

海上絲路與地理大發現交匯的 澳門海上航線

Intersection of the Maritime Silk Road and Age of Discovery

MACAO MARITIME ROUTES

澳門博物館研究員·陳迎憲

Macau Museum Researcher, CHAN IENG HIN

2017.02.28

內容提要：

本論文根據早期中外文獻史料，重點論證澳門史上若干懸而未決的重要課題：澳門海上航線的起源；琉球人曾否使用濠鏡港；澳門的開埠年份；葡人入居澳門年份；澳門海上航線時期的劃分等，並進行詳細分析，提出獨立見解。

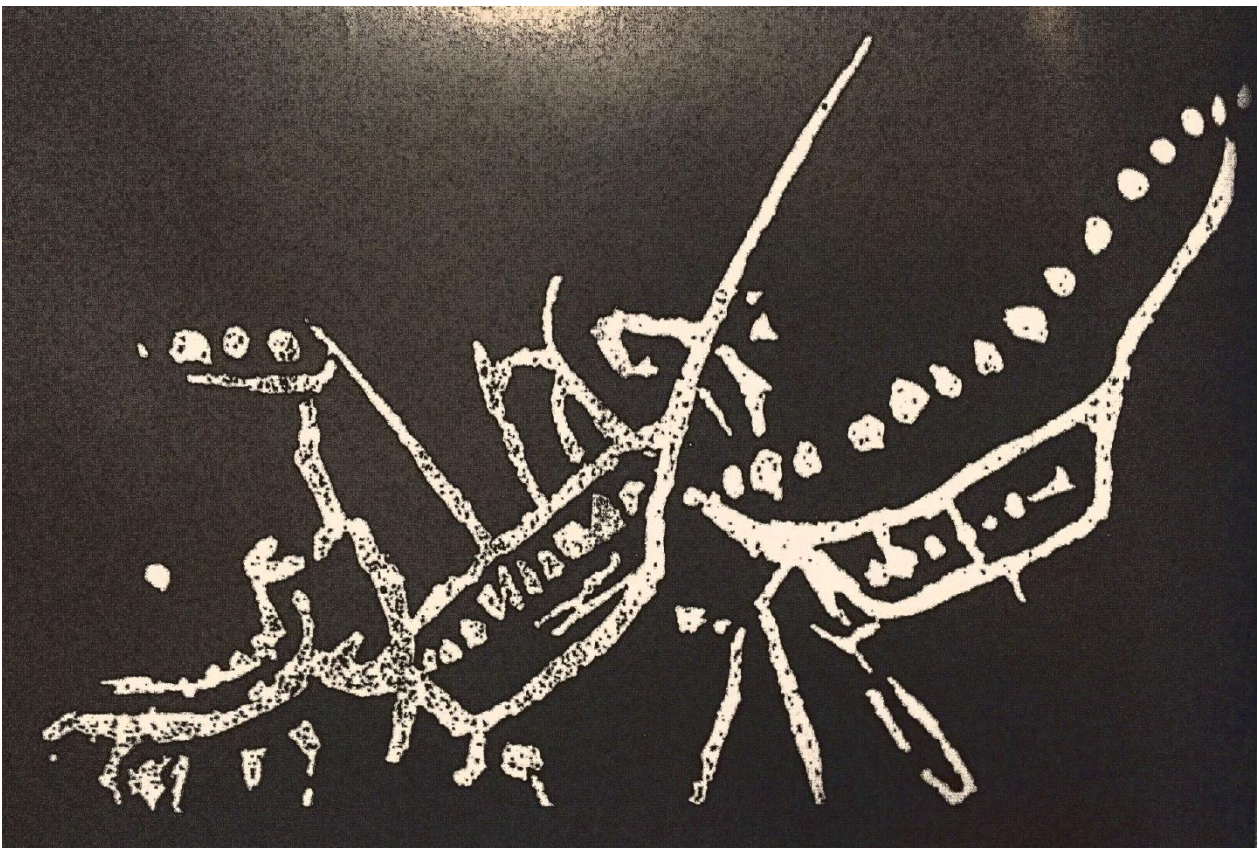
本論文以澳門海上航線的前兩個歷史時期（海上絲路航線時期、海上絲路和葡萄牙航線交匯時期），闡述了不同海洋區域的各條海上航線、航點、特徵及其沿革，具體說明澳門海上航線作為中國海上絲綢之路和歐洲地理大發現航線—兩條人類最為重要的海上航線交匯而成的重要性和特殊意義。

[關鍵字]：澳門史 海洋史 海上絲綢之路 地理大發現

一、澳門與海上絲綢之路

在早至四千到六千年前的新石器時期，澳門和周邊地區，已經有人類先民聚居。在澳門多項考古遺存中曾有一項重要發現：在偏遠的路環島九澳灣，朝南面海的山崖上，曾發現一幅石刻岩畫。¹ 岩畫鑿刻了數艘生動和極富動感的舟楫圖騰，顯示出當時澳門及周邊地區經已有舟楫的存在，南粵先民們經已能夠製造舟船，在海島之間遊弋穿梭。

澳門岩畫的主題清晰，畫面上，兩艘滿載物品的舟船在海上行駛，可以看到船身呈現傾斜的狀態，極具動感，在畫面的左方，有龍形的圖騰，龍口張開，船上的人似乎正在獻上一些犧牲和祭品。我們似乎可以從中看出鑿刻岩畫的目的，在於崇拜南海龍王，祈禱海上航行平安，以戰勝大自然的颱風暴雨、波濤涌浪和人為的海盜剽劫等災害。這幅岩畫和



澳門岩畫（香港歷史博物館拓本，轉載自澳門文化局《文化雜誌》中文版第四十七期，2003年夏季刊）

同屬香山的珠海寶鏡灣岩畫亦佐證了澳門所在的香山地區自古已是海上交通要津。

秦漢時期，珠江口西岸尚未受到來自珠江上游所帶來的泥沙淤積，澳門是地處珠江和

¹ *Rock Cravinas in Macau*, Journal of The Hong Kong Archaeological Society, Volume XI, 1984-1985.

西江兩大入海口中央的最大島嶼——香山島的正南端，其地形猶如龍口含珠，東面為珠江口，西面為西江口，扼守著珠江口和西江口的要衝。由此向北溯，有多條內河水路可直通都會南海郡(今廣州番禺)；由澳門向南，便進入南海海域。是早期由廣州出發，前往南海的海上絲路航船主要航道之一。

在香山島的正南方，有許多大大小小、星羅棋佈的島嶼，散佈在珠江口的外圍，既為珠江口的屏障，也是先民們從事漁獵作業的中途站和補給點。《澳門記略》有云：「澳東為東澳山，又東為九星洲山，九峰分峙，多巖穴，奇葩異草，泉尤甘，商舶往來必汲之，曰天塘水。其下為九洲洋。」²同時，澳門內港也有多處自然泉眼、水井和溪流：位於媽閣廟附近的「泥流山泉」(葡人根據此名音譯為 Nilao 和 Lilao)，華人俗稱「阿婆井」。據 1784 年的記載，泥流山泉在當時「仍是澳門的主要水源」。³此外在沙梨頭附近有溪流，還有一口水質良好的涼水井，「作四方形，井水乾潔凜冽，村人皆汲於斯。」⁴

北宋紹興二十二年(1152)，香山島和珠江口瀕海各諸島被劃為縣治，正式成立香山縣：「宋紹興二十二年邑人陳天覺建言，改陞為縣，以便輸納。東莞縣令姚孝資以其言得請于朝，遂割南海、番禺、東莞、新會四縣瀕海地歸之，因鎮名為香山縣，屬廣州。」⁵從立縣的開始，香山就以海洋為其主要特徵。

在十五世紀的《鄭和航海圖》中，位於珠江口的香山島便標註有「香山所」。鄭和船隊的航線，便從香山諸島前面的海區經過。所謂香山所，即洪武二十三年設立的香山守禦千戶所。⁶香山設立衛所，說明香山島在地理和防禦上的重要性。

根據《澳門記略》的記載，在明代前後，澳門才和香山島以一條細長的沙堤相連而形成半島，內港水域形成優良的避風港。加上澳門在珠江口優越的地理位置，澳門的重要性便日漸凸顯出來。研究澳門早期歷史的瑞典人龍思泰(Anders Ljungstedt)在其著作《早期澳門史》中曾提及：「澳門……遠在葡萄牙人到此定居以前，就以安全的港灣而著名。」⁷

1、澳門的開埠

澳門何時開埠？澳門海上國際航線何時開始？這是研究澳門海上航線首先碰到的問題。此課題至今，在澳門學術界尚未全然共識，大部分學者仍以葡人來澳作為澳門開埠的時間，因此有 1553 說、1554 說、1555 說、1557 說等不同說法。

由於歷代中文史料中有拷貝前人論述的傳統，為了避免因反復引述而造成時空混淆的情況，本人儘可能尋求原著者和論述、引證明代或較早期的文獻，以還原至最初的語境，藉此澄清澳門開埠的時間和葡萄牙入據之間的關係。

郭棐在明萬曆版《廣東通志》中曾提及當朝的情況：「澳門：夷船停泊皆擇海濱地之灣環者為澳，先年率無定居，若新寧則廣海、望峒，香山則浪白、濠鏡澳、十字門，東莞則虎頭門、屯門、雞栖。嘉靖三十二年舶夷趨濠鏡者托言舟觸風濤縫裂，水濕貢物，願暫

² 印光任、張汝霖《澳門記略》上卷·形勢篇(潮汐風候附)。

³ 潘日明《殊途同歸 - 澳門的文化交融》澳門文化司署，1992，頁73。

⁴ 王文達《澳門掌故》澳門教育出版社，2003.11二版，頁220。

⁵ 《日本藏中國罕見地方志叢刊-[嘉靖]香山縣志》書目文獻出版社，1991.12，頁294。

⁶ 郭棐《廣東通志》[萬曆]卷之八·藩省志八·兵防總上·兵職。

⁷ 龍思泰《早期澳門史》東方出版社，1997.12一版一刷，頁19。

借地晾晒，海道副使汪栢徇賄許之。時僅蓬累數十間，後工商牟奸利者，始漸運磚瓦木石為屋，若聚落然。自是諸澳俱廢，濠鏡獨為舶藪矣。」⁸ 此段文字提及在嘉靖三十二年(1553)之前，濠鏡澳(今澳門半島)、十字門(今路環島、氹仔島和大、小橫琴島)、以及珠江口附近的眾多島嶼，經已成為夷船的灣泊之地，開始只是臨時居所蓬累數十間。到嘉靖三十二年，則開始興建木石建築的固定居所，更成為唯一具有實力的對外貿易口岸。換言之，在嘉靖三十二年前（即葡萄牙人尚未進入澳門之前數年），澳門已是外國船隻停泊的港口之一。

此外，另一則明代史料也說明在葡人到達澳門之前，已存在各國夷人市舶的情況，在嘉靖二十七(1548)年(葡萄牙人尚未進入澳門前)付梓出版的《香山縣志》中提到化外之地時稱：「大吉山(上東中水曰十字門)，小吉山(上西北中水曰乾門)，九澳山(上東南西□橫琴中水曰外十字門)。其民皆島夷也。」⁹ 大吉山，即今之氹仔大潭山，小吉山，即氹仔小潭山，當年還是海中分離的兩個小島；九澳山，即今路環島。也從另一側面證明了在葡萄牙人尚未踏足澳門之前的 1548 年，位於十字門水道的氹仔、路環島一帶均已成為對外交往的口岸，而遍佈來自東南亞各國停泊住島、或等候季候風開帆歸國的蕃商夷人了。

因 1520 和 1522 年，先後發生了葡人西蒙船隊因犯事被逐，以及明廷因葡人侵佔蕃屬國馬六甲，而將葡人末兒丁艦隊驅離廣東沿海。「嘉靖二年，日本使宗設、宋素卿分道入貢，互爭真偽。市舶中官賴恩納素卿賄，右素卿，宗設遂大掠寧波。給事中夏言言倭患起於市舶。遂罷之。」¹⁰ 並全面實施海禁。實際上，在廣東厲行肅清海盜的海禁政策下，朝貢及民間貿易大減，大量的東南亞蕃商亦離開廣東沿海，前往福建、浙江進行走私貿易。

由於「粵中公私諸費多資商稅，番舶不至，則公私皆窘。」¹¹ 廣東巡撫林富在明嘉靖八年(1529年)上請開海禁奏疏，並在同年獲准。¹² 《粵海關志》載：「巡撫林富乞裁革珠池市舶，內臣疏言，廣東濱海與安南、占城等番國相接，先年設有內臣一員盤驗進貢方物。臣以為市舶太監不必專設，以貽日朘月削之害，市舶乞改巡視海道副使帶管，待有番船至澳，即同提舉等官督率各該管官軍嚴加巡邏，其有朝貢表文見奉，欽依勘合許令停泊者，照例盤驗，若自來不曾通貢生番，如佛郎機者則驅逐之，少有疎虞。」¹³ 此處可以清晰看到，開放針對的是東南亞各通貢國的貢船和商船，而佛朗機（葡人）非但不在開放之列，而且還是驅逐對象。因此開放澳門的目的並非為葡人而設，這一點非常明確。

2、澳門何時開放成為東南亞各通貢國家的口岸？

對於澳門開放互市的時間，《澳門記略》中有明確的年份記載：嘉靖「十四年，都指揮黃慶納賄，請予上官，移泊口於濠鏡，歲輸課二萬金。澳之有蕃市，自黃慶始。」¹⁴ 雖然有學者對此作出考證，在歷史上並沒有「黃慶」其人，「黃慶」應該是「黃瓊」或「王綽」之誤。但該則史料明確了澳門的開埠時間在嘉靖十四年(1535)，從上述歷史背景來

⁸ 郭棻《廣東通志》[萬曆]卷六十九·外志三·番夷。

⁹ 鄧遷《香山縣志》嘉靖二十七年刻本。

¹⁰ 《明史》卷八十一·志第五十七·食貨五。

¹¹ 《明史》卷三二五·列傳二一三·外國六。

¹² 印光任、張汝霖原著《澳門記略校注》趙春晨校注，澳門文化司署，1992，頁62，及頁64註釋23。

¹³ 《粵海關志》卷四·前代事實三。

¹⁴ 印光任、張汝霖原著《澳門記略校注》趙春晨校注，澳門文化司署，1992，頁64。

看，在林富 1529 年上疏後各口岸陸續開放。1535 年澳門開放為各朝貢國灣泊之地的說法，時間上是合理和可信的。需要注意的是，這裡所指的蕃市，根據林富所上疏文，是不包括「自來不曾通貢生番，如佛郎機者」在內，而是僅供東南亞各朝貢國家的蕃市。

嘉靖四十四年(1565)，時任禮部尚書的吳桂芳於上疏稱：「各國夷人據霸香山濠鏡澳恭常都地方。私創茅屋營房。擅立禮拜番寺。或去或住。至長子孫。當其互市之初。番舶數少。法令惟新。各夷遵守抽盤。中國頗資其利。比至事久人玩。抽盤抗拒。年甚一年。而所以資之利者日已薄矣。况非我族類。不下萬人。據澳為家。已踰二十載。」¹⁵ 請注意，吳桂芳在疏文中提到的是各國夷人，證實了澳門開放的初衷並非為了葡人，而是讓各藩屬或朝貢國商人在澳門互市。而且，由嘉靖四十四年(1565)上溯二十年，即嘉靖二十四年(1545)之前，明顯早於葡人入澳的時間表。

《明史》亦載：「先是，暹羅、占城、爪哇、琉球、浣泥諸國互市，俱在廣州，設市舶司領之。正德時，移於高州之電白縣。嘉靖十四年，指揮黃慶(瓊)納賄，請於上官，移之濠鏡，歲輸課二萬金，佛郎機遂得混入。高棟飛甍，櫛比相望，閩、粵商人趨之若鶩。久之，其來益眾。諸國人畏而避之，遂專為所據。」¹⁶ 由於曾發生正德十二年(1517)葡萄牙船突入廣州鳴砲事件，明廷為安全計，將廣州的市舶口岸一度遷往電白。但由於電白偏遠，各國商人要求遷到距廣州比較接近的濠鏡進行貿易，經都指揮請示上級，於嘉靖十四年(1535)，將互市舶口由電白縣再遷移至濠鏡。

以上這幾段文字，說明了澳門的開埠時間在葡人尚未入據澳門之前，同時也說明了明朝政府開放澳門的本意，原本是為東南亞諸國貿易而設，而葡萄牙則是在東南亞各國商人來澳貿易的若干年之後，才假扮成暹羅蕃商混入澳門。而且葡萄牙人在入澳之後，最終將各國商人逼走，鵲巢鳩占，進而獨佔澳門。

龍思泰引述葡文早期文獻中講述葡人進入澳門的情況：「1557 年，他們在澳門相聚了。因為地方官員允許這些外國人在一個『荒島』上住下，當時該島以『阿媽港』(Amangao)這一名稱而為人所知。」¹⁷ 也說明了在葡人進入澳門之前，澳門並非葡人所稱的荒島，而是經已為人所知的阿媽港。

由此來看，澳門的開埠時間，以 1535 年作為開端，而非根據葡人入據澳門(1554 或 1557)的時間表，是有文獻記載、合乎情理和有事實依據的。

3. 琉球人曾使用的港口？

葡萄牙人托梅·皮雷斯(Tomé Pires)於 1515 年發表的《東方簡誌》(Suma Oriental)中曾提及：「除廣州港外，還有一個地方叫 Oquem 的港口，其陸程三天，海程一晝夜。這是琉球人和其他國家人使用的港口。還有多處港口，需要長時間的敘述，但這並非我們所關注，除了廣州外，因為它是開啟中華帝國的鑰匙。」¹⁸ 此處的 Oquem 是否指濠鏡？有許多學者認為此處所指的 Oquem 是閩南語發音的「福建」(Hokkien)；同時，中國對琉球的

¹⁵ 陳子龍《皇明經世文編》第三四二卷，吳桂芳《議阻澳夷進貢疏》。

¹⁶ 《明史》卷三二五·列傳第二一三·外國六·佛朗機。

¹⁷ 龍思泰(Andres Ljungstedt)《早期澳門史》(1835)，東方出版社1997.10(中譯本)，頁15。

¹⁸ Armando Cortesão, *The Suma Oriental of Tomé Pires*, The Hakluyt Society, 1944, Introduction, p. 127.

朝貢貿易口岸在浙江和福建，不在廣東的緣故，故否定了該港在廣東的可能性。

我們姑且分析一下 1515 年皮雷斯筆下 Oquem 的條件。皮雷斯在此提供有三條線索：港名、與廣州的距離、琉球等國。

從港名來看，Oquem 的發音雖和閩南語的福建相近，然而也更接近廣府話的濠鏡。更重要的是，皮雷斯所指的 Oquem 是港口名稱，而「福建」並非港名。

從廣州出發的距離：三天陸程和一晝夜的海程距離來看，以當年的航海技術和條件不可能是福建的任何一個港口，而濠鏡則完全符合當年陸路和海路的實際情況。

皮雷斯提供的第三條線索是：琉球人和其他國家人使用的港口，根據福建學者連晨曦、謝必震考證琉球專事航海的 Cores 人，主要是明代洪武朝明廷派出移居琉球的三十六姓閩人，其中主要是被稱為「蟹家」的水上人所組成，藉以幫助琉球王國改善航海技術。

19

同時，在一封葡印總督致葡國王的信件中也曾及，葡萄牙地圖測繪家法蘭西斯科·羅德禮格斯(Francisco Rodrigues)，將一幅含有好望角、葡萄牙、巴西、紅海、波斯灣和丁香群島的爪哇人地圖之複製件送給葡王。圖上有中國人和 Cores (琉球) 人領航的恆向線和進入腹地的直航航線，以及描述各王國的邊界²⁰。

明代著名學者黃佐曾記述一則於明朝初葉 1445 年發生的史料：「正統十年，按察副使章格巡視海道時，流求使臣蔡璇等率數人以方物買賣鄰國，風漂至香山港，守備當以海寇，欲戮之以為功。格不可，為之辯，奏還其貲而遣之，番夷頌德。」²¹ 有學者認為當年香山澳並非濠鏡，而是浪白澳，因此這裡所指應為浪白澳。的確在十六世紀早期對外開放、被稱為「香山澳」的是浪白而非濠鏡。然而，由於作者本身是香山人，對香山的情況甚為熟悉，如果要稱呼浪白澳，便自然會以香山澳相稱。很明顯，作者為了避免讀者誤認為是香山澳的浪白，而在當時濠鏡還未成為貿易口岸、未為人們所熟知，才將其稱之為香山港以示區別。若果，黃佐所稱的香山港指的便是濠鏡，琉球使者在其後繼續沿用此地作為往來東南亞的中繼站，便成為順理成章的事了。

明政府之所以破例允許琉球人使用該港，很大程度是因為琉球是大明的友好藩屬國，而三十六姓閩人在血緣上是同胞，因此允許使用濠鏡作為前往東南亞的中途補給站，而禁止其他非藩屬國在此地貿易便屬理所當然之舉。

綜觀以上各點，濠鏡無疑符合皮雷斯所述的全部條件，而且除了濠鏡之外，在周邊地區似乎也找不到能夠全部符合皮雷斯條件的其他地方。

由此看來，澳門作為琉球人的港口便有很大的可能性。閩人長期活躍海上，非常熟悉前往東南亞的航道，而澳門則是優良的避風港，由於當年澳門尚非貿易口岸，琉球使者只是將澳門作為前往東南亞地區採辦貢品的中途補給站和避風港，而非向中國進貢之地。同時，由於閩人、尤其水上人篤奉媽祖信俗的傳統，使澳門得以較廣東其他地方更早傳入福

19

皮雷斯在《東方簡志》中稱來自琉球的Cores人，有稱為高麗人，福建學者考證為福州話「曲蹄」的蟹家人，即移居琉球的三十六姓閩人。見連晨曦、謝必震《葡人遊記中Cores是何許人?》一文。

²⁰ Armando Cortesão, *The Suma Oriental of Tomé Pires*, The Hakluyt Society, 1944, Introduction, p.lxxviii.

²¹ 黃佐《廣東通志(嘉靖)》卷六十六·外志三·蕃夷。

建媽祖信俗的原因便不難理解了。

然而，儘管以上的推斷或能符合常理或歷史真實，但始終欠缺「臨門一腳」、一個可令人信服的有力證據，可以讓我們作出琉球人確實到過、或曾經使用過濠鏡港的結論。

究竟琉球人有無到過澳門？澳門又是否是皮雷斯所講述的「琉球人所使用的港口」？兩位曾任「澳門海防軍民同知」的清代駐澳官員印光任、張汝霖，在其著作《澳門記略》下卷·澳蕃篇（諸蕃附）中給了我們對於此問題的圓滿答案：「記蕃於澳，略有數端：明初互市廣州，正德時移於電白縣，嘉靖中又移濠鏡者，則有若暹羅、占城、爪哇、琉球、淳泥諸國；其後築室而居者，為佛郎機。」²² 在澳門朝貢貿易的歷史時期，琉球明確列入諸蕃名錄當中，其中除說明了琉球人曾經來到過澳門外，也說明了在澳門朝貢貿易時期，曾經在澳門進行互市貿易的其他國家名稱；亦佐證了各東南亞諸國商人先於佛郎機的葡人在濠鏡互市的歷史事實。

以上史料佐證了琉球人確實曾經使用過澳門港，不僅在明朝正統年間，直到嘉靖中仍然長期以濠鏡作為補給港。澳門海上絲綢之路航線的起始，可因此上溯至 1445 年。以此年份至濠鏡開埠的 1535 年計，共有 90 年之久；若以此年份至 1557 年止計，澳門在朝貢貿易時期的海上絲路航線更長達 112 年之久矣。

二、葡萄牙地理大發現之亞洲航線

葡萄牙人華士古·達·伽瑪(Vasco da Gama)自 1498 年 5 月歷史性首航亞洲，抵達印度卡里卡特(Calicut)，開啟了歐洲葡萄牙「地理大發現」的亞洲時代。

十六世紀葡萄牙地理大發現的亞洲航線經歷以下階段：

1. 葡萄牙在印度洋之東非、中東和南亞航線

繼華士古·達·伽瑪 1498 年的歷史性首航印度之後，卡布拉爾(Pedro Álvares Cabral)於 1500 年率船再度抵達印度卡里卡特，被拒絕貿易後繼續南下，將葡萄牙亞洲航線延伸至另一貿易都市科欽(Cochim)。²³

自 1500 年起的十數年間，葡萄牙每年均派出前往印度的遠征艦隊，先後在印度的科欽、坎納諾爾(Cannanore)、奎隆(Quilon)、安傑迪夫(Anjediva)、稍烏(Chaul)、第烏(Diu)、坎貝(Cambay)等地進行貿易，或建立貿易站以至堡壘等軍事要塞。1510 年，阿豐索·阿爾布科爾克(Afonso de Albuquerque)率葡軍攻佔印度果阿(Goa)，²⁴ 此後，葡人將果阿建成葡萄牙在亞洲的管治中心、軍事要塞和永久定居點。

在同一期間，葡人發現了東非的基盧瓦(Quilua)、索法拉(Sofala)、蒙巴薩(Mombaça)、馬達加斯加島(Madagáscar)、莫桑比克島(Moçambique)、桑給巴爾

²² 印光任、張汝霖原著《澳門記略校注》（趙春晨校注），澳門文化司署，1992，頁113。

²³ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- séculos XVI, XVII, XVIII*, Livros do Oriente, p.23.

²⁴ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁15。

(Zanzibar)、儒安諾瓦島(Juan de Nova)等地，並佔據了具有戰略價值的地點，以及中東地區位於紅海口的索科特拉島(Socotra)和亞丁港，還攻佔了位於波斯灣的馬斯喀特(Mascate)和霍爾木茲(Ormuz)等地，並在部份地區建立貿易商站、軍事設施和據點。在南亞地區，葡人還前往錫蘭(Ceylon)、馬爾岱夫(Maldives)、孟加拉等地尋找香料產區。

1513年6-7月，葡萄牙艦隊在阿爾布科爾克統領下首次深入紅海。地圖測繪家法蘭斯科·羅德禮格斯(Francisco Rodrigues)隨艦隊從印度出發，其勘查和紀錄了自阿拉伯半島的亞丁港(Aden)、丕林島(Perim)，進入紅海，到達卡馬蘭島(Kamaran)，並跨過紅海，經非洲東北的達赫拉克群島(Dahlak)，到達埃塞俄比亞²⁵馬沙瓦(Massawa)的航線。²⁶

2. 葡萄牙東南亞巽他航線

尋找香料產地，是葡萄牙遠航東方的重要使命之一。葡萄牙人在印度發現許多香料均來自東南亞的馬六甲(Malacca)，因此便繼續開拓前往東方的航線，以尋找馬六甲和來自馬六甲的香料產地：

1509年，迪奧戈·薛奎羅(Diogo Lopes de Sequeira)艦隊從科欽，經蘇門答臘北部的陂堤港(Pedir)和巴塞(Pasei)王國，抵達馬六甲，葡萄牙地理大發現的航線首次延伸至東亞地區的馬來半島和南洋群島。²⁷

1511年，阿爾布科爾克率艦隊，攻佔位於馬六甲海峽的戰略要地馬六甲，並建立了葡萄牙在東南亞的軍事據點和定居點。²⁸

1511至1512年間，葡人以馬六甲為根據地，派安東尼奧·阿布留(António de Abreu)率三船先後到達香料產地的巽他(Sunda)群島和馬魯古(Molucas)群島。航點包括：馬都拉(Madura)、巴厘(Bali)、龍目(Lombok)、阿魯群島(Aru)、安汶(Ambon)、盛產肉豆蔻的班達(Banda)。此時阿布留因船艦損壞返航，而弗朗西斯古·瑟朗(Francisco Serrão)則繼續前往希度(Hitu)、蒂多雷(Tidore)，和盛產丁香的德那第(Ternate)等香料產地諸島進行考察。²⁹開拓了其進入東南亞群島的新航線。

葡萄牙人自1512起，通過發現巽他航線，開始全面勘察巽他群島的香料產區。1513年，弗朗西斯古·羅德里格斯(Francisco Rodrigues)的船隊考察了「香料群島」，並繪製了一批巽他群島和馬魯古群島的航海圖。同時，葡萄牙藥劑師托梅·皮雷斯(Tomé Pires)也隨船前往上述群島進行考察，他細緻考察了自蘇門答臘島、爪哇島、小巽他群島、班達群島和馬魯古群島等地，他還曾到達蘇門答臘西北部、距離15里格的巴洛斯(Baros)港口。³⁰

他於1515年在印度完成了涉及歷史、地理、人種、植物、經濟、貿易等學科內容的《東方簡志》(Suma Oriental)。葡人在1512至1518年間曾多次往來大小巽他群島和馬魯

²⁵ 今屬獨立國家厄立特里亞(Eritrea)。

²⁶ Armando Cortesão, *The Suma Oriental of Tomé Pires*, The Hakluyt Society, 1944, Introduction, p.lxxxiv.

²⁷ 蘇一揚(Ivo Carneiro de Sousa)《澳門與印度尼西亞：私人冒險、茶葉及殖民思想》，載《澳門史新編》第二冊，頁625。

²⁸ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- séculos XVI, XVII, XVIII*, Livros do Oriente, p.24.

²⁹ 陳鴻瑜《印度尼西亞史》，國立編譯室，2008，頁179。

³⁰ Armando Cortesão, *The Suma Oriental of Tomé Pires*, The Hakluyt Society, 1944, Introduction, p. xxv-xxvi.

古的各香料主要產地。

1515年，葡人航抵盛產檀香木的帝汶(Timor)，購買香料。³¹ 1517年1月，佐治·佛喀薩(Jorge Fogaça)乘中國船從馬六甲前往帝汶，交易購買檀香木。³² 1518年，葡萄牙官員杜瓦德·巴爾波薩(Duarte Barbosa)將考察印度洋沿岸和巽他群島的成果，在印度完成其著作《與印度洋接壤的國家及其居民的敘述》。³³

1522年，葡人在馬魯古群島的德那第建立了堡壘據點和商站，以控制當地的貿易。³⁴ 1523年，葡人西蒙·阿布留(Simão de Abréu)率船隊對西里伯斯(Celebes，今蘇拉威西)進行勘查，以探清航路，連接馬六甲和婆羅洲。³⁵

1529年，葡萄牙和西班牙簽訂《薩拉戈薩(Zaragoza)條約》，確認了葡萄牙王國對香料群島的佔領。³⁶

1550年，葡人在帝汶島進行檀香貿易，並前往附近盛產硝石的梭羅(Solor)，在該地製造火藥。³⁷

3. 葡萄牙中印半島航線

此外，在往東南亞巽他群島勘查的同時，葡萄牙也繼續往北方探求前往中國的航路：

1511年，阿爾布科爾克派遣杜瓦德·費爾南德斯(Duarte Fernandez)、1512年再派安東尼奧·阿澤維多(António de Miranda de Azevedo)，先後北上暹羅首都阿瑜陀耶(Ayutthaya)，謀求建立與暹羅的商貿和友好關係，獲得暹羅國王接納。³⁸

1516年2月，費爾南·安德拉德(Fernão Peres de Andrade)船隊從科欽出發，7月抵馬六甲，途經蘇門答臘島北部的巴塞(Pasei)，前往孟加拉。³⁹ 同年，葡萄牙和暹羅簽訂葡暹條約，暹羅允許葡人在阿瑜陀耶、丹那沙林(Tenasserim)、墨吉(Morqui)、北大年(Petani)及六坤(Nakon Sri Tammarat)等地經商。⁴⁰

在1522至1532的十年間，在暹羅的北大年商館有300葡商，加上阿瑜陀耶、六坤等地，暹羅應有600葡人。⁴¹ 1523年，多明戈斯·西薩斯(Domingos de Seixas)等16葡人往

³¹ 陳鴻瑜《印度尼西亞史》，國立編譯室，2008，頁179。

³² Instituto dos Arquivos Nacionais, *Torre do Tombo (IAN/TT), Gaveta 16, maço, no.5 fl.15, Gavetas da Torre do Tombo, VI, pp.337-359.*

³³ Duarte Barbosa, *The Book of Duarte Barbosa Vol. 2*, Translated by Mansel Longworth Dames, The Hakluyt Society, 1921.

³⁴ 加爾西亞《澳門與菲律賓之歷史關係》，載《澳門史新編》第二冊，頁531。

³⁵ Thomas Suáres《東南亞早期地圖》，載《澳門史新編》第二冊，頁626。

³⁶ *The New Encyclopædia Britannica*, Volume 25, Micropædia, 15th edition, p.1055.

³⁷ 蘇一揚(Ivo Carneiro de Sousa)《澳門與帝汶：殖民管理、貿易與傳教》，載《澳門史新編》第二冊，頁600。

³⁸ Calouste Gulbenkian Foundation, *Thailand and Portugal, 470 years of Friendship*, p.42.

³⁹ Armarando Cortesão, *Biographical Note on Tomé Pires, The Introduction of the Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*, Hakluyt Society, 1944, p.29.

⁴⁰ 陳鴻瑜《泰國史》台灣商務印書館2014.2初版一刷，頁108。

⁴¹ Nicholas Tarling《劍橋東南亞史》卷一，頁292；湯開建、田渝《16-17世紀在暹羅的葡萄牙人》，載《世界民族》2005年第3期。

暹羅丹那沙林。⁴²

1524年，杜瓦德·科埃略 (Duarte Coelho) 由海路到達交趾的會安 (Hoi An)，並在該處刻石留記。⁴³

4. 葡萄牙的中國航線

1513年7-8月，⁴⁴ 葡人佐治·歐維士 (Jorge Álvares) 乘中式帆船滿載胡椒到達廣東珠江口 Tamão⁴⁵ 島交易，並滿載中國貨物返回馬六甲，首度開通中國航線。

1517年，費爾南·安德拉德 (Fernão Peres de Andrade) 8 船船隊護送葡萄牙特使托梅·皮雷斯 (Tomé Pires) 抵達廣州，力求和中國建立正式貿易關係。⁴⁶

在等待明廷回覆期間，1518年3月，佐治·馬斯卡列納斯 (Jorge Mascarenhas) 率數艦北上前往尋找漳州和琉球。⁴⁷

明朝政府於1522年斷絕與葡萄牙的交往，葡人在1523年至1541年，前往福建和浙江進行走私貿易。⁴⁸

1535年在各國番商請求下，澳門開埠。當年葡7船艦隊由北大年開往廣州外海，欲查明廣東是否允許葡人通商，結果仍未蒙允准。⁴⁹

1547年葡人被趕出浙江沿海；⁵⁰ 1549年被趕出福建沿海。⁵¹

5. 葡萄牙的日本航線

1542-1543年間，葡人安東尼奧·達·莫達 (António da Mota) 等三人乘船由暹羅前往中國途中遭遇風暴，該船漂流至日本九州附近的種子島，遂發現日本航線，⁵² 葡人傳授火繩槍技術，火繩槍遂傳入日本。與此同時也開啟了葡萄牙地理大發現的日本探索之旅。關於葡人發現日本航線有兩個說法：一為1542，一為1543。1543年說是由海盜王直引葡人赴日貿易，途中遭遇颶風，漂流到日本種子島。⁵³

⁴² 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁51。

⁴³ 潘日明 (Benjamin Videira Pires) 《唐·若奧五世在遠東的外交政策》，載《文化雜誌》1993，第11-12期。

⁴⁴ Sanjay Subrahmanyam - *O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*, pp.142-143; Jorge de Abreu Arrimar, *Macao no Primeiro Quartel de Oitocentos, Influência e poder do Ouvidor Arriaga, I*, Instituto Cultural do Governo da R.A.E. de Macau, 2014, p.47.

⁴⁵

對Tamão島有諸多爭議，龍思泰認為是上川，有學者認為在東涌，譚世寶認為Tamão是「大明」之意。詳見譚世寶《馬交與支那諸名考》香港出版社，2015.12。

⁴⁶ 金國平《西力東漸—中葡早期接觸追昔》，澳門基金會，2000，頁128。

⁴⁷ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁29。

⁴⁸ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- séculos XVI, XVII, XVIII*, Livros do Oriente, p.36.

⁴⁹ Fernão Lopes de Castanheda, *História de Descobrimeto e Conquista da Índia pelos Portugueses, Liv. VIII, Cap, CXXXIX*, p.214.

⁵⁰ Austin Coates, *A Macao Narrative*, 1978, Oxford University Press (China) Ltd. p.20.

⁵¹ 《明史》卷三二五，列傳第二一三，外國六，佛郎機。

⁵² Gonçalo Mesquitela, *História de Macau, Volume II, Tomo I*, Instituto Cultural de Macau, 1997, p.22.

⁵³ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁73-74。

1544年，葡人佐治·法利亞(Jorge de Faria)和平托(Fernão Mendes Pinto)乘船前往日本九州的鹿兒島(Kagoshima)，並到達九州豐後(Bungo)國的府內(Funai)港。平托將此次航程記錄在他的《朝聖》一書。同年，佐治·歐維士(Jorge Álvares)搭載天主教著名傳教士方濟各·沙勿略(S. Francisco Xavier)自上川島抵達鹿兒島的薩摩國(Satsuma)，考察當地海岸的地理狀況和民族習俗。⁵⁴

1549年，方濟各·沙勿略抵鹿兒島傳播天主教；1550年他乘葡船前往平戶(Hirado)，獲得平戶藩主松浦隆信的熱情接待，獲允許他在當地傳教。隨後，他途徑本州山口(Yamagushi)、從陸路抵達岩國(Iwakuni)，再經海路前往本州中部的港口城市堺市(Sakai)，再前往京都(Quioto)，到次年一月方才返回平戶。⁵⁵方濟各·沙勿略在日本停留至到1551年，後返回印度果阿。

日本是葡萄牙地理大發現的最後一站。至此，葡萄牙地理大發現的主要航路經已基本完成。

自1550年起，葡人獲得默許在上川島每年一次貿易，當年2艘葡船從上川開通了駛往日本平戶的航線。是條航線以平均每年兩艘往返的規模，一直維持到1556年。1557年濠鏡正式對葡人開放之後，由平戶返航的葡船，首次泊入濠鏡。⁵⁶成為日後澳門前往日本平戶每年定期航班中最重要的海上航線。

三、澳門海上航線

綜上所述，由於琉球人1445年因颱風意外地到來，並獲允許長期沿用濠鏡作為前往東南亞籌備下一年度朝貢物品的中途站，澳門的遠洋海上航線因此開啟。琉球人長期使用濠鏡港，為後來的濠鏡奠定了開澳的基礎條件。而作為朝貢貿易的海上航線，則在1535年開放成為朝貢貿易的口岸之時開始。

澳門海上航線始於1445年，期間大致可劃分為三個階段：

第一階段：海上絲路航線時期(1445-1557)，明朝初葉至中葉，歷時112年。

第二階段：海上絲路和葡萄牙航線交匯時期(1557-1849)，明朝中葉至鴉片戰爭（清朝中葉），歷時293年。

第三階段：葡萄牙殖民時期(1850-1999)，鴉片戰爭之後（清朝中葉）至回歸前，歷時149年。

本文將主要論述前兩個階段。

⁵⁴ Gonçalo Mesquitela, *História de Macau, Volume II, Tomo I*, Instituto Cultural de Macau, 1997, p.24.

⁵⁵ Gonçalo Mesquitela, *História de Macau, Volume II, Tomo I*, Instituto Cultural de Macau, 1997, p.31.

⁵⁶ Manuel Teixeira, *Macau no Séc. XVI*, p.41.

1、澳門海上絲綢之路航線時期(1445-1557)

明朝初葉至中葉

海上絲綢之路航線以貿易為主要特徵，而明代的海外貿易以官方朝貢勘合貿易為主要內容。到嘉靖年間，東南亞各國的官商、私商大量來華貿易，其中也有閩粵等地私商，喬裝成蕃商混入其間；還有私下從事的民間走私活動，以及「倭寇」海盜活動等。

這一時期的航線可大致分為兩個階段：

1) 由 1445（明正統十年）至 1535 年：由琉球的不定期和非正式貿易航線和其他國家商人來華，將澳門作為貿易島駐泊地作為開始。

2) 1535 年起至 1557 年，自澳門開埠後，主要是東南亞各國蕃商來澳貿易，航線主要由東南亞各港往來澳門。這一階段也是葡萄牙人在中國福建、浙江沿海活動，以及葡萄牙地理大發現，發現日本航路的時期，直至葡萄牙人於 1557 年入居澳門之前。

根據《澳門記略》澳蕃篇（諸蕃附）中提供的朝貢貿易時期的國家名稱有十六個：「記蕃於澳，略有數端：明初互市廣州，正德時移於電白縣，嘉靖中又移濠鏡者，則有暹羅、占城、爪哇、琉球、淳泥諸國；其後築室而居者，為佛郎機；始與佛夷爭市，繼而通好求市者，和蘭也；以澳為通藪者，倭也。西洋也有數端，若古里、瑣里、西洋瑣里、柯枝、錫蘭山，於西洋為近；若忽魯謨斯，處西海之極，為絕遠，皆明初王會所列者；今西洋夷則所云意大利亞者也，入自明季。茲別其本末，都為一篇云。」⁵⁷

此外，《廣東通志》嘉靖版亦載：「布政司案：查得遞年暹羅國並該國管下甘蒲沓、六坤州與滿刺加、順塔、占城各國夷船，或灣泊新寧廣海、望畧，或新會奇潭、香山浪白、蠔鏡、十字門，或東莞雞棲、屯門、虎頭門等處海澳，灣泊不一。」⁵⁸ 其中：暹羅(Siam)，即泰國。甘蒲沓，亦稱：甘波蔗，即柬埔寨(Cambodia)。六坤州，亦稱：那空斯坦瑪叻，即今洛坤。順塔，又稱巽他(Sunda)，為爪哇巽他海峽的萬丹(Banten)。占城，又稱占婆(Chanpa)，今越南中部。

然而，以上國家初期可能並非全部都在蠔鏡互市，而是分別在不同的貿易島上互市，最後則因蠔鏡的地利之便而逐漸集中到蠔鏡。根據中、葡早期文獻的引述，我們可以獲悉澳門開埠前後，其中一些海上貿易航線的規模和情況：

1.1. 琉球—澳門—東南亞航線

琉球人是最早使用澳門港的國家和民族。自正統十年（1445）因前往東南亞進行貿易，途中因風暴漂至濠鏡，由於琉球主事航海的官員為明洪武二十五年（1392）被朱元璋派遣協助琉球王國的三十六姓閩人「明洪武壬申，勅賜閩人三十六姓，以數文教於中山，兼令掌貢典。」⁵⁹ 故在獲得收容接待後，仍獲准繼續長期使用濠鏡港作為來往東南亞貿易的中途補給點，澳門的遠洋航線因此開始。

⁵⁷ 印光任、張汝霖原著《澳門記略校注》（趙春晨校注），澳門文化司署，1992，頁113。

⁵⁸ 黃佐《廣東通志[嘉靖]》卷六十六·外志三·蕃夷。

⁵⁹ 琉球國 蔡溫、尚文思、鄭秉哲等著《球陽記事》卷之六·尚質王。

作為澳門現存在廣東地區歷史最為悠久、閩人篤信的媽祖信俗，很大可能源自琉球航海使者的三十六姓閩人所傳入及長期供奉。

1.2. 暹羅—澳門航線

暹羅是長期以來和中國有朝貢關係的國家，所獲得的通貢條件也最為優厚。從官方的朝貢貿易來看，明初官方貢例中，對不同國家有不同的則例：「暹羅國使臣人等進到貢物例不抽分給與價鈔；占城國貢物給價；三佛齊正貢、外附貢貨物皆給價，其餘貨物許令貿易；蘇門答刺正貢外使臣人等自進物俱給價；錫蘭山使臣人等自進貢俱給價。」⁶⁰而這些國家主要是東南亞諸國。

在1556年來華的葡萄牙籍多明我會修士克魯士(Fr. Gaspar da Cruz)在其《中國情況詳介專著》中曾提及暹羅人每年來華貿易的情況和規模：「葡萄牙人和暹羅人所帶走的商品是那麼少，幾乎等於沒有帶走，也根本不引人注目。……每年只運走五條船的絲綢和瓷器，就仿佛什麼也沒有從中國拿走。」⁶¹

暹羅當年主要來華的貿易港口包括：首都阿瑜陀耶、六坤州。

1.3 北大年—澳門航線

此外，種種跡象顯示，早期來澳門貿易的還有暹羅屬國的北大年商人。由於馬六甲在1511年為葡萄牙人佔領之後，原本作為東南亞交易中心的地位為北大年所取代，因此，除了來自漳州的中國商人前往北大年進行貿易之外，北大年商人每年均派遣商船來華貿易。葡萄牙人來華時，也經常徵用北大年商船或使用中國商人的平底帆船。

由於北大年商人來澳門時的臨時駐地在內港的沙梨頭，故葡人來澳後將沙梨頭對應的葡文地名，稱之為 Patané(北大年)，並沿用至今。文德泉神父在《澳門地名》一書中寫到葡人入居澳門之初的場景：「在商人、地方官和廣州總督協助下，決定給予我們『北大年』（北大年田或北大年人的土地）連同一座岩石小山。」⁶²這裡所指『北大年』即為沙梨頭。潘日明神父也指出：「澳門開埠於沙梨頭和媽閣廟附近。」⁶³此外，在葡萄牙人混入澳門之初，也曾借助於暹羅人和北大年商人，並冒稱是暹羅人，說明了早期暹羅人、或北大年商人在葡萄牙人進入澳門之前，經已在澳門進行互市貿易。

1.4 蘇門答刺—澳門航線

《廣東通志》〔萬曆版〕載：「嘉靖三十四年三月，司禮監傳諭戶部取龍涎香一百斤，遍市京師不得，□諸藩司採買，八月部文馳至，臺司集議，懸價每斤銀一千二百兩。浮梁縣商汪弘請同綱紀何處德往澳訪買，僅得十一兩。……自嘉靖至今，夷舶聞上供，稍

⁶⁰ 郭棐《廣東通志〔萬曆〕》卷六十九·番夷。

⁶¹ 《葡萄牙人在華見聞錄——十六世紀手稿》，澳門文化司署，1998.6一版一刷，頁104。

⁶² P. Manuel Teixeira, *Toponímia de Macau, Volume I*, 1997, p.36.

⁶³ 潘日明神父《殊途同歸 - 澳門的文化交融》澳門文化司署，1992，頁32。

稍以龍涎來市，民間鮮有售者，始定買解事例，每香一兩價一百金，然得此甚難。」⁶⁴ 此段記錄講述了來澳採買產自蘇門答刺北部的龍涎香的過程，清晰記載了時間、地點和事宜。說明在葡萄牙人還未獲准進入澳門的嘉靖三十四年(1555)之前，曾有番船將民間難得一見的龍涎香運到澳門出售。該段記錄也提及嘉靖到萬曆年，多次番船上供龍涎香的事例，也證實了自嘉靖到萬曆的期間，仍有番船多年行走自蘇門答臘北部到澳門的航線。

1.5 占城—澳門航線

前文曾提到王以寧在《條陳東粵疏》中提到占城等諸國商人來澳門互市的場景：「國初，占城諸國來修職供，因而互市，設市舶提舉以主之。稠載而來，市畢而去，從未有盤踞澳門者，有之，自嘉靖三十二年始。」⁶⁵

占城位於今越南中部，是往返南洋海路的重要中途站和補給點，往來暹羅、柬埔寨、爪哇、蘇門答臘和印度的航船，大多均在占城進行補給。

2、海上絲路和葡萄牙航線交匯時期 (1557-1849)

明朝中葉至清朝中葉(鴉片戰爭後)

澳門海上航線的第二階段是 1557 年葡萄牙人居澳門後，至鴉片戰爭結束、中國開放五口通商、葡萄牙正式佔領和殖民澳門之前的 1849 年。該階段跨越中國的明朝末年，直至清朝中葉末，時間跨度接近三個世紀，是澳門航線進入成長和興盛時期，也是澳門海上貿易的黃金時期。

由於 1557 年葡人開始大量人居澳門，澳門海上航線的性質開始發生變化，由單一的海上絲路朝貢貿易航線，變成朝貢貿易和民間貿易共存。在之後的一段長時間內，雖有外夷陸續撤離澳門，但澳門依然是各國來華朝貢貿易和民間貿易最主要的港口，澳門航線逐步形成葡萄牙以澳門為基地拓展對外貿易和各國來華貿易並存的海上航線，成為國際航海貿易東亞地區的主要樞紐港。期間，除了康熙初年實施遷海令，航線曾一度蕭條之外，隨著康熙開海，至到鴉片戰爭爆發前的清同治十八年（1838），澳門成為各國來華貿易的最主要港口。⁶⁶ 其中的重要標誌便是清政府 1688 年設立於澳門、實行貿易主權管理的「關部行臺」（或稱「澳門正稅總口」）。⁶⁷

由於葡萄牙人及與亞洲民族通婚的配偶家庭於 1557 年後陸續遷入澳門，該時期的葡萄牙人已多屬於歐亞混血的後代，此階段葡萄牙在澳門的航線也逐漸由在地土生葡人所操控，加入了澳門本土色彩，而非單純的葡萄牙航線。這一階段的航線特徵是澳船將中國產品輸往各國，同時也大量前往各國採購中國所需的土特產品，憑據其在地優勢，進行對華和各國間的商品貿易。

該階段是中歐兩大文明首次正面接觸、對雙方均具有深遠影響的重要時期。這個時期

⁶⁴ 郭棐《廣東通志》卷六十九·番夷·蘇門答刺。

⁶⁵ 王以寧《東粵疏草》卷5《條陳東粵疏》。

⁶⁶ 《粵海關志》卷五·口岸一。

⁶⁷ 潘日明神父《殊途同歸 - 澳門的文化交融》澳門文化司署，1992，頁32。

的海上絲路航線除了《澳門記略》澳蕃篇（諸蕃附）中提到的十六個國家以外，也有大量歐洲各國的貿易商船來澳。而在這一階段由澳門出發的海外航線主要有四條：

2.1 澳門-日本航線

1557年葡人獲准入居澳門之後，首條國際航線是由日本平戶(Hirado)至澳門的航線。由中日巡航首領弗蘭西斯科·馬爾廷斯(Francisco Martins)率領的兩艘自上川前往日本平戶的葡船，於11月回航時，首度泊入澳門港。⁶⁸

澳門往日本航線自1557始至1640年結束，為期83年。澳日航線得益於中日貿易關係中斷，葡人居中擔任貿易掮客，將中國產品（主要是生絲、絲綢、瓷器等）運往日本，換成白銀帶回澳門，成為商業利潤最為豐厚的重要航線。

自1558年起至1570年，澳門平均每年有兩至三艘葡船前往日本平戶(Hirado)港，1561年更有五艘葡船往來平戶。然而就在當年，平戶發生「宮前事件」，葡人、傳教士與日人發生糾紛，16葡人被殺。而導致次年沒有澳船到達平戶。

1562年起，澳門船數年抵達位於佐世保附近的橫瀨浦(Yokoseura)港。然而，1563年11月，橫瀨浦又發生針對葡人的襲擊和放火事件，葡人蒙受損失；1564年，當兩澳船航抵橫瀨浦時，遭受颱風侵襲。此後，葡人不再使用該港。

除平戶和橫瀨浦之外，1562年，澳門的日本航線還延伸到九州的豐後國(Bungo)。1563、1565至1568年，到達有馬(Arima)的口之津(Kochinotsu)港。1565年到達大村(Omura)的福田(Fucuda)港和本州的堺市(Sakai)；1567年到達九州西部五島列島(Goto)等港。⁶⁹

1571年，葡人獲大名大村純忠(Omura Sumitada)的支持，九州的長崎(Nagasaki)正式開港。由本年開始，澳門每年前往日本的航線改往長崎港。此外，葡船還前往九州豐後國的大分(Oita)、本州的堺市等地。

除了貿易，葡萄牙領有天主教的遠東保教權。因此，葡人通過日本航線期望達到的另一個重要使命，便是在日本傳播天主教。在著名天主教耶穌會士方濟各·沙勿略1549年開啟了天主教在日本的傳教事業的鼓舞下，大量傳教士由歐洲各地向葡萄牙里斯本集中，分批出發，經印度果亞前往遠東地區。

耶穌會士在日本傳教最為輝煌的業績，便是由耶穌會遠東巡視員范禮安(Alessandro Valignano)所組織的日本天正遣歐少年使節團。使節團於1582年2月由日本長崎港出發，3月抵達澳門，並在澳門居留至年底，再經印度前赴里斯本和歐洲羅馬。使節團於1586年自里斯本返航，1588年8月抵達澳門，1590年7月返回日本長崎。日本教區也於1588年2月和澳門教區正式分開，在豐後成立了府內(Funai)教區。⁷⁰

由於天主教勢力的急遽膨脹，對本土宗教和管治造成威脅，天主教的傳播事業開始遭受打擊。1587年，豐臣秀吉發出驅逐傳教士令；1589年2月，豐臣秀吉開始沒收耶穌會

⁶⁸ Manuel Teixeira, *Macau no Séc.XVI*, p.41.

⁶⁹ Gonçalo Mesquitela, *História de Macau*, Vol. II, Tomo I, p.35-41.

⁷⁰ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- Séculos XVI, XVII, XVIII*, 2015, p.89.

領地、逮捕耶穌會士。1597年，長崎發生教難，豐臣秀吉處死26名歐洲傳教士和信徒。1614年，德川政府頒佈禁令，將所有傳教士驅逐出日本，但對來自澳門的商人仍表示歡迎。⁷¹

葡萄牙在澳門的對日貿易也引來荷蘭人的競爭，1600年，荷蘭船首次抵達日本，葡荷間的貿易衝突開始。1603年，即將前往日本貿易的大黑船在澳門被兩艘荷蘭船隻所搶劫，損失1400擔生絲。⁷²1622年荷蘭曾試圖武力奪取澳門，進而取代葡人的對華貿易地位，但因戰事失敗，再轉往澎湖試圖建立對華貿易基地，亦被明軍驅離。由於荷蘭人未能取得中國絲綢和其他產品，便在周邊地區搶掠澳門赴日葡船，騷擾澳門的對日貿易。

1636年島原發生天主教徒叛亂，被日本當局鎮壓，被荷蘭人指控為葡人所策動。因此日本政府決定將葡人驅離日本。日本幕府以澳門商船多次違犯禁令，偷運傳教士入境、提供物資、促成島原叛亂為由，於1639年將澳門商船驅離日本，並勒令永遠不得返回。⁷³日本自此進入鎖國時期，而澳門的對日貿易也至此結束。

1682至1690年間，葡商曾被接受前往日本九州其他港口貿易。1685年，澳船聖保祿號抵達長崎，但仍未獲准貿易。⁷⁴

此外，澳門還有零星船隻前往朝鮮的紀錄，1604年澳葡船在前往日本途中遇風漂流朝鮮；1670年，澳門華船往日途中漂流濟州島；1832年居澳基督教郭實獵牧師曾考察朝鮮及琉球、1833年考察中國沿海。⁷⁵

2.2 澳門-歐洲航線

十六世紀中後期，由里斯本出發，經印度果亞、馬六甲到澳門的航線，是澳門的重要補給和商貿航線，往來十分頻繁，幾乎每年都有船隊自里斯本出發，在當年抵達果阿，再經過馬六甲，並在次年夏天抵達澳門。在葡萄牙人定居澳門前後，除葡萄牙商人從事貿易之外，也有大量的耶穌會士經此航線抵達澳門，或前往日本和中國進行傳教活動。

十七世紀開始，荷蘭人開始和葡萄牙人爭奪亞洲市場。1600年，荷蘭船首次抵達日本，葡荷間的貿易衝突開始。1602年，荷蘭東印度公司成立，葡荷開始爭奪亞洲市場。1606年，荷蘭人和葡人在馬六甲大戰，馬六甲海峽控制權落入荷蘭人手中。1641年，荷軍更攻佔馬六甲，結束了葡人在馬六甲長達一個多世紀的管治時期。⁷⁶

2.2.1 馬六甲航線

自從葡萄牙人在1511年佔領馬六甲之後，馬六甲便成為葡萄牙在東南亞具戰略價值的據點。十六世紀，澳門前往印度、南亞及歐洲的航線，均需經過馬六甲和馬六甲海峽。加上葡萄牙在商貿、行政和傳教士的交往頻繁，幾乎每年都有澳船和葡船往返馬六甲和澳

⁷¹ C.R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macau and the Old Japan Trade, 1555-1640*, p.84.

⁷² Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- Séculos XVI, XVII, XVIII*, 2015, p.106.

⁷³ C.R. Boxer, *The Christian Century in Japan, 1549-1650*, p.384.

⁷⁴ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- Séculos XVI, XVII, XVIII*, 2015, p.191, 193.

⁷⁵ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，頁299；卷二，頁624；卷三，頁1483。

⁷⁶ João Bigode Chorão, *Enciclopédia Verbo Luso-Brasileira de Cultura, edição Século XXI*, p.234.

門間的航線。

進入十七世紀，馬六甲海峽受到荷蘭人的威脅。1603年，一艘澳門船隻在前往馬六甲途中的柔佛海峽，被荷蘭船隻挾持至阿姆斯特丹，⁷⁷船上的生絲和瓷器被拍賣，阿姆斯特丹遂成為歐洲最大生絲和瓷器市場，克拉克瓷（又稱「加櫓瓷」）因此成為明末時期青花外銷瓷品類的代名詞。十七世紀初的1634年，荷蘭船隻頻頻攔截從果阿、馬六甲、望加錫等地駛往澳門的船隻。⁷⁸1641年1月，荷蘭人更全面佔領馬六甲，切斷了澳門通往印度洋的馬六甲海峽通道。同年，葡荷簽訂為期十年的停戰協定，在一年後生效。1645年澳門船隻恢復通航馬六甲，但期間仍頻頻遭到荷蘭東印度公司船隻的襲擊。

十七世紀末至十八世紀初，澳門再度恢復經馬六甲海峽至果阿的航線。十八世紀中葉開始，澳門前往馬六甲船隻漸稀，更多是前往馬來半島其他港口，如：柔佛(Johore)、吉打(Quedá)、檳榔嶼(Pinang)、雪蘭莪(Selangor)和馬來半島、蘇門答臘其他港口。⁷⁹

到十九世紀二十年代，澳船較多前往新加坡、檳榔嶼等港口。

2.2.2 果阿航線

自1510年起，印度果阿成為葡萄牙在亞洲的大本營，澳門和馬六甲均屬於葡印總督所管轄，因此早期澳門通往歐洲的航線實際分為兩段：澳門至果阿；果阿至里斯本。由於航線較長，其時澳門到歐洲的往來航線常以船隊形式出發，以便相互照應。

澳門至果阿和里斯本的歐洲航線，除商貿之外，還基於政治、行政管治方面的考慮，如派遣總督、運送傳教士、傳遞行政命令和軍事方面的需求等。果阿航線是澳船進出最為頻繁、時間跨度最大（由十六世紀中葉至十九世紀八十年代，時間超過三個世紀）的重要航點。

在十六世紀，澳門往返果阿、歐洲的船隻較為頻密，其中運送傳教士到遠東是其重要使命之一，同時也將中國的絲綢、瓷器；東南亞的香料等產品送往里斯本。

十七世紀澳門歐洲航線到達的港口包括：馬斯喀特(Mascate，安曼)、莫桑比克、里斯本等港口；歐洲各國航線則來自：法國、荷蘭、英吉利海峽、英國、倫敦、西班牙等地。

十八世紀澳門的歐洲航線到達：莫桑比克、科摩羅群島、毛里求斯、里斯本等港口；歐洲各國航線則來自：紐約、德國、奧地利、丹麥、瑞典、法國布列斯特(Brest)、洛里昂(L'orient)、奧斯騰德(Ostende)、倫敦、蘇格蘭、普利茅斯(Plymouth)、西班牙、里斯本、蒙桑(Monção)等地。⁸⁰

進入十九世紀，澳門至里斯本的直航航線基本維持每年航行，偶爾停靠巴西里約熱內盧或馬尼拉。1849年開始，里斯本航線停靠香港。除里斯本外，也有來自波爾圖的船隻。十九世紀上半葉，更多是來自歐洲的商船抵達澳門，包括：英國、倫敦、法國、美國、波士頓、瑞典、奧地利、西班牙、荷蘭等地。

⁷⁷ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- Séculos XVI, XVII, XVIII*, 2015, p.106.

⁷⁸ 荷蘭巴城總督Hendrick Brouwer報告(1634.8.15),《荷蘭人在福爾摩薩：1634-1662》，頁150-151。

⁷⁹ Benjamim Videira Pires, *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*, p.86.

⁸⁰ 資料來源：Benjamim Videira Pires, *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*, 1993.

2.2.3 南亞航線

除了印度的果阿之外，澳門商船也前往南亞地區進行貿易。在十六世紀的印度航點除果阿外，還有：稍烏(Chaul, 又譯：焦耳)、古哲拉(Guzerate, 又譯：胡茶辣)；此外南亞地區則有：錫蘭(Ceilão, 今斯里蘭卡)、勃固(Pegu, 緬甸)等港。以及自回回、錫蘭山、咭吟等地番船的來澳紀錄。⁸¹

十七世紀因荷蘭封鎖馬六甲海峽，前往南亞的航道受阻，只有少數澳船前往果阿、勃固、科欽(Cochim)、印度各港。

十八世紀是澳門與南亞各國貿易的黃金時期，前往南亞各港包括：果阿、阿爾多納(Aldona)、門格洛爾(Mangalore)、本地治里(Pondichery)、科莫林(Comorim)、蘇拉特(Surrate)、科羅曼德爾(Coromandel)、馬德拉斯塔(Madrasta)、卡里卡特(Calecute)、科欽、撒爾塞特島(Salsete)、特拉旺科勒(Travancore)、泰倫加納(Talangan)、加爾各答(Calcutta)、孟買(Bombaim)、達曼(Damão)、特拉旺科勒(Travancore)、孟加拉(Bengalla)、錫蘭、加叻丹(Aracan)、馬拉巴(Malabar)、勃固、土瓦(Tavai)、布吉(Phuket)等港。⁸²

進入十九世紀，澳門往來南亞航點包括：孟買、孟加拉、加爾各答、馬德拉斯塔、達曼、果阿、馬拉巴爾、毛里求斯等港。

2.3 澳門-東南亞航線

十六世紀中葉澳門的東南亞航線可分為兩個區域：中印半島地區、南洋群島地區（含巽他和馬魯古群島）。由於澳門往來日本的航線所帶來的豐厚利潤，因此在16世紀末到17世紀中葉期間，派往東南亞貿易的澳船不多。

十七世紀開始，荷蘭人開始進入東南亞地區，特別是南洋群島地區。1618年，荷蘭東印度公司將總部設在雅加達。次年，將雅加達更名為巴達維亞(Batavia)。由於日本處於戰國時代的動亂時期，澳門開始重視東南亞地區的商貿航線。十七世紀中葉，澳日貿易中斷，為了彌補失去的市場，澳門議事會決定開闢新的航線，其中東南亞的傳統航線倍受關注。其中之一，便是前往西里伯斯(Celebes, 今蘇拉威西)的望加錫航線，以及前往帝汶和巴達維亞的巽他航線。

在南洋群島中，澳門和帝汶、索洛在葡萄牙管治下一直保持特殊關係。自1844年澳門和帝汶和索洛被宣佈為葡萄牙海外省，並在澳門的管治之下，歷屆帝汶總督皆由澳門派出。因此，澳門和帝汶航線是一直長期維繫的重要東南亞航線，除了商船外還有軍艦航行，而和其他以商貿為主的航線有本質上的區別。

2.3.1 中印半島航線

在十六世紀末，澳船前往東南亞各國航線有：柬埔寨、暹羅、彭亨、北大年、占婆、安南、東京、交趾、清化等地；亦有來自百花、甘坡寨、彭亨番船來澳的紀錄。

⁸¹ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁220。

⁸² 資料來源：Benjamim Videira Pires, *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*, 1993.

十七世紀是澳門船前往東南亞貿易的興旺時期。澳船主要前往的港口包括：交趾、暹羅、安南、廣南、柬埔寨、會安、北圻（東京）、土倫等地。其中，1617-1637年，是澳門和安南商貿的黃金期，有 50-60 澳門葡人在土倫(Turão)和費福(Faifó)成家立室。⁸³ 在三十年代，澳門葡商將東京絲綢供應日本市場，是中印半島航線興旺的其中一個主要原因。

即使在清康熙朝發佈遷海令的 1662-1667 年間，仍有澳船前往東京、暹羅、交趾、柬埔寨等地。在遷海令結束後的 1668 年起，即有澳門船前往。在清初的十七世紀末期，澳門航線包括：安南、交趾、東京、柬埔寨、暹羅、崑崙島等地。

進入十八世紀，澳船前往中印半島的航船有所減少，主要航點包括：暹羅、交趾、柬埔寨、崑崙島、東京、會安、土倫、越南南方、同奈(Dongnai)等港口。⁸⁴

十九世紀上半葉澳船前往港口漸少，主要有：新加坡、馬來亞、檳榔嶼等港。

2.3.2 南洋群島航線（巽他和馬魯古群島）

十六世紀中葉，在葡萄牙人進入澳門港的初期，便派有船隻前往南洋群島：1558年，澳門一船前往巽他群島弗羅勒斯(Flores)島東部的拉蘭圖卡(Larantuca)；另一船則前往帝汶(Timor)的利福(Lifão)。1560年，澳門一船前往巽他群島的梭羅(Solor)。1561、1564年，分別有一船往返澳門。在 1586年，也有巽他和淳泥番船來澳的紀錄。1590年，有澳船往返帝汶。1595年，有澳船前往帝汶、索洛和班達等地。1596年，五艘英船由蘇門答臘來澳要求通商，被葡人驅離。⁸⁵

到十六世紀下葉，澳葡集中經營澳日貿易，同時巽他群島接近馬六甲，故多由馬六甲派船前往，因此澳門派往巽他方向的船隻不多。零散紀錄顯示，在九十年代有船隻前往帝汶、索洛、班達等地，而外來船隻有八十年代來自巽他、淳泥；九十年代有來自蘇門答臘等地船隻。

十七世紀初，只有零星船隻前往帝汶和巴達維亞；到二十年代，望加錫航線開始受到重視：在 1621年，澳門往望加錫船隻達到 12 艘之多，到 1625年也有 10 艘之多，葡人以絲綢從望加錫換取帝汶檀香木、馬魯古的丁香、淳泥的珠寶。⁸⁶ 在二十年代至六十年代，特別是澳日貿易中斷後的 1639年，望加錫航線成為葡人在巽他航線中最為重要的貿易航線。⁸⁷ 甚至在嚴行實施遷海令的 1664、1665、1667 三年，都有澳船冒險出海前往望加錫。1660年荷軍進攻望加錫港，摧毀葡人炮台，並在 1665年逼迫葡人離開，望加錫貿易遂於 1667年結束。此外也有船隻到西里伯斯(Celebes)、巴鄰旁(Palembang)、占碑(Jambi)、哲帕拉(Japara)等港。

在 1669年（清康熙八年）遷海令結束後，前往南洋群島的澳船再度出發，所不同的是望加錫航線的凋零，取而代之的是前往巴達維亞、萬丹、爪哇各港、帝汶、索洛、拉藍圖卡、巴厘、龍目等地。此時荷蘭經已放棄自行開闢對華貿易的努力，而是由葡商和華商經營到巴達維亞和巽他地區的航線。因此這條航線一直穩定地維持了整個十七世紀，成為

⁸³ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- Séculos XVI, XVII, XVIII*, 2015, p.119.

⁸⁴ Benjamin Videira Pires, *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*, p.119-125.

⁸⁵ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁262。

⁸⁶ C.R.Boxer, *Fidalgos in the Far East (1550-1770)*, p.177-178.

⁸⁷ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁488。

澳門航線中的重要傳統航線。

在十八世紀的上半葉，澳門的巽他南洋航線一度非常興旺，航點主要包括：巴達維亞、爪哇、帝汶、巴厘、龍目、弗羅勒斯、索洛、拉藍圖卡、婆羅洲等傳統港口的航線，其中主要的巴達維亞、帝汶港，一直穩定地延續至十八世紀末。

十九世紀上半葉，澳門航線主要前往帝汶、汶萊、巴達維亞、加里曼丹、馬辰、爪哇和印尼各港。

2.4 澳門-馬尼拉-美洲航線

西班牙的地理大發現航路由歐洲向西，自哥倫布發現美洲大陸後，再有麥哲倫(Fernão de Magalhães)繞過南美洲南部的海峽到達太平洋，並於 1521 年航抵菲律賓。⁸⁸ 西班牙人於 1571 年在馬尼拉建城，1594 年正式佔領菲律賓。由於 1580 年，在歐洲，西班牙吞併了葡萄牙，澳門葡人和菲律賓成為擁有共同的宗主國西班牙的海外地區。然而，由於中國政府並不允許除葡萄牙以外的其他歐洲民族進入澳門，因此在西班牙統治葡萄牙期間，澳門仍然懸掛葡萄牙旗幟。由於擔心失去澳門這一橋頭堡，西班牙菲利浦國王亦多次頒令禁止馬尼拉的西班牙人和船隻進入澳門。

2.4.1 菲律賓航線

澳門和菲律賓航線持續時間長，也是澳門重要的傳統航線。兩地航線紀錄始見於 1579 年，當年有兩位方濟各會士自菲律賓前來澳門。澳門和馬尼拉航線在 1580 年始正式開通往來，航點包括馬尼拉、呂宋、甲米地(Cavite)等。⁸⁹ 雖有些年份偶有間斷，但航線基本持續整個歷史時期，最多的年份每年有 6-7 艘船往返澳門和馬尼拉。

1609 年，澳門和馬尼拉簽訂供貨協定，提供絲綢、水銀。1624 年，澳門加強和馬尼拉的貿易，以換取美洲的白銀。十七世紀中葉，因葡萄牙於 1640 年脫離西班牙重新獨立，西班牙要求澳門繼續效忠不果，1642 年澳門和菲律賓關係中斷。但至 1649 年，兩地仍有零星船隻往來。在清康熙年初期《遷海令》頒佈期間，菲律賓航線曾一度中斷，遷海令結束後的 1668 年，即有船隻往返馬尼拉和澳門。到乾隆四年至八年(1739-1745)間，往來船隻更增至每年 13-25 艘的數量。⁹⁰ 航線持續到 1840 年的十九世紀中葉。航點主要為馬尼拉，間中亦有到呂宋島其他港口的紀錄，也是澳門歷史上的重要傳統航線之一。

2.4.2 美洲航線

1583 年 6 月，一艘菲律賓船譚變來澳門，後由澳門首航墨西哥阿卡布爾科(Acapulco)，首次開通澳門直航前往美洲的海上航線；該船於 1587 年，由墨西哥阿卡布爾科開返澳門，隨船搭載了首批三名西班牙多明我會士來澳，同年多明我會士在澳門建立聖

⁸⁸ *The New Encyclopædia Britannica*, Volume 7, Micropædia, Ready Reference, 15th edition, p.669.

⁸⁹ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.1- Séculos XVI, XVII, XVIII*, 2015, p.74-75.

⁹⁰ Manuel Teixeira, *Macau no Sec. XVIII*, 1984. p.382.

母玫瑰堂。⁹¹

1588年，另一艘滿載墨西哥白銀的西班牙船抵達澳門，隨船也有多明我會士。1589年，一艘澳門葡船離開澳門前往墨西哥，於1590年抵達墨西哥阿卡布爾科，但被墨西哥當地拘押並沒收全部商品。這是澳門葡人穿過太平洋至美洲的首次航行紀錄。⁹²

進入十七世紀，澳門前往美洲的航線曾一度沈寂。

到十八世紀1721年，澳門往里斯本的航線經過里約日內盧；隨後數年間亦有澳船直航往返里約日內盧；1743年，墨西哥阿卡布爾科再度有船抵澳；1776至1777年，哥斯達黎加有船來往澳門；1780年，新西班牙（墨西哥）有船來澳。在十八世紀末，亦有來自夏威夷、美洲西北岸、加利福尼亞、南北極地、南太平洋的船隻來澳；以及來自紐約、里約熱內盧、哥斯達黎加、聖布拉斯(S. Blas)、新南威爾士等地船隻。⁹³

3、葡萄牙殖民時期 (1850-1999)

在鴉片戰爭戰後的1845年，澳門葡萄牙議事公局擬定15條規章的《澳門海關條例》，葡萄牙總督亞馬留(João Maria Ferreira do Amaral)在1846年5月7日對該條例進行修訂；1847年5月6日葡軍佔領氹仔島，並設置港務機構管理各國出入船隻；並於1849年3月宣佈澳門為自由港，並關閉了清朝的海關衙門「關部行臺」，⁹⁴澳門的海上絲路航線至此終結。澳門由此進入了葡萄牙殖民統治時期。

結語

澳門海上遠洋航線起源於1445年琉球人因風暴偶然漂流到濠鏡港，並隨後長期沿用濠鏡作為琉球前往東南亞各國貿易的中途補給港；1529年林富上疏開放廣東蕃市，1535年濠鏡正式開埠成為澳口，正式開啟了澳門作為朝貢貿易的航線；1557年葡人獲准入居濠鏡澳。自此，葡萄牙地理大發現航線與中國的絲綢之路朝貢貿易航線在澳門交匯，形成具有特色的澳門海上航線。在葡人入居澳門之後，直至清中葉（1849）的近三百年間，澳門仍然是中國與世界各國海上絲綢之路的重要港口。

澳門海上航線有著延續時間長、地域範圍廣、航點多、影響範疇深遠的特點：澳門海上航線自1445年起至今，延續時間長達五個世紀，即使在明、清海禁時期，澳門海上航線仍然保持對外交往，是少數延續時間長而未中斷的海上航線之一。澳門海上航線在不同歷史時期有不同的航線和航點，航線覆蓋世界上的主要海洋：太平洋、印度洋和大西洋；港口遍及亞洲、歐洲、非洲、美洲、大洋洲五大洲，是世界各地航點最多的海上航線之一。

⁹¹ 吳志良、湯開建、金國平《澳門編年史》卷一，廣東人民出版社，2009.12，一版一刷，頁206，212，230。

⁹² Benjamin Videira Pires, *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*, p.12.

⁹³ 資料來源：Manuel Teixeira, *Macau no Sec.XVIII*, 1984.

⁹⁴ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Vol.2- Séculos XIX*, 2015.1, p.103, 110, 116, .

澳門海上航線不僅是商貿航線，更重要的是其所涉及的範疇，包括：政治、經濟、商貿、軍事、科技、生物、醫藥、民族、宗教、文化、藝術、法制、航運、人口遷徙等諸多領域，這條海上航線對溝通世界各大文明，特別是對中、歐兩大文明的相互認識、瞭解和交流，產生廣泛、深遠和重要的影響，是世界近代史上的重要航線之一。