和1638年所訂立的委托契約，博克塞《來自阿媽港的大船》，頁284-287。在那些可證明有走私貿易存在的文獻中，應該提到下列兩件：1）〈塞巴斯蒂昂·蘇亞雷斯·帕埃斯於1637年1月19日致曼杜阿公爵夫人瑪嘉里達公主的信〉（*Carta do Desembargador Sebastião Soares Paes para a Princesa Margarida, Duquesa de Mântua*），東波塔檔案館（ANTT）：《季風書信》卷38，頁468（該信是對瑪麗達公主1636年3月7日信的回覆）；博克塞在〈三百年前葡萄牙人對日本的商業航行〉一文中，發表了這封信的英文摘要，《倫敦日本學會會刊》（TJS）；卷31，1934年，頁65-75；博克塞在《來自阿媽港的大船》中刊佈了該信的葡文全文，頁278-286。2）〈澳門總督瑪士加路也關於澳門—馬尼拉—日本的貿易的命令〉，埃武拉公共圖書館暨地區檔案館（BPAD）：手稿總集CXVI / 2-5，頁270。
- (100) 這種觀念在當時的西班牙文獻（特別是由汝安·卡布修士和馬尼拉首任主教所起草的文件）中經常出現。參加卡羅斯·德·桑茲（Carlos de Sanz）：《西班牙與亞洲及大洋洲的初期關係》（*Primitivas relaciones de España com Asia y Oceanía*），頁281、283、278-278、315。
- (101) 安東尼奧·德·莫爾嘉（António de Morga）：《菲律賓群島大事記》，頁354。另一個文獻也提到這些高利貸商人的活動：馬尼拉居民銷售在墨西哥的貨物總量的3/4是由中國人賒賣的。見博克塞編注：《中國與日本的亞洲》，卷1，頁225-227。
- (102) 皮埃爾·肖努（Pierre Chaunu）：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》（*Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*），頁265。
- (103) 布里安·莫羅尼（Brian Moloughney）和夏維中：〈白銀與明朝的滅亡：再研究〉（*Silver and the Fall of the Ming: a Reassessment*），《遠東歷史論集》（*Papers on Far Eastern History*），堪培拉，澳大利亞國立大學，1989年，頁51-78。
- (104) 布里安·莫羅尼（Brian Moloughney）和夏維中：同上，頁68。
- (105) 布里安·莫羅尼（Brian Moloughney）和夏維中：同上，頁59；喬治·布里安·索薩（George Bryan Souza）指出：1546-1638年，從日本進口到中國的白銀為3660-4110萬兩，《帝國的倖存：1630-1754年葡萄牙在中國和南中國海的貿易的社會》（*The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*），頁56-57；Kozo Yamamura and Tetsuo Kamiki 在〈銀礦與硬幣：中世紀和近代日本貨幣歷史的國際考察〉（*Silver Mines and Sung Coins. A monetary history of Medieval and Modern Japan in international perspective*）一文中對截至1600年的40年的日本白銀出口做出了一個不同的估算，即總數為90-150萬公斤，見《貴金屬》（*Precious Metals*），頁351。
- (106) 即在浙江、江蘇、福建和廣東四省。全漢昇指出了美洲白銀需求對上述中國中心的發展所具有的重要性。全漢昇：〈明末至清中葉中國與西屬美洲的絲貨貿易〉（*The Chinese Silk Trade with Spanish America from the Late Ming to the Mid Qing Period*），《古代中國：第29屆東方學國際討論會論文集》（*Chine Ancienne, Actes du XXIX Congrès International des Orientalistes*），巴黎，1977年，頁86。
- (107) 阿特維爾（W. S. Atwell）：〈關於白銀、外貿與明末經濟的注釋〉（*Notes on Silver, Foreign Trade and the Late Ming Economy*），《清史問題》（*Ch'ing-shi Wen-t'i*），第3期，第8號，1977年。另見黃（R. Huang）：《16世紀

- 明代中國的稅收與政府財政》(*Taxation and Government Finance in Sixteenth Century Ming China*)，芝加哥，1974年，頁243。
- (108)保羅·洛埃洛(Paulo Leuilliot)：〈東方商業對西方經濟的影響〉(*Influence du commerce oriental sur l'économie occidentale*)，《東方與印度洋的商業公司：第8屆海洋史國際學術討論會論文集》(*Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien, Actes du VIII Colloque International d'Histoire Maritime*)，巴黎，1970年，頁620。
- (109)杜亞特·戈麥斯·德·索利斯(Duarte Gomes de Solis)：《關於印度商業的討論》(*Discursos sobre los comercios de las dos Indias donde se tratam materiales importantes de Estado y Guerra*)，馬德里，1622年；莫塞斯·阿莫薩克拉(Mosés Amzalak)出版，里斯本，1943年。索利斯是第一批以他們的著作對其所在的時代產生了重要影響的葡萄牙經濟學家之一。參見他的另一部著作：《為在葡萄牙王國重建東印度公司和海外商業所做的辯護》(*Alegacion en favor de la Compañia de India Oriental y Comercio Ultramarinos que de nuevo se instituyo en Reino de Portugal*)，1628年；莫塞斯·阿莫薩克拉(Mosés Amzalak)再版，里斯本，1955年。《杜亞特·戈麥斯·德·索利斯未發表的回憶錄》(*Mémoires Inédits de Duarte Gomes de Solis*)，萊昂·布爾頓(Leon Bourdon)出版，里斯本，1955年。這一版包括他的著作：Arbitrio sobre la plata。另參見杜亞特·戈麥斯·德·索利斯：〈論荷蘭英國叛亂分子擁有東方公司的原因〉(*Discurso en razon de la Compañia Oriental que tiene los rebeldes de Olanda y Ingleses*)，讓蒂·達·希爾瓦(Gentil da Silva)：《葡萄牙印度商業歷史的若干因素》(*Alguns Elementos para a História do Comércio da Índia de Portugal*)，1951年。
- (110)莫羅(F. Mauro)：〈商業資本主義時代的經濟概念與殖民地經濟(1500-1800)〉(*Concepts économiques et économie coloniale à l'époque du capitalisme commercial, 1500-1800*)，《第二屆經濟史國際學術討論會論文集》(*Deuxième Conférence Internationale d'Histoire Économique*)，普羅旺斯地區艾克斯，1962年，卷2(1965年)，頁715。
- (111)張彬村(Chang Pin-Tsun)：《中國海外貿易：以16世紀的福建省為例》(*Chinese Maritime Trade: the case of Sixteenth Century Fuchien*)，普林斯頓大學“東亞研究”專業博士論文，普林斯頓，新澤西，1983年，頁165。
- (112)迪斯尼(Disney, A. R.)：《胡椒帝國的黃昏：17世紀初葡萄牙在印度西南部的貿易》(*The Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*)，劍橋，馬斯，1978年，頁148—154；馬士(Morse, H. B.)：《1635-1834年東印度公司對華貿易編年史》(*The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834*)，5卷，牛津，1926-1929年，臺灣，1975年再版，卷1，頁14-30。
- (113)當時駐菲律賓的西班牙商務代理安東尼奧·莫爾嘉也表示了同樣的看法。安東尼奧·德·莫爾嘉(António de Morga)：《菲律賓群島大事記》，頁350。
- (114)1629年4月，印度總督米蓋爾·德·諾羅尼亞(Miguel de Noronha)在其前往印度的航行時親自帶來了國王菲利普四世批准澳門—馬尼拉貿易的密令。見東波塔國家檔案館(ANTT)：《自印度發出的文件，亦稱季風書信》(*Documentos Remetidos da India ou Livros das Monções*)，卷39，頁351；《第三代利尼亞雷斯伯爵日記》(*Diário do 3º Conde de Linhares*)，卷1，頁51-52；博克塞：《來自阿媽港的大船》，頁250。
- (115)“已婚者”(Casado)，意指一個在葡萄牙直接控制的城市結婚和定居的葡萄牙人。成為已婚者就意味妳一個男人享有葡萄牙當局給與的一系列特權和義務，它與享有特權和榮譽的社會地位相對應。
- (116)《決議》(*Arezoado*)，其中指出了一些認為葡萄牙人前往廣州參加交易會對澳門不利的理由(1622年)，見高美士(Luís Gonzaga Gomes)：〈荷蘭殖民地檔案館藏18世紀的葡萄牙文獻〉(*Documentos Setecentistas Portugueses no Arquivo Colonial da Holanda*)，《路易斯·德·賈梅士學會會刊》(*Boletim do Instituto Luís de Camões*)，1975年，頁40-60、57。
- (117)根據皮埃爾·肖努：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》頁202-203的資料。
- (118)〈1640年11月12日應船主意見所做出的關於前往望加錫、東埔寨、交趾支那、東京暨其他地區租船費的決定〉(*Termo de fretamento que se fez para o Macassar, Cambodja, Cochinchina, Tonquim e mais partes conforme o consentimento dos senhores das embarcações de 12 de Novembro de 1640*)，見《澳門檔案》(*Arquivos de Macau*)，第3卷，第2號，1930年8月，頁61-63。
- (119)克洛德·吉約(Claude Guillot)：〈葡萄牙人與萬丹，1511-1682〉(*Les Portugais et Banten, 1511-1682*)，《文化雜誌》(*Revista de Cultura*)，葡英雙語版第13/14期，頁80-95；1641-1646年，有8艘船從嘉錫航行到馬尼拉。皮埃爾·肖努前引書，頁160-161。
- (120)克洛德·吉約(Claude Guillot)：〈葡萄牙人與萬丹，1511-1682〉，頁93。
- (121)使他得到上述啟示的是駐蘇拉特的一位頗有創業精神的葡萄牙商人約瑟夫·德·布里多(José de Brito)，他給弗浪西斯·布萊登指出了開展馬尼拉貿易可獲得的鉅大利益。色拉分·奎亞松(Serafin Quiazon)：《1644-1765年英國與菲律賓的“港腳貿易”》(*English "Country Trade" with the Philippines, 1644-1765*)，奎松市，菲律賓大學出版社，1966年，頁5。關於若澤·德·布里多(José de Brito)的進一步的資料，參見富斯特(W. Foster)《1624-1645年印度的英國商站》(*The English Factories in India, 1642-1645*)，牛津，1927年，頁219。

【參考書目】

1. 史料

1.1. 手稿

- 東波塔國家檔案館 (Arquivos Nacionais-Torre do Tombo) :
Colecção São Vicente, Caixa 15.
Convento da Graça, Lisboa, Caixa 16 D.
《自印度發出的文件, 亦稱季風書信》(*Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*), 卷1-16。
- 埃武拉公共圖書館暨地區檔案館 (Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora) :
《手稿總集》(*Fundo Geral de Manuscritos*), 《手抄古籍》(códice) CXVI/2-5, CV/2-7 e CV/2-5。
- 阿茹達圖書館 (Biblioteca da Ajuda) :
《手抄古籍》(Códice) 51-VII-27, 頁196-210; 54-XI-21;
《手抄古籍》(Códice) : 《耶穌會在亞洲》(*Colecção Jesuítas na Ásia*) 49-IV-51, 49-IV-52, 49-IV-55, 49-IV-58, 49-IV-66, 49-IV-65, 49-IV-1至49-IV-12。
- 卡達瓦爾—穆傑家族圖書館 (Biblioteca da Casa de Cadaval e Muge) :
《手抄古籍》K.VII.20, 頁40至45, 頁50至52。

1.2. 出版物:

- 博卡羅, 安東尼奧 (Bocarro, António) : 《亞洲歷史的第十三個十年》(*Década XIII da História da Índia*), 2卷本, 里斯本, 1876年。
* 在作者的另一部著作《東印度州一切城鎮要塞圖冊》(*Livros das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental...*) 中, 有“中國上帝聖名之城記述”。原稿藏於埃武拉公共圖書館暨地區檔案館 (Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora), 由博克塞教授收入他所編譯的著作《葡萄牙光復時期的澳門》(*Macau na Época da Restauração*), 英文書名為: 《三百年前的澳門》(*Macao Three Hundred Years Ago*), 澳門官印局, 1942年, 頁37。
- 卡爾丁, 安東尼奧·弗朗西斯科神父 (Cardim, António Francisco, S. J.) : 《四位葡萄牙使臣光榮犧牲紀實》(*Relação da gloriosa morte de quatro Embaixadores Portugueses... a três de Agosto de 1640*), 里斯本, 1643年。
- 科特桑, 阿爾曼多 (Cortesão, Armando) : 《托梅·皮雷斯的〈東方諸國記〉與弗朗西斯科·羅德里格斯的〈著作〉》(*A Suma Oriental de Tomé Pires e Livro de Francisco Rodrigues*), 科英布拉, 1978年。
- 科托, 迪奧戈 (Couto, Diogo) : 《亞洲第五個十年》(*Década Quinta da Ásia*), 里斯本, 1612年; 《亞洲第

六個十年》(*Sexta Década da Ásia*), 里斯本, 1612年; 《亞洲第七個十年》(*Década Sétima da Ásia*), 里斯本, 1616年; 《亞洲第八個十年》(*Década Oitava da Ásia*), 里斯本, 1673年; 《第十二個十年之五卷》(*Década Doze*), 巴黎, 1645年; 《亞洲》(*Da Ásia*), 里斯本, 1778-1788年, 17卷 (他的《亞洲數十年史》(*Décadas*) 的完整版本)。

- 科特勒, 雅格斯·德 (Coutre, Jacques de) : 《亞洲命運》(*Andanzas Asiáticas*), 埃迪·斯托爾斯 (Eddy Stols)、廷斯瑪 (B. Teensma)、維爾博克莫伊斯 (J. Werberckmoes) 編, 馬德里, 1991年。
- 格雷羅, 費爾南神父 (Guerreiro, S. J., P. Fernão) : 《耶穌會神父年度報告... 1600至1609年》(*Relação Anual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus... Nos anos de 1600 a 1609*), 取自《傳教士書信集》(*Cartas que os Missionários de lá escreveram*) 卷1、卷2 (科英布拉, 1930、1931年版) 和卷3 (里斯本, 官印局, 1942年版)。引自卷2 (1931年), 頁7、91。
- 林斯霍滕, 須格·范 (Linschotten, J. Hugo Van) : 《遊記》(*Discours of voyages*), 倫敦, 1598年, 卷1第25章“約翰·須格·范·林斯霍滕東印度遊記”(*The Voyage of John Huygen Van Linschotten to the East India*), 倫敦, 哈克魯特學會, 1884年。
- 馬利亞, 若澤·德·熱蘇修士 (Maria, Frei José de Jesus) : 《中國與日本的亞洲》(*Azia Sinica e Japonica*), 博克塞 (C. R. Boxer) 編注, 澳門, 卷1, 1941年。
- 芒迪, 皮特 (Mundy, Peter) : 《1608-1667年皮特·芒迪歐亞遊記》(*The Travels of Peter Mundy in Europe and Asia, 1608-1667*)。卷3第1部份〈1634-1637年英格蘭、西印度、亞琛、澳門和廣州河遊記〉(*Travels in England, Western India, Achin, Macao and Canton River*), 坦布爾 (R.C. Temple) 和安斯蒂 (L. Anstey) 編, 和克魯特學會, 第2系列, 卷65, 倫敦, 1919年。
- 皮拉特·德·拉瓦爾·弗朗西斯科 (Pyrard de Laval, Francisco) : 《弗朗西斯科·皮拉特·德·拉瓦爾遊記》(*Viagem de Francisco Pyrard de Laval*), 庫尼亞·里瓦拉 (Cunha Rivara) 譯注, 2卷本, 波爾圖, 文明書店, 1944年。
- 索利斯, 杜亞特·戈麥斯·德 (Solis, Duarte Gomes de) : 《關於印度商業的討論》(*Discursos sobre los comercios de las dos Indias donde se tratam materiales importantes de Estado y Guerra*), 馬德里, 1622年; 莫塞斯·阿莫薩克 (Móses Amzalak) 出版, 里斯本, 1943年。
* 《為東印度公司和海外商業所做的辯護》(*Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental y Comercios Ultramarinos que de nuevo se instituyo en el Reino de*

Portugal), 1628年; 莫塞斯·阿莫薩克拉 (Mosés Amzalak) 再版, 里斯本, 1955年。

* 《杜亞特·戈麥斯·德·索利斯未發表的回憶錄》 (*Mémoires Inédits de Duarte Gomes de Solis*), 萊昂·布爾頓 (Léon Bourdon) 出版, 里斯本, 1955年。

1.3. 葡萄牙文獻業編

- 安德拉德·伊·希爾瓦·若澤·胡斯阿努·德 (Andrade e Silva, José Justiniano de): 《歷代葡萄牙法律匯編》 (*Colecção Chronologica de Legislação Portuguesa*), 16卷本, 1854年, 該書涵蓋時期為1603-1856年。
- 《葡萄牙歷史檔案》 (*Arquivo Histórico Português*), 11卷, 里斯本, 1903-1917年, 1923-1925年增加一卷, 由安塞爾莫·布拉莫甘波·弗雷勒 (Anselmo Braamcamp Freire) 和若澤·達·西爾瓦·佩薩聶 (D. José da Silva Pessanha) 主編。
- 《葡屬東方檔案》 (*Arquivo Português-Oriental*), 8卷, 庫尼亞·里瓦拉 (J. H. Cunha Rivara) 主編, 新果阿, 1857-1876年。
- 《澳門檔案》 (*Arquivos de Macau*), 4卷, 澳門, 1929-1941年。
- 《印度州委員會決議》 (*Assentos do Conselho do Estado da Índia*), 潘杜隆加·皮蘇陵卡爾 (Panduronga S. S. Pissurlencar) 編注, 1618-1643年, 2卷, 果阿, 巴斯拖拉, 1953-1954年。
- 《葡萄牙海外歷史館微圖書館簡報》 (*Boletim da Filмотeca Ultramarina Portuguesa*), 海外歷史研究中心編, 里斯本, 1954年。
- 《1549-1580年耶穌會神父和會友寫於中國和日本的信函》 (*Cartas que os Padres e Irmãos da Companhia de Jesus escreverão dos Reynos de Iapão e China aos da mesma Companhia da Índia, e Europa, desde anno de 1549 até o de 1580*), 埃武拉, 1598年。書名上所寫的“1580年”必須理解為“1589年”。該書的第1部份涵蓋1549-1580年, 第2部分涵蓋1581-1589年。
- 《印度文獻》 (*Documenta Indica*), 約瑟夫·維克神父 (Joseph Wicki S. J.) 和約翰·戈麥斯神父 (John Gomes S. J.) 編, 羅馬, 1979年, 第13-16卷。
- 《自印度發出的文獻》 (*Documentos Remettidos da Índia*) 或《季風書信》 (*Livros das Monções*), 5卷, 里斯本, 1880-1935年, 涵蓋時期從1605-1619年。
- 《東波塔抽屜文獻》 (*As Gavetas da Torre do Tombo*), 希爾瓦·雷戈 (A. da Silva Rego) 編, 海外歷史研究中心, 里斯本, 11卷, 1965-1975年。
- 努內斯, 安東尼奧 (Nunes, António): 《葡屬印度度量衡暨貨幣換算書》 [1554] (*Livro dos Pesos da Yndia, e*

assy Medidas e Moedas (1554)), 羅德里格·若澤·德·利馬·費爾耐 (Rodrigo José de Lima Felner) 編: 《葡屬印度歷史資料》 (*Subsidios para a Historia da India Portuguesa*), 葡萄牙非洲、亞洲和美洲征服史文獻重編 (*Colecção de Monumentos Ineditos para a Historia das Conquistas dos Portuguezes em Africa, Asia e America*), 第5部份, 里斯本, 1868年, 頁1-64。

1.4. 西班牙史料

- 塞維利亞印度檔案館貢達杜利亞藏書 (*Legajos de los Fondos de la Contaduria del Archivo de las Indias de Seville*), 菲律賓: 1195、1200、1202、1204-1212、1214-1224、1225-A和225-B。
- 巴埃薩·佩德羅·德 (Baeza, Pedro de): 《關於海軍開支的報告與演講》 (*Esta Relacion y discurso me mando V. Excelência que hiziesse para que en el satisfizesse las dudas que me puseron cerca de grande costa que la armada avia de lazer*), 馬德里, 1608年。
- 布萊爾 (Blair, E. H.) 和羅伯森 (Robertson, J. A.) 編譯: 《1493-1898年的菲律賓群島》 (*The Philippine Islands, 1493-1898*), 55卷, 克里夫蘭, 俄亥俄, 1903-1905年。其中, 卷1-35截至到1650年。
- 科林·弗朗西斯科 (Colín, Francisco): 《耶穌會士在菲律賓的傳教活動》 (*Labor Evangélica de los obreros de la Compañia de Jesus en las Islas Filipinas*), 巴伯羅·帕斯泰爾神父 (Pablo Pastells S. J.) 編, 3卷, 巴塞羅那, 1900-1904年。1666年馬德里首版書名為: 《耶穌會士在菲律賓群島的傳教活動與使徒職責以及該省的建立和發展》 (*Labor Evangélica, ministerios apostólicos de los obreros de la Compañia de Jesus, fundación y progresos de su provincia en las Islas Filipinas...*)。
- 費藍多·胡安修士 (Ferrando, Fr. Juan): 《多明我會士在菲律賓群島暨中國、日本傳教區的歷史: 從西班牙海軍發現與征服該群島到1840年》 (*Historia de los PP. Dominicos en las Islas Filipinas y en sus misiones del Japón, China, Fung-King y Formosa... desde el descubrimiento y conquista de estas islas por las flotas españolas hasta el ano de 1840*), 6卷, 若阿金·豐塞卡神父 (Fr. Joaquín Fonseca) 校, 里瓦德內拉印刷所, 馬德里, 1870-1872年。
- 莫爾嘉, 安東尼奧·德 (Morga, António de): 《菲律賓群島大事記》 (*Sucesos de las Islas Filipinas*), 墨西哥, 1609年; 若澤·里薩爾 (José Rizal) 注釋, 加尼耶·埃爾馬諾斯書店, 巴黎, 1890年; 雷塔那 (W. E. Retana) 出版, 馬德里, 1909年。
- 帕斯泰爾, 巴伯羅神父 (Pastells, Pablo S. J.) 編: 《菲律賓通史: 塞維利亞印度檔案館所藏菲律賓群島文獻目錄》

(*Historia General de Filipinas. Catálogo de los documentos, relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*)，唐·佩德羅·托萊斯-堪薩斯 (D. Pedro Torres y Canzas) 撰，8卷，巴塞羅那，1925-1936。

- 《印度諸邦國法律匯編》(*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*)，第8卷，第65冊。
- 雷莫薩爾，安東尼奧修士 (Remesal, Fray Antonio)：《多明我會胡安·庫珀修士自危地馬拉—西班牙省寫給同修士的信》(*La carta que el Domingo P. Fr. Juan Cobo, dirigido a sus hermanos de religión de la provincia de Guatemala y España*)，載《聖多明我會危地馬拉聖維森特省歷史》(*Historia de la provincia de Sanvicente de Chyaga y Guatemala, de la ordem de nuestro glorioso Padre Santo Domingo*)，馬德里，第11卷，1619年。
- 薩拉薩爾，多明格·德·修士 (Salazar, Fr. Domingo de)：《1590年6月24日致菲利普二世的信—菲律賓帕里安中國事物的報告》(*Carta-relación de las cosas de la China del Parian de manila, enviada al Rey Felipe II.*)，首次由雷塔那出版，收入《菲律賓藏書家檔案》(*Archivo del Bibliófilo Filipino*)，馬德里，1897年。
- 聖安東尼奧，胡安·弗朗西斯科修士 (San Antonio, Fr. Juan Francisco)：《聖方濟各會士在菲律賓、印度、日本、中國的編年史》(*Crónicas de la apostolica provincia de S. Gregorio de religiosos descalzos de N. S. P. S. Francisco en las Indias, Philipinas, China, Japón*)，桑巴羅克，桑巴羅克印刷廠，3卷，1738、1741、1744年。
- 桑茲，卡羅斯·德 (Sanz, Carlos de)：《西班牙與亞洲及大洋洲的初期關係》(*Primitivas relaciones de España com Asia y Oceanía*)，總書局，馬德里，1958年。

1.5. 中文史料

- 盧坤編：《廣東海防匯覽》，卷37，魯晏賓葡譯。
- 印光任、張汝霖：《澳門記略》，高美士葡譯：*Ou-Mun Kei-Leok: Monografia de Macau*，里斯本，1979年重版；我們使用的是官方拼音系統。

2. 研究論著

- 阿爾布克爾克，路易斯·德 (Albuquerque, Luís de)：《葡萄牙大發現史概論》(*Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*)，第3次修訂版，歐美出版公司。
- * 《航海及其在科學和文化上的反映》(*As Navegações e a sua Projecção na Ciência e Cultura*)，里斯本，格拉迪瓦，1987年。
- 貝利 (C.A. Bayly)：《印度社會與英帝國的形塑》(*Indian Society and the Making of the British Empire*)，

劍橋，劍橋大學出版社，1988年。

- 博克塞，查爾斯·拉爾夫 (Boxer, Charles Ralph)：《1549-1650年日本的基督教世紀》(*The Christian Century in Japan, 1549-1650*)，博克雷和倫敦，1951年。
- * 《葡萄牙光復時期的澳門（三百年前的澳門）》(*Macau na Época da Restauração. Macao three Hundred Years Ago*)，澳門，1942年。
- * 《葡萄牙紳士在遠東》(*Fidalgos in the Far East, 1550-1770: Fact and Fancy in the History of Macau*)，海牙，1948年。
- * 《16世紀南部中國遊記》(*South China in the 16th Century*)，哈克魯特學會，第2系列，第106卷，倫敦，1953年。
- * 《中國和日本的亞洲》(*Asia Sinica e Japonica*)，若澤·德·熱蘇·瑪利亞修士著，博克塞編，2卷，澳門，1941-1950年。
- * 《來自阿媽港的大船》(*The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the old Japan Trade 1550-1640*)，澳門，澳門文化司署，1988年。
- 白樂嘉 (Braga, J. M.)：《1554年的第一個葡中和約》(*O Primeiro Acordo Luso-Chinês de 1554*)，澳門，1939年。
- * 《西方開拓者及其對澳門的發現》(*The Western Pioneers and their Discovery of Macao*)，澳門，1949年。
- 張天澤 (Chang, Tien Tse)：《中葡早期通商史》(*Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*)，萊頓，1934年。
- 喬德利 (Chaudhuri, K. N.)：《1660-1760年亞洲貿易區域與英國東印度公司》(*The Trading World of Asia and the English East Indian Company, 1660-1760*)，劍橋，1968年。
- * 《印度洋的貿易與文明：從伊斯蘭興起到1750年的經濟史》(*Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*)，劍橋，劍橋大學出版社，1985年。
- * 《歐洲到來之前的亞洲：從伊斯蘭興起到1750年印度洋的經濟與文明》(*Asia before Europe: Economy and Civilization in the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*)，劍橋，劍橋大學出版社，1990年。
- 肖努·皮埃爾 (Chaunu, Pierre)：《伊比利亞的菲律賓與太平洋》(*Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*)，巴黎，1960年。
- 全漢昇：《明末至清中葉中國與西屬美洲的絲貨貿易》(*The Chinese Silk Trade with Spanish America from the Late Ming to the Mid Qing Period*)，《古代中國：第29屆東方學國際討論會論文集》(*Chine Ancienne, Actes du XXIXe Congrès International des Orientalistes*)，巴黎，

1977年。

- 張彬村 (Chang Pin-Tsun) : 《中國海外貿易：以16世紀的福建省為例》 (*Chinese Maritime Trade: the case of Sixteenth Century Fuchien*) , 普林斯頓大學東亞研究專業博士論文, 普林斯頓, 新澤西, 1983年。
- 張增信 (Chang, Stephen Tseng-Hsin) : 《明朝末年輸入中國福建漳州地區的商品——比較與分析研究》 (*Commodities Imported into the Zhang-Zhou region of Fujian, China during the late Ming Period-A Comparative and Analytical Study*) , 海德堡大學, 1989年 (在1989年8月31日至9月3日的研討會上宣讀的論文)。
- 高斯達 (Costa, H. de la) : 《1581-1768年在菲律賓的耶穌會士》 (*The Jesuits in the Philippines, 1581-1768*) , 劍橋和馬薩諸塞, 哈佛大學出版社。
- 迪斯尼 (Disney, A. R.) : 《胡椒帝國的黃昏：17世紀初葡萄牙在印度西南部的貿易》 (*The Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*) , 劍橋, 馬斯, 1978年。
- 弗羅雷斯, 若熱·曼努埃爾 (Flores, Jorge Manuel) : 〈“廣州的右手”：16、17世紀澳門與珠江流域的貿易〉 (*"A Mão Direita de Cantão": Macau e o Comércio do Rio das Pérolas, séculos XVI-XVII*) , 阿圖爾·蒂奧多羅·德·馬多斯 (Artur Teodoro de Matos) 和路伊士·菲利普·托馬斯 (Luis Filipe F. R. Thomaz) 編：《葡屬印度、東南亞與遠東之間的關係：第6屆葡屬印度國際學術研討會論文集》 (*As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente: Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*) , (此次研討會於1991年10月22日至26日在澳門舉行) , 澳門和里斯本, 1993年。
- 霍啟昌 (Fok, K. C.) : 《澳門模式：從16世紀中期到鴉片戰爭前中國對西方人的管理》 (*The Macao Formula: A Study of Chinese Management of Westerners from the Mid-Sixteenth Century to the Opium War Period*) , 夏威夷大學博士論文, 1978年。
- 戈蒂紐, 維多利諾·馬加良斯 (Godinho, Vitorino Magalhães) : 《地理大發現與世界經濟》 (*Os Descobrimentos e a Economia Mundial*) , 4卷本, 第2次修訂版, 普林賽薩, 1985年。
- 吉約, 克洛德 (Guillot, Claude) : 〈葡萄牙人與萬丹, 1511-1682〉 (*Les Portugais et Banten, 1511-1682*) , 《文化雜誌》 (*Revista de Cultura*) , 葡英雙語版第13/14期, 頁80-95, 澳門1991年。
- 古普塔, 阿欣·達斯 (Gupta, Ashin Das) 和派爾森 (M. N. Pearson) 編：《1500-1800年的印度與印度洋》 (*India and the Indian Ocean, 1500-1800*) , 加爾各答, 牛津大學

出版社, 1987年。

- 黃啟臣和鄧開頌：〈明代澳門對外貿易的發展〉 (*The Development of Macao's foreign trade in Ming Dynasty*) , 《文化雜誌》英文版第6期, 澳門, 1988年。
- 伊斯拉埃爾, 喬納森 (Israel, Jonathan I) : 《1585-1740年荷蘭在世界貿易的優勢地位》 (*Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*) , 牛津, 克拉倫登出版社, 1989年。
- 洛巴托, 曼努埃爾·萊昂·馬爾吉斯 (Lobato, Manuel Leão Marques) : 《1575-1605年葡萄牙在馬來-印尼世界的政治與商業》 (*Política e Comércio dos Portugueses no Mundo Malaio-Indonésio, 1575-1605*) , 里斯本新大學“葡萄牙發現擴張史”碩士論文, 1993年 (譯者注：1999年, 東方葡萄牙學會將該書作為《東方追憶》 (*Memória do Oriente*) 叢書的第13種在澳門出版)。
- 隆巴德, 德尼斯 (Lombard, Denys) 和·讓奧班 (Jean Aubin) : 《13-20世紀印度洋和中國海的亞洲商人與代理商》 (*Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine, 13e-20e siècles*) , 社會科學研究高級學院, 巴黎, 1988年。
- 羅里多, 路伊·達維拉 (Lourido, Rui D'Ávila) : 《海上絲綢與白銀之路：澳門與馬尼拉, 從開始到1640年》 (*A Rota Marítima da Seda e da Prata: Macau-Manila, das origens a 1640*) , 里斯本新大學“葡萄牙大發現與擴張史”博士學位論文, 1995年 (打印稿)。
- 馬多斯, 阿圖爾·蒂奧多羅·德 (Matos, Artur Teodoro de) : 《1515-1769年的葡屬帝汶：對其歷史的分析研究》 (*Timor Português, 1515-1769: Contribuição para a sua História*) , 里斯本大學文學院唐·恩利克歷史研究所, 里斯本, 1974年。
- 莫羅 (Mauro, F.) : 〈商業資本主義時代的經濟概念與殖民地經濟 (1500-1800)〉 (*Concepts économiques et économie coloniale à l'époque du capitalisme commercial, 1500-1800*) , 《第二屆經濟史國際學術討論會論文集》 (*Deuxième Conférence Internationale d'Histoire, Économique*) , 普羅旺斯地區艾克斯, 1962年, 第2部份 (1965年)。
- 莫羅尼, 布里安 (Moloughney, Brian) 和夏維中：〈白銀與明朝的滅亡：再研究〉 (*Silver and the Fall of the Ming: a Reassessment*) , 《遠東歷史論集》 (*Papers on Far Eastern History*) , 堪培拉, 澳大利亞國立大學, 1989年, 頁51-78。
- 蒙塔爾托·德·熱蘇 (Montalto de Jesus, C.A.) : 《歷史上的澳門》 (*Macau Histórico*) , 第2版, 澳門, 1926年。
- 馬士 (Morse, H. B.) : 《1635-1834年東印度公司對華貿易編年史》 (*The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834*) , 5卷, 牛津, 1926-1929

- 年，臺灣，1975年版。
- 奎亞松，色拉分 (Quiazon, Serafin)：《1644-1765年英國與菲律賓的“港腳貿易”》(English "Country Trade" with the Philippines, 1644-1765)，奎松城，菲律賓大學出版社，1966年。
 - 帕克，傑弗里 (Parker, Geoffrey)：《1500-1800年的軍事革命：軍事革新與西方的興起》(The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800)，劍橋，劍橋大學出版社，1988年。
 - 珀森 (Pearson, M. N.)：《在印度的葡萄牙人》(The Portuguese in India)，劍橋，劍橋大學出版社，1987年。
 - * 《前殖民主義：關於1500-1750年亞歐關係的理論》(Before Colonialism: Theories on Asian-European Relations, 1500-1750)，德里，牛津大學，1988年。
 - 伯希和 (Pelliot, Paul)：〈一部關於澳門初期歷史的著作〉(Un ouvrage sur les premiers temps de Macao)，載《通報》，第39期，1949年，頁81-292。
 - 佩里，諾埃爾 (Peri, Noel)：《關於16-17世紀日本與印度支那關係的論文》(Essai sur les relations du Japon et de l'Indochine aux XVI^e et XVII^e siècles)，河內，1923年。
 - 潘日明 (Pires, Benjamim Videira)：《16-19世紀澳門—馬尼拉商業航行》(A Viagem do Comércio Macau Manilas sécs. XVI a XIX)，第2版，澳門海事研究中心，澳門，1987年。
 - 潘日明 (Pires, Benjamim Videira)：《耶穌會士在澳門400年》(O IV Centenário dos Jesuítas em Macau)，澳門，1964年。
 - 普塔克，羅德里克 (Ptak, Roderich)：〈中葡兩國的海洋政策：明初體制與葡屬印度州的比較研究〉(China and Portugal at Sea: The Early Ming System and the Estado da India Compared)，《文化雜誌》葡英雙語混合版，第13 / 14期，澳門，1991年，頁21-38。
 - 普塔克，羅德里克 (Ptak, Roderich) 和迪特馬爾·羅特蒙德 (Dietmar Rothermund) 編：《1400-1750年亞洲海上貿易的中心、商品與企業家》(Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c.1400-1750)，斯圖加特，弗朗茨·施泰納出版社，1991年。
 - 斯科特，威廉·亨利 (Scott, William Henry)：《1500年以前在中國的菲律賓人》(Filipinos in China Before 1500)，馬尼拉，拉薩勒大學中國研究計劃，1989年。
 - 斯廷斯卡德，尼爾斯 (Steensgaard, Niels)：《17世紀亞洲的貿易革命：東印度公司與卡拉萬貿易的衰落》(The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade)，芝加哥，1974年。1973年哥本哈根首版書名為：《西班牙大帆船、卡拉萬人與貿易公司：17世紀早期歐亞貿易的結構危機》(Carracks, Caravans and Companies: the Structural Crisis in the European Asian trade in the Early 17th Century)。
 - 索薩，喬治·布里安 (Souza, George Bryan)：《帝國的倖存：1630-1754年葡萄牙在中國和南中國海的貿易與社會》(The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754)，劍橋大學出版社，1986年。葡文版書名為：《帝國的倖存：1630-1754年葡萄牙人在中國》(A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754))，里斯本，唐吉科德出版社，1991年。
 - 蘇布拉哈馬亞姆，桑賈 (Subrahmanyam, Sanjay)：〈16世紀德克羅曼德爾—滿刺加貿易結構演變研究〉(The Coromandel-Malacca trade in the 16th century. A study of its evolving structure)，《中東與印度洋》(Moyen Orient & Océan Indien)，第3集，1986年。另見《印度經濟社會史評論》(The Indian Economic and Social History Review)，第22卷，第4號，1984年。
 - 托馬斯，路易斯·菲利普·菲雷拉·萊伊斯 (Thomaz, Luís Filipe Ferreira Reis)：〈16世紀在群島海域與葡萄牙人〉(Les Portugais dans les Mers de l'Archipel au XVI^e Siecle)，《群島》(Archipel) 第18期，巴黎，1979年。
 - * 《從休達到帝汶》(De Ceuta a Timor)，卡納希德，1994年。該版匯集了作者以外文發表的一些研究成果。
 - 特拉希，詹姆斯 (Tracy, James D.) 編：《商人帝國的興起：早期近代世界的遠距離貿易》(The Rise of the Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World)，劍橋，劍橋大學出版社，1990年。
 - * 編：《1350-1750年商人帝國的政治經濟：國家權力與世界貿易》(The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750)，劍橋，劍橋大學出版社，1991年。
 - 魏思韓 (Wills, Hohn E. Jr.)：〈1500-1800年的海上亞洲：歐洲優勢的交替興起〉(Maritime Asia, 1500-1800: The Interactive Emergence of European Domination)，載《美國歷史評論》(American Historical Review)，第98卷，第1號，1993年。
 - * 〈從王直到施琅的中國海洋：對其邊緣歷史的討論〉(Maritime China from Wang Chih to Shih Lang: Themes in Peripheral History)，斯本塞和魏思韓編：《由明到清：17世紀的征服、地區與連續性》(From Ming to Ch'ing: Conquest, Region and Continuity in the Seventeenth Century)，紐黑文，1979年。

張廷茂譯

