

馬尼拉大帆船：絲綢和白銀的誘惑 (1565–1815)

C.R.博克塞*

摘要 1565年西班牙大征服者米格爾·洛佩斯·德·黎牙實比率領遠征隊挺進菲律賓，並於1571年建城馬尼拉。適逢盛產絲綢的明王朝發生銀荒，同時白銀氾濫的西屬美洲又極度垂涎中國絲綢，因而絲綢和白銀好比兩塊磁鐵般湧進了不毛之地馬尼拉，並在此進行了難以計數的交換。這種貿易所產生的鉅額利潤成為一種令人難以抵制的誘惑，使得當時被稱為常來的中國福建商人和形形色色的西班牙人在長達兩個半世紀的時間裡爭先恐後地參與其中。儘管時常要面對敵人海盜式的劫掠和襲擊，還有西班牙王室為阻止白銀外流中國而加之以限制性立法的蓄意破壞，以及船難對人力和物力所造成的災難性損失，但是西班牙人抑或是菲律賓人依然憑藉著強大的勇氣和信念，駕駛著馬尼拉大帆船勇敢地航行在充滿未知風險的太平洋上。

關鍵詞 馬尼拉；大帆船貿易；絲綢；白銀；船難

從1565年一直到1815年，西班牙大帆船持續穿越太平洋，一旦這些船隻到達馬尼拉，就將從美洲運來的白銀交換成中國絲綢。儘管在“這異常驚人的航行”中傷亡慘重，但是（正如一位編年史家所言），“人們對獲取財富的渴望還是佔了上風……”

——博克塞（C. R. Boxer）

*C.R.博克塞（Charles Ralph Boxer, 1904–2000），又譯博克舍，英國著名歷史學家，以研究葡萄牙海洋帝國史、荷蘭東印度公司歷史以及耶穌會在歐洲以外的傳教史著稱。

*譯者：王志紅，華東師範大學歷史系2018級博士研究生。本文翻譯由出版方 History Today 授權。

一位16世紀的西班牙歷史學家佛朗西斯科·洛佩斯·德·戈馬拉（Francisco López de Gómara）¹，將伊比利亞航海家發現了前往東方和西印度群島的海上航線這一壯舉描述為“自創世紀以來（除造物主道成肉身和死亡外）最偉大的事件”，甚至在“斯普特尼克號”²發射的那一年，許多人（包括那些非基督徒）仍然認為這位歷史學家的說法並非無稽之談。在葡萄牙人和西班牙人的航海大發現之前，整部文明史最顯著的特徵就是人類各個不同的分支處於彼此孤立隔絕的狀態之中。歐洲和亞洲的文明完全不知道在整個美洲以及大部分非洲和太平洋上還存在著同樣歷經興衰成敗的其他社會。西歐對於偉大的亞洲和北非文明只有十分貧乏而又零

星的認識，後者也基本上不瞭解歐洲和非洲的其餘部分（對於彼此而言，非洲仍然是“一塊黑暗的大陸”），對於整個美洲的認識就更是一片空白。無論如何，正是來自基督教世界西部邊緣地區的葡萄牙先驅者和卡斯蒂爾征服者將人類大家庭彼此隔絕的成員聯繫在了一起。他們最早使人類意識到了聯繫的必要性，儘管這種意識是朦朧而又不完整的。

洛佩斯·德·戈馬拉在16世紀中期的著作中十分清楚地指出了這一點，但是這並非他的同胞們對於哥倫布及其後繼者所獲成就的最初和普遍反應。我們記得這些發現者不是為了尋找未知的大陸，而是為了尋找傳說中繁華富足的震旦（Cathay）³、日本和香料群島，並且馬可·波羅和一些歐洲旅行家（他們早在中世紀就已滲透到了遠東）更加過分地渲染了這種富足。瓦斯科·達伽馬和緊隨其後向東航行的葡萄牙人，從東方（而不是威尼斯）帶回了成船價值不菲的香料、絲綢和其他產物，並且他們佔據了這些地方，但是新發現的（美洲）大陸最初對於西方而言，除了赤身裸體的美洲印第安人、鸚鵡、異域的木材和一些砂金之外，物產貧乏。事實上，在西方探尋震旦和香料的幾十年間，美洲似乎是一個主要的障礙。1519–1522年由麥哲倫籌劃指揮並由埃爾卡諾（Del Cano）⁴完成的第一次環球航行就顯出了這一跡象。儘管成功返航的維多利亞號（Victoria）載運回來的丁香足以支付此次遠征的花費，但是遠征隊的其他船隻都損失殆盡。更加難以容忍的是，西班牙人發現，葡萄牙人在爭奪摩鹿加群島（Moluccas）⁵的競賽中獲得了勝利，並在特爾納特島（Ternate）⁶上安頓了下來。

緊接著是墨西哥和秘魯的發現與征服。在此期間，科爾特斯（Cortés）⁷和皮薩羅（Pizarro）⁸獲得的令人豔羨的戰利品分散了西班牙人尋找香料的注意力，也減少了他們對於葡萄牙對手的嫉妒。1529年西葡雙方達成協議，西班牙承認葡萄牙對於摩鹿加群島的所有權，作為回報，葡萄牙支付給西班牙大量的現金作為補償。從1545年起，由於對豐富的墨西哥薩卡特卡斯（Zacatecas）⁹銀礦和秘魯波托西（Potosi）¹⁰銀礦的開採，西班

牙人的地位得到了進一步的改善。但是，西班牙人從未完全遺忘對於香料的最初慾望，他們甚至還組織了幾次從墨西哥跨越太平洋的臨時遠征。面對葡萄牙人的抵制，這些遠征均以失敗而告終。然而，比起循著先驅們的步伐向北美海岸航行的企圖，絲綢和香料的誘惑無疑是更加強烈的動因。“在歐洲人民習以為常的事物當中，我們的需要是甚麼？”西班牙西印度事務院（Council of the Indies）¹¹的彼得·馬蒂爾（Peter Martyr）不屑一顧地問道。“南下！南下！渴望財富者必須前往物產豐富的赤道地區，而不是天寒地凍的北方。”

西班牙人通常將太平洋稱為“南海（El Mar del Sur, or the Southern Sea）”。種種原因加在一起，包括葡萄牙人在1550至1560年這十年間急劇提高香料價格，最終促使西班牙人在1564年孤注一擲，再度遠征菲律賓。擔任此次遠征首領的米格爾·洛佩斯·德·黎牙實比（Miguel López de Legazpi）¹²，是一名巴斯克人，同時也是墨西哥城的一名市政辦事員。黎牙實比於1565年到達宿務島（Cebú）¹³，這時距離麥哲倫客死鄰近的馬克坦島（Mactan）已經為時40年。黎牙實比滿懷希望地在這一地區尋找香料，但不久他就失望了，因為除了從棉蘭老島弄到一些據稱是肉桂的香料之外，別無所獲。然而，他很快意識到，雖然難以獲得摩鹿加群島的香料，但中國的絲綢和東方其他古老富足文明的物產卻唾手可得。當第一艘馬尼拉大帆船於1565年返航墨西哥時，她僅有的船貨大部分是肉桂（pseudo-cinnamon）；但是4年之後，黎牙實比不無樂觀地寫道：“我們將會與中國建立貿易通道，從而獲得絲綢、瓷器、安息香、麝香和其他物品。”黎牙實比於1571年佔領馬尼拉，從而朝著這一方向邁出了第一步。儘管他在次年去世，但是1573年兩艘大帆船在啟航時，所載船貨包括了712捆中國絲綢、22300件“上好的鍍金瓷器和陶瓷”。這種貿易模式從此正式開啟，並持續了長達二百多年的時間。在此期間，馬尼拉在商業上扮演了一個貿易轉運港的角色，西屬美洲的白銀在這裡被交換成了中國絲綢。

絲路研究

儘管明朝（1368-1644）之前的中國歷史書籍對於菲律賓群島的記載很少，並且十分模糊，但在西班牙人到來之前，來自福建的華人已經斷斷續續地與菲律賓人進行了長達數世紀之久的貿易。1575年出版的一本著作指出：“呂宋（Lü-sung）生產黃金，此乃其繁榮之本；當地民風淳樸，不喜訴訟。”在西班牙人佔領呂宋之後，華人對於當地的影響並未消失，明王朝的官方記錄對此進行了如下描述：“數以萬計的福建人為了貿易來到這兒，因為此地距離中國很近並且十分富有。其中有些人永久地定居在了這兒，並將他們的孩子也接了過來。”這一引文沒有必要逐字深究，但西班牙人的記載明顯更加可靠，其中提到在16世紀的最後25年裡，每年有15至50艘中國大帆船參與了馬尼拉和福建港口間的貿易。西班牙人和菲律賓人將參與這一貿易的中國人，特別是定居在馬尼拉附近的中國人稱為常來（Sangleyes），這個單詞的出處並不確定，但可能源於中國廈門用來描繪流動商販的術語。

正如《今日歷史》（*History Today*）上一期（其中論及與馬尼拉西班牙人地位十分相似的澳門葡萄牙人）所指出的那樣，當時的遠東是以貴重白銀購買廉價物品的交匯之地。¹⁴黃金對白銀的比率在中國可能低至1：6，但在西班牙就高達1：12，甚至是1：14。中國對於白銀的需求明顯十分巨大——“他們將白銀視為流失的血液，十分彌足珍貴”——而西班牙人在薩卡特卡斯和波托西似乎擁有取之不盡的銀礦，無疑能很好地滿足這種需求。來自福建的華商很快明白他們要抓住一切機會儘可能地獲得美洲白銀，墨西哥、秘魯和菲律賓的西班牙殖民者（不過明顯不是馬德里政府和塞維利亞商人）不久也發現，中國的絲綢和其他貨物對於他們同樣不可或缺。幅員遼闊的西班牙帝國正處於不斷的擴張之中，而西班牙母國不可能滿足帝國的經濟需求；而且當時奉行的經濟理念也意味著西班牙通過非常強硬的立法嚴格禁止美洲殖民地自行生產過多的商品。在這種情形下，炙手可熱的中國商品，特別像絲綢一樣的奢侈品，很快就成為西

班牙殖民者和（那些有能力消費的）美洲印第安人的必需品。儘管馬德里當局一再立法以便竭力去制止、至少是限制美洲白銀通過馬尼拉流向中國，但是這種做法有悖於實際生活中的客觀經濟事實，而且兩者間的差距十分巨大。

菲律賓的情況尤其如此。形形色色的西班牙人蜂擁至此，其中包括征服者、傳教士、貧窮的冒險家、流亡的罪犯和靠家人匯款為生的人。他們慕名而來到了這一西班牙帝國最遙遠的前哨，顯然不是為了來這裡充當苦力，也不是為了深入稻田在熱帶的炎炎烈日下從事耕作。除了一些古怪的改革家之外，所有的西班牙人都將體力勞動視為降低身份的事情，甚至認為乞討都要比耕種土地和工匠生活更加體面。處於勞動階層的華人則沒有這種抵觸情緒。比起傲慢的西班牙貴族老爺對待本國的商人而言，信奉儒家思想的中國統治階層則以更加蔑視和厭惡的態度對待華商。（與西班牙人不同的是）華人群體中一直有很多小店主，而且只要他們有機會，就會朝這個方向努力。因此在很短的幾年中，就出現了一種不可避免的結果，即馬尼拉完全依靠華人出身的勞工、工匠、菜農、僕人、店主和商人來維繫它的存在和日常生活的運行。兩個典型事例很好地證明了這一點。我可以保證第一個事例的真實性，不過第二個事例明顯是寓言性的體裁。這種手法常見於17世紀的西班牙編年史家，但無論如何，它反映了當時的社會現象。

第一任馬尼拉主教多明戈·德·薩拉薩爾（Fr. Domingo de Salazar, O. P.）¹⁵在1590年給國內的信中寫道，他有一本由當地華人裝訂的拉丁文書籍，而在塞維利亞很難找到比這更出色的裝訂手藝。這個華人的技術如此熟練，以至於擠走了一名墨西哥訂書匠，而在幾個月前，這名華人還向這位破產的墨西哥工匠學習過手藝。主教進一步補充說，華人的聖像畫家很難超越，而且他們學習以歐洲畫風作畫，很快就能與佛蘭德斯最好的藝術家相媲美。另一個故事提到，一名西班牙人不幸失去了鼻子，於是請一名福建商人為他製造一隻人工鼻。結果，這名華人的產品如此出色，以至於這名滿意

的西班牙貴族老爺付給了他遠遠超出約定價格的報酬。這名商人對於這一出乎意料的結果同樣喜出望外，以至於他在次年返回該地時帶來了一船木製的鼻子，但當他發現這些商品沒有銷路時大失所望。

儘管西班牙人的經濟完全依賴華人，但是他們大都強烈地不信任華人。這種緊張的種族關係有時候惡化為野蠻的大屠殺，許多手無寸鐵的華人被懷疑圖謀不軌，無緣無故地遭受了滅頂之災，其中最慘痛的華人大屠殺事件發生於1603和1639年。除卻這些偶爾發生的動亂之外，西班牙人還週期性地驅逐華人移民。不過這些努力並未獲得持久性的成功，通常過不了幾個月，華人就會重返菲律賓，而且他們依然像以前那樣不可或缺。反觀中國政府，無論明王朝，還是清王朝，從來沒有採取任何行動去為被屠殺的同胞報仇雪恨，亦或是向馬尼拉當局進行抗議。（正如上文所述）個中緣由在於信奉儒家思想的中國統治者把商人小販視為只知道吸血寄生的奸商，認為他們根本不值得給予任何關懷和支持。而且，當時中國政府明令擅自離境者以死罪論處，只有一些特殊情況或獲得政府許可才能例外。在旁人看來，一些富有冒險精神的福建人與菲律賓人進行貿易，好比無視祖輩的在天之靈，自甘墮落，儼然是一種不可饒恕的罪行。因此，坐在龍椅上的中國皇帝以一種完全冷漠的態度對待他們的命運。

中國方面根本不去認真考慮與馬尼拉進行貿易。他們可能十分滿足於現有的狀況，因為毋庸置疑，當時存在著一條美洲白銀源源流入中國的管道。這種情況一直沒有發生甚麼改變，直到19世紀初，對外貿易的天平才發生了不利於中國的改變，因為她必須出口大量的白銀以支付不斷湧入的印度鴉片。另一方面，西班牙當局繼續專注於阻止白銀向中國和馬尼拉流失，以便儘量使其轉向塞維利亞。西班牙人發現，要想完全阻止這項貿易是不切實際的，除非他們同時放棄菲律賓，而且傳教士也對此進行了卓有成效的鬥爭，於是他們改變策略，轉而努力對其進行限制。為了達到這一目的，他們主要從以下三個方面展開：第一，限制相關船

隻的噸位；第二，限制貨運能力；第三，限制所有個人（或機構）經營的中國商品數量。但是，他們並未取得任何實質性的進展。

1593年的王室法令將每年穿越太平洋的船隻限制在2艘以內，而且規定每艘船隻的噸位不得超過300噸。事實上，很少有超出前一個數字的情況，因為每年往返太平洋的船隻（或大帆船）通常只有一艘；但是噸位限制（1720年增加到了560噸）則被公然忽視。馬尼拉大帆船的載重量幾乎總是在600噸以上，而且各個國家的水手公認它們是世界上最大的船隻。到17世紀初，大帆船的載重量通常在1000噸左右，一些船甚至達到了2000噸，如1615年建造的“薩爾瓦多號”（El Salvador）和1762年被英國人俘獲並送到普利茅斯的“聖三一號”（Santissima Trinidad）。許多馬尼拉大帆船是由菲律賓上好的硬木建成的。這種木材就像印度的柚木一樣，質地遠遠優於歐洲的木料。“這些大帆船是用上好的木材建成的，很難被損壞，”伍茲·羅傑斯（Woodes Rogers）¹⁶船長在1709年對聖母比戈尼亞號（Nuestra Señora de Begoña）大帆船進行了一次徒勞的攻擊，事後他說：“它們的側舷很厚，遠比歐洲製造的船隻結實得多。”這類船隻的特徵是船尾和前甲板很高，導致重心明顯過高，不過船寬抵消了這一缺陷。正如舒爾茨（W. L. Schurz）¹⁷所指出的那樣，它們是如此地笨重和行動遲緩，以至於湯瑪斯·卡萊爾（Thomas Carlyle）將路易十六¹⁸及瑪麗·安托瓦內特（Marie Antoinette）¹⁹試圖逃跑時乘坐的大馬車稱為“阿卡普爾科船”（Acapulco）²⁰——阿卡普爾科是馬尼拉大帆船（墨西哥人稱為“中國大船”）的終點港口。

西班牙王室試圖限制馬尼拉大帆船的貨運能力和運載的中國商品價值，從長期來看同樣收效甚微。在限制貨運方面採取的是所謂的許可證制度（permiso），實行出口配額。許可證制度具有雙重目的，一方面是限制中國絲綢和西班牙生產的絲織品在美洲市場上的競爭，另一方面是限制美洲白銀流入中國。1593年簽發了第一張許可

絲路研究

證，將每年從馬尼拉運往墨西哥的中國貨物價值限制在250000比索（peso）²¹以內，同時將從墨西哥運回馬尼拉的貨物價值限制在前一數額的兩倍以內。1702年這一限額上升到了300000比索，1776年上升至750000比索，之後這一數額一直保持到了1815年大帆船貿易終結之際。返程貨物的價值則一直固定為去程的兩倍。此外，大帆船在航行的兩端城市都要交稅，其中大部分都在阿卡普爾科上繳。

一個由各方代表組成的委員會每年在馬尼拉召開一次會議，以便決定所有貨主可分配到的大帆船裝貨空間。貨運空間名義上被分為4000段或包（piezas or packages），每一段大約2.5英尺長，2英尺寬，10英寸高，不過這些方面並無絕對統一的規格。所有馬尼拉市民——特別是鰥寡孤獨者——都應當根據他們相應的社會地位和職業分配到一定的份額。從1734年起，托鉢僧侶、耶穌會士和教區教士被取消了作為個體的貿易資格。不過，修會和教會作為團體的貿易權利則一直得到了認可。時移世易，大多數馬尼拉市民將他們的年度份額賣給了商人或投機分子。截至18世紀中葉，大部分貿易參與者都是一些富豪以及教會操辦的慈善基金團體（the obras pias），如善會兄弟會（the Brotherhood of Mercy）和聖方濟各會第三會（the Tertiary Order of St. Francis）。這些慈善機構實際上充當了商業銀行和海上保險公司的角色，並以20%至50%的利率借錢給他人投資大帆船貿易。

每艘大帆船4000段貨運空間的法定限額很少或從來沒有被遵守過。許多大帆船運載的貨物是這一法定額度的兩倍以上，如1694年的沉船聖何塞號（San José）所運貨物多達12000段。“在海上航行的大帆船沒有哪艘比它更大更富裕的了，”一位當時的編年史家寫道，“因為它所攜帶的財富是令人難以置信的。”但是，後來一艘大帆船的貨運空間高達18667段，無疑刷新了記錄。偷逃關稅的現象在當時十分嚴重，其主要方式是借助宣誓貨單（the factura jurada, or sworn invoice）。每

一名貨主都有義務宣誓他是以其名義所運船貨的唯一原始託運人，並且通報具體的貨物種類和價值。宣誓發票不久就演變成一出滑稽的鬧劇，因為貨主絞盡腦汁地為自己的船貨估值，而海關官員看也不看地就接受了他的匯報。雖然西班牙王室不定時地推行立法，但在一番徒勞無功的折騰後，被迫縱容這種純粹敷衍她命令的現象——“我服從但我不執行”，這句話很好地詮釋了這一現象——因為執行命令的所有相關人員都在刻意逃避。“查理五世（Charles V）²²確實有先見之明，”1767年墨西哥總督沮喪地寫道，“當時他就說，不讓西班牙人行雞鳴狗盜之事，要比不讓佛蘭芒人酗酒困難得多。”然而殖民者們沒有選擇；因為只有通過違反或者逃避法規這種方式，他們才能免受限制性商業法規所帶來的負面影響，而這種法規是塞維利亞和馬德里的商人試圖強加在不斷擴張的殖民經濟之上的。

由於這種普遍存在的欺詐行為和逃避現象，從墨西哥運往馬尼拉（然後從此流入中國）的白銀數量在平均貨運年度裡可能達到200萬比索左右，甚至兩倍於此的船運情況也不是沒有聽說過。墨西哥和秘魯的比索通過馬尼拉大帆船穿越了太平洋，成為中國沿海地區和遠東其他地區的本位貨幣。在大帆船消失和英國確立對華貿易的優勢地位之後很久，他們依然保持著這份榮耀。與此相似，形形色色的中國絲綢和紡織品也經由阿卡普爾科進入了西屬美洲殖民地，不僅擠垮了受到保護的西班牙製造業，也扼殺了墨西哥本地的絲織業，而在起步時人們一度對它們抱有很大的希望。

比起墨西哥鑄造的比索來，秘魯比索是一種成色更好的合金，相應地在中國價值也更高，不過西班牙王室始終竭力去制止波托西白銀的外流。中國商品被轉運到阿卡普爾科後，被再度出口到了秘魯總督轄區。由於西班牙王室一再立法也無力阻止這一現象的發生，於是最終歇斯底里地頒佈了1631年法令，禁止了墨西哥與秘魯之間的貿易。但是當時的一些情形，如利馬貴婦人穿的裙子、以及以秘魯和智利教會禮服形式存在的許多華麗的中國絲

織品，表明喜歡奢侈生活的利馬統治階層繼續為中國絲綢提供庇護，儘管當時的法律禁止這樣做。

海洋史的驚險程度堪稱各種歷史之最，而馬尼拉大帆船的故事充分反映了這一點。從阿卡普爾科到馬尼拉的航行基本上沒有甚麼困難，花費的時間通常也就兩個半到三個月，並且可以借助於從3月到6月間盛行於北緯10度到14度之間的有利海風和洋流。但返程航行與此截然不同，一位曾經有過這種航海經歷並且經驗豐富的義大利旅行家將其描述為“世界上最漫長並且最可怕的航行。”在颱風盛行的六七月份離開菲律賓後，大帆船就要向北航行，一直到日本所在的緯度，然後可以利用北緯30度到40度之間的盛行西風東航。這一航程很少低於六個月，有時是七到八個月，而且在離開聖貝納迪諾海峽之後直到加利福尼亞海岸出現為止這一期間通常看不到任何陸地。自然而然地，航行途中的死亡率非常之高，船上的人一般會死去百分之三四十，甚至死亡率高達百分之六七十的情況也經常發生。

1656年從馬尼拉前往墨西哥的聖何塞號大帆船上發生了最令人驚悚的事件，其可怕程度甚至超過了瑪麗·莎莉絲特號（Marie Celeste）²³。在失蹤了一年之後，她又莫名其妙地漂到了阿卡普爾科。當最終將其拯救上來時，人們驚訝地發現，船上所有的人都死去了，但是這艘船依然能夠航行，而且船上價值連城的中國絲織品也完好無損。另一起可怕的悲劇事件發生於大約30年之後，聖克里斯托·德·布爾戈斯號（Santo Christo de Burgos）大帆船在中太平洋的一場大火中神秘失蹤。很久之後，一艘載著一具屍體和兩名半死半瘋倖存者的船隻到達了菲律賓。其中一個倖存者在神智恢復之後提到，還有三個人乘坐同一條船從燃燒著的船上逃走了，但是其中的兩個人最終溺水自殺了，而剩下的那個早在餓死之後就被這兩個人分食了。從1565年到1815年間，一共有30多艘大帆船失蹤，其中大多數發生在漫長的東向航行中，而且有些大帆船沒有了任何消息。這一航行充滿了巨大的風險，而且即使一些航行僥倖成功，死亡率也高得出奇。傑

梅利·卡雷里（Gamelli Careri）指出：“儘管這一異常驚人的航行充滿了可怕的苦難，但是對財富的渴望誘使許多人冒險投入其中，四次、六次、有時多達十次。儘管水手們在出海時發誓再也不參加這種航行了，但是當來到阿卡普爾科之後，當船長誘之以275枚八片幣（pieces-of-eight）²⁴作為返航的報酬時，他們就像分娩之後的婦女一樣，將過去的痛苦完全拋之腦後。”

第一艘馬尼拉大帆船於1565年穿過太平洋，船上載著一名奧斯定會修士安德列斯·德·烏達內塔（Andrés de Urdaneta）²⁵，他是一個與埃爾南多·科爾特斯同時代的人，同時也是這艘船隻的領航員。最後一艘大帆船在滑鐵盧戰役爆發的那一年到達阿卡普爾科，當時米格爾·伊達爾戈（Miguel Hidalgo）²⁶已經發起了反對西班牙的墨西哥獨立戰爭。在這中間的兩個半世紀中，儘管英國人俘獲了4艘大帆船，並於1762年短暫地佔領了馬尼拉，但太平洋實際上成為了西班牙的內湖。面對敵人強大的攻擊以及卡斯蒂爾王室蓄意破壞的立法，再加上人力和船隻的災難性損失，馬尼拉大帆船之所以能夠倖存下來，不僅是由於中國絲綢和美洲白銀交易的穩步進行，還在於時人的勇氣和信念，無論是西班牙人，還是菲律賓人，他們都駕駛著這些大商船勇敢地航行在充滿未知風險的太平洋上。RC

註釋：

- 1 法蘭西斯科·洛佩斯·德·戈馬拉（Francisco López de Gómara, 1511-1566），西班牙歷史學家，以研究16世紀初西班牙殖民者埃爾南多·科爾特斯（Hernán Cortés）對美洲大陸的征服而著稱。1510或1511年出生於戈馬拉（Gómara），早年就讀於阿卡拉大學，後任神父。他在1540年結束羅馬之行返回西班牙後擔任黎牙實比的懺悔神父，一生主要在塞維利亞（Seville）從事研究工作，雖然從來沒有到過美洲大陸，但從與科爾特斯和其他西班牙征服者的直接接觸中獲得了大量的第一手資料，主要著作有《西印度通史》（*First and Second Parts of the General History of the Indies, with the Discovery and Notable Events that have Occurred Since They Were Won until the Year 1551. With the Conquest of Mexico of Spain, Zaragoza, 1552*）。他在獻詞中稱查理五世為“神聖羅馬帝國的皇帝、西班牙的國王以及印度和新世界的主人”。戈馬拉晚年曾去瓦西多利阿德，死於塞

絲路研究

維利亞。參見 Cristian Roa-de-la-Carrera, *Histories of Infamy: Francisco López de Gómara and Ethics of Spanish Imperialism*, University Press of Colorado, 2005, pp. 13-19. 本文所列註釋皆為譯註，下文不再一一標註，遇原註譯者會作特別說明。

- 2 1957年，前蘇聯成功發射了人類第一顆人造地球衛星“斯普特尼克1號”（Sputnik 1），標誌著人類從此進入了太空時代。
- 3 又譯契丹，指中國。
- 4 埃爾卡諾：全稱胡安·塞巴斯蒂安·埃爾卡諾（Juan Sebastián Elcano），巴斯克航海家，第一個完成全球航行的人。1476年生於卡斯提爾（或卡斯蒂利亞）地區比斯開省格塔利亞，1526年8月卒於海上。1519年任麥哲倫船隊5艘船中的“聖母聖孕號”船長。1521年4月麥哲倫死在菲律賓後，由他領導這次遠征。由於發生壞血病、饑餓和受到葡萄牙人騷擾，5艘船隻中只有“維多利亞號”於1522年9月返回西班牙，船上還有17名其他歐洲人和4名印度人。1525年他與G. J. 德洛艾薩率領遠征隊前往摩鹿加，在橫渡太平洋途中死亡。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書國際中文版》卷六，北京：中國大百科全書出版社，1999年，頁9。
- 5 摩鹿加群島：又稱馬魯古群島（Maluku Islands）、香料群島（Spice Islands），馬來群島中隸屬印尼的一組群島。西臨西里伯斯，東界新幾內亞，南瀕阿拉弗拉海及帝汶，北界菲律賓、菲律賓海與太平洋，總面積74505平方千米。早在歐洲人聽說“香料群島”之前，摩鹿加北部的丁香及中部島嶼的肉豆蔻已在亞洲交易。1511年葡萄牙人到達此地，由此引發了此後百十年的爭端。首先是葡萄牙人與特爾納特及蒂多雷蘇丹的衝突，隨後是葡萄牙人同西班牙人、英國人和荷蘭人之間的衝突，最後荷蘭人獲勝。這期間爭奪該地區控制權的鬥爭使很多人喪失了生命。得勝的荷蘭人贏得了鉅大利潤，但到18世紀末葉，香料貿易大幅度衰落，摩鹿加經濟變成死水一潭。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書國際中文版》卷十一，頁300。
- 6 特爾納特島：又譯德那地島。印尼南北走向列島的最北島嶼。島上有一海拔1721米的火山，從15世紀以來，火山時常噴發，1763年的爆發最激烈。島上過去曾是丁香種植中心，現在貿易以肉蔻和椰幹為主。該島一直由荷蘭人統治直至二戰後印尼獨立。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書國際中文版》卷十六，頁523-524。
- 7 科爾特斯：全稱埃爾南多·科爾特斯（Hernán Cortés），西班牙殖民者。1485年生於卡斯提爾（卡斯蒂利亞）埃斯特雷馬杜拉麥德林梅里達附近，1547年12月卒於卡斯蒂列哈——德拉庫埃斯塔塞維利亞附近。科爾特斯生於西班牙古老世家，14歲時被送到薩拉曼卡學習。為人殘酷、驕傲、頑皮和愛吵架，喜好女色，厭倦偏狹的生活。哥倫布發現新大陸的故事使他欣喜若狂，1504年他19歲時遠航伊斯帕尼奧拉島（今聖多明哥），1519-1521年推翻阿茲特

克帝國，為西班牙君主奪得墨西哥。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書國際中文版》卷四，頁502-503。

- 8 皮薩羅：全稱法蘭西斯科·皮薩羅·岡薩雷斯（Francisco Pizarro González），印加帝國（Inca Empire）的西班牙征服者，利馬城的建立者。約1475年生於西班牙卡斯蒂利亞埃斯特馬杜拉特魯希略，1545年卒於（今秘魯境內的）利馬。他是貢薩洛·皮薩羅上校和一個出生卑賤的少女的私生子，早年大部分時間在祖母家裡生活，為人誠實、沉默，顯然沒有甚麼野心，被認為是值得信賴的人。1502年隨西班牙新任殖民地總督到伊斯帕尼奧拉島（今海地和多明尼加共和國）。他無意過殖民地的定居生活，1510年參加前往哥倫比亞的探險隊。直到1523年大約48歲時他才從事導致他名留青史的冒險，到南美西海岸從事發現和征服，最終於1533年征服印加帝國。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書國際中文版》卷十三，頁315。
- 9 薩卡特卡斯：城市名。在今墨西哥中北部。始建於西元1548年，1565年設市。今為薩卡特卡斯州首府，城西南45公里處有古印第安人奇跡。參見孫文範編著《世界歷史地名詞典》，長春：吉林文史出版社，1990年，頁417。
- 10 波托西：位於玻利維亞西南部，距首都蘇克雷西南不遠，海拔4020米，是世界上最高的城市之一。西班牙人征服美洲之前，波托西僅為一小村落。1545年，西班牙殖民者在附近的塞羅里科發現銀礦後建城，波托西得到了迅速發展。17世紀50年代它曾是拉丁美洲最大的城市。自發現銀礦至17世紀下半葉，共有1.6萬噸白銀被運往西班牙。西班牙還在波托西設立了先進的皇家造幣廠。17-18世紀，波托西的銀產量佔據了全世界產量的一半。參見宋建華主編《錦繡中華·名城古鎮》，武漢：武漢大學出版社，2013年，頁96-97。
- 11 西印度事務院：全稱 Royal and Supreme Council of the Indies，西班牙在美洲殖民地的最高行政機構（1524-1834），由國王任命的6-10名委員組成。這個事務院以國王名義制定和頒發管理殖民地的一切法規，批准一切重要的條例和殖民官員的開支，並且成為各殖民地法庭關於民事訴訟案件的最終裁決機構。到18世紀，它已大大失去其重要性。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書國際中文版》卷八，頁355。
- 12 米格爾·洛佩斯·德·黎牙實比（Miguel López de Legazpi），又譯萊加斯皮，西班牙探險家和殖民者，確立了西班牙對菲律賓的殖民統治，直到1898年美西戰爭時為止。黎牙實比在1510年出生於西班牙蘇馬拉加，1572年8月在馬尼拉去世。1545年他去新西班牙（墨西哥），在當地政府任辦事員。儘管麥哲倫在1521年就已發現菲律賓群島，但並未成功征服此地。因此，新西班牙總督L·德貝拉斯科在1564年派他去完成這個任務。他率領5艘船離開墨西哥海岸的阿卡普爾科，於1565年4月到達菲律賓群島南部的宿務島，在今宿務城建立西班牙人的第一個殖民點，後出任第一任菲律賓總督（1565-1572）。1570年他

- 派遠征隊去呂宋島，1571年征服馬尼拉，並將該城作為西班牙殖民地的首府和西班牙在東亞的主要貿易港。黎牙實比於1568年及1571年兩度挫敗對西班牙人的攻擊，輕易地鎮壓了菲律賓人的抵抗，從而鞏固了西班牙人對於菲律賓群島的殖民統治。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷九，頁534。
- 13 宿務島：菲律賓中部島嶼，米沙鄢——宿務文化的中心，在文化生活方面至今保留著濃厚的西班牙傳統，面積4422平方千米。北臨米沙鄢海，西為塔尼翁海峽，東南是保和海峽，東瀕卡莫特海峽，海港甚少，較低的火山山地將島嶼分為兩部分，除北端主產甘蔗得博戈平原外，極少平地。宿務島土地貧瘠，人口過剩，農作物以玉米為主，糧食不能自足。中部山區有煤、銅、石灰石、金、銀等礦。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷三，頁526。
 - 14 原註：“The Closing of Japan, 1636-1639” (*History Today*, December, 1956)。
 - 15 多明戈·德·薩拉薩爾 (Fr. Domingo de Salazar, O. P., 1512-1594)：菲律賓天主教會首任馬尼拉大主教。生於西班牙里奧哈 (Rioja)，在薩拉曼卡加入多明我教團。在新西班牙傳教40年後，於1578年被任命為菲律賓首任主教。1581年抵菲就職。同年12月，建立從屬於墨西哥的主教團和教區宗教會議。任職期間，為多明我教團創建大教堂，為菲律賓人創辦醫院，為西班牙人孤兒創立聖博騰西亞納學院。1594年12月被西班牙國王菲力浦二世任命為首任馬尼拉大主教，但未及接到教皇訓令即逝世。（參見：《東南亞歷史詞典》編輯委員會編《東南亞歷史詞典》，上海：上海辭書出版社，1995年，頁377。）門多薩對薩拉薩爾有著極高的評價。他在《中華大帝國史》中寫道：“陛下任命多明戈·德·薩拉薩爾修士為該地的省區大主教，此人具有高尚聖潔、生活嚴謹、學識淵博的品格，適合承擔這一職務。”參見（西班牙）門多薩著《中華大帝國史》，孫家瑩譯，北京聯合出版公司，2013年，頁104。
 - 16 伍茲·羅傑斯 (Woodes Rogers, 1679-1732)：英國私掠船船長和幫助鎮壓加勒比海海盜活動的巴哈馬群島總督。1708-1711年指揮由英國布里斯托爾的商人發起的一次環球私掠遠征。1709年從一個太平洋島嶼上搭救了蘇格蘭水手亞歷山大·塞爾扣克 (Alexander Selkirk)，後者的奇遇為丹尼爾·笛福 (Daniel Defoe) 的小說《魯賓遜漂流記》提供了素材。1717年他被任命為巴哈馬群島總督。次年抵達有2000多名海盜的總部拿索，建立了井然有序的政府，迫使許多逃犯投降。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷十四，頁338。
 - 17 舒爾茨：美國歷史學家，其1939年出版的《馬尼拉大帆船》(*The Manila Galleon*, New York: E. P. Dutton, 1939) 是研究大帆船貿易的扛鼎之作。時至今日，該書依然被該領域的研究者廣泛參考和大量引用。
 - 18 路易十六：法國波旁王朝國王 (1774-1792年在位)，1793年在法國大革命中被處決。
 - 19 瑪麗·安托瓦內特：法國國王路易十六的王后，1793年在法國大革命中被處死。
 - 20 阿卡普爾科：全名阿卡普爾科—德華雷斯，臨深海灣，為墨西哥太平洋最優良海港和世界最佳天然錨地之一。5-11月氣候炎熱潮濕、多雨，12-4月溫和、乾燥、氣候宜人。1550年開始有人定居，1599年建市。為巴拿馬和三藩市間航船停靠點和墨西哥的咖啡、糖和其他物產主要出口港，有舒適沙灘和深海捕魚業。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷一，頁40。
 - 21 比索：一些拉丁美洲國家和菲律賓的貨幣單位。1497年西班牙開始有比索的鑄幣。1比索原等於八里亞爾，1772-1786年幣制改革後，比索成為西班牙帝國的銀幣本位。在美洲，比索稱為“八枚幣”或西班牙鋸齒邊銀“元”。美洲西班牙殖民地獲得獨立後大多仍保留比索作為本位鑄幣。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷十三，頁176。針對上述“八枚幣”一說，據《全球文明史—人類自古至今的歷程》（（美）古切爾，（美）沃爾頓著：《全球文明史—人類自古至今的歷程》，上海人民出版社，2013年）頁233、《金錢之書》（（美）肖龍著：《金錢之書》，濟南：山東畫報出版社，2013年）頁058、《美國和中國最初的相遇：航海時代奇異的中美關係史》（（美）多臨著《美國和中國最初的相遇：航海時代奇異的中美關係史》，北京：社會科學文獻出版社，2014年）頁102，多處將西班牙銀元或比索稱為“八片幣”，故筆者認為“八片幣”一譯當更可取。
 - 22 查理五世 (Charles V)：神聖羅馬帝國皇帝 (1519-1556)，西班牙國王 (稱卡洛斯一世，1516-1556) 並奧地利大公 (稱查理一世，1519-1521)。1500年生於根特 (位於今比利時)，1558年卒於西班牙尤斯提聖赫羅尼莫。他繼承的西班牙和哈布斯堡帝國橫跨歐洲，從西班牙和尼德蘭直至奧地利和那不勒斯王國，延至海外的西班牙美洲。他竭力使其帝國結成一體，抵制新教愈益增長的力量、奧斯曼帝國和法國越來越大的壓力、甚至教皇的敵對。他最後不得已同意將他對尼德蘭和西班牙的所有權讓給兒子菲力浦二世，並將皇位讓給弟弟費迪南一世，自己退居到修道院。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷四，頁64-65。
 - 23 “瑪麗·莎莉絲特號”：一艘美國雙桅帆船，在航海史上被視為“海上之謎”的別稱。她最著名的一次航行是1872年11月初載著許多烈性酒精從美國出發前往熱那亞。在失蹤了將近一個月之後，另一艘雙桅帆船在直修訂啓事羅陀海峽以西約590海里處的大西洋海底隆起處，發現了她正在隨波逐流，但船上找不到任何人，無論是活著的人還是屍體，不過船隻依然能夠航行，船上的日常供應也很充足，除了一艘救生艇和一些航海日誌不見了之外，其他的私人物品和貨物原封不動。參見林日峰編輯《亙古未解世紀之謎》，安統文化事業股份有限公司，1996年，頁150-156。
 - 24 八片幣：即西班牙比索或銀元。參見上註 21。
 - 25 安德列斯·德·烏達內塔 (Andrés de Urdaneta)：“烏

絲路研究

達內塔”一譯參見辛華編《西班牙語姓名譯名手冊》，北京：商務印書館，1973年，頁100。《不列顛百科全書 國際中文版》譯為“烏爾達內塔”，本文取“烏達內塔”一譯。烏達內塔為航海家和僧侶，1498生於西班牙奧里亞自由鎮，1568年6月卒於墨西哥城。他發現了從西至東橫穿太平洋的航線，使之有可能向菲律賓殖民，烏達內塔年輕時在香料群島進行八年的探險。西班牙的菲利浦二世請他帶領遠征隊從墨西哥到菲律賓並尋找返回的航線，最初五次嘗試均告失敗。1565年4月到達菲律賓的宿務島，6月1日啟程返航。因在北緯42度的較高緯度地區航行，他利用有利風向，避開颱風，123天後到達巴拿馬地峽。他發現的“馬尼拉帆船航線”有助於西班牙向菲律賓殖民，並為

秘魯和墨西哥的物品打開東方市場。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷十七，頁40。

- 26 米格爾·伊達爾戈：全稱米格爾·伊達爾戈·伊·科斯蒂利亞（Miguel Hidalgo y Costilla, 1753-1811），墨西哥獨立之父，天主教司鐸，1789年受神職。1810年9月16日，他敲響了多洛莉絲教堂的大鐘，召集教區居民，宣告反西班牙革命開始。1811年以叛亂罪被處決。在大多數墨西哥人心目中，伊達爾戈神父的名字成為獨立運動的象徵。“多洛莉絲口號”紀念日9月16日被定為墨西哥獨立日。參見中國大百科全書出版社不列顛百科全書編輯部：《不列顛百科全書 國際中文版》卷八，頁68。

修訂啓事

本刊第101期所刊《孟子的“盡心”與陳白沙的心學》一文的作者劉羨冰女士來函，對該文提出兩處修訂：第120頁右欄第4-5行“明神宗皇帝1585年檢討身份從祠孔廟。”改為“明神宗皇帝下詔建白沙祠；1585年再下詔讓陳獻章以翰林院檢討身份從祠孔廟。這些遲來的輝煌，都是統治階級做給後人看的。”

第122頁左欄倒數第15行“稱為語言敏感期，即關鍵期，也稱黃金期。這是世界上幾十例‘獸孩’回歸人間社會後表現所證實的。”改為“稱為語言敏感期，即關鍵期，也稱黃金期。而且過期無效。這是世界上幾十例‘獸孩’回歸人間社會後的表現，得到證實的。”

《文化雜誌》編輯部
2018年9月18日