

國立政治大學歷史學系研究所碩士論文

指導教授：陳鴻瑜博士

西屬初期菲律賓土著的華貨
消費市場(1571-1620)

研究生：蕭軒竹

中華民國九十八年七月

碩士生涯如果缺少你們，幾同一張白紙。另外感謝同窗大偉、育菁、淑慧和清雲，以及歷史系系桌、系壘的學長姐、同學和學弟妹，讓我在碩士班的4年裡擁有許多美好的回憶。

家人始終是我最大的依靠，無法如願早日學有所成的我，在這段漫長的時間裡，幸好有你們始終如一的耐心與支持，讓我無後顧之憂，奮鬥到最後一刻。在此衷心感謝我的家人。

2009年7月31日於政大季陶樓



目次

緒論.....	1
一、研究動機.....	1
二、史料介紹及研究方法.....	3
三、研究回顧.....	4
四、題目定義與章節安排.....	7
第一章 中菲貿易華貨的消費市場.....	10
一、1571-1620年間中菲貿易的快速發展.....	11
(一)貿易發展概述.....	12
(二)從馬尼拉稅收看中菲貿易的增加.....	12
(三)中國赴菲商船的增加.....	13
二、菲美華貨轉口貿易.....	13
(一)西班牙對大帆船貿易的限制.....	15
(二)大帆船貿易的實際載運量.....	16
(三)大帆船的船貨內容.....	18
(四)大帆船貿易轉運量與中菲貿易量的比較.....	19
三、日菲華貨轉口貿易.....	21
(一)馬尼拉為華貨轉運日本的轉口港.....	21
(二)日菲關係的長期不穩定.....	22
(三)日人與西人的相互猜忌.....	23
(四)日菲貿易的規模.....	24

(五)華船大量往販日本.....	24
(六)其他地區的轉運貿易.....	25
四、菲律賓西班牙人對華貨的消費.....	27
五、菲律賓日人對華貨的消費.....	29
六、旅菲華人對華貨的消費.....	31
(一)1574年的林鳳事件.....	33
(二)1593年的潘和五事件.....	34
(三)1603年的馬尼拉大屠殺.....	34
(四)1639年的Calamba事件.....	35
七、小結.....	37
第二章 土著市場興起與華貨銷售網重整.....	41
一、西屬以前的菲律賓土著市場.....	41
(一)分散的隨船貿易.....	42
(二)貿易的規模.....	43
(三)菲律賓土著社會.....	45
(四)島際貿易.....	47
二、統一市場與物流擴大.....	48
(一)統一的菲律賓土著市場.....	48
(二)物資流通的擴大.....	50
(三)交通的改善.....	53
(四)白銀的加入.....	55
三、馬尼拉及週邊地區的華貨銷售.....	57
(一)巴利安之華貨販售.....	57
(二)馬尼拉附近地區交易之華人商販.....	59

(三)華貨的銷售與天主教信仰.....	61
(四)土著消費者.....	63
四、馬尼拉以外的菲律賓華貨銷售.....	65
(一)宿霧島.....	66
(二)班乃島(Panay).....	68
(三)其他地區.....	70
五、非華人經營的華貨銷售.....	71
(一)政治力推動下的華貨銷售.....	72
1. 征服者的禮物和交易.....	72
2. Sande總督的華貨轉賣.....	73
3. 摩鹿加的丁香貿易.....	74
(二)菲律賓群島的私人貿易.....	77
1. 土著的島際貿易.....	77
2. 西班牙人的私人貿易.....	79
六、小結.....	80
第三章 土著對華貨購買能力之提升.....	83
一、西班牙經濟的影響.....	84
(一)西班牙物價革命.....	84
(二)太平洋兩端的銀價落差.....	86
(三)菲律賓物價的上漲.....	87
(四)華貨與土產的漲價.....	92
二、土著的白銀.....	95
(一)服務於殖民政府的土著.....	95
(二)土著士兵.....	98

(三)私人服務、工藝和貿易.....	102
(四)政府與私人服務的比較.....	106
三、貿易制度分隔內外.....	110
(一)白銀成爲馬尼拉貿易換取華貨的媒介.....	110
(二)整批交易制度(Pancada)的影響.....	112
(三)華貨的兌換.....	115
(四)在地華商的崛起.....	117
(五)港口轉手貿易後便宜的華貨.....	119
四、菲島內部土著消費市場.....	122
(一)菲島白銀的供應.....	122
(二)黃金在土著社會中的重要性.....	127
(三)黃金在西屬菲律賓政府的重要性.....	129
(四)實物經濟.....	132
五、小結.....	135
第四章 土著消費習慣之養成.....	139
一、西人統治對土著產業的破壞.....	139
(一)戰爭的破壞.....	140
(二)大量動員土著勞役.....	143
(三)政、教人員的貪腐.....	145
(四)經濟政策的衝擊.....	148
(五)傳統產業人力的流失和土著社會結構的改變.....	151
二、西班牙人在菲律賓的傳教活動.....	154
(一)政府推動下的天主教傳播.....	154
(二)土著教徒的增加.....	159

1. 皈依天主教的土著人數.....	159
2. 傳教的困難.....	160
3. 各地傳教的不平均.....	163
三、西化、天主教化與華貨消費.....	166
(一)傳教士的指導地位.....	166
(二)菲島西人對華貨的使用和依賴.....	169
(三)教堂、宗教活動中使用的華貨.....	171
(四)土著西化後增加的華貨消費.....	175
四、華貨在菲律賓土著市場的銷售.....	179
(一)菲島土著固有的衣著習慣.....	180
(二)菲律賓的布料市場.....	182
(三)土著禁穿華布令.....	187
五、小結.....	190
結論.....	193
參考書目.....	201
一、史料.....	201
(一)中文史料.....	201
(二)外文史料(Emma Helen Blair & James Alexander Robertson, The Philippine Islands 1493-1898, 55 vol. Cleveland, 1903-1909.).....	202
二、專書.....	207
(一)中文專書.....	207
(二)外文專書.....	208
三、論文.....	208
(一)期刊論文.....	208

(二) 論文集論文	210
-----------------	-----

(三) 學位論文	211
----------------	-----



緒論

一、研究動機

16、17世紀是東南亞歷史上的一個重要的轉捩點。在這段期間葡萄牙、西班牙、荷蘭、英國等歐洲勢力先後進入東南亞地區，對東南亞原本的經濟與政治體系產生了重大的衝擊，中國、日本等亞洲國家也先後有一段向海洋開放的時間，各方勢力交會下造成了此一時期蓬勃發展的海上活動，同時也影響了東南亞地區日後發展的方向。

西班牙人於1521年抵達菲律賓的宿霧島(Cebu)，在1565年在該島建立了他們在亞洲第一個殖民據點，由於無法與比他們早來到東方的葡萄牙人競爭，西人在第一任菲律賓總督黎牙實比(Miguel López de Legazpi, 1565-1572)的率領下，於1571年將據點移往呂宋島的馬尼拉，此後全力發展與中國的貿易，再以中國貿易所得的絲綢等商品，與新西班牙進行著名的「大帆船貿易」，或者稱為太平洋貿易、太平洋絲路。西屬以前的菲律賓群島在東南亞地區中，發展較為遲緩，沒有可以支持貿易的商品，因此轉口貿易成為菲島西人的生命線，連接中國、菲律賓、美洲的中菲貿易與大帆船貿易是維持殖民地繁榮的必要條件。

William Lytle Schurz 的名著 *The Manila Galleon* 一書中曾說：「馬尼拉不過是中國和墨西哥之間的中間站，此項貿易最巨額的主要商品絲綢在該地匯集，以便越過太平洋。」¹ 大部分有關中菲貿易的研究也都與此同調，認為馬尼拉是中國與美洲之間的中間站、轉口港，但身為中間站的西屬菲律賓殖民地，真的就只是「中間站」而已嗎？無疑地，對於經營大帆船貿易的西班牙商人，或者「中國—美洲」貿易而言，馬尼拉不過是一個中國貨物與美洲白銀的交換地點，或是中國絲綢越過太平洋之前的儲存地而已。但16、17世紀的馬尼拉貿易並不完全等同於大帆船貿易或者中美貿易，每年透過中菲貿易從中國出口到菲律賓的中國貨物，有相當一部分是提供菲律賓地區消費的，因此中菲貿易與馬尼拉市場，並非完全依賴大帆船貿易而存在，亦不同於大帆船貿易的一部分。

菲律賓在地市場中的華貨消費者，有身為殖民者的西班牙人，有因為貿易前來的華人與日人，還有人數眾多的菲律賓土著。西人與日人在西屬菲律賓的人數有限，旅菲華人雖有一定規模，但華人人數的增減，並沒有影響華貨輸入的數量，故華人亦非菲島在地市場的主要華貨消費者。菲島在地市場中，外來群體的華貨消費量不大，因此菲律賓土著在華貨消費中，必然扮演相當重要的角色。土著是在地市場中人數最多的群體，分布於群島各地，早在西班牙殖民前，土著與中國已有長期的貿易往來。西屬以前的中菲貿易，即土著與中國間的貿易，規模有限，而且土著每年消費的華貨數量不多。何以在西班牙統治之後，菲島土著的華貨消費能夠迅速增加，成為在地市場中重要的消費群體？究竟菲律賓土著市場在西班牙殖民下，發生了什麼樣的變化，讓原本華貨消費量不大的土著，成為重要的購買者。菲律賓土著消費市場，在西屬初期的變化和重整，以及對華貨消費的增加是筆者在本文中希望討論的主題。同時希望這篇論文的寫作，闡述菲律賓在地市場的重要性和土著消費的角色，補充目前中菲貿易研究，較少受到重視的部分。

¹ 鄭永常，《來自海洋的挑戰—明代海貿政策演變研究》（板橋：稻鄉出版社，2004），頁226。

二、史料介紹及研究方法

在筆者目前掌握的史料部中，Emma Helen Blair 與 James Alexander Robertson 編譯的 *The Philippine Islands 1493-1898*² 是本文最主要史料。這是一部55冊的巨大史料集，主要收集西班牙人統治菲律賓的300年間有關菲律賓政治、經濟、宗教等重要事務的政府文獻，其中有許多關於當時土著人數、華貨消費的紀錄，同時也是筆者目前所見大部分有關西屬菲律賓時期研究主要引用之史料來源。*The Philippine Islands 1493-1898* 目前在臺大圖書館有完整的書面資料館藏，在網路上有第1冊到第25冊的純文字檔可供下載 (<http://www.gutenberg.org/browse/authors/b>)，對於未來研究此一範圍者是一大便利。新加坡的吳景宏曾將這份資料中有關中國人在菲律賓的部分加以整理，可以稍微節省使用此套資料的時間。其他西方史料如《東印度航海記》³、《十六世紀中國南部行紀》⁴、《中華大帝國史》⁵等對於當時的中菲貿易、馬尼拉華人也有一些紀錄與側寫，可以作為資料上的補充。

中文史料方面，張燮的《東西洋考》⁶中有關呂宋、蘇祿等條以及《餉稅考》記載當時中國人前往菲律賓貿易的情況以及貿易的特徵。宋代趙汝适的《諸番志》和元代汪大淵的《島夷誌略》⁷描繪的年代雖然早於西屬時代，不過他們對於菲律賓群島各地貿易的描述，有助於了解西屬時期以前菲律賓群島貿易的概況。另外，廣東中山大學東南亞歷史研究所編的《中國古籍中

² E. H. Blair & J. A. Robertson, *The Philippine Islands 1493-1898*, 55vol, Cleveland, 1903-1909. (本文後續簡稱 *Phil. Isl.*)

³ Wu Ching-Hong (吳景宏), *References on the Chinese in the Philippines During the Spanish Period Found in Blair & Robertson, The Philippine Islands*, Singapore: Nan Yang University, 1959.

⁴ 邦特庫·威·伊(Bont ekoe W. Ysbrantsz)著、姚楠譯，《東印度航海記》（北京：中華書局，2001）。

⁵ 博克舍·C·R編、何高濟譯，《十六世紀中國南部行紀》（北京：中華書局，2002）。

⁶ 門多薩，何高濟譯，《中華大帝國史》（北京：中華書局，2004）。

⁷ 張燮，《東西洋考》（北京：中華書局，2000）。

⁸ 汪大淵著，張繼康校釋，《島夷誌略校釋》（北京：中華書局，2000）。

有關菲律賓資料匯編)⁹對於筆者掌握分散於各處的零散中文資料有很大的幫助，節省許多時間和精力。

三、研究回顧

有關西屬菲律賓時期的中菲貿易、菲律賓華人的研究，歷來都有前輩學者加以重視，近年來菲律賓地區的研究更有逐漸增加的趨勢，但專門探討菲律賓在地市場或者菲島土著市場的著作，目前尚未找到。以下就筆者已掌握之史料、研究成果加以介紹。

有關於菲律賓華人的前人研究，重要的有陳荆和的《十六世紀之菲律賓華僑》¹⁰、陳台民的《中菲關係與菲律賓華僑》¹¹、黃滋生、何思兵合寫的《菲律賓華僑史》¹²等著作。陳荆和與陳台民兩位的作者皆以西班牙前期為研究範疇，在資料的運用上同樣大量引用Blair & Robertson的*The Philippine Islands 1493-1898*，因此在內容和討論範圍上有一定的相似度。前者討論的年代較短，但對於當時華人在「巴利安(Parian)」¹³商業活動、手工藝生產著墨較多；後者在內容上涵蓋面較廣，但由於引用史料篇幅甚巨，不時有掩蓋本文之嫌。黃滋生、何思兵的《菲律賓華僑史》則為通史性質的著作，其內容主要分為西屬、美治、日據三個時期，其中西屬部分以西班牙政策與華人發展的相互影響為其主要討論內容。金應熙主編的《菲律賓史》¹⁴是菲律賓通史的重要作品，其中有關西班牙統治早期的部分也有一些有關菲律賓華人以及中菲貿易的論述。曾少聰的《東洋航路移民——明清海峽移民臺灣與菲律賓的比較研究》¹⁵將這個時期移民臺灣與菲律賓的中國移民加以比較，討論

兩者在移民性質上的差異以及形成這種差異的原因，是菲律賓華人研究中比較特別的。英文作品方面有Alfonso Jr. Felix的*The Chinese in the Philippines 1570-1770*，¹⁶書中詳細介紹當時中國人在菲律賓的情況，對於日常生活、交易、手工藝等都有所描述。

有關中菲貿易(中菲美貿易)的論文、專書甚多，全漢昇先生有多篇研究有關美洲白銀與中國絲綢貿易的文章，¹⁷其他如嚴中平的〈絲綢流向菲律賓白銀流向中國〉¹⁸、錢江的〈1570-1670年西屬菲律賓流入中國的美洲白銀〉¹⁹和〈16-18世紀國際間白銀的流動與其輸入中國之考察〉²⁰、喻雲森的〈明清時期中國與西屬菲律賓的貿易〉²¹等等。研究中菲貿易的研究大部分皆以白銀與中國商品(以絲綢為大宗)的交換作為研究的重點，在流入中國的白銀數量、中菲雙方的貿易規模方面有不少研究成果，但重視中國與美洲的供需交換，對於菲律賓地區的著墨就比較缺乏。這方面的英文著作最重要是William Lytle Schurz的*The Manila Galleon*，²²此書為研究大帆船貿易的經典名著。

社，1998)。

¹⁶ Felix Jr. Alfonso, *The Chinese in the Philippines*, (Manila: Historical Conservation Society, 1966).

¹⁷ 全漢昇，〈明代中葉後澳門的海外貿易〉，《中國文化研究所集刊》，5:1(1972.12)，頁245-269；全漢昇，〈明季中國與菲律賓間的貿易〉，《中國文化研究所集刊》，1(1968.9)，頁27-44；全漢昇，〈近代早期西班牙人對中菲美貿易的論述〉，《中國文化研究所集刊》，8:1(1976.12)，頁71-85；全漢昇，〈略談近代早期中菲美貿易史料：「菲律賓群島」——以美洲白銀與中國絲綢貿易為例〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，64:1(1993.3)，頁223-229；全漢昇，〈略論航路發現後的海上絲綢之路〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，57:2(1986.6)，頁233-239；全漢昇，〈明清間美洲白銀的輸入中國〉，《中國文化研究所集刊》，2:1(1969.9)，頁59-74；全漢昇，〈自明季至清中葉西屬美洲的中國絲綢貿易〉，《中國文化研究所集刊》，4:2(1971)，頁345-369等。

¹⁸ 嚴中平，〈絲綢流向菲律賓白銀流向中國〉，《近代史研究》(1981.1)，頁144-155、130。

¹⁹ 錢江，〈1570-1670年西屬菲律賓流入中國的美洲白銀〉，《南洋問題研究》(1985.3)，頁96-106。

²⁰ 錢江，〈16-18世紀國際間白銀的流動與其輸入中國之考察〉，《南洋問題研究》(1988.2)，頁81-91。

²¹ 喻雲森，〈明清時期中國與西屬菲律賓的貿易〉，《中國社會經濟史研究》(2000)，頁43-49。

²² William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*.

⁹ 中山大學東南亞歷史研究所編，《中國古籍中有關菲律賓資料匯編》(北京：中華書局，1980)。

¹⁰ 陳荆和，〈十六世紀之菲律賓華僑〉(香港：新亞研究所東南亞研究室刊，1963)。

¹¹ 陳台民，〈中菲關係與菲律賓華僑〉(香港：新陽出版社，1985)。

¹² 黃滋生、何思兵，〈菲律賓華僑史〉(廣州：廣州高等教育出版社，1987)。

¹³ Parian即墨西哥土語「市場」之意，又譯成入邊、入關，中文資料中編之為「洞內」。

¹⁴ 金應熙主編，〈菲律賓史〉(開封：河南大學出版社，1990)。

¹⁵ 曾少聰，〈東洋航路移民：明清海峽移民臺灣與菲律賓的比較研究〉(南昌：江西高校出版

近來年輕學者如方真真、李毓中，擁有從前研究者所缺乏的西班牙文能力，以及留學西班牙的經歷，利用中文學界尚無法運用的西班牙檔案，是菲律賓相關研究最新的趨勢。李毓中在雜誌上屢次向國內介紹西班牙塞維亞印度總檔案館、西班牙外交部總檔案館等所收藏有關中國、菲律賓相關的文件檔案，並且積極從事翻譯的工作。李毓中在中國海洋發展史會議中發表的《〈印地安法典〉中的生理人：試論西班牙統治菲律賓初期有關華人的法律規範》²³和〈圖像與歷史：西班牙古地圖與古畫呈現的菲律賓華人生活(1571-1800)〉²⁴兩篇文章，探討與以往中菲貿易、菲律賓華人研究不一樣的議題，可以視為在語言能力許可下，菲律賓華人研究的另一個發展方向。方真真的兩本著作《明末清初臺灣與馬尼拉的帆船貿易》²⁵、《臺灣西班牙貿易史料》，²⁶同樣是以收藏於西班牙印地安檔案館之馬尼拉海關檔案寫成，前者在書末還附有商品表格和檔案原文及翻譯，後者則為檔案之西班牙原文與中文翻譯集結成書。

本文擬以Blair & Robertson所編的*The Philippine Islands 1493-1898*資料為主，與同時期中國等各方紀錄互相比較，討論西屬初期菲律賓的土著市場的變化。由於筆者不諳西班牙文，在資料運用偏重於英文和中文的史料、著作，因此將特別留意各筆資料之間的比較和對照，盡量避免受到前人翻譯的引導。

²³ 李毓中，〈《印地安法典》中的生理人：試論西班牙統治菲律賓初期有關華人的法律規範〉，收錄於朱德蘭主編，《中國海洋發展史論文集(第8輯)》(臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，2002)，頁327-380。

²⁴ 李毓中，〈圖像與歷史：西班牙古地圖與古畫呈現的菲律賓華人生活(1571-1800)〉，收錄於劉序鳳主編，《中國海洋發展史論文集(第9輯)》(臺北：中央研究院人文社會科學研究中心，2005)，頁437-477。

²⁵ 方真真，《明末清初臺灣與馬尼拉的帆船貿易(1664-1684)》(板橋：稻鄉出版，2006)。

²⁶ 方真真、方淑如譯註，《臺灣西班牙貿易史料(1664-1684)》(板橋：稻鄉出版，2006)。

四、題目定義與章節安排

本文的題目為「西屬初期菲律賓土著華貨市場(1571-1620)」，討論的內容是中菲貿易下，菲律賓土著消費市場對輸菲華貨的消費，以及消費增加的原因。筆者選擇1571年至1620年作為本文的時間斷限，是基於這段時間中國與菲律賓貿易快速增長。由於輸入菲律賓的華貨大量增加，華貨的消費市場和消費者必然相對的增加，所以這段時間菲律賓土著華貨市場變化最大，故而定為本文之背景年代；1571年為西班牙人佔據馬尼拉的年份，西人建立西屬菲律賓殖民地，是中菲貿易規模擴大和菲律賓市場重整的開始，因此以該年為本文的起始年份。不過在討論菲律賓土著市場的過程中，為了比較西屬和西屬前的差異，對1571年以前的土著市場也會加以觀察描述。至於本文年代下限的選擇，曾讓筆者相當的猶豫，最後選定1620年，而不是明朝滅亡的1644年，則是因為自1610年代以後，荷蘭艦隊(英、荷聯合艦隊)開始出現在菲律賓以及中國東南沿海，或者封鎖馬尼拉灣的海運，或者以武力洗劫中國商船，打亂了中國與菲律賓之間貿易的進行。例如在《東印度航海紀》中，荷人自己記錄荷蘭艦隊在中國沿海、進行焚燒、劫奪中國海船等事情。²⁷由其是1619年荷蘭人占據巴達維亞，穩定了在印尼的優勢地位，進而圖謀突破、壟斷中國貿易，使得東亞地區的貿易局面趨於混亂，加上荷人1624年在臺灣大員建立據點，影響到此時菲律賓市場華貨供應的穩定，例如在1628、1629年，從中國港口(大陸沿海、澳門、臺灣)前往菲律賓的船隻分別是12艘和9艘(見第一軍表一)，與前後年份動輒20-30艘落差甚大。穩定的華貨供應是菲律賓華貨市場發展的重要基礎，由於1620年以後中菲貿易數量不穩定，市場發展的變數過多，所以筆者選擇以1571-1620年間，華貨供應比較穩定的時期為本文的時間範疇。

本文大綱安排，除緒論、結論外，分為四章進行討論。緒論首先介紹16、

²⁷ 邦特庫，威·伊(Bontekoe W. Ysbrantsz)著、姚楠譯，《東印度航海記》(北京：中華書局，2001)，頁79-104。

17世紀西班牙人與中國海商在馬尼拉相遇的歷史環境，以及陳述筆者的研究動機、目的，並進行文獻回顧與章節介紹。

第一章「輪菲華貨的消費市場」中討論的包括2個部分，第1個是西屬初期馬尼拉港著名的轉口貿易，包括連結菲、美的大帆船貿易和菲律賓日本的華貨轉口貿易；第2個部分是菲律賓群島外來群體對輪菲華貨的消費，討論對象為西人、日人以及華人。經由探討轉口貿易的運量，以及外來群體的消費數量，筆者希望能夠據此了解菲律賓土著市場在輪菲華貨消費中所佔比例及重要性，同時藉此奠定筆者在本文中討論菲律賓土著市場的基礎和正當性。

第二章「土著市場的興起與華貨銷售網的重整」主要討論西班牙殖民之後，菲律賓市場所產生的改變，為充分了解西人的出現對華貨銷售的影響，這章將先對西屬以前的菲律賓華貨加以描述，觀察當時中菲貿易和華貨銷售的情況。接著討論西班牙人帶來的各種變化，如殖民政權的建立、美洲白銀東來、物資流動的改變等，如何為土著華貨消費市場提供完全不同的發展環境。菲律賓群島的華貨銷售在西屬前後也有很大的差異，本章的後半段以討論菲律賓華貨運銷、販售在此時的變化與重整，因為商品供應方式的不同，會很大程度影響到土著對華貨的消費。

第三章「土著對華貨購買能力之提升」在闡明土著消費市場的重要性，以及菲律賓進入西屬時期後經濟環境的改變，本文的第三、第四章針對土著市場的主人翁——菲律賓土著加以討論。在討論菲律賓土著對華貨的消費時，最常遇到的疑問即是土著是否擁有足夠的購買能力，足以形成一個重要的消費市場？本章第一節首先討論菲律賓在西屬初期因為西班牙經濟的影響，遭遇到通貨膨脹問題。接著第二節討論菲律賓土著獲得西人白銀的情況；以當時情況而言，白銀對中國商品的購買力很高，所以土著只要持有白銀，就表示擁有比之前西屬前高的購買能力。本章的第3節和第4節則透過對非島當時的市場環境以及實際消費狀況，觀察未取得白銀的土著，對於華貨的購買能力。希望透過這樣的方式，了解西屬初期菲律賓土著的購買能力，

相較於西屬前是否有顯著的上升。

第四章「土著消費習慣之養成」，討論土著對華貨的消費，除了需要有良好的銷售網絡供應商品，以及足夠的購買能力之外，還需要有消費華貨的習慣。本章以菲律賓土著市場上的供、需兩方面來討論土著對華貨消費的形成，先從供應的破壞講起，觀察西屬初期土著產業減產的原因和情況，造成各類產品供應的短缺。接著討論菲律賓土著對華貨需求的提高，筆者認為天主教的傳播與土著的西化，是土著對華貨消費習慣養成的重要因素。最後，筆者以一節的篇幅概略對土著布料市場，從西屬之前到1591年「土著禁穿華布令」之間的發展加以討論，作為本章內容的印證。



第一章 中菲貿易華貨的消費市場

從來國內研究論及中菲貿易者，多以美洲白銀流入中國、中美交流或大帆船貿易為主軸，大多將著眼點放在中國與美洲兩地，而非菲律賓只是這項貿易的中間站、轉運港。這種論述比較有名的有William Lytle Schurz在他的名著*The Manila Galleon*中，形容馬尼拉為大帆船貿易貨物的堆積處，以及全漢昇關於美洲白銀和中菲美貿易的一系列文章。有關菲律賓在地市場的發展之描述，是少之又少的。縱然有提及也只是一句帶過，僅止於馬尼拉西班牙人和少數菲律賓士著上層人士的消費而已。

本章希望從消費市場的角度，觀察1571-1620年之間蓬勃發展的中菲貿易。藉著討論馬尼拉轉口貿易的流量，與菲律賓在地市場中的消費族群，了解這項貿易急劇增加的對應市場在哪裡。為了解答這樣的疑問，筆者擬在本章的第一節先觀察這段時間(1571-1644)中菲貿易的規模以及其增加的趨勢，一來了解此時中菲貿易增加的情況，也就是本章的背景，二來作為往後章節探索華貨消費市場之憑藉。接著在本章第二節討論當時馬尼拉轉口貿易中最具規模的非美貿易。馬尼拉在16、17世紀是東亞地區重要的國際港口，與亞洲許多地區都有貿易往來。馬尼拉的對外貿易活動以轉口貿易為主，每年自此轉運美洲的大帆船貿易，一直被認為是中菲貿易中華貨的主要銷售去向。筆

者希望藉由對馬尼拉與各地的貿易狀態和貿易量，重新了解各轉口貿易市場在華貨消費上佔有什麼樣的重要性。本章第三節討論非美貿易以外的轉運貿易，主要針對日本市場。第四、第五節筆者要討論菲律賓本地市場中，各個外來族群對華貨的消費。過去菲律賓在地市場被認為是較為次要的消費地區，很可能是由於多數研究著眼於白銀流入中國、大帆船貿易的發展或者整個東亞貿易網絡的建構，對於這個區域比較沒有深入探討。筆者將這部分分為西人、華人以及日人三個群體來進行討論。這些群體在消費能力、人數、習慣上都相當的不同，使他們在華貨消費市場上有不一樣的重要性。

一、1571-1620年間中菲貿易的快速發展

16世紀後半到17世紀中葉是中菲貿易從起飛到全盛的時代。這時中國經濟發達，手工製造業興盛，明朝政府於隆慶元年(1567)對開國以來的海禁政策加以調整，在福建漳州府的月港開放出洋貿易，一時之間中國海商，尤其是福建閩南海商紛紛駕船出海貿易，在東至日本、南至帝汶島、西到麻六甲(Malacca)的海域範圍內，處處可見中國船隻的蹤跡，而大量的中國商品也隨此一潮流不斷流向海外。菲律賓群島在此以前並非東亞貿易中的重鎮，在位置上偏離以麻六甲為中心的貿易圈，也沒有重要的特產商品，因此在貿易中較不受重視。不過這狀況隨著西班牙人於1565年在宿務島建立殖民據點而有很大的改變。在美洲白銀的吸引力與西屬菲律賓殖民地驚人的消費能力的影響下，西屬菲律賓的首府馬尼拉城，很快成為了遠東地區最繁忙的港口之一，而與菲律賓隔海相望的中國則成為馬尼拉貿易的主要貨物提供者。

本節以整理1571年到1644年之間中菲貿易規模為主，分為中菲貿易的貿易額、中國商船前往菲律賓的船隻數量等部份，希望在前人的研究基礎上建立之後幾節討論的背景資料。

(一) 貿易發展概述

中國與菲律賓間的貿易在宋元時代就已經有一定發展，在《諸蕃志》、《島夷誌略》中都有對菲律賓部分地區的貿易情形與物產的記載，顯示此時中國海商已經是菲律賓群島的常客。雙方貿易關係雖然很早就建立起來，但是中菲貿易在西班牙人到來前卻一直沒什麼進展。

西班牙人到來後，透過與西屬美洲的聯繫，每年載運大量的美洲白銀到東方，促使中菲貿易量的增加。明朝後期中國市場上銀價很高，商人對於白銀趨之若鶩，馬尼拉因此迅速成為中國海商群聚之處。憑著白銀強大的購買力，在菲律賓的西人購入大量華貨，不只是供菲律賓本地市場的消費，更透過轉口貿易轉賣到西屬美洲、日本等地，將菲律賓推上世界貿易的舞台。就整個時段而言，中菲貿易在這期間從快速發展進入全盛，貿易的興盛是從前所不能相提並論的，而1644年後受到中國清、鄭對抗，以及海禁運界的影響，中菲貿易亦不及此時興盛繁榮。

(二) 從馬尼拉稅收看中菲貿易的增加

馬尼拉當局對華貨徵稅比較確切的數額，筆者希望藉由Pierre Chaunu在 *Les Philippines et le Pacifique des Indes* 書中所整理的一個俱代表性的表格(表一)來呈現。由表一可以得知馬尼拉華貨入口稅在16、17世紀之交有相當大幅度的提高，由1586-1590年的4909披索(peso)¹暴增到1601-1605年的30304.2披索，在往後的數十年間也都維持在18000披索以上，最高的年份是1611-1615年的64,482披索，最低為1641-1645年的18599.4披索。另一個引人注目的是，華貨入口稅在入口稅總額中所佔的比例逐年提高，顯示輸菲華貨此時在菲律賓對外貿易中所佔的重要地位。在1589年8月9日，西班牙國王 Felipe II 在給總督 Gomez Perez Dasmariñas (Term of Office 1590-1593) 的指示中，規

¹ 披索(peso)，西班牙的主要貨幣單位之一。1 peso = 8 里爾(reals) = 272 maravedí。

定各國商人向馬尼拉輸入之糧食及軍需品一律免除關稅，²所以在表中之貿易額、華貨入口額皆不包含糧食及軍需品的輸入。

(三) 中國赴菲商船的增加

關於前往菲律賓地區的中國商船，在1571-1620年之間數量的增加，有許多研究者做過統計，大致上都認為這段時間是中菲貿易快速成長的時期。在西班牙人來到菲律賓以前，每年赴菲律賓貿易的中國商船只有2艘左右。但在1570年以後的10年中，共有75艘中國商船至馬尼拉貿易，平均每年入港7.5艘，最高年份(1575年)達14艘。1579年以後，中國與西屬菲律賓的帆船貿易進入鼎盛時期。1580年至1643年的64年中，赴馬尼拉貿易的中國商船共有1677艘，平均每年入港26.2艘。³

1565年以後，中國海外貿易呈現快速發展的狀態，中菲貿易即為其佼佼者，中國船隻在馬尼拉的入港數急劇增加，可以看出此時貿易額大幅度成長。中菲貿易額和商船數量的成長，意味著輸入菲律賓地區的中國商品數量的增加，也代表以馬尼拉為輸入點的華貨消費市場的擴張。不過這支持中菲貿易成長的消費市場究竟何在，筆者將在後文的幾節中加以討論。

二、菲美華貨轉口貿易

西班牙之殖民菲律賓是其美洲殖民地的一個延伸，菲律賓在政治上隸屬於新西班牙，在經濟與文化上也都深受西屬美洲的影響。菲律賓與西屬美洲的聯繫，主要依賴每年航行於菲律賓的馬尼拉港，與墨西哥的阿卡普爾科港(Acapulco)之間的大帆船(galleon)。討論菲律賓與西屬美洲之間的轉口貿易，其實就是討論大帆船貿易，或者稱為太平洋貿易、馬尼拉—阿卡普爾科貿易。

² Felipe II, Instructions to Gomez Perez Dasmariñas, *Phil. Isls.*, vol. 7, p. 147.

³ 喻常森，〈明清時期中國與西屬菲律賓的貿易〉，頁43。

大帆船貿易是西班牙人維持菲律賓殖民地最重要的支柱。從殖民地建立之後數年一直到1815年大帆船貿易廢止，每年有1到4艘（一般是1-2艘）的大帆船，從馬尼拉滿載亞洲地區商品航向阿卡普爾科，數個月後再從阿卡普爾科載運墨西哥銀元、軍隊、傳教士、歐洲產品以及來自國王或新西班牙總督的命令返回馬尼拉。在西班牙與菲律賓的歷史上，航行於馬尼拉與阿卡普爾科之間的大帆船，是創造和維持一個西式馬尼拉城，以及以此城為核心的菲律賓國家形成不可或缺的條件。⁶在政治上，大帆船為殖民地帶來官員與軍隊，是菲律賓與帝國其他部分的唯一連結；在經濟上，與中菲貿易相連的大帆船轉口貿易，是駐菲西人唯一的投資與收入來源；⁷宗教上，傳教士藉此從美洲大批東來；交通上，這是菲美間唯一的交通線，每年載運大量的乘客往返兩地，信件、國王詔令、過時的歐洲消息也都賴此流通，也就是因為菲律賓各方面都需要依賴大帆船順利抵達，所以Schurz以「全能的大帆船」稱之。

在之前對中菲貿易的研究中，大帆船貿易（美洲市場）被認為是中菲貿易中輸華華貨最後的流向，馬尼拉只是中美間的一個轉運站。William Lytle Schurz 在 *The Manila Galleon* 一書中所說：「馬尼拉不過是中國和墨西哥之間的中間站，此項貿易最巨額的主要商品線圈在該地區集，以便越過太平洋。」⁸全漢昇一系列以中菲貿易為主題的文章中也持相似的觀點，以美洲白銀流入中國為角度觀察下，認為美洲市場為絕大部分華貨最終的消費處，在他的〈自明季至清中葉西屬美洲與中國絲綢貿易〉中明確道出此一觀點：「中國絲貨到達馬尼拉後，除了部份供西班牙大及本地土層人士消費，或向日本輸出以外，絕大部分都由大帆船運往西屬美洲。」⁹

⁶ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 11.

⁷ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 38.

⁸ 鄭永常，〈來自海洋的挑戰—明代海貿政策演變研究〉，頁226。

⁹ 全漢昇，〈中國經濟史論叢〉（臺北：稻禾，1996），頁465。

（一）西班牙對大帆船貿易的限制

大帆船貿易每年為住在馬尼拉的西班牙人帶來豐厚的利潤，在部分的年份裡，投資所得甚至可以高達投資額的1000%。¹⁰不過基於保護本國貿易對美洲市場的獨占、降低美洲白銀的外流，西班牙母國對於大帆船貿易的貿易量與貿易船隻都加以嚴格限制，對菲律賓與美洲之間貿易的發展造成不利的影響。

非美貿易開始的最初數年中，參與這項貿易的船隻沒有數量與噸位上的限制，每年有1-4艘不同噸位的船隻經營這條航線。¹¹1593年西班牙母國宣布對大帆船貿易的限制政策，規定只有菲律賓居民（西班牙人）可以參與此項貿易；每年由2艘大帆船經營這條航線，每艘船不得超過300噸，自菲運往美洲的貨物之價值以25萬披索為上限，從美洲返航時則以50萬披索為限。¹²在同年的1月11日，西王Felipe II規定太平洋貿易只能由政府的大帆船經營，並限定馬尼拉與阿卡普爾科為唯一的起迄點，這個法令一直嚴格執行到1815年大帆船貿易終止為止。¹³西班牙政府雖然對大帆船貿易進行了嚴格的限制，不過這些規定在大部分時間裡，都沒有認真執行，實際的貿易額遠遠超過法定數字，甚至有西班牙官員暗中支持違反法令的行為。¹⁴菲島西人對船隻數量規定，算是比較遵守的，僅在1602、1604、1620年有3艘，1603年有4艘大帆船違反限制，¹⁵不過這現象顯然不是出自於對法令的遵守，較可能出自於船隻的缺乏和船隻噸位上的超額。

¹⁰ 陳靜敏，〈西班牙帝國興衰的轉機——從大帆船貿易談起(1580-1640)〉（臺北：輔仁大學歷史研究所碩士論文，1994年7月），頁31。

¹¹ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 161.

¹² Alonso Fernandez de Castro, *Principal Points in Regard to the Trade of the Filipinas*, *Phil. Isl.*, vol. 12, pp. 46-47.

¹³ 張衛良，〈論16-18世紀菲律賓的經濟〉，《杭州師範學院學報》1997.2(1997.3)，頁70。

¹⁴ 全漢昇，〈明清間美洲白銀的輸入中國〉，頁63-64。

¹⁵ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 161.

(二)大帆船貿易的實際載運量

有關大帆船的噸位限制從來沒有強制執行。馬尼拉市民顯然不願意將貿易限制於規定內的2艘300噸小船，不過歷年的大帆船噸位數也從未大到他們的敵人——英國人所傳說的那樣巨大。1589年的大帆船重達700噸，而在1614年以前就已經有載重達1000噸的大帆船參與這項貿易。¹⁴不過並不是每一艘大帆船都有這樣大的噸位，1594、1595年總督Luis Perez Dasmarias (1593-1595)和聖奧古斯丁教會的Francisco de Ortega請求西王Felipe II特許他們派一艘船參與大帆船貿易時，要求的船隻大約在250-300噸之間。¹⁵1598年從馬尼拉開往墨西哥的Sancta Margarita號大帆船，根據馬尼拉主教的說法只有250-300噸，而這已經不是這艘船第一次參與這項貿易。¹⁶1604年一艘由阿卡普爾科抵菲，載運大量兵員與供應品的大帆船為700噸的船。¹⁷1609年左右Morga在紀錄菲美貿易可獲得200萬披索的利潤，為投資額的10倍時。所記載的船隻大小也不過200噸左右而已。可見，大帆船貿易有時可能會超過2艘共600噸的貿易量限制，但所使用的船隻大小落差頗大，有時（尤其是16世紀的時候）常會使用200-300噸的小船進行貿易，但有時也會有700或者1000噸的船隻參與其中，故貿易量的變化受限於每年大帆船載重的大小，而由菲律賓轉運美洲的商品數量主要也是受此一因素的嚴格限制。

按照規定，每年必須有2艘大帆船經營太平洋航線。不過事實上，常常只有一艘大帆船載運商品由菲赴墨。Schurz說：「馬尼拉的西班牙人不願意支付多派遣一艘大帆船所需增加的費用，而情願冒險將一年的貿易集中於單一

¹⁴ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 162.

¹⁵ Luis Perez Dasmarias, Letter from Luis Perez Dasmarias to Felipe II, *Phil. Isls.*, vol. 9, pp. 259-262; Francisco de Ortega, Report Concerning the Filipinas Islands and other Papers, *Phil. Isls.*, vol. 9, pp. 95-119.

¹⁶ Miguel de Benavides, Letters from the Bishop of Nueva Segovia to Felipe II, *Phil. Isls.*, vol. 10, pp. 161-167.

¹⁷ Pedro de Acuna, Letters from Pedro de Acuna to Felipe III, *Phil. Isls.*, vol. 14, pp. 53-.

的大帆船。」¹⁸1586年馬尼拉西人代表議會向西王呈遞的請願書說：「第二，因為運往墨西哥的商品繁多龐大，但船隻很少——有時（其實差不多是一直）都只有一艘船——而且由於大帆船需要大量的補給品來應付冗長艱難的旅程，這些船只能載一點點貨出去。」¹⁹可見至少在1586年以前，太平洋航線上很可能每年只有一艘大帆船而已。這樣的狀況除了成本問題外，很大程度是因為西班牙人缺乏船隻。西人佔領菲律賓之後曾在馬尼拉附近的Cavite、班乃島(Pansy)等地設立造船廠，部分橫越大平洋的大帆船是在菲律賓本地建造（暹羅是另一重要的製造地）。儘管如此，在西屬期間仍不時會看到馬尼拉陷入缺乏船隻的窘境。例如1589年時，殖民地僅有1艘小船可派。1637年馬尼拉當局被迫先派遣一艘100噸的小船前往墨西哥，向新西班牙總督說明缺乏船隻的情況。²⁰

在船隻噸位大小和數量外，尚有一些其他限制馬尼拉轉運美洲貨物數量的因素。如之前所說，大帆船對西屬菲律賓來說是「全能」的，包括一切人員、物資都有賴大帆船運輸。物資暫且不論，大帆船每年往返都載運大量乘客，包括商人、商業代理人、自菲發財回國的商人、僕役、返國官員及神職人員等。除此之外，在大帆船上還有人數不少的水手以及軍事人員。1609年San Francisco號大帆船在前往美洲的途中遇風被吹往日本，船上約有400人搭乘。²¹

大帆船從馬尼拉前往阿卡普爾科的航行是漫長而艱苦的。1606年菲律賓皇家法院(Royal Audiencia)給西王的報告中描述：「這旅程(太平洋航線)大約有5-7個月長，而天候是相當嚴酷的。有許多人在航行中死亡，因此船上需要許多的水手和見習水手(ship-boys)，並要載運大量的補給品供他們與其他人使

¹⁸ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 161.

¹⁹ Santiago de Vera and others, Memorial to the Council by Citizens of the Filipinas Islands, *Phil. Isls.*, vol. 6, pp. 157-233.

²⁰ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 161.

²¹ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 106.

用。」²²在這數個月的航程中，大帆船除了要忍受長時間、多次的強風及颱風侵襲，還要擊退英國、荷蘭等國的海盜，因此船上的武裝和軍事人員勢必不可少。大帆船船上40到60門的大砲、優秀的水手和兵員，使之在250年中擊退大部分的海盜攻擊，一共只有4艘大帆船落入海盜之手。²³載運大量的人員以及供應這些人員的糧、水補給品，不可避免地佔去了許多船上的空間，能夠載運的商品數量因此受到很大的限制。

(三)大帆船的船貨內容

華貨一直是帆船船貨主要內容，新西班牙的人民往往稱大帆船為「中國之船(Nao de China)」或者「絲船」，而在輕鬆談話時將菲律賓當成中國的省分一般。²⁴1587年11月初，英國人Thomas Cavendish在加利福尼亞海域俘虜由菲赴墨的大帆船Santa Ana號，從船上掠奪大批絲貨、綢緞、香料、食料及價值等同122,000披索的黃金，²⁵由此可以看出中國貨物在大帆船貿易中所占的重要地位，但同時亦可知香料之類中國不出產的商品在這項貿易中依然佔有一定的比例。

在菲律賓土產中，肉桂與黃金是駐菲西人寄予厚望的兩項土產，肉桂出產於群島南部的民達那峨島(Mindanao)，第一任菲律賓總督麥牙實比曾向新西班牙總督述說：「從菲律賓獲得能賺錢的東西只有肉桂。」²⁶不過肉桂並未能成為太平洋兩岸之間貿易的基礎。肉桂在菲律賓產量雖大，但在交易中獲利較低的商品特質使西班牙商人感到極為失望，1565、1568年肉桂在美洲賣出

²² Telles de Almacan, and others, Letter from the Audiencia to Felipe III, *Phil. Isls.*, vol. 14, pp. 140-148.

²³ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 17.

²⁴ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, pp. 24-25.

²⁵ Santiago de Vera and others, Letter from the Manila Audiencia to Felipe II, *Phil. Isls.*, vol. 6, pp. 311-312.

²⁶ 約翰·L·菲蘭，《菲律賓的西班牙化》(馬尼拉：1959)，頁105-106。轉引自張衛良，《論16-18世紀菲律賓的經濟》，頁70。

所得的利潤甚至還不夠支付大帆船的運費。²⁷黃金是另一項重要的菲律賓物產，透過徵稅及貿易從菲島土著手中獲得的大量黃金，是早期大帆船的常見貨品，²⁸總督Diego Ronquillo (1583-84)說在某些年份裡，6-7萬披索的黃金曾被運往阿卡普爾科，但隨時間過去，黃金的運量越來越稀少。²⁹菲律賓土產始終只能在大帆船貿易中扮演次要角色。在中國貨物來源遭到阻斷的少數年份中，大帆船的船貨以菲律賓本身出產的蠟、綿布、繩索、金鏈、Ilocos棉織品為主，結果這些貨物在美洲市場的價格全部加在一起卻沒有超過3萬披索。³⁰

亞洲地區的其他國家(指中國與菲律賓外)也是大帆船貿易的商品提供者。1609年Morga紀錄了參與大帆船貿易的日本產品，有「一些各色絲織品、仔細裝飾的上漆鍍金屏風、各式製造優良之兵器(如盔甲、矛、catans及其他武器)、寫字台、箱子、上漆的小木盒和其他小東西。」³¹大帆船另外還有進行奴隸貿易，1626年時有一條法令規定對每一名從菲律賓帶往美洲的奴隸徵收500披索，即4000里爾(real)³²的稅款，這樣的情形一直到1700年才由一份皇家法令所禁止。³³

(四)大帆船貿易轉運量與中菲貿易量的比較

菲律賓與西屬美洲之間的貿易受到大帆船載運量有限的影響，貿易量被侷限於一個相當有限的數量，依賴此項貿易自馬尼拉轉銷美洲市場的華貨數量也受此一限制影響。加之，華貨雖為大帆船貿易的主力，不過其他國家的

²⁷ 鄭懷宣，《十七世紀初以前的中菲貿易與1603年的馬尼拉大屠殺》(臺北：臺灣大學歷史學系碩士論文，2008年2月)，頁23。

²⁸ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 44.

²⁹ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 45.

³⁰ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 44.

³¹ Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (concluded), *Phil. Isls.*, vol. 16.

³² 里爾(real)，西班牙的通用貨幣單位。1 real=34 maravedí.

³³ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 35.

商品在菲美貿易中也佔有一定的比例，因此轉銷美洲的華貨量必定要比大帆船可載運量要再少上一些。相較於此時參與中菲貿易的船隻數量，噸位的不斷增加，大帆船貿易的增加幅度顯得極其有限，到1620-1640年間，每年平均有30-40艘中國商船進入馬尼拉港的時候，大帆船貿易的貿易量就顯得相對的小。

有關16、17世紀的中國商船的噸位大小，前人研究已經有所描述。曹永和認為在這時代的西方船隻在噸位、性能上並不能壓倒亞洲船隻。在中國船中，大的福船或廣船有400-1000噸，每艘能夠載運5-600人，而在16世紀末到17世紀初前往萬丹港的中國船隻有明顯變大的趨勢，由50噸或80-100噸的小船變成300噸的船隻。³⁴廈門大學的陳希育根據陳明《東西洋考》中，有關中國船隻長寬紀錄，推算當時大型華船載重10700石(約為7000噸)，中船載重5000石(約3300噸)，小船載重2500石(約1650噸)。³⁵《東西洋考·船稅考》中記載：「東洋船頗小，量載西洋十分之三。」³⁶因此若以西洋船的七成載重量計算，應該就已經接近16、17世紀前往菲律賓的中國商船噸位數，若保守一點使用陳希育的推算，那一艘中型中國商船的七成約為231噸。按照錢江的整理，1570-1579年間中國商船進入馬尼拉的平均數為7.5艘，1580-1643年間的年平均數為26.2艘，³⁷若以平均231噸計算，1570-1579年間每年有1732.5噸的中國商船進入馬尼拉港，而1580-1643年之間每年有6052.2噸的中國商船進港。中國商船每艘大約載有200名華人，而中菲航程大約需15到20天，論人數或補給品皆不及大帆船多，佔用的艙位較少，可載貨比例幾乎一定高於大帆船。以1580-1643年而言，大帆船勢必無法載運大部分的輪非華貨轉銷美洲，就算當年有2艘大帆船，高估一點每艘以700噸計算，也不過1400噸而已，再扣去

³⁴ 曹永和，《中國海洋史論集》(臺北：聯經，2000)，頁102、246-247。

³⁵ 陳希育，《中國帆船與海外貿易》(廈門：廈門大學出版社，1991)，頁78。

³⁶ 張燮，《東西洋考》，頁132。

³⁷ 錢江，《1570-1760年中國和呂宋貿易的發展及貿易額的估算》，《中國社會經濟史研究》(1986:3)，頁69-78、117。

400人及400人數目航行所需的糧水供應品佔去的艙位，以及1成的非華貨商品，東折西扣下來若有1000噸已算不差，其實就算是18世紀末的「皇家菲律賓公司(Royal Philippine Company)」每年運送到美洲的亞洲商品也才800噸而已。³⁸在有利的估計下，能夠從菲律賓轉運往西屬美洲的華貨，也只能佔近6000噸中的1000噸，只能說是重要的銷售地區之一，不能說是最大的消費市場。由此可知，美洲市場由於受到大帆船貿易限制、船隻載運量及長時間的航程之限制，不可能是這時候快速增加的中國輪非華貨的最主要消費市場。

三、日菲華貨轉口貿易

馬尼拉除了將中國商船每年運到菲律賓的華貨轉口輸往西屬美洲之外，同時還與亞洲地區一個很重要的華貨消費地區——日本——有貿易上的往來，日菲貿易在一段時間中曾經是馬尼拉港的重要商業活動，華貨也從馬尼拉轉販到日本市場。

(一)馬尼拉為華貨轉運日本的轉口港

華貨是日菲貿易中馬尼拉重要的輸日商品。16、17世紀的時候，中日兩國正處於一個互不往來的狀態，中國在部份開放海禁之後仍然以「嚴禁販倭奴」³⁹為商船通商的大原則，是以日本無法直接自中國獲得國內所需的各種中國商品(至少在理論上如此)，只能在其他有中國商船前往的港口或地區尋求轉口貿易，馬尼拉即是在這樣的背景下成為日商轉運華貨的港口之一。明末徐光啓記載：「若呂宋者其大都會也，而我閩浙直商人乃皆走呂宋諸國，倭所欲得于我者，悉轉市之呂宋諸國矣。」⁴⁰The Manila Galleon也紀錄日商從馬

³⁸ 金應熙主編，《菲律賓史》，頁161。

³⁹ 張燮，《東西洋考》，頁132。

⁴⁰ 徐光啓，《海防遠議》，收入陳子龍等編，《皇明經世文編》(北京：中華書局，1997)，頁5438。

尼拉購買的貨物包括中國的生絲、陶瓷器等商品。⁴¹馬尼拉市面上中國生絲價格甚至會受到日商與西商競爭搶購而急劇上漲，最高可以高達每擔500兩的價格。⁴²

(二)日菲關係的長期不穩定

日本與菲律賓西人間的貿易，基本上是互惠互利的，日本商人利用與馬尼拉的貿易收購國內缺乏的華貨以及獲得菲律賓的土產如蜂蠟、蘇木(紅色染料)、黃金等；西班牙商人則透過此一貿易取得日本出產的小麥、優良的兵器、銅等西人缺乏的物資，不過這樣互惠共利的貿易卻受到其他非商業因素的嚴重干擾。

16、17世紀的時候，日菲關係的主軸一直是宗教議題而不是貿易活動，天主教在日本傳教的起落與其所造成的衝突，左右了日本與菲律賓(或者西班牙帝國)的關係。⁴³自從1549年葡萄牙耶穌會進入日本之後，天主教信仰在這地區快速地發展，由於部分傳教士捲入政治議題與不夠謹慎，造就了不少反對者。從豐臣秀吉、德川家康到德川秀忠的統治時代，日本不斷的爆發圍繞天主教、傳教士的衝突，禁教、宗教迫害與天主教徒叛亂等事情嚴重的影響到日菲之間貿易活動的正常運作。由於馬尼拉是這時候東亞地區重要的天主教傳教中心，傳教士進入其他地區的跳板，日方為了防止製造問題的傳教士進入，所以西班牙船隻或者路經馬尼拉前往日本的船隻常被拒於門外，不許進入日本。⁴⁴在1631年時，日本在雙方一次嚴重衝突之後重開貿易，但嚴格規定禁止傳教士前往日本港口，不過天主教傳教士在傳教熱忱的鼓舞下依舊不顧禁令、生命安全與危及日菲關係的可能，不斷的違反規定前往日本傳

教。終於，躁進的行為與日本幕府的反天主教傾向，一切傳教的努力和許多傳教士都葬送於1638年的島原天主教徒叛亂，「連帶使日菲之間的貿易成為宗教爭端下的陪葬品。島原之亂隔年(1639)，日本宣布鎖國政策，只允許唐船與荷蘭船前往長崎貿易，西班牙、葡萄牙被排除在外，結束了數十年來斷斷續續的日菲貿易。」

(三)日人與西人的相互猜忌

日人素以尚武好戰著名，而西班牙人在16世紀亦以征服者的姿態進入東亞地區，日人與西人兩個同樣崇尚榮譽、善於征戰的民族在16、17世紀在東亞海域相遇，雙方都對對方有著許多顧忌和猜疑。以當時在東亞的實力而言，日人自是盡佔上風，因此馬尼拉當局對這個北方鄰居一直相當小心，對於來菲的日商，以及使者都以謹慎而懷疑的態度看待。1592年，正值菲律賓遭到豐臣秀吉威脅的時候，總督Gomez Perez Dasmarias曾表示：「是年又有30名日人穿著天主教徒之巡禮服假稱訪問馬尼拉教堂，其實乃勘察該地港灣之設施。」⁴⁵1594年，總督Luis Perez Dasmarias在與國王的通信中表示他對日方友誼和承諾的不信任，認為對方會為了些微的事情而反悔。⁴⁶除了對日本政府的猜疑，日本海盜也是使菲律賓西人感到日本威脅的來源。日本海盜在菲律賓地區的活動，從16世紀末到日本鎖國之前幾乎沒有停止過，1582年還一度在北呂宋的Cagayan河口建立要塞基地，但遭西人驅逐。⁴⁷日本海盜同時也劫奪前往馬尼拉的中國商船、搶奪殺害菲律賓土著，迫使馬尼拉當局在菲律賓近海維持一支小型艦隊以與日本海盜對抗。

⁴¹ Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (concluded), *Phil. Isls.*, vol. 16.

⁴² 全漢昇，〈略論新航路發現後的中國海外貿易〉，收錄於張彬村、劉石吉主編，《中國海洋發展史論文集(第5輯)》(臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1993)，頁3。

⁴³ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, pp. 89-90.

⁴⁴ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 103.

⁴⁵ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 90.

⁴⁶ 陳翰和，〈十六世紀之菲律賓華僑〉，頁86。

⁴⁷ Luis Perez Dasmarias, *Letters from Luis Perez Dasmarias to Felipe II*, *Phil. Isls.*, vol. 9, pp. 137-.

⁴⁸ Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, *Phil. Isls.*, vol. 15, p. 57.

(四) 日菲貿易的規模

日菲貿易的規模由於雙方正常貿易關係的不穩定，而難以估計。許孚遠在《請計處倭酋疏》中紀錄：「一、薩摩州乃船隻慣航之處，今發往呂宋船四隻，交趾三隻，東埔寨一隻，暹羅一隻，佛郎機二隻，興販出沒，此為咽喉也。」⁴⁹記載從薩摩前往呂宋的船隻為4艘，而非律賓總督Francisco Tello de Guzman (1596-1602)因為畏懼日人的前來可能對馬尼拉市造成的危險，企圖將每年前來貿易的日船限制在3艘，但兩年後卻有許多的日本船，包括一些薩摩戎克船(junk)停泊於馬尼拉灣。⁵⁰Francisco Tello de Guzman總督會將限制設在3艘，是以日船赴菲的數量平常是高於3艘的，許孚遠紀錄中薩摩就有4艘前往呂宋，而限制後2年亦有許多日船抵達馬尼拉，可見日船赴菲的數目並不少。1609年7月25日，馬尼拉當局為了降低日船對馬尼拉的威脅，頒布了一項重要的法令規定兩個地區之間的貿易應由菲律賓前往日本的西班牙船隻單獨負擔，⁵¹一定程度的壓縮了日船到馬尼拉貿易的空間，不過仍可見不少日本商船赴菲貿易。另一方面西班牙船隻前往日本貿易的數量並無規律性，每年大約有1-4艘的私人商船進行此項貿易。偶而，在馬尼拉的兵器庫或者公共倉庫需要補充某些原料和供應品的時候，總督會派遣一艘船前往日本做必要的採買。⁵²整體而言，日菲貿易的規模遠少於中菲貿易，而且由於兩國的關係的不確定、日本商船在馬尼拉不受歡迎等因素而呈現不穩定的狀態。

(五) 華船大量往販日本

中國與日本之間貿易在嘉靖年間之後，私人海上貿易就逐漸展開。到了

⁴⁹ 許孚遠，《請計處倭酋疏》。見張璽，《東西洋考》，頁229-230。

⁵⁰ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 99.

⁵¹ William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 101.

⁵² William Lytle, Schurz, *The Manila Galleon*, p. 102.

德川家康時代，日方積極鼓勵中國海商前往日本貿易，中國商人前往長崎經營貿易的人數逐年增加，日本《羅山文集》十二中說：「勘合不成，然南京、福建商船，每歲渡長崎，自此(指1610年中國海商周姓如受德川家康接見，並獲朱印狀事)逐年多多。」⁵³1613年，明朝商船及從呂宋返航的日本商船共26艘，舳艫相接，同時開進長崎港，載來白絲20餘萬斤，⁵⁴1610年以後年平均為30-60艘到達長崎，且逐年增加，到1639年發布鎖國令後更甚，1641年後前往長崎的華船年平均數目劇增至97艘。據來自荷蘭方面的記載，1643-1644年平均有57艘船去長崎進行貿易活動。⁵⁵在明朝海禁的年代，日本無法直接與中國交易，才會前往馬尼拉或其他港口，以轉口貿易的方式來取得國內市場所需的華貨。這樣的貿易是建立在中國與日本直接貿易的困難上，因此隨著中日貿易的興起，中國-馬尼拉-日本的華貨轉口貿易便不再那麼重要了。

(六) 其他地區的轉運貿易

馬尼拉是東亞地區重要的轉運港口，從西班牙人殖民的前期開始就有許多地方的商人前來貿易，除了美洲與日本之外是否有其他重要的華貨轉運地區？1588年，西人記載：「兩年來，從日本、澳門、暹羅及其他地區亦有商船前來貿易。」⁵⁶隔年(1589)，西班牙國王Felipe II給新上任的Gomez Perez Dasmariñas總督有關同意糧食、軍需品等的輸入免除商稅的指示中，列舉中國、葡萄牙、日本、暹羅、勃泥等地區的商大⁵⁷為例，可見這些是當時馬尼拉貿易的主要對象。另外，在越南中圻地方(廣南)、東埔寨等地區也與菲律賓有或多或少的商業往來。馬尼拉貿易的對象甚多，不過大部分皆缺乏成為華

⁵³ 林仁川，《明末清初私人海上貿易》(上海：華東師範大學出版社，1987)，頁179。

⁵⁴ 林仁川，《明末清初私人海上貿易》，頁180。

⁵⁵ 辛歐元，《十七世紀的中國帆船貿易及赴日唐船源流考》，收錄於劉序媛主編，《中國海洋發展史論文集(第9輯)》(臺北：中央研究院人文社會科學研究中心，2005)，頁196。

⁵⁶ Domingo de Salazar and others, Relation of the Philippine Islands, *Phil. Isls.*, vol. 7, pp. 33-35.

⁵⁷ Instructions to Gomez Perez Dasmariñas, *Phil. Isls.*, vol. 7, p. 147.