

加比丹·莫爾及澳日 定期商船貿易的若干問題

戚印平*

此前，我們曾討論過加比丹·莫爾（Capitão-mor）制度與早期澳門關係的若干問題⁽¹⁾，然而，無論我們將考察重心放在加比丹·莫爾體制與澳門政制的互動關係，還是加比丹·莫爾體制在遠東貿易體系中的作用，該體制下的澳日定期商船貿易都是無法回避的重要問題。在16-17世紀，這種特殊的貿易形式不僅構成澳門市民賴以生存的主要財源之一，而且對迅速發展的亞洲及世界貿易體系與經濟結構有很大影響。

一

在許多相關著作中，國外學者們的論述一再提到葡萄牙人首次抵達日本的“種子島奇遇”，同時期的許多歷史文獻亦有或多或少的描述。關於這一歷史事件的來龍去脈，著名耶穌會士羅德里格斯（João Rodrigues Tçuzzu，漢名陸若漢）的《日本教會史》中有相對完整的描述。他告訴我們說：

在發現這些日本諸島的歐洲人中，葡萄牙人是最早的。在阿爾布奎克（Afonso de Albuquerque）於1511年佔領馬六甲後，他們就將那些島嶼的真實情報傳到了歐洲。1518年，安德拉德（Fernão Peres de Andrade）陪伴曼努埃爾國王遣往支那王國的使節（即托梅·皮雷斯，Tomé Pires）前往支那。他滯留於當地期間，僅僅獲得琉球（Liukio [Liû kiu]）的情報。那些群島與日本群島相連，與它很近，由於那裡的王來自日本，所以屬於日本。

為了發現日本，安德拉德於當地派遣某人作為加比丹·莫爾，乘船前往，然而，獲得有關日本列島的最初情報是在1542年。此事的記

載可見於加爾旺（António Galvão）題為“諸國發現記”的著作。⁽²⁾據其所言，安東尼奧·德·莫塔（António da Motta）、弗朗西斯科·塞蒙特（Francisco Yeimoto [Zeimoto]）以及安冬尼奧·佩肖托（António Peixoto）在1542年乘坐一艘Junk（將克，或譯容克、戎克）⁽³⁾船，由暹羅前往中國。那是索薩（Martim Afonso de Souza）治理印度的年份。他們突然遭到大暴風雨的襲擊，這種大暴風雨在中國語中被稱為Tayfum（颱風），日本語稱為Tayfu（Tayfû），意為大風，我們訛傳為Tufao。由於這場大暴風雨，三位葡萄牙人乘坐的Junk船在海上漂流了24小時後，完全喪失了裝備，無助地在海上隨波逐流。經過數日之後，漂流到日本列島之中。……船隻進入薩摩沿海名為種子島的島嶼的港口。在那裡，葡萄牙人傳授了鐵炮的用法，其用法從那裡傳向日本，教授鐵炮製作方法的葡萄牙的名字，至今還在那島上被人傳頌。⁽⁴⁾

南浦文之的《鐵炮記》是記錄此事的少數日本文獻之一，但他將葡萄牙人抵達日本的時間推遲為1543年8月25日，並聲稱這艘被暴風吹到種子島的

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

葡萄牙商船共有一百多名船員。南浦在文中繪聲繪色地描述說：這些人黃髮藍睛，舉止怪異，語言不通，經船上名叫五峰的明朝商人翻譯，才知道船上之人是後來被稱為南蠻紅毛的葡萄牙商人。又說，船長有二，一名牟良叔舍、一名喜利志多·佗·孟太，他們同時也是“賈胡之長”。⁽⁵⁾

由於上述會面中葡萄牙人帶來的西方熱兵器火銃（鐵炮）對日本歷史進程產生了深遠影響，這次會面被賦予特殊意義。但由於本文主題的關係，我們更關注相關歷史文獻中“船長”（加比丹·莫爾）一詞的多次出現及其表述差異。據羅德里格斯所言，在“種子島奇遇”中，抵達日本的葡萄牙人祇有三人，而且是“乘坐一艘 Junk 船，由暹羅前往中國”。如果其言屬實，這些發現者應當是中國商船的搭乘者，船長的頭銜自然無從談起。然而，南浦文之的《鐵炮記》卻聲稱此舟為葡萄牙商船，有船員百餘人和兩名船長，而且這兩名船長同時亦為“賈胡之長”，即負責商船貿易事務的首領。如果此言不謬，那麼這些發現者就應當是擁有航海及貿易特權的加比丹·莫爾。

由於缺乏更多的史料，孰是孰非尚難以確定，但考慮到葡萄牙人在抵達中國後獲得更多日本情報的可能性以及一貫的行為方式，由作為“賈胡之長”的加比丹·莫爾率眾前往未必沒有可能。而這一推斷，亦可從羅德里格斯記寫安德拉德在 1518 年“為了發現日本……遣某人作為加比丹·莫爾，乘船前往”的往事得到一定程度的支持。因此，我更願意相信，所謂的“種子島奇遇”，很可能是一種精心策劃的冒險之旅，或者說，是類似於達·伽瑪（Vasco da Gama）尋找印度的發現之旅。⁽⁶⁾

令人回味的巧合是，發現日本的歷史性時刻與遠東加比丹·莫爾制度正式確立的時間大致相當。在此前有關加比丹·莫爾的討論中，我們曾經提到，印度總督馬爾蒂姆·阿豐索·德·索薩（Martim Afonso de Sousa）在 1543 年首次“命令熱羅尼莫·戈麥斯（Jerónimo Gomez）以一艘優良船隻，裝運胡椒，並給予他眾所期盼的、前往中國的加比丹·莫爾的巨大權力，命令他前往中國。”而另

一個意味深長的資訊是，在稍後的 1546 及 1547 年，葡王若阿三世任命貴族萊昂內爾·德·索薩（Leonel de Sousa）為“中國及日本航海的加比丹·莫爾”。⁽⁷⁾我們還沒有足夠的證據表明這些事情之間存在着某種聯繫，但至少索薩的頭銜已經表明，在他就任此職之前即加比丹·莫爾制度確立後不久，日本就已成爲葡萄牙人的貿易目標，所以才會被納入其許可權的管轄範圍之中。

二

自 1542 年的“種子島奇遇”之後，葡萄牙的商船便開始前往日本經商，在被稱為“基督教世紀”的近百年時間中，這種商業航行幾乎沒有中斷，直到 1636 年德川幕府實行嚴厲的鎖國政策，才被迫停止。根據日本學者的統計，其間前往日本的葡萄牙商船數量大致如下：

1639 年之前抵達日本的葡萄牙商船⁽⁸⁾

年代	數量	到達港口	年代	數量	到達港口
1544	3	豐後、薩摩	1566	1	福田
1549	2	平戶、豐後	1567	3	口之津
1550	1	平戶	1568	2	福田
1551	1	豐後日出	1569	1	福田
1552	1	鹿兒島	1570	2	福田、志岐
1553	1	平戶	1571	2	長崎
1554	1		1572	1	長崎
1555	1	平戶	1573	1	長崎
1556	2	府內、平戶	1574	2	長崎
1557	2	平戶	1575	1	長崎
1558	2	平戶、豐後	1576	1	口之津
1559	2	平戶、豐後	1577	1	長崎
1560	2	豐後、薩摩	1578	1	肥前、雪島
1561	7	平戶、阿久根等	1579	1	口之津
1562	3	橫瀨浦、京泊	1580	2	長崎、口之津
1563	3	橫瀨浦	1581	2	長崎
1564	3	平戶	1582	1	口之津
1565	2	福田	1583	1	長崎

1584	2	長崎、平戶	1615	1	長崎
1585	1	長崎	1617	2	長崎、福田
1586	2	平戶	1618	4	
1587	1	五島	1619	8	
1588	1	長崎	1620	6	
1589	1	天草	1621	6	
1590	1	長崎	1623	7	
1591	1	長崎	1624	5	
1593	1	長崎	1626	6	
1595	1	長崎	1628	5	
1596	1	長崎	1629	2	
1597	1	長崎	1631	3	
1598	2	長崎	1632	3	
1600	1	長崎	1633	2	
1602	1	長崎	1634	1	
1604	1	長崎	1635	3	
1605	1	長崎	1636	4	
1606	1	長崎	1637	6	
1609	1	長崎	1638	2	
1611	1	長崎	1639	2	
1612	1	長崎	1662	3	橫瀨浦、京泊
1614	3	長崎	1663	3	橫瀨浦

由此表可知，赴日貿易的葡萄牙商船極有規律：除事出有因的少數年份外，這一商業航行很少中斷⁽⁹⁾；除個別年份外，前往日本的葡萄牙商船數量亦大致相當，以1-3艘居多；葡萄牙商船的停泊港口集中於九州西南部一帶，自1571年長崎成為教會領地後，更是很少使用其它港口。⁽¹⁰⁾

赴日葡萄牙商船的上述規律，與加比丹·莫爾體制的特殊性質與活動方式密切相關。如前所述，在所謂的“大航海時代”，葡萄牙（亦包括其它各國）在遠東地區的商業活動決非真正意義上的自由貿易，而是王室授權下的特許貿易。國王每年挑選有功於王室的貴族，頒發特別許可證，讓其在規定的航線上經商貿易。⁽¹¹⁾由於這一特許經營的豐厚利益，國王當然不會玩忽職守，在哪一年中遺忘任命“中國及日本航海的加比丹·莫爾”，亦不允許被授權

者以各種藉口拖延時日，打亂商業航行的規律。⁽¹²⁾同樣，好不容易才獲此機遇的貴族，也不會浪費時間，放棄掙大錢的機會。出於這兩方面的原因，日本航行的持續穩定勢在必然，一年一度的遠洋商業航行，亦因此成為加比丹·莫爾體制的標準模式。

關於基本穩定的商船數量，應當與加比丹·莫爾體制中的另一項規定有關。雖然王室會向“中國及日本航海的加比丹·莫爾”提供一定的政府補貼，但它並不承擔實施航行的其餘鉅額費用，獲此授權之人不僅用個人資產建造並裝備遠航船隻，而且還要準備適銷對路的貨物、招募水手並為之準備航行時的各種食物⁽¹³⁾，將所有費用加在一起，一次遠洋航行所需要的龐大開支是不難想象的。而在這種情況下，船隊的規模自然有限。⁽¹⁴⁾

此外，一年一度的航行模式還受到季風等自然因素的種種制約。我們知道，在蒸汽機發明之前，以風力為主要動能的帆船並不能隨心所欲地自由馳騁，前往日本的葡萄牙商船也不例外。它們必須精確地計算航程與行期，利用南中國海的季風氣候，才能確保在預定時期安全抵達目的地，並順利返航。⁽¹⁵⁾正因為如此，一年一度的航行規律，又使得這種遠洋帆船（Nau）被稱為“定期商船”。⁽¹⁶⁾

三

我們一再提到葡萄牙國王及其印度總督任命某人為“中國及日本航海的加比丹·莫爾”，但必須注意的是，這一頭銜或許還意味着對其航行線路的嚴格規定。事實表明，一年一度的貿易船隊通常以果阿為出發點，經馬六甲至澳門，再駛往最後一站日本，完成交易後，沿原航路返回。⁽¹⁷⁾

但是，上述航線的形成並非一蹴而就，而是隨着葡萄牙勢力的擴張，不斷逐步延伸變化的最終結果。與之同時，沿線各港口的作用和地位，亦隨着貿易形態、內容以及收益狀況的此長彼消而不斷變化。在打通印度航線之初，作為葡萄牙王國在東方的最初據點和聯結東西方貿易的中轉站，果阿當然具有無可爭辯的特殊地位，它不僅是加比丹·莫爾航

行的起點與終點，而且也是王室實現其商業利益的重要環節。隨着葡萄牙船隻在南中國海的活動，以及被稱為“香料群島”摩洛加群島的發現，馬六甲很快因其獨特的地理位置而成為遠東航線上的重要樞紐。由印度出發的葡萄牙商船，通常在此分道揚鑣，分別駛向中國和南洋。根據意大利商人弗雷德里·切薩雷（Frederici Cesare）在16世紀60年代的記錄，當時的馬六甲總督不僅有權頒發航行許可證，而且還負責調查加比丹·莫爾的航行線路是否違規。^{（18）}

與此相比，該航線最後一段即澳日商路的正式確立要遲緩而曲折得多，而1557年葡萄牙人在澳門定居，又是其中最為關鍵的因素之一。眾所周知，雖然阿爾瓦雷斯（Jorge Álvares）早在1513年就來到中國，但此後很長時間，雙方的貿易因多種原因而時斷時續，無論是在廣東沿海的上川島還是浙江附近的雙嶼，大多數的貿易行為始終未能擺脫偷偷摸摸的走私性質。直到葡萄牙人入居澳門後，情況才發生了根本變化。澳門開埠之後，來自果阿等地的葡萄牙船隊可以名正言順地進入港口，卸下白銀、香料等各種貨物，再將生絲、茶葉、瓷器等中國商品裝上船，運往世界各地。澳門不僅使葡萄牙人在中國有了一個可靠的橋頭堡，還且還使他們藉地利之便獲得了一定程度的貿易壟斷，並從中獲得厚利。或許正是着眼於此，前往東方的葡萄牙船長才會被冠以“中國及日本航海的加比丹·莫爾”的頭銜。而越來越多的葡萄牙定居者，也使得駕船而來的加比丹·莫爾有必要在停泊期間處理當地的行政事務，行使“移動總督”的權力。從這一意義上說，正因為澳門的存在，“中國及日本航海的加比丹·莫爾”也才真正地名副其實。

關於澳門此後具有的多方面意義，這裡不再重複，但須指出的是，我們切不可忽視澳日貿易對於澳門的特殊意義。從全球貿易的角度看，以澳門為樞紐的商業航線至少有東、西兩個重要方向。西線的航行相對單純，通常經馬六甲、果阿，再到歐洲的里斯本；與此相比，東線的情況較為複雜，理論上有兩個分支，或南下經菲律賓駛向美洲，或北上直抵日本。由於葡西兩國的利益之爭，前往菲律賓和美洲航線並

不順暢^{（19）}，對當時的葡萄牙人或澳門市民而言，東線的終點祇能是日本。而這樣一來，東西航線相加，就是前述加比丹·莫爾規定航線的總和。

從距離上說，澳門至日本的東線要比遠至里斯本的西線短得多，但從商業角度看，該線路的規模和實際效益都不在西線之下，甚至有過之而無不及。我們知道，由於歷史原因，中日兩國的經濟歷史悠久。明中期以後，兩國貿易已達到很大的規模。但由於倭寇的肆虐，傳統的貿易關係中斷了。而入居澳門的葡萄牙商人則抓住了這一機會，趁虛而入，並在很大程度上填補了這一空白。^{（20）}

關於澳門葡商在中外貿易中的作用，轉手商品的具體去向，還須再作研究，但已經可以確定的是，在上述東線航行中被加比丹·莫爾及其定期商船運往日本的，主要是中國商品。許多史料表明，為滿足規模龐大且日益增長的貿易需要，當時中國人在廣州舉辦一年兩度的商品交易會，為東西兩條航線上的葡萄牙商船提供適銷對路的各種商品。其中在4-5月舉行的交易會專門為前往日本貿易的葡萄牙商船而舉辦，提供包括生絲和黃金等大宗商品在內的各種商品。^{（21）}從這一意義上說，從澳門輸出的中國商品，其價值在很大程度上取決於利益豐厚的澳日貿易。

另一個至關重要的關鍵細節是，如果以全球貿易或者整個東亞地區為考察視角，澳日航線不過是眾多航線的分支之一，但如果變換視角，以澳門市民的角度為出發點，這一航線便具有不可替代的特殊意義。可以想象，由分而治之的政治格局以及各地總督對切身利益的強烈關注，西線航程的實際利益多為馬六甲、果阿等地所攝取，而澳門市民較有把握的主要贏利來源，祇剩下澳日之間的定期商船貿易了。基於這一點，我們就不難體會定期商船對澳門市民的特殊意義，亦可充分理解加比丹·莫爾體制與澳門政體演變的互動作用。^{（22）}

四

關於這兩者的關係，我們或可理解為“形式”（即加比丹·莫爾體制對澳日政體以及澳日貿易的規

定與限制)與“內容”(社會經濟以及商貿實踐的發展)的矛盾與衝突。前者對後者的限制是源於王室與國家利益,而後者對前者的衝擊則是由於澳門市民的生存需要。

在此前的討論中,我們曾提到澳門市民在澳門開埠後組建自治機構,並因自身利益而擴大其權力範圍的種種努力⁽²³⁾,但在本文討論的領域,澳門市民最為直接有效的行為方式,就是通過名為 Armação (阿爾瑪薩)的機構,與獨攬大權的加比丹·莫爾訂立契約,並分享後者的權益與義務。⁽²⁴⁾

關於 Armação 的組織結構與運作方式,李瑪諾(Manuel Dias)神父在作於1610年名為“關於澳門居民將生絲送往日本時的耶穌會契約以及 Armação 的報告”一文中解釋說:

在葡萄牙人攜帶中國商品前往日本的最初時期,沒有國王給予的許可書,任何人都不得進行這種交易。葡萄牙國王一直確保他規定的這一許可權,這一敕令使許多貴族竭力服務於國王。這是國王在印度施行的恰當措施之一,以前就這樣進行航海。當時,率船從印度來到當地的加比丹·莫爾(船長),與以一定傭金支付船費的商人締結協定,商人將希望運送的庫存商品裝上船隻。貨物中利潤最厚者總是生絲。很多年就這樣進行航海,但其間也出了一些問題,即加比丹·莫爾決定傭金並與大商人簽訂協定,大商人帶頭將自己的商品全部裝船,其中數量最多、獲利最大的就是生絲,所以祇要12至15名商人就將日本所能消費的生絲裝上了船,其他中、小商人無法加入運貨契約。沒有裝運生絲的餘地,所以無法運送利益較小的其它商品。這些商品是琥珀織、縐子、緞子等被稱為雜貨的其它商品。這樣一來,富人成為獲利豐厚的這一航海的主角,而貧窮者得到的極為有限。

後來,隨着當地居民的增加,在當時於本地擔任主教的卡內羅(Dom Belchior Carneiro 或譯賈耐勞)神父的協助下,送往日本的生絲

依據商務契約來實施。該契約的主要內容是,不問大商人或小商人,人人限量裝運。這一契約被稱為 Armação,分配給每人的生絲數量被稱為 baque。這種方法已實行多年,治理該市的市參事會員按時召集大多數市民,在此時選舉三名代表,讓他們作為居民代表,與航海的加比丹·莫爾締結契約,並負責與此契約有關的其它事務。這些被選舉者為居民的利益負責上述契約的各項事務,有時市參事會員本人也擔任此職。

這三名被選舉者向居住在該市的全體葡萄牙人以及若干中國等它國人,分配這2,000皮高的生絲。按照各家各戶的財產及生活水平,將適當的份額即 baque 分配給各人。通常,這些被選舉者有權根據自己的經驗體會,將一年間養家餬口所必須的充分收益分配給各人。⁽²⁵⁾

在這份報告中,李瑪諾神父還詳細記述了加比丹·莫爾與澳門商人雙方的權力與義務:

代表者掌握着生絲在日本有利售價數量的相關情報,與裝運貨物的定期船的船長締造契約,即2,000皮高或公擔的契約,並按若干條件支付十分之一的運費。這些條件之一是加比丹·莫爾不可也不能用自己的船運送超過2,000皮高以上的生絲。如若違反,將受到某種懲罰。除2,000皮高的運費之外,例如生絲裝運一切如願,還要支付3,000兩(白銀)或者克魯扎多,作為預計利潤的獎賞。其次,如果澳門居民的生絲存貨達不到2,000皮高時,也必須支付與運送2,000皮高時相同的運費。

在國王的定期船之外,如果有其它船隻裝運中國生絲及其它商品前往日本,定期船運送商品的價值將大幅度下降,所以城市的被選舉者和代理人與利益一致的定期船加比丹·莫爾們加強協作,嚴密監視,不准在定期船之外將

中國商品送往日本。因此，無論多小的船也不准裝運商品。當前往日本的其它船隻通過附近時，船長應禁止其進入港口；如果已經入港，應命令其離開港口。此外，船長本人或派遣士兵監視其它船隻不得接受商品。⁽²⁶⁾

概括起來，加比丹·莫爾必須為澳門市民運送2,000擔的生絲，作為酬勞，他可以獲得相當於貨價10%的運費。如一切順利，還可以獲得3,000克魯扎多的獎賞。作為義務，加比丹·莫爾不得私自增加數量，或在定期商船之外，用其它船隻將生絲和其它中國商品運往日本，他甚至還有義務嚴密監視過往船隻，防止有人將商品偷運上船。

李瑪諾神父還告訴我們，為確保澳門市民的最大利益，契約還規定澳門市民將派遣代理人隨船前往日本，主持並監督交易過程：

三名被選舉者即市民代表，分別擔任為販賣生絲而前往日本的代理人，協助代理人處理文件的書記，在日本活動的情報官員、作為生絲監視者被稱為給生絲下鎖的 escutilheiro。此外，還選舉數名事務員，向這些人支付薪金，作為議定契約的報酬。各人發誓對其記錄中的文字負責任。他們還要簽署一份保證書，如果判定代表們在日本不遵守決議，他們將喪失某種權利。⁽²⁷⁾

按照李瑪諾神父的描述，Armação 具有商務契約的典型特性，它對雙方權利和義務都有明確規定，但正如絕大多數的商務契約那樣，Armação 亦是澳門市民與定期商船船長即加比丹·莫爾相互需要相互制約、在某一利益平衡點上達成共識後的產物。從當時的情況看，雙方的境況各有優勢，但又都有不得已的難處。從澳門市民的角度來說，他們瞭解市場需求，擁有充足的貨源，但受加比丹·莫爾制度的束縛，無法將地利轉化為實際利益；與之相反，加比丹·莫爾擁有航海權和遠洋帆船，但如果離開當地商人的協助，既無法組織最有價值的貨

物，亦無法順利地出售它們。由於缺乏足夠的文獻，我們不清楚訂立這一契約的具體過程，但可以想象，李瑪諾神父描述的 Armação 經過艱苦的談判，是雙方做出一系列妥協與調整後達成的最後結果。按此契約，加比丹·莫爾至少可以獲得10%的運費和3,000克魯扎多的勞務費；而澳門市民則可以確保每年有不少於2,000擔的生絲運往日本。

從經濟學的角度看，Armação 的許多條文規定了一種類似於計劃經濟的經營模式，但無論如何，它為澳門市民提供了穩定的收入來源，而加比丹·莫爾的收入亦更有保障。套用一句目前頗為時髦的話語，可謂雙贏的結局。也許正因為如此，該契約的形式與內容在此後很長時間並無本質的改變。⁽²⁸⁾

從整體上說，在上述具體時期（16世紀下半期至17世紀40年代）與特定範圍（澳日貿易航線）中，加比丹·莫爾的許可權已經與“移動總督”的傳統範疇有很大不同。雖然他還在名義上保有對澳門的行政權，但由於逐步喪失商業事務的控制力，其許可權已在這一商人自治的港口城市中日趨萎縮⁽²⁹⁾；雖然他依然佔有商業航海的專營權，但在商務契約 Armação 的束縛下，已越來越多地受制於當地市民。就此而言，加比丹·莫爾的地位已今非昔比，其作用逐漸接近於履行合約的商業夥伴，或者說，更像是專事航運事務、即真正意義上的商船船長。

需要說明的是，在上述討論中，我們不難發現中國生絲對澳日貿易具有的特殊意義，並通過那些文獻著述者的身份，覺察出耶穌會士在其中發揮的特殊作用。但鑒於這一問題的複雜性，擬將專文討論。

【註】

- (1) 加比丹·莫爾源於葡萄牙語 (Capitão-mor)，原意為大船長。《明史》簡稱為“加必丹末”。同時期中日典籍中，或譯作漢字“加毗丹”、“加必丹”、“甲比丹”或者“甲必丹”等。關於這一職務的具體情況，可參見拙作〈加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題〉，澳門《文化雜誌》，第51期，2004年夏。
- (2) 據《日本教會史》日譯者的注釋，加爾旺 (António Galvão) 生於印度，1536-1540年曾任葡領摩洛加群島的總督，因廣施仁政，被島民稱為“摩洛加的使徒”，回國後因受人嫉妒，於1557年死於里斯本。其著《論述之書》(Tratado)有

一副標題，*de todos descobrimentos*（關於所有的發現），於1563年在里斯本出版。參見《日本教會史》，上，土井忠生等譯注，《大航海時代叢書》IX、X，第一期，岩波書店，1979，頁186-187注12、13。

- (3) 克魯士 (Gaspar da Cruz) 在《中國志》第9章〈該國內的船艦〉中，論述了這種中國船隻 Junk。其曰：“最大的叫做容克 (Junk)，那是戰船，像加拉克，建有巨大的前甲板，很高大，也有後甲板，打起戰來可以制服敵人。……再有其它運貨的容克，但不及戰船高大，儘管其中有的也很大。所在這些船，戰船也好，貨船也好，前頭使用兩支槳。槳很大，每支四、五個人划，安在舷旁，他們熟練地划動，使船前進，而且他們出和進都大大依靠一道柵門，襲擊敵人以攻入敵船。他們把這些槳叫做櫓 (lios lios)，有所有船上都使用櫓，航行中從不用別的種類的槳。”博克塞編：《16世紀中國南部行紀》，何高濟譯，中華書局，2002，頁79。此外，同時期另外一些文獻中，Junk 還被稱為戎克。耶穌會遠東地區的巡視員范禮安 (Alessandro Valignano) 神父曾記述：“是這些異教徒中國人用的名字，這種船被稱為海盜的戎克。”范禮安：〈關於在東印度的耶穌會的起源與進步的歷史〉，《基督教研究》第28輯，基督教文化研究會，吉川弘文館，1988，頁408。同書注14曰：“Dalgado 解釋說：戎克是大型東方的船隻，尤其是指中國的船。……是有着中國語起源的詞語，chuen……但最近的起源是馬來爪哇語 Jung、ajung、或 jong。”《基督教研究》第28輯，頁413。
- (4) 《日本教會史》，上，頁184-186。故事的另一個著名版本，當為平托《遠遊記》中的記述。按照他的說法，他本人亦成為這一發現的親歷者。平托用六個章節，繪聲繪影地描述他們在日本的奇遇，並聲稱他們曾前往九州南部的豐後，拜訪了那裡的國王（領主）。參見金國平譯《遠遊記》，下冊，葡萄牙航海大發現事業紀念澳門地區委員會、澳門基金會、澳門文化司署，1999，頁390-410。
- (5) 南浦文之：《鐵炮記》，卷十二〈天下一統〉，轉引自岩生成一：〈鎖國〉，《日本的歷史》第14卷，中央公論社，1966，頁14。
- (6) 關於這一點，另一個令人回味的重要細節是，在這次“奇遇”中發揮關鍵作用的明朝商人五峰，當為該時期南中國海著名海盜王直（汪直）。日本文獻《大曲記》記曰：“有自大唐至平戶名五峰者，於今印山寺屋敷，建唐式房屋而居。藉此，大唐商船，往來不絕。南蠻黑船（即葡萄牙商船），亦來此地，唐國及南蠻珍奇之物年年滿盈，京、堺商人皆匯聚於此，人稱西都。”參見外山千夫：《松浦氏與平戶貿易》，國書刊行會，1987，頁109-112。關於海盜王直在中日、中葡及日葡貿易之間的作用，亦可參見明人鄭舜功《日本一覽》卷之六；林仁川《明末清初私人海上貿易》（華東師範大學出版社，1987）中的相關描述。考慮到王直與葡萄牙商人的關係，如果王直確在此船之中，“種子島奇遇”應該不是因為一次偶然的海難事故。
- (7) 《加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題》，頁2。
- (8) 本表依據日蘭學會編：《日本洋學史事典》，雄松堂出版，1984，附表〈來航船數一覽〉編制。另據該表統計，1640、1647年，曾有葡萄牙船隻前往日本，但與表格中其

它貿易船隻不同的是，這兩次航行的主要目的是運送葡萄牙使節去日本要求通商。由於日本江戶幕府的鎖國及禁教政策，葡萄牙人未獲成功，船隻也被焚燬。為此，這兩年葡萄牙船隻的抵日不被列入表中。

- (9) 在1543-1639年為止的九十六年中，停航的年代不足17%，分別為1545-1548、1592、1594、1599、1601、1603、1607-1608、1610、1613、1616、1622、1625、1627、1630年。關於其中原因，最初的1545-1548年可能是由於商路開闢之初的混亂，或者因為缺少澳門這一貿易基地。按照平托《遠遊記》的記錄，1545及1546年，都有葡萄牙商船前往日本，但似乎祇有1546年的航行相對可靠。依據另一位著名船長阿爾瓦雷斯 (Jorge Álvares) 1547年作於馬六甲的報告，學者們相信他應該在薩摩的山川港停泊過。參見岡本良知：《16世紀日歐交通史研究》，修訂版，六甲書房，1974，頁299-314。但除此之外，其餘年份停航的原因不一，或因貿易摩擦，或因受耶穌會傳教士的牽連，被日本當局的禁教及鎖國政策拒之門外。因篇幅所限，不一一說明。
- (10) 定期船限於上述港口與當地的地理位置以及對外貿易的傳統有關，但另一方面，耶穌會士在該地區的傳教活動亦從以下幾個方面強化了它的特殊作用：自沙勿略 (Saint Francis Xavier) 神父1549年抵達日本之後，九州一直是教會在日本的主要根據地。為從對外貿易中獲得實際利益，當地的許多諸侯改過信仰，成為基督教大名，他們因此而成為葡萄牙商人最為可靠及主要的交易對象；而由於經商與傳教的天然關係，活躍的傳教士亦可為葡萄牙商人的交易活動提供許多幫助，他們長住於此，精通當地的語言，瞭解當地的風俗習慣，並與當地官府和權貴保持着密切聯繫，從而可幫助葡萄牙商人順利地進行貿易、最大限度的獲取利潤。當然，選擇港口也符合耶穌會士的利益，因為他們也需要從商品交易中獲得傳教經費。當長崎在1580年成為其領地後，僅船隻停泊稅一項，教會每年就有1,000克魯扎多的收入。關於教會的商業活動及相關問題，可參見拙作《日本早期耶穌會史研究》，商務印書館，2003；《關於日本耶穌會士商業活動的若干問題》，浙江大學學報，2003，第3期。
- (11) 〈加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題〉，頁3。
- (12) 為了最大限度地確保王室利益，國王曾一再頒佈敕令，嚴禁加比丹·莫爾拖延航期，從而對次年的任命與特許航行造成損害。其中1593年3月30日敕令說：“朕知會收到命令書者。朕獲悉某些欲前往日本之加比丹忘記了他的義務和公共利益，在到達日本後，為一己私利而在那裡滯留過冬，從而構成上述航海（下一年度的）受權者在應該開始航海的季節中不能啟航的原因。（下次航行的受權者）除失去金錢利益上的巨大損害外，還因為（長期停泊於）中國（澳門）的所需大量開支而加重了損失。為警誡此事，朕命令實施此法令之後，上述航海的任何加比丹都不得在日本越冬，即使其貨物未能全部出售，亦必須在季節風來臨的習慣時節如期返航，違反者將被押至錫蘭島，奪去官職五年，航海貨物沒收國庫，作為因此損害的所有（次一航行）受權者的賠償。”印度副王在附於其後的命令如下：“按以上宣示命令之規定刑罰，我命令，即使加比丹·莫爾遇到

某種障礙，並可說明在中國（澳門）越冬之理由，亦不得在完成航海義務之季節在中國（澳門）越冬。因為無論就公德角度、或我王之國庫，此舉都會產生極大損害。”（*Archivo Portuguez-Oriental. Fasc. III, pp. 404, 405*）。1607年8月2日發佈的另一道敕令重申：“國王朕知會見到此令者，由於中國至日本的航海不能每年進行，朕之事業及國庫均蒙受巨大損失，而加比丹出於私利，空費可繼續航行的季節風，亦會對下一次航海受權者帶來損害，不得不中止航行，也在媽港過冬，逾期於次年的季節風中航行。有鑒於此，朕命令這一航海必須每年施行。上述在媽港重疊過冬、無法完成航海的加比丹，在完成日本航海，須直接返回果阿，後續航海的加比丹不可倣倣前任加比丹越年航行，而應於規定的航行季節中完成航行，而前任加比丹不得重複航行，亦不得於國庫中獲取補貼，在印度關於此事的所有命令必須完全執行。朕現在命令，現在及將來印度地方之副王、當地總督以及朕之司法官、諸官吏及其屬下，應謹記此命令，並履行遵守之。上述航海之加比丹亦應同樣毫不懷疑、無條件地履行之。”（*Ibidem. Fasc. V. III, p. 848*）。1615年1月20日葡萄牙國王在給印度副王的敕令中說：“據澳門法官 Manuel Luis Coelho 報告，由於將香料船引往中國的船隊推遲在果阿出發，往返（航行）均多次越年執行。朕的海關和事業均因此蒙受巨大損失。料卿必知，朕曾令上述船隊須於4月初從該市（果阿）出發。因若在此季節出航，可彌補上述損失，並在駛往日本之船起航前到達澳門。此舉不僅可使前往日本之船不增加新的費用，而且可與其保持聯繫。而前往日本之船為在此港越年等待上述船隊，空度6、7月時光，無所事事且空耗食糧，如此長期停泊不僅會給該港帶來損失，而且還會引起不安。再者，（上述船隊）應在日本港口以極少開支，補給返航必需品，滿載而歸，應在11月進入媽港，再於（次年）1月從澳門出發前往印度，與香料船同行，並受其保護。”（*Documentos Remetidos da India. II, p. 247*）。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁213-214。

- (13) 據1655年的著作記載，在1535年的印度航線上，與定期商船相倣的聖若昂號大帆船裝備有青銅大炮366門，其中包括船首和船尾樓碧的兩門備用炮。（*Homen, Memoria da disposiçam das armas. Cap. XXLX*）。另據 Ignacio da Costa Quintella 記述，同船旅客有200名葡萄牙人，男女黑奴300人。此外還有120名船員，其中17名士官，42名士兵，50名見習水手，4名清潔工和8名炮手。士官包括事務長，正、副水手長、水手小頭目，正、副領航員，工匠，兼任外科醫生的理髮師，監視屬於囚犯的炮手、並保管武器彈藥的監守，廚師，採購員。後來還增加副工匠，18名炮手，共有船員140人。後又增加水兵18人，見習水手10人，共有船員168人。這種配備情況一直持續到1634年。在加比丹·莫爾所在的船上，還有號手或樂手。每人每天的糧食為餅乾1阿拉特爾（1阿拉特爾相當於459克），牛肉1阿拉特爾或豬肉1.5阿拉特爾，葡萄酒半杯，其它還有大米、乾鰱魚，乾酪，每人有飲水一碗，60人1杯橄欖油，30人1杯醋。此外船上還裝有相當數量的鹽、蔬菜、杏、梅、芥子、糖、蜜，由船長進行分配。還有用於病人的滋補品和一兩個藥劑所。轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁193注釋5、7。

- (14) 通過表格，我們注意到，在17世紀初期前後，前往日本的貿易船數量有突然的增加，但不久又恢復如初。關於其中具體原因，或可作進一步的分析，但這一現象的出現，可能與當時海外貿易的實際需要及與荷蘭人的競爭有關。在日葡貿易開始的16世紀初期，東印度航線上的船隻多為大型帆船。費爾南德·奧里韋拉（Fernando Oliveira）在作於16世紀中期的著作中告訴我們：“從曼努埃爾國王時起到現在（1551年前後），印度航海通常使用500噸以上至800、1,000噸的大型帆船，這是為進行更為安全而舒適的航海，而航線的延長需要大船來征服它。它就如同海上的女王一樣。”據說，這一宏偉巨艦的大船主義在若阿三世時期臻於頂點，但在16世紀下半期，船隻建造開始傾向於更為靈活機動的小船主義。國王塞巴斯蒂安在1570年的敕令中指出：“關於印度航線的船隻，以往載貨量少時，很容易裝卸，運輸人數亦少，越冬費用也不大。我獲得報告，上述航線的船隻因大量建造而更為方便。因此，朕命令，以後由國庫負擔的，或給予部分補助、以從事這一航海為目的的、在本國或印度建造的定期商船，一艘不可超過450噸，但也不可低於300噸。”1622年1月1日，曾一再以加比丹·莫爾身份前往亞洲各地的科爾特·雷亞爾（João Pereira Corte-Real）在馬德里向國王呈遞的一份意見書中寫道：“葡萄牙前國王在一百五十年前以甚小之船發見了東方，而此等小船又持續航海於此後多年。該事實或有助於瞭解現今航行於前往印度之航線上的那種小船亦能航海。此後，由於與印度之交易仍在持續，運送人員、裝載大量香料及藥材的運輸量與日俱增。此一理由及其它情況，已使當時之國家樞機官有此認識，欲達成上述兩種效果，未必需要增大印度航線之定期船規模。其時，國家樞機官傾向於此是依據以下事由，雖已知小型定期船不適應戰爭，但當時之印度航線尚未有可妨礙之敵。而亞速爾群島及附近海域雖危機四伏，但強大的武裝船隊亦時常出沒於此，與之同行。其它艦隊亦可保護定期船隊無恙。如果增大船隻，運送貨物的利潤就極為危險或消失殆盡。”但另一方面，雷亞爾也提及大船主義重新抬頭的原因，參見《16世紀日歐交通史研究》，頁190-194。

- (15) 關於季風對葡萄牙商船航行的影響，江戸時代的日本人就頗為清楚。儒者林羅山《長崎逸事》（1610）曰：“五、六十年前蠻舶初來，或黑舶一、二隻，或白舶一、二隻，每歲來焉，間一、二歲來焉，來日六、七月，去以十月，若明年二月，是其番風之恆也。”京都史蹟會編：《林羅山文集》，上，卷22，麒麟社，1988，頁246。對此，西方文獻中亦有不少記錄。其中林斯霍騰（Jan Huyghen van Linschoten）在1596年描述說：“首先，4月從果阿前往馬六甲，有時會在那裡停泊一段時間，等待特定時節中持續數月、名為蒙索（蒙斯，la Monsone）的風。從馬六甲前往澳門，在蒙索停止之後，在那裡停泊近九個月，然後再前往日本，在那裡也停泊數月，隨蒙索返回澳門，與前往時的情況相同，再次滯留於此。這樣，往返一次需要三年歲月。”參見林斯霍騰：《東方內記》，岩生成一等譯注，岩波書店，大航海時代叢書，Ⅷ，1968，頁243。另英國人約翰·薩里斯（John Saris）在1614年記述說：“中國及日本沿海的風在12月、1月、2月和3月通常刮北風，

4月和5月為兩個季節風之間，風向不定。6、7、8、9月刮南風，10月和11月再次為季節風之間，風向不定。”故每年離港、到港的時間大致固定。為躲避海難，一旦錯過這一季節，就必須中途停靠，空過數月，等待翌年的季風。由果阿前往日本的第一個停泊港口是馬六甲，在經過近一個月的航行後，在此補充飲用水和糧食。第二個停泊港口是南中國的港口，最初是浪白澳，後來是澳門。在此停靠約九個月或十個月，等待第二年的季節風前往日本。薩里斯還說：“每年4月初唯一的一艘官船（從果阿）出發，前往中國及日本。通常在7月或8月在澳門下錨。每年也祇有一艘官船從澳門返回。它是在1月或2月揚帆起航，在夏天（5月或6月）抵達果阿。”轉引自《16世紀日歐交通史研究》，頁210。

- (16) 這種大型帆船的葡文名為 Nau，意大利文為 Carraca，英文為 Carrack。日本學者考證說：“渡來日本的南蠻船，一開始是 Junk，不久是每年一艘、被稱為 Nau 的數百噸的大型船隻，有時還加上一、二艘 Junk 或是 Galeao。”松田毅一：《近世初期日本關係南蠻史料的研究》，風間書房，1967，頁567-568。此外較為重要的西文研究著作還有：C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East (1550-1770)*, The Hague, 1948 (cit.: Boxer I) 以及 *The Christian Century in Japan (1549-1650)*, Berkeley-Los Angeles-London, 1951, pp. 91-136, 248-307 (cit.: Boxer II)。
- (17) 沙勿略在1549年1月12日於科欽寫給羅耀拉的信中亦提了這一航行線路。其曰：“我們必須首先前往馬六甲，通過中國（沿海），再從那裡前往日本。果阿到日本超過13,000里格，這一航海有暴風雨、狂風、暗礁和無數的海盜，還有無數的危險、甚至是死亡的危險。”《沙勿略全書簡》、河野純德譯，平凡社，1985，頁341。
- (18) 〈加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題〉，頁3。
- (19) 眾所周知，出於現實利益，西葡兩國一直為勢力範圍及其商業權力而爭鬥不休，當西葡兩國在1580年合併後，這種利益之爭不但沒有停止，反而日趨深化。除了禁止澳門葡人直接與美洲進行交易之外（參見〈加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題〉注38），印度及澳門當局以及與之休戚相關的耶穌會士們，還千方百計地阻止西班牙人參與對日貿易。根據日本學者的統計，他們的努力似乎頗有成效，在前表涉及的年代中，進入日本港口的西班牙商船祇有5艘，時間分別是1584（平戶）、1587（天草）、1589（薩摩）、1596（土佐浦戶）、1609（上總），其中後兩次的聖菲律賓浦號和聖弗朗西斯科號還是因海難事故漂到日本的。參見《洋學史事典》附表“來航船數一覽”。此外，關於後兩次西班牙海難船隻以及16-17世紀的日西關係等問題，可參見松田毅一：《聖菲律賓浦號事件的再研究》，清泉女子大學紀要，1967；松田毅一：《太閤與外交》，桃源社，1966；岡本良知：《基督教的時代、文化與貿易》，八木書店，1987；中村實主編：《鎖國與國際關係》，吉川弘文館，1997；高瀬弘一郎：《基督教時代的研究》，岩波書店，1977；高瀬弘一郎：《基督教時代對外關係的研究》，吉川弘文館，1995等相關著作。
- (20) 早在1555年12月，後來因《日本史》與《日歐文化比較》而聞名的弗洛伊士（Luis Fróis）神父就在於從馬六甲寄出

的信中提醒道：“我們去年在當地從來自中國的帆船聽到下列事情。中國和日本之間正處於激烈的戰爭中，來自鹿兒島的一個大船隊駛到中國，給了中國沿岸許多破壞。它們給人口眾多的一個大都市很大打擊，從這個城市中擄去了許多貴族。據說這種戰爭由來已久，很長時間內沒有安定。中國和日本之間的爭執對於想去日本的葡萄牙人來說是一個非常好的機會。我這麼說，是因為中國人不能載着他們的商品前往日本，這對葡萄牙人在日本的交易是極為有利的。”轉引自岩生成一：《鎖國》，頁35。

- (21) 16世紀末曾在澳門逗留過的意大利商人弗朗切斯科·卡萊蒂（Francesco Carletti）記述說：“廣東的城市每年9月至10月集市（fiera o mercato）出售送往印度的商品，送往日本的商品是在4月至5月。這些商品主要是生絲（sete crude），每次航海可運送70,000至80,000里弗爾，每里弗爾相當於20盎司，被稱為“catti”，被帶到日本的有數量極大的各種織物（quantia di drapperie de Verse）與大量的鉛。其價格如上所記，每一百里弗爾為2至3斯格特。此外水銀、鉛丹（minio）的數量也同樣很大，運送質量不太好的麝香（musco in vesciche）。這一切都在日本被日本人所消費。葡萄牙人還將其它大量物品送往日本，例如調味品，各種陶質器皿、尤其是最大型的器物，還常常運送黃金。黃金可以獲得70-80%的利益，在發生戰爭時（獲利）還會更多。因為日本領主和統治者希望將他們的財產改換成極易處理的形態，以便根據戰爭的情況轉運它們。所以他們喜歡購買它們。支付黃金是用質量上乘的銀錠，因為日本有許多銀礦。所有這些商品會因時增減，但可以獲得相同比率的利益。在返回澳門後，每次航海按（貨物價值）10%的比例向首長（capitamo，甲比丹）支付（運費），因此，雖然航船常常會面臨危險，但首長花費二十至二十五天將商品送往日本可獲得40,000-50,000斯格特。首長6月從中國出發，3月返回中國，所以在八個月的時間中看不到此船。有時也會在10月返航。這是為了用（前往）日本的船運送在同月召開的前述廣東集市購入的、即將送往東印度的商品。”轉引自榎一雄：《榎一雄著作集》，第五卷，汲古書院，1993，頁86-187。
- (22) 日本學者岡本良知曾論述說：“不言而喻，媽港的位置及其發展與日本通商有着密切關係。其特殊的行政機構也與日本航海有着難分難解的因緣。因為媽港行政、司法的最高長官加比丹，同時又是日本航海的加比丹·莫爾，每年率定期航船前往日本。”岡本良知在考證葡萄牙國王對索薩的那次任命時還指出：“1540年代中期，葡萄牙人始有日本通商航海，但在上川、浪白澳暫時停泊的年代，他還是稱作中國航海的加比丹·莫爾，而不是稱作中國、日本航海的加比丹·莫爾。事實上，從一開始到1555年為止，航海至日本的既沒有葡萄牙的官許船隻，亦沒有政府任命的加比丹·莫爾，前往中國的加比丹·莫爾及其船隻即使航海也不去日本。至少在此之前，與日本的交易屬於商人的個人行為。直到1556、1557年，才認識到與日本通商有利可圖，葡萄牙政府當局於是表現出對這些航海以及任命加比丹·莫爾的船隻的優先與獨佔權。1556年，弗朗西斯科·馬什卡雷尼亞什（Francisco Mascarenhas）作為加比丹·莫爾來到豐後之

後，葡萄牙的官許定期船便幾乎一年不缺地來到日本。”
《16世紀日歐交通史研究》，頁275、281。

(23) 參見〈加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題〉，頁8-10。

(24) 承金國平先生告知，Armação 的原意是“裝備船隻”，轉意為“漁船的會社或公司”，在澳日貿易的情況下，是由一批人出資購貨、租船而形成的一次性會社，簡而言之，是大家湊錢，作“會”去日本做買賣，不是固定的行會性質的商業公司。但也有人認為，Armação 同時也是一種商務契約，參見 Jose Luis Alvarez-Taladriz *Fuentes europeas sobre Murayama Toan (1562-1619)* I, 1966, 《天理大學學報》，第51輯。

(25) José Alvarez-Taladriz 〈1610年關於澳門、長崎間貿易船 Armação 契約的資料〉，野間一正譯，《基督教研究》，第12輯，基督教文化研究會編，1967，吉川弘文館，頁358-359。李瑪諾神父沒有提到 Armação 訂立的最初時間，但如果它真的在卡內羅主教的協助下才得實施，那麼它應該是在後者擔任澳門主教的期間。龍思泰記述說：“賈耐勞於1568年到達澳門，並經格列高利十三世的許可，管治該教會，直到1581年死於澳門，葬於聖保祿教堂。”《早期澳門史》，吳義雄等譯，東方出版社，1997，頁176。以此推測，Armação 的出現時間應在1568-1581年期間。但是，日本學者認為它的成立時間更早，並且明確地將此時間定為1570年。參見高瀬弘一郎編譯：《耶穌會與日本》，上，岩波書店，1988，191頁注6。

(26) 《1610年關於澳門、長崎間貿易船 Armação 契約的資料》，頁358、360-361。

(27) 《1610年關於澳門、長崎間貿易船 Armação 契約的資料》，頁363。李瑪諾報告提到了生絲貿易中的議定價格，其曰：“由於曾在某些國中出現日本人對葡萄牙人的不正行為，所以多年來，生絲輸入時都是用所謂議定價格的方法在日本出售生絲。這一方法如下，由於尋求生絲的日本商人匯集在定期船停泊的港口，代理人不是逐一與之交涉並分批出售，而是與全體商人或者被選舉出來的少數大商人締結契約。例如，以每皮高的平均價格將2,000皮高的生絲交給他們，再由日本商人自行分配。這樣一攬子確定的價格在當地稱為議定價格。葡萄牙人在廣東向中國人購買生絲或在印度等地出售商品也使用同樣的方法。因為採用其它方法出售，當地的原住民就會對葡萄牙人進行種種不當的妨害，所以與此相關的可以稱為專賣的販賣方法在這個地方已被視為正當方式。”又曰：“不太知名的(日本)本地商人沒能通過議定價格在生絲份額中獲得他們所希望的數量，或是因為缺少信用而無法獲得所希望的數量，近年來，此種事在日本發生過好幾次。因此，不僅有人希望用議定價格之外的其它方法私下出售，也有人的買入價高於代理人通過議定價格所確定的價格。另一方面，已經發覺此事的葡萄牙人中，除了利慾熏心、被選舉者為他們進行配額分配、或被委託為契約代理人，也有人將若干生絲秘密偷運，在日本於議定價格之外出售它們。為此，被選舉者將嚴密監視不准任何人偷運生絲，並在定期船裝貨時仔細調查。還與船長簽訂契約，讓他遵守以下條款：不准運送議定價格之外的生絲，不允許任何人這樣做，在日本

不允許出售議定價格之外的生絲，不允許任何人出售或從船上偷偷卸貨。總之，自己以及使用部下嚴密監視這一切。如判定上述條件中的某一條未被遵守，船長就必須支付罰金。事實上，數年前曾發現某船長疏於監視，其僕人和親戚偷偷運了3至4皮高生絲在議定價格之外出售它們，為此，該船長被處以400兩的罰金。最容易在議定價格之外運送、並出售生絲者是代理人、書記以及其他阿爾瑪薩的職員，所以被選舉者在任命這些人時，要他們基於信仰發誓，不允許他們幹這種勾當並罪在不赦，並在此後進行督查。由於祇要幹一點兒類似之事，不僅要受罰，而且永久地名聲掃地，所以到1603年為止，還沒有代理人行為越軌，負責契約的職員們也沒有觸犯禁令。”《1610年關於澳門、長崎間貿易船 Armação 契約的資料》，頁363-364。需要說明的是，雖然這份契約主要針對澳日貿易的中國生絲，但由於生絲在當時的特殊地位，該契約的涉及範圍並不局限於此，而是對整個澳日貿易具有普遍意義。

(28) 在1620年2月10日七名耶穌會員就中國與日本之間貿易一事所寫的報告中，我們亦看到有相關的描述。其曰：“本市與日本進行的生絲貿易，通常依據多年前由本地市民決定並採用的一種契約、即 Armação 來施行。這一契約由統治該市的三位市參事會員、或作為其替代的三位最年長、最有教養的重要人物逐年更新。他們或在這一契約中加入新的條款，或撤銷並變更老的條款，與進行航海的加比丹訂立契約。而加比丹除了10%的運費之外，還要交給他們被稱為謝禮的3,000或4,000克魯扎多。加比丹必須遵守謝給自己的條件，在滿足本市的自己的定期船与其它船上運送一定數量的生絲，不能多運。無論目的是善是惡，他都不能介入生絲的買賣。為了在日本進行生絲買賣，三位市參事會員、即被選者們將任命一位元代理商、一位元書記、一位會計以及其他必要的輔助人員。這些人在宣誓後要盡心盡責地運送生絲、用自己的鑰匙管理所有的生絲，販賣並獲取銀子，生絲擁有者本人即使去日本也不能介入其中。這三位市參事會員即被選中者們，將按照各自家族的地位與功績，有區別地從本市市民中間分得搭載生絲的一定數量。但無論功績多大，也沒有人超過12皮高。我們是最初來到這塊土地的修道士，所以一開始本市的居民也給予我們一定數量的生絲帕克（我們這樣稱呼各人的不同份額）。他們為了幫助全體人，對任何貧窮者也給予一定份額。”《耶穌會與日本》，1，頁513-514。我們注意到，與前引李瑪諾神父的報告相比，這份報告整整晚了十年，但根據它的描述，契約的基本內容卻大同小異。考慮在澳日貿易在當時已經因江戶幕府的禁教政策而陷入停滯，我們相信有關規定極有可能一直延續到它的結束。

(29) 李瑪諾神父在報告中寫道：“這些被選舉者首選確定該市的公共支出預算，對於送往日本的生絲及其它商品，指示貨主支付若干比例的金額，然後將這些金額交給市長，用這些收入充作公共支出。在不同的年代裡，作為關稅徵收的這些錢多少不一，所以有些年份是十分之三，有時是十分之四，還有些時候是十分之二。”從市民代表對公共支出預算的安排來說，當地商人已對市政問題擁有很大的自主權。”《1610年關於澳門、長崎間貿易船 Armação 契約的資料》，頁360。