

清中葉澳門與馬尼拉的貿易關係

以清代澳門中文檔案為核心

張廷茂*

以中國與東南亞地區的傳統貿易關係為基礎，葡萄牙人在入住澳門後也大力發展與該地區的貿易活動，其中，澳門與馬尼拉的貿易構成澳門與東南亞貿易的重要領域，在不同的歷史時期發揮了不同的作用。

對於這條航線的貿易，中外學者進行了相當程度的研究。不過研究的重點似乎主要集中於明末清初⁽¹⁾，對清中葉澳門-馬尼拉貿易的研究相對較少。⁽²⁾形成這種狀況的主要原因之一是，關於後一時期澳門—馬尼拉貿易的資料比較分散，搜集整合難度較大。例如，五十五卷本的文獻史料集《菲律賓群島（1493-1898）》中沒有提供清中葉澳門-馬尼拉貿易的資料。值得慶幸的是，葡萄牙國家檔案館所藏《清代澳門中文檔案》的整理和刊佈，為研究清中葉澳門-馬尼拉貿易提供了豐富而寶貴的具體資料。本文意在以這批檔案為核心，結合其它中外文獻，對清中葉澳門-馬尼拉貿易作進一步的探討。

一

18世紀60年代，在經歷了南洋貿易禁令解除後的相對衰退⁽³⁾之後，澳門—馬尼拉貿易開始恢復，往返澳門與馬尼拉之間的商船保持適度規模的航行，到18世紀與19世紀之交，進而有所加強。對此，葡萄牙國家檔案館藏《清代澳門中文檔案彙編》⁽⁴⁾保留了一些為它書所不載的記錄：

1758年，第二十二號額船⁽⁵⁾裝載貨物，於3月前往呂宋⁽⁶⁾貿易；

1764年，第十九號額船裝載貨物，於1月前往呂宋貿易；

1766年，第二十二號額船裝載貨物，於3月前往呂宋貿易；

1780年，大呂宋祖家船⁽⁷⁾一隻5月內進泊澳門，系原第十九號船主與呂宋之西洋商人合夥

購置，由呂宋裝貨回澳，頂補第十九號額船，7月有呂宋船一隻入澳；

1791年，9月小呂宋船⁽⁸⁾一隻來澳頂額營生，同年有飄風收澳小呂宋小船一隻，照例頂額丈抽；

1792年，1月有呂宋船一隻來澳貿易，頂補第十八號澳船；

1794年，第九號船於12月開往小呂宋貿易；

1795年，第十一號船於5月內開往呂宋貿易；第九號船於3月內回澳，另有3艘呂宋船於2月內來澳，分別頂補第六號、第十四號和第十號額船，第十號額船於5月回澳，裝載淨米1,200擔；

1796年，小呂宋船主哪喃麼船由澳門往小呂宋國貿易；

1797年，第十二號船於4月內開往呂宋貿易，4月內有呂宋船一隻收泊澳門，運回來洋砂2,000擔；

*張廷茂，歷史學博士，暨南大學歷史系副教授，主要從事明清時期中外關係史及澳門史研究。本文係作者承擔的全國高等院校古籍整理工作委員會資助項目《葡萄牙國家檔案館藏清代澳門中文檔案校註》的中期成果。

1800年，第十二號船於5月開往呂宋貿易，第九號船先前開往呂宋貿易，於9月回澳；另有呂宋船一隻來澳貿易，頂補第十四號船缺額；

1801年，小呂宋船一隻於1月到澳，頂補第十二號船，10月又有小呂宋船一隻來澳貿易，頂補第十一號船；

1802年，第十七號澳船9月回澳，運回在彼華人託帶花銀320圓；

1803年，第十八號額船於5月內開往小呂宋貿易；第二號船8月開往小呂宋貿易；第十一號船於10月由小呂宋回澳，帶來高麗難民；

1804年，第六號額船1月開往小呂宋貿易，第三號船回澳，並帶回小駁船一隻；12月底第六號額船再次開往小呂宋貿易；

1806年，第四號、第十九號船開往小呂宋貿易；第七號、第二十號額船載洋米進口，小呂宋船一隻進口；

1807年，1月內到有小呂宋船一隻，照例頂補澳額營生，該小呂宋船3月開行，復於5月由小呂宋回澳，載回牛皮1,000餘張，又於6月開行，12月有小呂宋船一隻進口；

1808年，第九號額船於1月開往小呂宋貿易，5月自小呂宋回澳；

1809年，第二十號船於1月開往小呂宋貿易，第三號於1月開往小呂宋貿易，並於4月回澳；

1810年，6月內第五號額船開往小呂宋貿易，貨物內有白鉛100擔；

1811年，第十一號額船於8月內開往小呂宋貿易，9月回澳，今仍欲開往小呂宋貿易；

1812年，5月內由小呂宋回帆進口夷船一隻，照例頂額，夷船一隻於6月內由小呂宋回帆進口，照例頂額貿易；

1814年，第6號額船於5月開往小呂宋貿易，同月小呂宋船一隻來澳貿易，頂補第六號額船缺額營生，第十號額船於6月開往小呂宋貿易，同月小呂宋船兩隻分別於5月、6月間來澳貿易，頂補澳額第十號和第二十二號船；

1821年，第十四號額船於5月開往小呂宋貿易。⁽⁹⁾

以上述中文檔案的記載為基礎，結合其他文獻資料，茲將清中葉澳門—馬尼拉貿易的航行資料整理如下⁽¹⁰⁾：

【表1】1751-1835年往返於澳門-馬尼拉的航行

年 份	澳門至馬尼拉	馬尼拉至澳門	備 註
1751	1		德·索薩·馬爾丁斯任船長
1752	1	1	
1753	2	1	出港船中一艘船的船長為印度人 / 回港船運載洋米進口
1755	2		其中一艘船長為唐·若瑟·馬羅托
1758	2		第二十二號澳船前往 / 另一艘船長為唐·若瑟·馬羅托
1760	1	1	
1761	1	1	運去四木箱澳門檔案
1764	1		第十九號額船前往呂宋
1765	2		
1766	1		第二十二號額船載貨於3月內往呂宋貿易
1768		1	馬尼拉的西班牙船返航
1769	1		

年份	澳門至馬尼拉	馬尼拉至澳門	備註
1770	2	1	均為馬尼拉的西班牙船
1771	2		馬尼拉的西班牙船來澳
1772	?	3	馬尼拉的西班牙船返航
1773		5	載回大米 / 其中三艘為馬尼拉的西班牙船
1775	1		船長是西班牙人
1776	1	1	進港者為馬尼拉的西班牙船
1780		2	其中一艘來自西班牙，稱係第十九號船主與西班牙商人合夥購置來澳頂補第十九號額船 / 另一艘來自新西班牙
1781	2	2	返回者“聖利達”號被英人抓獲，後獲釋並得到補償 / “聖維森特-聖羅莎”號被馬尼拉當局扣押
1782	3	2	“快樂聖母”號返澳途中被西班牙當局截獲 / “虔誠聖母”號被馬尼拉當局扣押
1783		1	馬尼拉的西班牙船
1784	3	2	“聖維森特-聖羅莎”號被馬尼拉當局扣押，後獲釋
1787	4	2	其中“拯救聖母”號進行了兩次航行
1789		2	一艘馬尼拉的西班牙船 / 一艘來自南美洲
1790	1	1	給了第十三號船的名號
1791		1	小呂宋船一隻飄風收泊來澳頂額營生
1792		1	呂宋船一隻來澳頂補第十八號澳船運來海龍皮
1793	1		“聖西芒”號船主若阿金·羅沙·德·利馬貸款裝貨前往
1794	2		第九號船 12 月開行 / “聖西芒”號繼續前往婆羅洲
1795	1	5	第十一號開往呂宋 / 第九號和第十號額船分別於 3 月、5 月回澳 / 另三艘呂宋船 2 月內來澳分別頂補第六號、第十四號和第十號額船
1796	1		
1797	1	1	第十二號額船開行 / 3 月有呂宋船入泊運來洋砂 2,000 擔
1800	2	2	第十二號 5 月開行 / 第九號船先前開往呂宋 9 月回澳 / 另一艘呂宋船來澳頂補第十四號船缺額
1801	3	2	三艘船先後於 4 月、6 月開出 / 呂宋船兩隻來澳分別頂補第十二號和第十一號額船營生
1802		1	第十七號澳船 9 月回澳，運回華人托帶花銀 320 圓
1803	2	1	第十八號額船 5 月內開行 / 第二號 8 月開行 / 第十一號 10 月回澳
1804	1	2	第六號額船 1 月開出 / 第三號回澳並帶回小駁船一隻

年份	澳門至馬尼拉	馬尼拉至澳門	備 註
1806	2	3	第四號、第十九號開行/第七號、第二十號額船載洋米進口/小呂宋船一隻進口
1807	2	2	小呂宋船一隻3月開行5月回澳，載回牛皮千餘張，又於6月開行/另一隻小呂宋船12月進口頂額營生
1808	2	1	第二號船於4月開往/另一艘被西班牙人掠奪，後得歸還/第九號額船自小呂宋回澳
1809	2	3	第三號、二十號分別於1月、5月開往小呂宋，逃脫了西班牙人私掠船的攻擊，分別於4月、8月回澳
1810	1		第五號額船5月內開往小呂宋貿易，載貨有百鉛100擔
1811		1	第十一號額船於8月回澳
1812		2	小呂宋船兩隻分別在5月、6月回帆進口照例頂額貿易
1813		1	
1814		3	小呂宋船三隻本別於5月、6月間來澳貿易
1818	1		若瑟·塞吉神父（Pe. José Segui）隨船前往馬尼拉
1819	2	1	兩艘先後於3月和4月前往
1820		6	一艘自里斯本經過馬尼拉回澳
1821	2	1	第十四號額船5月開行/另一艘於2月開行、5月回航澳門
1823	7	3	以維森特·高美士·費約為船長的一艘運來布料和地毯
1825	3		由澳門開出，泊於零丁洋面，被勒令開行回國
1826		2	由里斯本開出停經巴西和馬尼拉抵澳
1827		2	分別從里斯本和里約熱內盧開出停經馬尼拉
1828	1	1	運來前往福建傳教的多明我會傳教士，同年回到馬尼拉
1829	3	5	三艘分別於4月、5月、10月來澳，其中一艘年內返回/兩艘從里斯本開來澳門，中途停經馬尼拉/兩艘經馬尼拉前往巴西
1830	1	2	其中一艘從里斯本經新加坡、馬尼拉到達澳門內港
1831	1	4	一艘雙桅帆船於1月抵澳/一艘於5月前往/一艘葡萄牙雙桅船5月來澳/一艘西班牙船7月來澳/一艘從里斯本出發、經孟加拉、馬尼拉於8月回到澳門；
1832		7	其中一艘運來洋米/澳門港內共有二十二條船/兩艘分別於5月9月抵澳/一艘自里斯本出發，停經馬尼拉，於11月抵達/另一艘葡萄牙三桅帆船抵達
1833	4	2	出港四艘皆為呂宋船；“勝利”號於10月抵達/進港一艘為墨西哥船
1834	1	1	“勝利”號於1月前往/一艘由里斯本來澳，中途停經馬尼拉
1835		1	船名不詳，三名多明我會士搭船從馬尼拉來澳門擬前往福建

以上記載顯示，澳門－馬尼拉間的通航次數在18世紀80年代以至19世紀初有明顯的增加，這一點可從航海護照的數量上得到進一步印證。據葡文檔案資料記載，1785-1804年間，議事會共發放馬尼拉航行護照五十八份，其中二十二次為直達，佔護照總數的37.90%。⁽¹¹⁾這組統計顯示，在20年時間裡，平均每年發放用於澳門－馬尼拉貿易的航行護照數在兩份以上，而且，直達次數的比例也比較高，僅次於孟加拉和帝汶（分別為54.50%和44.5%）。⁽¹²⁾可見，馬尼拉仍然是澳門商船經常前往的重要港口。澳門商船進口貨物的關稅佔馬尼拉海關稅收總額的比重有所回昇：1761-1765年為1.2%，1766-1770年為5.41%，1771-1775年為4.71%，1776-1780年為0.83%，1787年為3.79%。⁽¹³⁾不僅如此，馬尼拉還在一定時期充當漫長航線的中繼站。19世紀初，隨着澳門與巴西直接通航的實現，馬尼拉又成為澳門－巴西－里斯本航線的中繼站，澳門商船自里斯本返回澳門途中，多在巴西和馬尼拉停留。如下表所示⁽¹⁴⁾：

【表2】1823-1834年停經馬尼拉的航行

年份	出行	返航	說明
1820		1	一艘自里斯本啟航經過馬尼拉來澳
1823	2	2	一艘自里斯本回澳途中曾停泊於伯南布哥、巴伊亞和馬尼拉
1826		3	兩艘曾在里約熱內盧和馬尼拉停泊
1827		1	由里斯本出發中經馬尼拉抵達澳門
1829	2	2	兩艘由里斯本出發中經里約熱內盧和馬尼拉返澳
1830		1	由里斯本出發經里約熱內盧、新加坡和馬尼拉抵澳
1831	1	1	一艘由里斯本出發經孟加拉、馬尼拉抵澳
1832		1	一艘由里斯本出發中途在馬尼拉停泊
1834		1	由里斯本來澳中經馬尼拉

二

從馬尼拉運回澳門的貨物中，除了傳統的白銀之外，還增加了新的品種：棉花、砂糖和稻米等，尤其是生活供應品。在一份1771年經澳門輸入中國的貨物統計中，有來自馬尼拉的蜂蠟和蘇木。⁽¹⁵⁾1780年，一艘大帆船從馬尼拉運來澳門所需的供應品，來自馬尼拉的大部分商船都是如此。⁽¹⁶⁾這是澳門－馬尼拉貿易在進口方面的一個重要變化。

根據《清代澳門中文檔案》的記載，1795年除了澳葡第九號、第十號額船從馬尼拉返回澳門外，另有三艘西班牙商船從馬尼拉前來澳門貿易，統計五艘船運載的貨物如下表所示⁽¹⁷⁾：

【表3】1795年由馬尼拉輸入澳門的貨物

貨物	數量
洋米	14,530擔
硫磺	40擔
銀子	3箱
牛皮	4,560張
蘇木	323擔
烏木	146擔
木板	225塊
燕窩	12箱
沙藤	1,940紮又40擔
棉花	6包
白糖	250擔
鹿筋	8包
海參	5擔

1806年，第十二、十四號澳船進口，各有洋錫、洋布、沙藤、胡椒、棉花、魚肚等貨。⁽¹⁸⁾在19世紀第二個十年澳門港進口貨物統計中，來自馬

尼拉的貨物有：稻米、蔗糖、棉花、海馬、蘇木（sibucan）、龜殼、獸皮、皮革和其它各類貨物。⁽¹⁹⁾ 這個事實表明，隨着菲律賓群島的開發，澳門與馬尼拉的貿易關係進一步密切，其對澳葡社會的影響也顯得更加重要。

特別值得注意得是，18世紀90年代，馬尼拉成為中國市場進口洋米的主要來源之一。鑒於洋米進口關乎民生，加之廣東米價居高不下，廣東當局允許澳門商船運載洋米進口，並禁止私運出洋。⁽²⁰⁾ 關於洋米進口事宜，《清代澳門中文檔案》保存了較為豐富的記載。1792年，香山知縣許敦元通知澳葡當局，已將准令澳門渡船裝載米石的限量由100包增加到150包。1795年，知縣李德輿諭令各澳門渡船，可照常運載洋米進口；同年，該知縣進而對菲律賓的西班牙船向中國出口大米做出了明確規定：“呂宋船運到米石，澳內民夷固應糶買，其附近居民亦應聽其赴買。”為了鼓勵洋米進口，廣東當局實行米船“獨豁徵輸”的優惠措施，即呂宋洋米到澳，准免丈量徵鈔。⁽²¹⁾ 於是，進口馬尼拉洋米成為澳門額船回航和西班牙船來澳的主要貨載，前述1795年回澳的兩艘澳船和三艘小呂宋船均載有洋米，總量高達14,530擔。為了鼓勵洋米進口以“接濟民食”，廣東大憲於1797年4月責成三位商人轉諭呂宋大班呔噠，令其寄信回國招商運米來廣售賣。⁽²²⁾ 19世紀初，鑒於客米罕至，廣東當局進一步鼓勵澳船運米可直抵黃埔，若確係專載洋米，即可豁免輸鈔，並空船返回。1806年4月，香山縣丞傳諭澳葡官員，令其“傳諭在澳各國大班並本澳船隻，如有情願載米來粵，以諭到之日起，限至九月底止，限內陸續運到米石，免其鈔銀。”⁽²³⁾ 同年6月，第七號、第十二號額船載洋米進口，小呂宋船一隻進口，亦載有洋米。⁽²⁴⁾ 至道光四年（1824），進一步放寬限制，准專載米石之澳船可載貨出口。⁽²⁵⁾ 因此，在19世紀初期，進口洋米仍然是澳門與馬尼拉貿易關係中的重要項目。

值得注意的是，進口硝磺成為該時期澳門進口貿易中的突出現象。康熙二十三年開海禁時，硝磺即被定為禁止出口物品。乾隆三十四年（1769）上諭

重申了此前頒行的硝磺出口禁令，但允許帶壓倉硫磺、鹼砂進口，由官方收買備用。⁽²⁶⁾ 18世紀末、特別是19世紀初，澳門進口硫磺、鹼砂呈現不斷增長趨勢。嘉慶二年（1797）三月內，有呂宋夷船帶有洋砂2,000擔，收泊澳門地方。⁽²⁷⁾ 《清代澳門中文檔案》中詳細記載了中葡雙方圍繞此項進口的交涉過程以及澳葡商船的進口數量。接到報告後，香山知縣遂諭令澳葡官員，飭令呂宋夷商將所帶硝砂照依該硝商（馮卓幹）協同經紀議定價格，盡數聽該商備價買運。同年十二月，澳葡當局提出請求：“將鹼砂一項恩准與貨物並同，嗣後任從裝載來澳，照依時價售賣。”廣東大憲批覆：“嗣後仍照舊章程，每年原帶二三十萬之數，無庸飭令多帶，其價值聽硝商按照成色時價公議定買。”⁽²⁸⁾ 雖然實施了一定的限制，但是，此類貨物的進口仍然有增無減，成為進入澳門港口的葡萄牙船和西班牙船的一項重要貨載。嘉慶十一年（1806），澳關委員的奏章稱：澳額夷船每年出洋貿易回帆，均帶有壓倉洋砂。這一年，第16號、第3號和第17號額船分別裝載硝砂4,000包、1,378包和291包，共計5,600餘包。⁽²⁹⁾ 按照向例規定：“夷船鹼砂、磺斤由商認買，必有藩司給照，方准售賣。”嘉慶十二年（1807），廣東當局對進口硝磺收買一事做出新規定：“自本年正月始，二年以內，有額船誤帶進口者，分別硝、磺，照例價收買。若二年以外違禁夾帶，即起貯充公。如隱匿不報別有偷漏，將商保治罪，並將盤驗不實之守口員弁參辦。”同年，奉廣東當局令，官員下澳查出澳夷映哪哩（João Daniel）和映晏哆呢（João António）兩人共貯存鹼砂4,183包，計四十餘萬斤。香山知縣彭昭麟、縣丞吳兆晉先後多次傳諭西洋理事官，飭令將二人所存鹼砂封貯，聽候硝商面議購買，毋任偷漏私售。⁽³⁰⁾ 但是，隨着硝磺、鹼砂進口和貯存的增多，在澳門出現了“硝商與夷商彼此爭價，希圖各佔便宜”的現象，澳葡官員甚至拒不如實詳報，被查獲後，又匿報私賣，希圖抬價居奇。⁽³¹⁾ 嘉慶十二年（1807）八月，硝商赴澳議買鹹砂，澳葡方面每擔索番銀16元，硝商還價至12元，澳商不允。澳門同知遂傳令澳葡當局，“務須聽候硝商到澳公平價

買，毋得抬價掙勒。”嘉慶十三年，硝商再次奉批赴澳議買，價格出至13元，仍不能成交。於是，澳門同知奉憲批，再次飭令澳葡“務須照常公平交易，給商採買”⁽³²⁾。這種局面的出現，與私販活動的存在相聯繫。就在澳夷抬價居奇期間，不時有私販洋硝之船被查獲：例如，嘉慶十三年正月十六日晚，順德縣差役在順城北門外新基河面盤獲匪船一隻、鹼砂200餘斤；又如，嘉慶十八年，（粵海關）澳門口委員查獲販運洋硝吳亞佐等。⁽³³⁾直到道光六年（1826），經營進口硝磺仍然是澳葡商人的一項重要貿易活動。

三

值得注意的是，在本文論及的時期，澳葡當局對來自馬尼拉的西班牙商人給予種種優惠待遇，以密切兩地間的貿易關係。早在1605年，葡萄牙王室曾發佈命令，禁止外國人在澳門貿易。但是，到了1746年3月，國王卻下令允許菲律賓的西班牙商人前來澳門貿易，並且在稅率上給予照顧：西班牙船的白銀入口稅為1.5%，而葡萄牙船則是2%。⁽³⁴⁾1768年10月，一艘西班牙船從馬尼拉來到澳門。議事會經過討論表決，對西班牙商船的現行稅率維持不變，即一般貨物比照葡萄牙船徵收，白銀則比葡萄牙船少1%，即不是2.5%而是1.5%。⁽³⁵⁾為了吸引西班牙商船前來貿易，澳門當局不惜付出代價。例如，“1770年，由於議事會同意一艘西班牙船入港，引發了與中國官員的矛盾；為了平息他們，花掉了這一年的關稅收入，還送了其它東西。”⁽³⁶⁾在澳葡當局的保護下，菲律賓的西班牙商船不僅經常出入澳門，而且長期享受稅收優待。不僅如此，對於來自大呂宋的商船，澳葡方面也同樣給予優待。正如1779年成書的《亞洲諸港商業報告》所言：該港不允許除葡萄牙和西班牙以外的任何外國商船進入，而西班牙船則享有與葡萄牙船同等的優待。⁽³⁷⁾1780年5月30日，一艘大呂宋祖家船來到澳門，運來了澳門所需要的貨物。照例該船“應與各國夷船一體灣泊黃埔，照大關之例辦理”。可是，“澳門夷目等擅將該船留畧，希圖抽分入己”。中國官員要

求它前往黃埔，但議事會卻再三聲稱“該船原係第十九號船主買回頂補船額”。最後，這艘船獲准“就澳灣泊”。⁽³⁸⁾1783年的《王室制誥》進一步肯定了對來自馬尼拉的西班牙商船予以稅收優待的決定。⁽³⁹⁾如前所述，僅在1795年就有三艘西班牙船前來澳門貿易。澳門當局的這種做法，密切了澳門與馬尼拉間的商業關係，並從中獲得了一定的關稅收入。

澳門葡人在澳門佔有地利，明清政府又在稅收和船舶出口檢查諸方面給葡人以一系列優待。這些因素長期以來構成澳門葡人的貿易優勢。1725年題定澳門船額為二十五隻，澳船繼續享有以前的優待。不過值得注意的是，18世紀30年代以後，由於一系列人禍天災，澳門商船隊伍不斷縮減，澳門葡人在一些重要航線上失去原有地位，商船營運狀況不佳，“回易之利”日減。於是，一些商船開始出租，裝運他國商人的貨物，甚至出租題定額船的名號以收取使用費。早在1746年，葡王就下令允許西班牙船頂替二十五艘題定額船名號而進入澳門港。⁽⁴⁰⁾張甄陶在寫於1750年的文章中也記載了這種情況：

始經題定澳船限額二十五隻，後有覆於水者、有失利不能營運者、有壞不修者，今船不過十隻……或無資置貨，惟以船賃各夷，取其租。

所有題定洋船二十五隻，多不能營運，現在惟有十餘號而已。竟有將船照私賃呂宋夷船影射入澳均分其利者。其跡甚秘，無可尋求。⁽⁴¹⁾

可見，至遲在18世紀40年代，澳門葡人就開始採用這種方法。此後相當長的時期，出租題定額船及其名號成了澳門海上貿易活動中的一個重要現象。

澳葡商人與他國商人的這種“合作”雖然是被動的，卻符合雙方利益。澳葡商人既然失去了在海外市場同別國商人的競爭優勢，那麼退一步求其次，用這種“合作”方式便可獲得一些收益。在1780年代議事會、嚙嚙哆及主教的信函中，多次提到外國商船在總督或其他居民的默許下當作葡國船進入澳門；為了躲過王室法令和中國官吏的監督，這些船都以葡萄牙的名義並掛葡國旗幟進入港口。⁽⁴²⁾

1789年6月，馬尼拉商人茹安·佩得羅·加爾西亞（Juán Pedro Garcia）乘他的“巴斯朵拉”號（Pastora）船抵達澳門，請求給他的另一艘船註冊，結果，議事會給了他一個註冊船號。1790年1月，議事會又將第十三號船“坎佩洛斯”號（Campelos）的名號給了自馬尼拉駛來的“聖·弗蘭西斯科”號（S. Francisco）。^{（43）}1799年初，若阿金·卡內羅·德·馬沙度（Joaquim Carneiro de Machado）被指控將其“玫瑰聖母”號（Nossa Senhora do Rosário）的護照讓給一艘英國船使用。儘管經過一場辯論證明指控屬實，可是，那艘船還是以葡萄牙的名號和護照進行了航行。^{（44）}

這種頂替題定船號以謀求稅收優待的做法逐漸走向公開化。如果說在張甄陶任職時還是“其跡甚密，無可尋求”的話，那麼，到18世紀末已成為公開的行動，甚至相沿成例。^{（45）}根據前文所列《清代澳門中文檔案》記載，此時期菲律賓的西班牙船來澳貿易，絕大部分是頂補澳門額船。

新船頂補額船、尤其是呂宋船大量頂補澳門額船，產生了嚴重的後果，對於呂宋船主而言，他們享受了清政府給澳門額船的優待，逃避了應納關稅，從中佔了大便宜。因此，在本文論及的時期，馬尼拉的西班牙船頻繁出入澳門，成為澳門-馬尼拉貿易關係的主角。對澳葡而言，在自身財力無法使二十五艘船滿額營運的情況下，採用這種方法可吸引西班牙船入泊澳門，收取關稅，但它造成了澳葡海上商業勢力的弱化。作為澳門租居者的葡萄牙人，以前是從中國政府的特殊優待所形成的商業優勢中獲得收益，而現在則要靠直接出讓這些“特權”來獲得收益，這不能不說是澳葡商業力量衰弱的表現。對於中國方面來說，允准葡萄牙和西班牙船頂補額船，造成了海關收入的巨大損失。由於中國政府對澳門商船“止徵船科，不納貨稅，較他國歲省銀不下數十萬兩”^{（46）}。即以船稅而言，澳船每船三、四千兩，而其它外國商船則是兩、三萬兩。那麼，每頂補一艘額船，中國海關的損失即在萬兩以上。由此看來，清政府的治澳政策本身存在着顯而易見的弊端。

結語

清中葉，隨着廣州貿易對其他國家的開放以及歐洲公司進駐澳門，澳葡商船的海外貿易在地區分佈、商品結構以及營運方式等方面發生了重要的變化。^{（47）}作為澳門葡人的傳統貿易航線，澳門-馬尼拉貿易也產生了一些值得注意的現象：

第一，根據對中外文獻資料的考察，澳門-馬尼拉航線的貿易保持了適度的發展規模，基本實現了航行的連續性，在若干年份還實現了多艘商船航行，說明此一航線仍然是澳葡商船的重要航行區域；

第二，就進口商品而言，除了傳統的白銀外，增加了若干新的品種，顯示了貿易商品的過多樣化，尤其是洋米進口成為澳葡商船貨載的重要內容。可見，隨着馬尼拉的開發，其對中國市場所俱有的重要性較前有所增長；

第三，澳門-馬尼拉貿易在這一時期的適度發展，以澳葡當局對西班牙商船的招引和優待為基本條件，以後者的較快增長為顯著特點，其結果是，澳葡商業勢力在該條航線上顯示了某種程度的弱化。

【註】

- （1）George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, pp. 63-86, 99-102; Rui D'Ávila Lourido, "The Portuguese, the Maritime Silk Road and Macao's Connection with the Philippines in the Late Ming Dynasty", in *Revista de Cultura*, Edição Internacional, N.º 2, Abril 2002, pp. 25-46.
- （2）比較重要的有：Benjamim Videira Pires, S. J., *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, 2.ª ed., Macau, Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1987, pp. 55-102; A. M. Martins do Vale, *Os Portugueses em Macau (1750-1800)*, Macau, Instituto Português do Oriente, 1997, pp. 261-276.
- （3）張廷茂：《明清時期澳門海上貿易史》，澳門：澳亞週刊出版有限公司，2004年，頁251-257。

- (4) 劉芳輯、章文欽校：《葡萄牙東波塔檔案館藏清代澳門中文檔案彙編》（以下簡稱《清代澳門中文檔案》，澳門基金會 1999 年。
- (5) “額船”：1725 年，清政府將澳門葡人實有的二十五艘船定為限額，編列香字號，祇准補造，不得增添，史稱澳門“額船”，亦稱“澳船”、“澳額”。詳見張廷茂：《明清時期澳門海上貿易史》，頁 265。
- (6) “呂宋”：指菲律賓的馬尼拉，以下同。
- (7) “大呂宋祖家船”：即來自西班牙的西班牙商船，以下同。
- (8) “小呂宋船”：即來自馬尼拉的西班牙商船，以下同。
- (9) 《清代澳門中文檔案》，頁 161、167、196-199、201、204、210-212、215-216、219-221、223、225-226、244-246、358、638-639、649、651、653-665。
- (10) 依據散見於下列各書中的資料統計而成：Arquivo Histórico de Macau, *Arquivos de Macau*, 3.ª série, Vol. 4, pp. 1, 67-68, 74, 183; Benjamim Videira Pires, S. J., *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, pp. 64, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 76, 80, 81, 82, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 96, 97, 99; *A Abelha da China*, Macau, Universidade de Macau / Fundação Macau, 1994, N.º XVII, p. 66, N.º XXV, p. 101; N.º XXX, p. 126; N.º XXXII, p. 134; N.º XXXIV, p. 142; N.º XXXVII, p. 154; N.º XLIV, p. 192; N.º XLX, p. 266; Pierre Chaunu, *Les Philippines et Le Pacifique des Ibériques*, Paris, 1960, pp. 192-198; Benjamim Videira Pires, S. J., *Taprobana e Mais Além ... Presenças de Portugal na Ásia*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1995, pp. 272, 285-286, 292; Pe. Manuel Teixeira, *Macau no Séc. XVIII*, Macau, Imprensa Nacional, 1984, pp. 526, 540, 563, 611, 620; 《檔案文獻彙編》(二) 檔案卷，頁 30; 馬士：《東印度公司對華貿易編年史 (1635-1834)》，廣州，中山大學出版社，1991 年，第 2 卷，頁 635。
- (11) (12) A. M. Martins do Vale, *Os Portugueses em Macau (1750-1800)*, 1997, p. 262, Quadro N.º 12.
- (13) Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, pp. 217, 218, 219.
- (14) 依據散見於下列各書中的資料統計而成：A *Abelha da China*, N.º XI, p. 44, N.º XVII, p. 66, N.º XXIII, p. 91; Benjamim Videira Pires, S. J., *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, pp. 88, 89, 91, 92, 93, 96, 99; Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau*, Macau, 2.ª ed., Direcção dos Serviços de Educação e Juventude, 1995, Vol. 3, pp. 40, 54.
- (15) 張廷茂：《明清時期澳門海上貿易史》，頁 329-330。
- (16) Benjamim Videira Pires, S. J., *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, p. 71.
- (17) (18) 《清代澳門中文檔案》，頁 210-211、212；頁 213。
- (19) A. H. de Oliveira Marques (ed.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, Lisboa, Fundação Oriente, 2000, Vol. III, Macau e Timor: Do Antigo Regime à Republica, p. 113.
- (20) 參見梁廷柅：《粵海關志》卷 18《禁令二》，袁鍾仁校注，廣東人民出版社 2002 年，頁 352-353。
- (21) 《東波塔中文檔案》，頁 151、152。乾隆元年始有“免米穀進口稅”之請。見梁廷柅：《粵海關志》卷八〈稅則一〉，頁 167。
- (22) (23) (24) (25) 《清代澳門中文檔案》，頁 153、154；頁 157；頁 213、214、223；頁 159。
- (26) 梁廷柅：《粵海關志》卷十七〈禁令一〉，頁 341。
- (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) 《清代澳門中文檔案》，頁 161；頁 162、163；頁 164、165、166；頁 166、169、171、172、173、175；頁 170、171；頁 175、176、177、178；頁 176、180。
- (34) Arquivo Histórico de Macau, *Arquivos de Macau*, 1.ª série, Vol. 2, Macau, Imprensa Oficial de Macau, 1930, pp. 271, 273.
- (35) Manuel Múrias, *Instrução para o Bispo de Pequim e Outros Documentos para a História de Macau*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 284.
- (36) Pe. Manuel Teixeira, *Macau no Séc. XVIII*, p. 548.
- (37) Dom Francisco Innocencio de Souza Coutinho, *Relação do Commercio em os Diferentes Portos da Azia (incluindo) Breve e Util Ideia de Commercio, Navegação e Conquista d'Azia e d'Africa*, 1779, ed. Afzal Ahmad, Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1997, p. 66.
- (38) 《清代澳門中文檔案》，頁 649、651、653。
- (39) António Aresta & Celina Veiga de Oliveira (eds.), *O Senado: Fontes Documentais para a História do Leal Senado de Macau*, Macau: Leal Senado, 1998, p. 244.
- (40) Pe. Manuel Teixeira, *Macau no Séc. XVIII*, p. 405.
- (41) 張甄陶：〈澳門圖說〉，賀長齡、魏源輯：《皇朝經世文編》卷八三〈兵政十四·海防〉，頁 59；張甄陶：〈上廣督論制馭澳夷狀〉，賀長齡、魏源輯：《皇朝經世文編》卷八三〈兵政十四·海防〉，頁 69-70。
- (42) A. M. Martins do Vale, *Os Portugueses em Macau (1750-1800)*, pp. 209-210.
- (43) Benjamim Videira Pires, S. J., *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, pp. 80-81.
- (44) A. M. Martins do Vale, *Os Portugueses em Macau (1750-1800)*, p. 209.
- (45) (46) 《清代澳門中文檔案》，頁 218；頁 733。
- (47) 張廷茂：〈論十八世紀後期澳門海上貿易的地區分佈與商品結構〉，載 Xiaoxin Wu (ed.), *Encounters and Dialogues*, Monumenta Serica Monograph Series LI (《華裔學志叢書》第 51 卷)，Sankt Augustin - Nettetal, 2005, pp. 39-56.