

广东省社会科学院
广东海洋史研究中心

主办

【第二辑】

海洋史研究


Studies of Maritime History Vol. 2

李庆新 主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

广东省社会科学院
广东海洋史研究中心 主办



【第二辑】

海洋史研究

李庆新 主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

海洋史研究. 第2辑/李庆新主编. —北京: 社会科学文献出版社, 2011. 11

ISBN 978-7-5097-2721-8

I. ①海… II. ①李… III. ①海洋-文化史-世界-丛刊
IV. ①P7-091

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第189141号

海洋史研究(第二辑)

主 编 / 李庆新

出 版 人 / 谢寿光

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲29号院3号楼华龙大厦

邮政编码 / 100029

责任部门 / 人文科学图书事业部(010) 59367215 责任编辑 / 于占杰 孙以年

电子信箱 / renwen@ssap.cn

责任校对 / 郭海鹏

项目统筹 / 宋月华 张晓莉

责任印制 / 岳 阳

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部(010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心(010) 59367028

印 装 / 北京画中画印刷有限公司

开 本 / 787mm×1092mm 1/16 印 张 / 24.75


版 次 / 2011年11月第1版 字 数 / 436千字

印 次 / 2011年11月第1次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5097-2721-8

定 价 / 79.00元

本书如有破损、缺页、装订错误,请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究

《海洋史研究》学术委员会

- 顾 问 包乐史 Leonard Blussé (荷兰莱顿大学)
滨下武志 (中山大学)
蔡鸿生 (中山大学)
陈春声 (中山大学)
邓开颂 (广东省社会科学院)
耿 昇 (中国社会科学院)
黄良民 (中国科学院)
纪宗安 (暨南大学)
姜伯勤 (中山大学)
李塔娜 Li Tana (澳大利亚国立大学)
梁桂全 (广东省社会科学院)
梁志明 (北京大学)
普塔克 Roderich Ptak (德国慕尼黑大学)
松浦章 (日本关西大学)
吴志良 (澳门基金会)
杨国桢 (厦门大学)
叶显恩 (广东省社会科学院)
张国刚 (清华大学)
周振鹤 (复旦大学)

主 编 李庆新

责任编辑 陈贤波 徐素琴 罗燧英 杨 芹 周 鑫

目 录

专题论文

- “亚洲海峡历史” 导言 普塔克 / 3
- 亚洲海峡的地理、功能和类型 普塔克 (Roderich Ptak) / 5
- The Formation of the Strait of Hormuz Ralph Kauz (廉亚明) / 23
- 海峡之门：红海港口与亚丁湾
- 以 16 世纪葡萄牙插图为依据 罗瑞洛 (Rui Manuel Loureiro) / 40
- 琼州海峡与南海贸易 徐素琴 / 58
- 近世印度南部海上贸易中的东亚、东南亚商品与葡萄牙人之角色
- S. 耶亚思纳·斯蒂芬 (S. Jeyaseela Stephen) / 89
- 鸦片战争前广州贸易体系中的宁波商人
- 由“叶名琛档案”中有关宁波商人的几份文件谈起 刘志伟 / 109
- 16~17 世纪粤西“珠贼”、海盗与“西贼” 李庆新 / 121
- 开与禁：乾隆时期岛民管理政策的形成 王 璐 / 165
- 中国南方的海盗活动及影子经济 (1780~1810 年)
- 安乐博 (Robert Antony) / 183
- 关于隆庆万历前期倭寇的两个问题
- 被掳人和御倭赏格 郑洁西 / 202

帝国与边缘：1644年至19世纪清朝与日本及琉球关系比较研究

..... 萧 婷 (Angela Schottenhammer) / 226

木杯渡河

——杯渡和尚的行迹与唐宋士人 王 颀 / 246

试探元初流寓东南亚的宋朝遗民 苏尔梦 (Claudine Salmon) / 260

Ideas, Commodities and Ships: The Influence of Chinese Luxury

Goods on the European Society through Portuguese and

European Overseas Trade (Sixteenth-Eighteenth Centuries)

..... Rui D'Ávila Lourido (瑞·达维拉·洛里多) / 277

Pidgin English 研究方法之再思

——以18~19世纪的广州与澳门为中心 程美宝 / 300

书 评

《东南亚的贸易时代：1450—1680年》评介 周 鑫 / 325

评吴志良、汤开建、金国平主编《澳门编年史》 张永春 / 363

评安乐博主编《海盗及走私：大中华海域的暴力武装和

秘密贸易》 李榭熙 (Joseph Tse-Hei Lee) / 380

评松浦章著《明清时代东亚海域的文化交流》 杨 蕾 / 383

后 记 / 387

《海洋史研究》征稿启事 / 388



专题论文

“亚洲海峡历史” 导言

2010年，李庆新先生邀请我到广东省社会科学院作一次讲座，关于本期《海洋史研究》“亚洲海峡历史”组稿的想法就形成于这一次交流。我们反复讨论了这一课题，最后认为若将某些总的理论问题与关涉单一海峡历史的个案研究结合起来，那么亚洲海洋史的研究者可能会对此感兴趣。我们的讨论是基于以下事实而展开的，即历史学家已经对港口和网络、商人类型、商品流动、海盗、制度变化、区域贸易体系中的政府参与及其他类似问题进行了大量的研究，然而除了一两个例子（如马六甲海峡）外，在亚洲海洋整体背景下的海峡功能则仍表现不足。换言之，既然航道是单个海域空间之间的起连接作用的要素，更确切地说，是形成所谓“海上丝绸之路”的各部分之间的连接要素，那么这些“通道”的作用应该从不同的角度加以考察，而且这些角度也包含在现存的模式以及更大的理论框架之中。

这组稿子包括四篇关于亚洲海峡的论文。第一篇乃本人所撰，拙文为这一主题提供了整体的介绍，试图通过将这一实体与地理特征及其他特征联系起来定义“海峡”的概念，也探究了海峡的功能问题。拙文探讨了定义类型的可能性以及理解这个问题的专门用语的必要性。从一种语言到另一种语言，相关的用语会有所差异，在不同文化背景下，用语也会有所不同。其后是三篇个案研究：霍尔木兹海峡、红海之口以及琼州海峡。由徐素琴所撰的《琼州海峡与南海贸易》考察了琼州海峡自最早时期至近代早期的历史，她认为琼州海峡在中国与东南亚的早期贸易往来中扮演了关键的角色，而在后来的时期中，琼州海峡作为国际通道的作用在很大程度上被连接福建、广州，经海南东部，进而到达现今越南中部海岸以及更远国度的航线所取代。这篇文章也说明了琼州海峡是一个危险区域，海盗和普通贸易的团队在其历

史背景和用途的形成中必不可少。大体而言，这些用途由外部因素所决定；无须赘言，对其他众多海峡来说，这也是需要加以考察的。廉亚明与罗瑞洛的研究使用了不同的方法。罗瑞洛主要关注的是在早期葡萄牙围绕印度洋进行扩张的历史背景下红海及其入口航线的作用。他引用了多种著作，并注意到图像证据。这类证据显示，在葡萄牙的扩张政策中，整个这个区域被视为关键区域。在这一个案中，由牵涉大空间的政治考量所指引的军事方面比纯粹的经济事务更为重要。在这一点上，琼州海峡则迥然不同，它的作用主要由贸易所决定，而没有太多地受到政治策略的影响。廉亚明所考察的霍尔木兹海峡则是另一种情况。他认为，直至1300年左右，通过波斯湾的入口是相当自由的，很少受到单一海上力量的控制。这种情况随着霍尔木兹的兴起而改变。当霍尔木兹占领现今阿曼的几个港口之时，它在对岸以新的方式建立起来，这使得它可以从进出波斯湾的交易中获益。葡萄牙人也意识到霍尔木兹海峡易于控制。当然，他们在这一区域保持永久存在的努力主要取决于复杂的军事、政治目的。

若要发现更多关于单个海峡的作用及功能的情况，那就需要更多的个案研究。我们尤其需要关注那些更小的、且不是那么重要的海上通道，因为在很多情况下，我们对于它们的历史一无所知。例如，需要关注马来世界及菲律宾群岛中的不同“通道”以及许多海峡，诸如通过安达曼群岛和尼科巴群岛的海峡，或沿着墨吉海岸的海峡，或沿辽宁东部及朝鲜半岛沿岸海域的海峡，或琉球群岛中的海峡等等。一条海上通道不时地被封锁，这必然要开拓替代通道，而在其他情形下，军事考量则完全不重要。在某些情况下，我们可以发现生活在海峡沿岸的当地群体，这些人可能认为他们的周围环境不同于那些活跃在长途贸易中的商人从外来者的视角看到的同一海上通道。

这就是我的理解，即不管是局限于个案研究，还是将其置于更大的比较分析，亚洲海峡研究可以得出有关亚洲贸易世界内在结构的新的见识。这也是廉亚明和他的同事决定推动这一“区域”的研究的原因所在。今年9月他们将在波恩大学举办一场国际学术会议，此次会议将专门讨论不同形式的亚洲海峡问题。

普塔克

2011年5月28日

亚洲海峡的地理、功能和类型

普塔克*

一 港口、商人、货物

以往有关亚洲海洋史的研究常常集中于以下主题，如港口与网络、商人类型、商品流动、海盗、制度变化、区域贸易体系中的政府参与及移民等。在许多案例中，比较的方法屡屡被采用，其目的或是定义类型，或是确立类型。例如，有人认为某些港口与现代的出口商品口岸类似（即这些港口主要提供某类特定的产品或者某一种源自其港口腹地的主要商品），而其他一些港口则几乎与其内陆腹地分离，全靠交换从遥远之地船运而来的产品为生。

一些港口向所有商人开放，而另一些港口则只有某些商人群体才能进入。所谓的商贸中心应当与相当稳定的、可预测的市场条件相联系。这关系到供求动力、价格、税收以及贸易所嵌入的制度框架。成为商贸中心的港口常常位于更大的商业区域的交汇之处。它们吸引了成百上千的商人及不断增长的投资流量。驶往这些港口就意味着商人可以减少贸易风险和运输费用。

相比之下，一些货物集散地则主要作为某个相当封闭的网络的中间位置。据说，荷兰所属的“热兰遮城”仅为荷兰东印度公司的船只和某些中国船所用，而伊比利亚的船只和其他船则不可用此。随着岁月的推移，一个港口的功能也会在变化。比如，在15世纪下半叶，作为典型商贸中心的马六甲几乎向每一个人开放，可是在葡萄牙的统治之下，情况却并非如此，那

* 德国慕尼黑大学汉学研究所教授。译者罗焱英为广东省社会科学院历史研究所、广东海洋史研究中心助理研究员。

时马六甲也不是那么重要，基本上只是作为葡属印度（其行政中心位于果阿）的一个据点，而其主要任务就是控制葡人航海交通体系中的一些贸易线路。

工商业者和商人群体是有关海洋亚洲的著作已然涉及的另一主题。史学家通常对长途贸易商与主要活跃在沿海地带的商人加以区分，而此二者或为个人或属小型网络。不过，亦有其他类型存在。有时机构、商行甚至政府也会涉足海洋贸易。一般而言，当我们进入近代早期，一幅更为复杂的图景显现出来。由国家主导的郑和航行是一个例子，它具有商业和政治的双重特性。荷兰东印度公司商船则又是一个例子：它不仅是一个拥有具备其时代标准的组织结构独特的大型公司，也是一个政治组织。

尽管流动小商人继续出现在历史舞台上，然而，随后的时期常常具有大规模经营、更高程度的市场组织以及更复杂的贸易工具的特征。这一时期出现了某种发展趋势，即从个人或小团体从事的小规模且通常不带有政治意愿的谋生贸易趋向不断增长的资本流动复杂、政治实体利用经济机遇的兴趣增强的态势。最终，小商人总是设法获利，但他们可能并不像那些以物质收入最大化为主要存在理由的大公司那样具有强烈的盈利意识。

从港口到港口的商品越海流动也带动了无止境的学术潮流。这涉及某些贸易品的确认和使用，涉及供求的改变，涉及价格、税收、一个产品替代另一产品的作用、制度因素以及其他类似的决定因素。而且，一些学者对昂贵奢侈品的流通与散装或日常消费的廉价产品贸易已加以清晰区分，并常常将前者与长途运输相联系，将后者与沿海贸易相联系。不过，也有例外的情况，而且我们可以在很多例子中发现混合的类型。

二 地中海模式、海洋共同现象和“丝绸之路”

除了商品，无法量化的“事物”——最广泛意义上的宗教、风格、文化模式——也在进行越海交换。这样的现象经常持续数个世纪，并确实被划分为长时段的项目。而这与布罗代尔以及其他人的思想相联系，他们试图将欧洲的地中海定义为一个交换区域，这一区域从文化意义、从自然环境的角度以及其他诸多方面来看都是以某种程度的内在同质性为特征。在最近有关非欧洲世界的著作中，布罗代尔模式或者至少这一模式的某些方面常常被应用到亚洲的个别区域，如南中国海和中国东海。甚至，印度洋也偶尔被称为堪与国际海域的地中海原型相当的模式。

笔者已另文试图在更广阔的背景中探讨其中的某些思想，并论证指出，从东部日本海到远西波斯湾的各种亚洲海域，可以被视为一连串独立的而又相互联系的海洋实体，每一个海域都具有其特性，同时也具有一系列共同的因素。这些共同因素在每一个海域都是显而易见的，并经历了连续几个世纪甚至上千年的时间，可以称之为“海洋共同现象”（maritime universals）——这与其他模型构建案例的各种普遍特性类似，或者更普遍而言，与其他学科的各种普遍特性相类似。由此，我们可以将其他海域如南海定义为“原型”，旨在揭示若将其用于一个非亚洲的背景之中，这一模型该如何运作，而不是将布罗代尔的例子转换到亚洲。

不管这些理论如何，某些功能特性在每一个场景中似乎都是必不可少的——商品及其他“事物”的流动、参与可量化的和不可量化的“事物”交换、商人和团体的不同类型、长途运输、沿海网络等。然而，正如前文也提到过的，海域彼此间也有区别，这不仅是从静态的角度来看，也是从历时的角度来看，因为某些特性只有随岁月推移并在不同的时期中才变得易于察觉。换言之，A区复杂的交流机制会比B区相应的模型更早或更晚出现。

如果把亚洲海洋视作一系列相互连接的空间，即从日本延伸至巴士拉和西奈半岛的海上大通道，那么我们的讨论正移向所谓的“海上丝绸之路”概念。然而“海上丝绸之路”并不是一夜之间就出现的，而是逐步建立起来的，并且是以更早时期逐个形成的单独海域为基础的。因此，即便前基督时代红海及波斯湾周边地区的沿海交流和区域间贸易成为常规之事，同样的事情却不会必然地出现在安达曼海。不过，随着时间推移，印度洋东北部，尤其是斯里兰卡和苏门答腊之间的开阔水域，变成了东西方交通的通道，印度文化因素开始在马来世界出现。亚洲诸多海域就这样共同发展，“海上丝绸之路”变成具有众多地区分支的国际路线，变成一个高度复杂的结构，事实上，它连接了远东和埃及、黎凡特。

如前所释，每个区域各自在这一结构内发展其自身的特征，而另一些具有长时段特性的因素却可以与所有地理分部相联系。在好几个例子中，新现象的出现也会引起质的变化，也就是说现存的“系统”开始减弱，或者从一个“演化”阶段移向另一个发展阶段。而这样的转变在其他例子中却不能真的被确认。同样，我们也可以发现，限于一个海域的变化后来也可以在其他区域中出现，或对整个系统本身有很大的影响（即在整条“海上丝绸之路”中或在其所有子段中）。

当然，这些想法尚需加以合理化，并建构成一个可操作的理论框架。此外，“变化”的固有观念也是一个争议很大的问题，尤其是当研究者考虑到著名的“前欧洲时代亚洲海洋世界并没有太大变化”的观念之时。本文不拟继续谈论这些老话题，而是要讨论海洋史的一个小方面——海峡的问题及其可能的功能特性和其他方面。

三 以何种角度研究海峡？

亚洲海域由若干重要海峡而联系起来。如果这些海峡不存在，那么海上丝绸之路本身也不会出现，而其诸多分段则仍然是独立存在的实体。正如地中海那样，东边与黑海相连，经由直布罗陀海峡则可以从大西洋进入其中，“丝绸之路”的每个海域也都可以经由各种海峡或者至少通过一个这样的通道而到达。

如果某个特定区域是在其自身范围内来分析，或在“海上丝绸之路”的整体框架之内来考察（即如果重点在于所有组成部分和分支构成的整体），那么通往一个独立海域的入口数目应具有某种意义。不过，对于此类进入通道的分析而言，其数目似乎并不是那么重要。大体而言，若要进行一次主要关注海峡本质而非某个相邻交换区域的内在机制的理论争论，那么，观点的问题应予以考虑。

相对大陆史家而言，海洋史家通常是从海洋看向陆地，就像他位于海洋中央，并试图发现其空间周围的对岸如何借助越海贸易和运输而彼此连接。由此，在地理学意义上，他将不仅考虑海洋交换，也考虑各种类型的港口或者可能更大的濒海地区，并在合适之时考虑其与至少两种“领域”即公海（纯粹海洋的特性）以及沿海腹地的相互作用。当然，对于后者是有所限制的。与海洋交换相脱离、远离海洋的内陆地区对海洋史家而言是无关紧要的。换言之，海洋史家观察“他的”区域的边缘地带，也包括进入特定空间的海上路线。在海洋史家看来，由于海峡位于交换区域的边缘位置，因此海峡正是进入交换区域的一类“门户”，可与河流、港口等并列。更为普遍的是，海洋史家倾向于将所有相关的海峡置于一个“纯粹”的海洋中心观之下。

“传统的”学者主要关注更大的内陆空间。确实，他们间或也会将其视角从陆地转向沿海，即转向其研究区域的边缘地带，但并不必然会转向毗邻

海洋的空间。当涉及陆路交流的历史，或者涉及帝国、城市、商团、网络等的兴衰时，他们肯定会倾向于将所有海洋活动置于其陆地中心观之下。这同样也适用于单个海峡的“命运”，或者适用于根据定义将大陆块分为两个“独立”实体的区域的“命运”。对于“传统”史家而言，从海峡一岸穿越到另一岸的移动可能与穿越一条河流或一道狭隘山口并没有太大不同。他们或许认为山口连接了两处陆地空间，而海峡就像连接一个海域与另一海域的空间。

以上所述暗示海域具有陆地与陆地、海洋与海洋之间的特殊“小型带”或节点的功能。现在我们又回到开始时提出的问题：我们真的能够独立地研究海峡吗？能够将其视为特殊类型的组成部分，而不是将其作为海域或大陆块边缘的附属实体来进行研究吗？有可能从“海峡的视角”而不是从海洋中心或陆地中心的视角来描述海峡的特征吗？答案可能具有某种混合性质，因为既不存在没有邻海的海峡，亦不存在没有相邻陆地的海峡，换言之，海峡不能与其各自的小型边缘地带（即其自己的海洋和陆地边界）相分离。而乍看之下，较之海峡与其相邻陆地的联系，似乎海峡与其邻海的联系更为密切。

至少部分而言，这纯粹与语义学原因相关。在英语里，复合词 sea strait（“海峡”）以明确无疑的方式表明两个海域之间存在联系，然而，似乎它亦不甚明确且略带否定地指示出陆路交通的障碍（甚或是终点区域）。若此，当涉及海峡的性质和历史时，较之海峡的“与陆地相关的”特征，或许需要给予海峡的海洋特性更多的关注。这也许可以与“河流历史”的书写相比拟。一条长的内陆航道具有连接沿河岸分布的、从河口至上游地区之间分隔遥远的地点的功能；同时，它也将一个口岸与另一个口岸加以分离。关注河流历史的史家可能更倾向于强调第一个方面。

四 海峡的语义学特性

上一段已经触及一个非常特殊的问题：在回顾过去时，不仅对观念与“现实”（若现实能被如此理解）加以清晰区分是重要的，而且甄选那些我们用以指示某些现象的术语的语义学特性也是重要的。例如，传统的中文文献对“海”与“洋”就加以区分。这两个字皆可译成“Ocean”或者“Sea”，都代表了广阔的海域。然而，却没有一处清楚说明多大的一个空间

可以被称为“海”或“洋”。

相似的问题出现在“海峡”的语境中。我们将会采用何种标准与“海峡”一词及其“真实”现象相联系？而且，在其他语言中，我们并不能总是碰到英语复合词“sea strait”的完全一样的对应词。例如，在荷兰语中，常用词“straat”不仅可用作“海峡”，而且可用作“城市中的一条普通街道”。同样的情况也适用于德语单词“Straße”。正如其荷兰语的对应词那样，“Straße”可以出现在陆路、海路两种语境之中。值得注意的是，如果把“丝绸之路”翻译为德语，得出来的表达是“Maritime Seidenstraße”，因此，“Straße”一词亦用作另一种现象。在法语中，单词“rue”和“avenue”意指陆地上或城市里的“街道或道路”，而“détroit”才代表“海峡”。说葡萄牙语的人则对“estrada/rua/avenida”（陆上的/城市里的）等和“estreito”（海峡）加以清楚区分。除了这些重要单词外，上述几种语言还提供各种不同的表述——多是意指运河、陆上路线、航道等的表述。例如，在英语中，“channel”和“passage”二词常常被用于冀以表达“海峡”之处。在德语中，“Meerenge”一词或可作为“Seestraße”一词的替代词。就概念而言，许多术语都反映了两点或两大海域之间的狭长连接线的观念，但并非所有这些术语皆是如此。在亚洲，英语的“strait”一词似乎更频繁地被用来指一条狭长通道，而“channel”一词则常常意指一条短的通道，一般位于两大岛链之间。不过，这也有例外，如吕宋海峡、巴林塘海峡、巴布延海峡皆位于中国台湾和吕宋岛之间，而且都相当短。还有，菲律宾群岛内的其他区域也被归为“通道”。

在汉语中，“海峡”一词可以与一个更为复杂的意象相联系，尤其是如果这两个字被分别考虑时。如前所述，“海”字表示海洋，而以“山”为部首的“峡”字则与“狭窄”意相联系（就像英语单词“strait”那样）。这也让人联想到“山谷”甚或是“峡谷”的概念，如“峡口”一词。

除了考虑这些语义的细微差别外，探究每个词在何种条件下形成也是很重要的。“海峡”一词常写作“（海）硤”，在早期中文文献如断代史中已有出现。其他诸如“渠”（水渠等）或“门”（字面意义上的“门”）之类的字在词义上有所不同，后者（“门”）常用作水路的出口，此类水路多次出现在华南沿海地区。而且，诸如“台湾海峡”这样的海域最初并不必然被视为一个由其自身形成的、不同于“一般”的海或洋之类的独特地理实体。许多地理学家或许认为这一地区属于一个更大的整体——东海或南海，

而另一些地理学家则注意到这一地区的独特性。换言之，只有在这一地理空间被定义为“海峡”之时，它才成为“海峡”。

在早期的马来世界之中，意指“海峡”的“selat”一词也已出现。与此有关的事实是海洋在岛屿东南亚地区起着重要作用，而在其他地区的地理学中，海洋可能就不是那么重要。更为普遍的是，不同的文化在不同时期基于不同原因发展出不同的专门用语。同样，“海洋的”术语和概念就像外来词或外来观念那样从一个社会传播到另一个社会。这些涉及多种语言的语言学变化及概念转变的细节甚少为海洋史家所关注。

五 回到现实：军事方面

作为心理建构，海峡的“创造”并非一夜之间完成的。一些航海群体或民族没有这样一个概念也能生存，只要他们能够达到他们的目标即可。而在其他例子中，作为特殊海洋实体的海峡图景则与政治和军事预期相联系。这把我们观念的世界带回到现实世界之中。

在帆船时代，控制更大的海域是不可能的。当两支船队在海岸地区或空旷地区发生冲突，士兵最终会爬上敌人的船，用刀剑与敌人作战，就如同他们在陆地上战斗一般。虽然我们听说中古时期的战船上安置有小型的大炮，但是在这些新式武器开始改变海战的特征之前，传统的海上交战方式仍延续了很长的一段时间。火器在现代史早期变得更为重要。然而，普通大炮射程所及的范围仍然非常有限，船只能够轻易地躲开装备重型武装的葡萄牙大帆船或者“快速的”荷兰帆船舰队。枪支和其他武器真正能产生重大影响区域限于狭窄的海澳、港口、河口以及海峡。

早期中文资料提到了出没于现代新加坡所在地区的好战团伙的活动。据推测，这些团伙拥有小船，并装备了原始武器。他们在黎明或雾天接近商船，杀害船员，掠走大量的赃物。当郑和的舰队开始航行通过马六甲海峡时，形势似乎有所改善，这不仅因为中国拥有令人印象深刻的船队，而且因为中国使节知道如何有效运用和平的外交手腕。用现代专门术语说，这是一个海权在促使具有战略重要性的地区实现和平的过程中起到关键作用的例子。在阿方索·德·亚伯奎（Afonso de Albuquerque）征服马六甲后，葡萄牙也竭力控制这个港口与新加坡地区之间的整个水域，然而，政治对抗突然再次爆发，几场地区战争也在此时打响。这些战争牵涉到柔佛、亚齐及其他