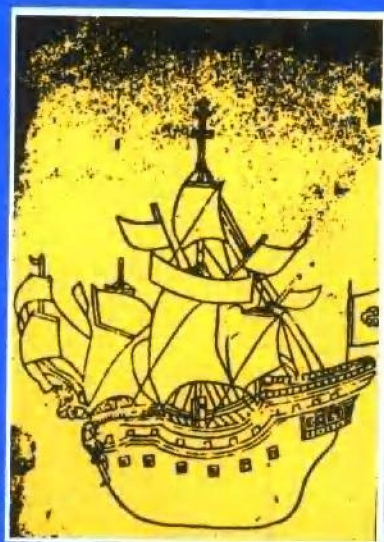


澳门与葡萄牙大商帆

——葡萄牙与近代早期太平洋贸易网的形成

何芳川 著



北京大学出版社

澳门与葡萄牙大商帆

——葡萄牙与近代早期太平洋
贸易网的形成

何芳川 著

北京大学出版社
1996·北京

图书在版编目(CIP)数据

澳门与葡萄牙大商帆：葡萄牙与近代早期太平洋贸易网的形成/何芳川著. -北京：北京大学出版社，1996.6
ISBN 7-301-02966-7

I. 澳… I. 何… III. ①太平洋-商路，葡萄牙-商业经济-研究②葡萄牙-商业史-近代③澳门-商业史-近代 IV. F749

书 名：澳门与葡萄牙大商帆——葡萄牙与近代
早期太平洋贸易网的形成

著作责任者：何芳川 著

责任编辑：刘 方

标准书号：ISBN 7-301-02966-7/K·206

出版者：北京大学出版社

地 址：北京市海淀区中关村北京大学校内 100871

电 话：出版部 2752015 发行部 2559712 编辑部 2752032

排 印 者：国防科工委印刷厂

发 行 者：北京大学出版社

经 销 者：新华书店

850×1168 毫米 大 32 开本 3.875 印张 100 千字

1996 年 4 月第一版 1996 年 4 月第一次印刷

定 价：8.80 元

前 言

1999年，澳门将回归祖国。

澳门的回归，是明明白白的，这是当今中葡两国本着平等、和平和友好合作的精神，经过协商作出的决定。澳门回归以后，中葡两国之间的交往与合作将更加密切；澳门，在中外经济、文化交流中将发挥更加积极的作用，有着更大的发展。

不过，当年澳门的丢失，却失得不明不白。一边是机心深藏，一边是颛顼透顶，当年的葡萄牙和中国，双方都没有留下准确的资料，以致澳门是哪一年哪一月哪一日被占去的，成为众家学者考证的问题。

机心深藏与颛顼透顶互相冲撞，撞击出一个近代澳门。这是近代早期殖民主义东来，同古老的东方社会相遇的收缘之一。在这弹丸之地得失的背后，是十六世纪殖民主义第一次大潮轰鸣中处在大转变前夜的世界。葡萄牙人是那次大潮的弄潮儿，是那次大转变的推动者。他们的活动，积极、主动、带有近期目标的自觉，却对他们自己参与其中的世界大势，不甚了了。中国人则注定要在那次大潮冲击下，在世界大转变中逐渐落后下来。结果，就在葡萄牙人以澳门为基地的活动中，华夷秩序渐渐淡出，而近代太平洋贸易体系悄悄地编织起来。待到十九世纪中叶以后，伴随着新的国际贸易体系、新的国际经济体系乃至政治体系——资本主义国际关系体系也渐次编织成功，中国这个中央帝国终于被编织到新体系的边缘。有趣的是，殖民大潮第一波的弄潮儿、近代

早期太平洋贸易网的编织者葡萄牙人，也被编织到次边缘地带。

今天，世界又处在一个重要的转变前夜。一个新的太平洋时代正展现在我们面前。这一次，无论是中国人、葡萄牙人，还是其他国家的人民，面对转变中的世界大潮，理应有更高的历史自觉性，在和平、合作、进步的旋律中共创历史，迎接未来。

在这个时候，回顾澳门和近代早期太平洋贸易网形成时期的历史，对于我们所有的国家和人民，都是十分有益的。

温故而知新，不亦乐乎！

本课题得到澳门文化司署的研究资助。在研究和撰写过程中，特别得到布嘉丽女士（Ms. Gabriela Pombas Cabelo）、洗丽莎女士（Ms. Tereza Sena）和赵文房教授关心；北京大学出版社领导和文史编辑室的热情支持，特别是刘方同志极为负责细致的工作，使本书得以早日问世。在此谨致真挚的谢意。

目 录

前言.....	(1)
一、古代西太平洋半环贸易网一瞥.....	(1)
二、葡萄牙人东来的历史使命.....	(8)
三、马六甲冲击波与中葡在华南的撞击.....	(14)
四、进据澳门，建立对华贸易网络.....	(31)
五、对日贸易网络的构架.....	(45)
六、澳门与马尼拉大商帆贸易.....	(60)
七、南洋群岛支线的开辟.....	(75)
八、葡萄牙人在太平洋地区活动的衰微.....	(91)
九、结语：对历史大潮中一段长波的考察.....	(105)

一、古代西太平洋半环贸易网一瞥

太平洋贸易网，作为世界上最大的海洋贸易体系，只有五百年的历史。在人类有史以来所建立的各个海洋贸易网中，它可以说是最年轻的一个。近代资本主义所促成的一体化的世界历史进程，西方资产阶级构筑世界市场的历史进程，推动了大西洋和太平洋两大海洋贸易体系的形成和发展。由于处在近代资本主义中心区——西欧和北美地区的外缘，太平洋贸易网的形成和发展历程，比大西洋贸易网迟缓、落后。

对于这个世界上最大和最年轻的海洋贸易网的研究，可以说也同样显得迟缓和落后。这种状况，同太平洋贸易网飞速发展的现状，以及其无限广阔的前景，是十分不相称的。

这部专论，拟集中对太平洋贸易网在近代早期形成阶段的一个侧面，即葡萄牙人在太平洋的经略，作一番力求深入的考察。

近代太平洋贸易网，并不是在茫茫海涛上凭空生成的。在它之前，古代东亚地区的众多民族，曾经花费了大约两千年的时间，在太平洋的西缘，构筑了一个古代西太平洋半环贸易网。这个古代海洋贸易体系，北起日本、朝鲜，中经中国，南达东南亚地区。由于各种因素的汇聚，特别是由于疆土广袤、国力雄强和文明领先等优势，古代中国自然成为这一半环型海洋贸易网的中心。

这个以中国为中心的古代理太平洋半环贸易网，有如下特点：

第一，历史悠久。

近代以前，人类所建立的海洋贸易体系，除了上述古代西太平洋半环贸易网之外，大体上讲还有两个。它们是以希腊、罗马

为中心的古代地中海贸易网和以阿拉伯、印度为中心的中古时期的印度洋贸易网。^①古代地中海贸易网以其早熟的特征著称于世。早在公元前，它已进入繁荣期。这张贸易网的外缘已覆盖到红海、黑海及大西洋沿岸若干地区。然而，当罗马社会自身固有的矛盾和外部蛮族的入侵使这个雄强一世的大帝国一旦瓦解，那张繁盛一时的海洋贸易网也就顷刻间走向衰微。待威尼斯商人的船队再次扬帆辉煌的时候，已是一千年以后的事了。况且，那时的地中海贸易体系，已沦为后起的印度洋贸易网的外缘与附庸。而继地中海贸易网之后崛起的印度洋贸易网，某种意义上正可说是承古代地中海贸易网衰落之所赐。由于伊斯兰教的勃兴与阿拉伯帝国的崛起，以波斯湾、阿拉伯半岛和红海为北缘，以东非沿海诸城邦和印度直至马来半岛西侧为两翼的印度洋贸易网，在中古时期盛极一时，大放光华。其鼎盛时代，大致在十至十五世纪。因此，严格地讲，上述两个古代海洋贸易体系，不过“各领风骚数百年”而已。

古代西太平洋半环贸易网则不同。由于中华文明两千年一以贯之的特征，使得中华帝国能始终居于这一海洋贸易网的中心地位。这就使古代西太平洋半环贸易网不仅可以溯源很早，而且依中华帝国兴衰的大波，清晰地勾勒出它周期性兴衰的波段来。大体而言，西太平洋古代半环贸易网开端于公元前后，即中国历史上的两汉时期。从《汉书·地理志》的记载看，中国海船在公元前就已将其航线扩展到马来半岛南端，到公元后则更西出马六甲海峡，进入印度洋。根据对秦汉时期广州造船工场遗址发掘的情况，估计当时中国已能造出宽6—8米、长30米、载重50—60吨的木船。^②这样规模的船舶，是完全有能力在近海海域内远航的。

① 中古时期欧洲北海地区亦形成海上贸易体系。

② 《人民日报》1977年2月27日。

况且，受到先进的中华文明的吸引，东亚各国、特别是那些古代濒海民族，更会以它们娴熟、高超的技艺，建造海舶，扬帆来华。例如，在我国东汉时期，日本曾于公元 57 年和 107 年两次遣使来华，以奴隶为贡品，并接受东汉的印绶。^① 到公元三世纪，中国曹魏王朝同日本邪马台国之间的频繁交往，更包含有明显的经济交流的内容。^② 又如古代东南亚的扶南国，“山有异木”，即柚木等质地优良、适于造船的木材。古代“扶南大舶”是很著名的。根据中国史籍记载：“扶南国伐木为舡（即“船”），长者十二寻，广肘八尺，头尾似鱼，皆以铁鍬露装。大者载百人”。^③ 东南亚古代各族人民，就是乘着这类海舶来华进行贸易的。

第二，呈开放型。

古代西太平洋半环贸易网，并不是一个封闭性的海洋贸易体系。可以说，从一开始它就呈外向开放型。这是因为，从古代世界的大背景上看，这一海洋贸易体系的形成与发展，同古代亚非欧之间的海上丝绸之路的形成与发展，有着密切的关系。

著名的古代陆上丝绸之路，由于自然条件的恶劣和社会条件的困难（如中亚、西亚游牧民族诸王国的兴衰、征战，以及某些强国的居中垄断等），常遭遮断之灾。因而开辟一条海上丝路，自然成为一种巨大的、国际的社会需求。古代历史资料和考古学的发现业已证明了当时西方地中海世界企图从海上打开东通中国路线的努力。自 1945 年以来，在南印度东海岸本地治理城以南三公里的阿里卡梅杜，发现了一个古代国际贸易港。在这座商埠中，有许多估计是直接由罗马人以及罗马统治下的叙利亚、埃及等地商人经营的货栈商行。遗址发掘中，出土了大量来自意大利的阿列

① 《后汉书·东夷列传·倭传》。

② 《三国志·魏志·倭人传》。

③ 《太平御览》卷七七一引《吴时外国传》。

丁式陶器、希腊式水罐和罗马帝国时代的铸币。据考证，阿里卡梅杜的这一带有浓厚罗马色彩的古商埠，其繁荣时期当在公元一、二世纪。可见当时地中海世界的商人已经能以印度东海岸为中转基地，从海上向中国伸出贸易交往的触角。阿里卡梅杜的情况，完全印证了罗马时期的文字资料，即在公元初年，每年从埃及进入红海的船只达120艘之多。^①直到拜占庭帝国时代，东罗马皇帝为了打破波斯对陆上丝绸贸易的中介垄断地位，还两次遣使阿克苏姆王国（位于今埃塞俄比亚北部、厄立特里亚及南也门的红海两岸地区），要求联手经营海上丝路，对波斯展开商战。^②

同样，位于东亚的汉帝国也在努力开辟海上丝路。汉武帝在平定中国南方以后，派人从雷州半岛出发，探查海上向南方和西方的通道。这些汉帝国的海上探险者和商人，从雷州半岛扬帆，陆续访问都元国、邑卢没国、湛离国、黄支国等，沿途用自己携带的黄金、丝货，交换那里的明珠和其他珍奇之物。黄支南面的已程不国，则是这些汉代使者所知的最远一站。据考证，他们出海的路线，大致是经今天越南、柬埔寨、泰国而进入暹罗湾；在缅甸登陆，陆行至孟加拉湾，再航行到印度科罗曼德海岸，最后到达斯里兰卡，由那里回航。不过，限于当时中国的航海技术与知识，要前往如此遥远的海域，在大多数情况下要靠东南亚各地的商船转送，即所谓“蛮夷贾船，转送致之”。显然，汉帝国和罗马帝国的商人，早在公元前后已相会在印度洋。

正是在上述背景之下，公元166年（东汉桓帝延熹九年），一位自称是大秦王安敦（应即为罗马皇帝马可·奥里略·安敦尼）所派遣的使臣，在越南中部的日南登陆，到洛阳谒见中国皇帝。这是有文字记载的西方同中国的首次直接接触。至此，海上丝绸之

① Strabo, *Geography*, XVII, London, 1917—1932.

② Procopius, *De Bello Persico*, vol. I, London 1954, pp. 9—13.

路正式开通了。

自此以后，由中国各港口西去印度洋的海上丝路，就成为古代西太平洋半环贸易网的一条主线。在这条繁忙的主航道上，千帆竞渡，万舸争流，不仅有中国、东南亚等西太平洋诸民族的商船，而且还有来自印度、阿拉伯、波斯、东非与东北非的海船。伴随着中古时期印度洋贸易网的兴盛，西太平洋半环贸易网与印度洋贸易网的联系更日益密切。这一两洋贸易网之间日益密切的联系，在我国明代郑和远航的活动中达到了顶峰。

古代西太平洋半环贸易网长期、一贯的发展和多次周期性的繁荣，促进了东亚各国之间、以及东亚各国与印度洋乃至更遥远地区诸民族之间的经济、文化交流，积极推动了古代世界诸多民族的进步。而且，直到步入近代时期，这一古老的海洋贸易体系仍在继续运作，在许多情况下仍对汹涌而来的近代西方殖民主义、资本主义大潮保持着自己的独立性。甚至规模亦大有可观。如明代月港出洋的闽船，“大者，广可三丈五、六尺，长十余丈；小者广二丈，长约七、八丈”；“多以百计，少亦不下六、七十只，列艘云集，且高且深”。^① 粤船，“大者容千人，小者数百人”。^② 由于明朝政府的海禁政策，迫使滨海居民走私贸易。1548年（嘉靖二十七年）朱纨平定定海双屿时，估算在外洋往来走私贸易的海船多达1290艘。^③ 同一时期，从1544年12月至1547年3月的两年多里，赴日本走私贸易因风漂至朝鲜而被解送回国的闽人就达千人以上。^④ 直到更晚近的十七至十九世纪，当东南亚方面的海上贸易体系已沦入殖民主义、资本主义的新轨道，中日之间的海上贸易仍可说方兴未艾。据统计，1662—1839年间，航日华船总计

① 张燮：《东西洋考》卷七；肖基：《恤商厘弊十三事》。

② 《广州府志》卷七四，《经政略·海防》。

③ 朱纨：《双屿填港工完事》。

④ 《明世宗实录》卷三二一，嘉靖二十六年三月乙卯。

高达约6,200艘。^①

然而，古代西太平洋半环贸易网毕竟有着它的局限性。这就是：由于古代东亚各国前资本主义社会条件的限制，特别是中华帝国的局限性，使得古代西太平洋半环贸易网未能向环太平洋全洋性质的海洋贸易体系方向上展开；相反，它的外向展开趋势，却是朝着逆太平洋方向、即向着印度洋方向展开的。十五世纪中国伟大的航海家郑和率领的远洋船队，“维綯挂席，际天而行”，“云帆高张，昼夜星驰”，曾七次出航，遍历亚非数十个国家和地区。郑和的“宝船”，“气势巍然，巨无与敌”，加以罗盘导航等先进技术，可说是独步世界。越洋远航，无论何方，都应不成问题。但是，他的船队仅仅在太平洋西端划过一道优美的弧线，便深入印度洋战风斗浪去了。向东，则似乎无意越雷池一步，将几乎整个太平洋海域的陌生留给了后人。究其底蕴，自给自足的中华帝国，始终以农业和家庭手工业为立国之本。从总体上讲，它的对外交往，并不以货殖、特别是海外贸易作为自己的主要追求。中华帝国和它的统治者对外所追求的，主要并不是经济上无限扩大自己征敛盘剥的地域。在古代条件下，能维持中华帝国那样广大的疆域上下达两千年之久，已经是一个世界历史上的奇迹。中华帝国和它的统治者对外所追求的，主要是政治上无限扩大自己四海独尊的威权和影响，达到“帝王居中，抚驭万国”，“四夷慕圣德而率来”的那种万邦来朝的局面。即使是郑和那样大规模的远航，其战略目的，仍是如此，尽管获取金银珠宝、珍禽异兽，以及香料土产等也构成明朝皇帝遣使出航的动因之一。因此，中国这种追求万邦来朝的活动，就自然代代相循，局限在已知的旧大陆范围之内。而面对浩瀚无际的太平洋，人们几乎没有从大洋深处获得过任何人类社会的信息，所知的可能仅仅是只鳞片爪的有关前途

① 中村新太郎：《日中两千年》，吉林人民出版社，1980年，第226页。

风涛极其险恶的资料。^①加之，由于种种条件的制约，中国这个西太平洋半环贸易网的龙头，囿于中央帝国的观念，从未发展起“地圆”说那样科学的观念，更没有中世纪晚期西欧那种借“地圆”说打开东方新航路的强烈的社会需求。其结果就是中国人从未做过向太平洋探查的认真尝试。

于是，这一工作，只能留待近代西方各资产阶级民族去完成了。

^① 《元史·外夷传》载：“凡西岸渔舟到澎湖以下，遇飓风发作，漂流落濠，百者回一。”清《台湾府志》云：“又洋船为飓风所飘，常至万水潮东，水皆东流而强急，无复潮汐，……非东风大作不可挽回。”这些记载，皆是百代先航者经验之结晶。

二、葡萄牙人东来的历史使命

葡萄牙人，可以说是构筑全洋意义上的近代太平洋贸易网的第一个西方民族。

太平洋贸易网，首先要由外太平洋民族来勾勒与编织，这在人类海洋贸易体系的发展史上，不能不说是一个罕见的例外。这一历史现象，打着近代殖民主义和资本主义的深深印记。

葡萄牙和伊比利亚半岛上的另一个国家西班牙共同承当了地理大发现主要倡导者和近代太平洋贸易网最早编织者的角色，不是偶然的。

从外部条件看，中世纪晚期，资本主义因素已经在西欧地区萌生、发展，社会生产力和商品货币经济增长势头强劲。大约在十五世纪下半叶，西欧一些国家开始了资本原始积累的过程。这些新兴的民族国家，王权得到城市的支持，城市得到王权的庇护。这种一定程度上、及一定时期内王权与城市的携手，有力地促进了这些国家国力与王权的同步增强。生产手段的巨大发展，渴求着交换手段的巨大发展。而当时的欧洲尽管新添了德意志这一新的产银源泉，交换手段仍不敷用。加上各国宫廷穷奢极欲的挥霍，王室之间争霸冲突的靡费，都使贵金属匮乏的现象格外严重。因此，各国王室与大小贵族纷纷要求向海外发展，以寻求土地、金银和各种财富的新源泉。当时在欧洲广为流传的《马可·波罗游记》，以夸张的笔法描绘了中国和其他东方国家的富庶。到东方去圆“黄金梦”，成为驱使在王权大旗下的欧洲贵族、商人、海员和其他冒险家远航东方的根本动力。在航海业方面，当时欧洲造船

术的巨大进步，地理知识的丰富积累，“地圆”说的广泛传播，以及从中国传入的罗盘在航海中的使用，等等，都为欧洲人的探险远航提供了条件。

恰当此时，自十五世纪中叶以后，在古老的中西陆路交通要冲上崛起了奥斯曼帝国。疆域辽阔、地跨欧、亚、非三大洲的奥斯曼帝国，尚勇好武，用马刀征服四方，遮断了地中海世界通向东方的传统海陆交通。威尼斯、热那亚等城市共和国繁荣的对东方贸易从而一蹶不振。地中海通往东方的商道受阻，迫使本来就急于扩大同东方交往的欧洲人更加加紧寻找通往东方的新航路。而地处欧洲西南端伊比利亚半岛上的西班牙和葡萄牙两国，就自然成为这一新的冒险和航海事业的历史选择。

从内部条件看，葡萄牙人也具备了完成这一事业的比较成熟的条件。

公元八世纪，阿拉伯人入侵伊比利亚半岛，并在半岛的大部分地区建立了自己的统治。面对穆斯林征服者，原来定居在半岛的信奉基督教的西哥特人逃往北方，在北部山区建立了阿斯图里亚斯等王国，展开对入侵者的武装抗争和收复失地运动，史称“列康吉斯塔”（意为“重建”）运动。这一运动自公元718年起，至1492年止，前后经历了八个世纪。最终结束了阿拉伯人在伊比利亚半岛的统治。

十一世纪，莱昂王国和卡斯特拉王国的阿方索六世成为半岛的统治者。他册封勃艮地的恩里克为葡萄牙伯爵。1143年，恩里克之子阿方索一世建立了独立的葡萄牙王国。葡萄牙遂成为欧洲大陆上较早形成的单一民族国家。它的紧邻西班牙要达到这个目标，还要三个多世纪。单一民族国家的建立，对于葡萄牙的进步与发展，无疑是一个有力的推动。1279—1325年在位的国王迪尼斯，励精图治，采取各种举措，刺激国家经济发展。他鼓励发展农业，使葡萄牙迅速成为粮食出口国；他鼓励手工业，特别是优

质亚麻布的生产，并使国内市场活跃起来。同时，他还对外招募海员，并组织商船队到欧洲各地进行贸易。1481年国王若昂二世即位后，更大力提高王权，慑服权贵，进一步强化了国家政治上的稳定和统一。经过百年以上的努力，葡萄牙一跃而成为中世纪晚期欧洲比较先进的国家。由于欧洲在政治、经济、特别是文化方面联系比较密切的历史渊源，欧洲对开辟新航路的渴望也成为葡萄牙人的渴望，而欧洲在领先进入近代的优势也成为葡萄牙人的优势。葡萄牙遂成为当时欧洲海外扩张的前驱。

葡萄牙人海上扩张的霸业，可以追溯到十五世纪初年。这一霸业的奠基者，是著名的葡萄牙亲王、“航海者”亨利。1415年，年轻的亨利王子随父出征，占领了非洲北端的休达，并被委任为该地总督。这一历史事件，标志着近代西方殖民主义对外活动的开端。1419年，亨利王子改任葡萄牙南端阿尔加维省总督。次年，他就开始派遣船队远征，沿非洲西海岸南下，航行到几内亚和塞拉利昂一带，并占领了马德拉群岛。1432年，葡萄牙人占领了亚速尔群岛。1456年，卡达·莫斯托率领葡萄牙远航船队占领了佛得角群岛，在那里掠取黄金、象牙和黑人奴隶。亨利晚年，定居萨格里什半岛，并在那里创办了一所航海学校，一个天文瞭望所和一座造船场。1460年亨利去世后，葡萄牙人继承并光大他的事业，1482年在黄金海岸建立要塞，称圣若泽达米纳。同年，卡昂率领的船队到达刚果河口。葡萄牙人开始在刚果王国传播基督教，并肆意掠卖黑人奴隶。1488年，迪亚士船队发现了非洲大陆南端的好望角，从而打开了通往东方的新航路。

1497年，伟大的葡萄牙航海家瓦斯科·达·伽马奉国王曼努埃尔一世的指令，率领船舶4艘，海员百余人，由里斯本启航。船队于当年11月下旬绕过好望角，1498年4月到达东非沿岸的著名城邦马林迪。然后，由当地海员阿赫美德·伊本·马吉德领航，于5月20日抵达印度西海岸的卡利库特。1499年，达·伽马率领

两艘船返回里斯本。此行葡萄牙人满载东方的香料、宝石和丝绸等货物回到欧洲，获得了高达 60 倍的厚利。达·伽马本人也因功被封为印度洋的海军上将。1502 年，达·伽马再次率舰队东来，进攻卡利库特，并同科钦签订了一个对葡萄牙有利的条约。1524 年，这位航海家以葡萄牙驻印度总督的身份第三次前往印度，并于同年死于科钦。达·伽马的航海活动，同哥伦布并驾齐驱，揭开了地理大发现的帷幕。

继达·伽马首航印度成功之后，葡萄牙船队接连不断东航。例如，卡布拉尔船队在 1500 年就紧跟达·伽马东航印度，并因机缘凑巧，在途中因遇风暴而漂航至南美洲的巴西，从而开始了葡萄牙人在美洲的殖民征服。

葡萄牙人在破坏古老的印度洋贸易体系的同时，经营起自己的东方海上殖民帝国。在东非，他们侵袭了基尔瓦、马林迪和曼巴萨等城邦，并在曼巴萨修建了自己的军事堡垒。他们还溯赞比西河而上，沿途建立了一些殖民据点。与此同时，他们将自己扩张的触角向北深入古老的埃塞俄比亚帝国，在军事上深深卷入东北非地区基督教和伊斯兰教两大势力的争斗，企图在这一争斗中获取最大的利益。在印度洋上，他们同奥斯曼帝国的海军不断发生冲突，将后者从印度洋驱逐出去。在印度次大陆，他们重点经略果阿、卡利库特和科钦等西海岸基地。印度洋地区众多基地的建立，使葡萄牙人开始组织自己在印度洋的贸易网。这个新贸易网以果阿为中心，大量吸收东方（主要是印度次大陆）的各种财富，将它们运回母国，变为积累中的资本。

1511 年葡萄牙人占领印度洋西端的马六甲，既意味着葡萄牙在印度洋海上殖民帝国的轮廓勾勒完毕，也标志着它插手太平洋海上贸易的肇始。

以海港城市马六甲为首府的马六甲王国，是中世纪晚期东南亚地区的一个重要国家。这个伊斯兰教王国，位于马来半岛西南