

# 16~19世紀葡萄牙王室 遠東貿易特權的演變

張中鵬

---

**[提要]** 15世紀末，根據《陶德西利亞斯條約》，葡萄牙王室獲得了非洲以東至遠東地區的征服權，並享有在此區域的海上貿易特權。隨著東西方交流的擴大與深入，尤其荷、英、法列強的東來，葡國在遠東貿易特權的經營方式也隨之發生變化，經歷了從壟斷經營到特許經營，再到自由貿易的演變過程。這一過程，既反映葡國由強到衰的變化，也體現了世界貿易從壟斷經營到自由貿易的進步。

**[關鍵詞]** 葡國王室 特許經營權 海上貿易

**[中圖分類號]** K552 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874 - 1824 (2013) 04 - 0054 - 07

---

地理大發現初期，葡萄牙曾是歐洲兩大海上強國之一。葡萄牙根據《陶德西利亞斯條約》（Tratado de Tordesillas），與西班牙分割世界勢力範圍，獲得了非洲以東至遠東地區的傳教與貿易特權。隨著世界格局及葡萄牙國內形勢的變化，葡國遠東貿易特權的經營方式不斷得以調整。而這一經營方式的幾番蛻變，既影響了葡萄牙在遠東地區貿易規模的升降起伏，也從一個側面折射出葡國國力由強轉衰以及世界貿易由壟斷經營逐步走向自由化的趨勢。既往國內澳門史研究注重探討明清王朝對外政策在澳門經濟變動中的決定性作用，對於葡萄牙內部政策變遷尤其是涉及遠東貿易權的分配與整合方面則缺乏深入研究，本文擬對此予以專門分析，敬請方家指正。

## 一、葡國王室在遠東貿易特權的淵源

15世紀後期，葡萄牙與西班牙成為歐洲兩大海上強國，雙方競爭日趨激烈。為了平衡兩國關係，避免惡性競爭，1494年6月7日，教宗亞歷山大六世（Alexandre VI）與葡、西兩國在陶德西利亞斯（Tordesillas）達成協定，規定在佛德角群島（Cape Verde Islands）西面370里格處，從南極到北極，劃出一條直線，這條線以東所有已發現的和將來發現的一切地方屬於葡萄牙；該線以西，則屬於西班牙。兩國代表還保證，不向規定區域之外派人從事發現、貿易或征服活動，史稱《陶德西利亞斯條約》。此協定於同年7月2日由西班牙國王批准，9月5日由葡萄牙國王批准。教

宗亞歷山大六世劃定的這一分界線，即著名的“教宗子午線”。<sup>①</sup>依照協定，葡萄牙王國擁有非洲以東至遠東地區的征服權，可以在這一區域行使壟斷性海上貿易與保教權。

根據葡西兩國協定的精神，1520年葡國王室頒佈了“印度敕令”，宣佈對遠東地區海上貿易實施王室壟斷經營。為有效實施這一法令，葡國王室採取三個步驟：首先在印度半島建立軍事要塞與商站，籌組殖民地政府，代表王室統轄遠東地區；其次，將麻六甲置於葡萄牙統治之下，加強其作為東南亞香料和藥品貿易中心的作用；再次，在蘇門答臘北部建立一個葡萄牙軍事勢力範圍，並在該地區主要的胡椒港口帕塞姆（Pacem）興建一座炮臺和商站；在中國南方沿海建立商站和炮臺。<sup>②</sup>同時，為了規範遠東貿易秩序，確保王室貿易權益，葡國王室實行加比丹·莫爾制度，即由葡國王室組織貿易船隊、籌集資金，委派可信賴的貴族出任船隊首領，又稱加比丹·莫爾（Capitão-mor）。<sup>③</sup>他不僅代表王室行使航線貿易壟斷權，身兼貿易總監、船隊司令及外交代表等多項使命，而且還以國王或葡屬印度總督的名義，在沿途各港口出任臨時性的最高行政長官，處理各種事務，故又被稱為“海上巡撫”或“移動總督”。<sup>④</sup>

## 二、從壟斷經營到特許經營

早在“印度敕令”頒佈之前，葡國商人和冒險家們就已經在遠東地區進行貿易活動。葡國王室對遠東貿易實行壟斷性經營後，掌握貿易船隊首領的任命權，獲得任命的加比丹·莫爾攜帶葡國王室的指令，對在遠東地區居住的葡萄牙人執法。事實上，面對大量的個體葡商，執法效果有限。在這種體制下，王室壟斷貿易面臨很大的挑戰，主要來自兩個方面：一是對在征服遠東地區過程中立有戰功的貴族，他們需要一定的安撫；二是大量活躍在這一地區的葡商，不服從管束，分薄了王室的利潤。在這種情形下，加比丹·莫爾制度的具體形式必須進行改革。1540年代之後，葡國王室逐步停止了由王室充當商人角色的壟斷貿易，開始將貿易壟斷權以特許經營的方式賞賜、租用給某位貴族或對王室有軍功者。《城市和堡壘手冊》稱：“我認為在印度各地的航線中它們（果阿—麻六甲—澳門—日本航線）是最好的，最有利可圖的，因此它們都是被給予十分有名望的、服現役的、功勳卓著的貴族。”<sup>⑤</sup>葡萄牙歷史學家徐薩斯（Montalto de Jesus）說：“葡萄牙國王為自己保留了東方貿易中最大的特權，他給予有功的大臣的最大實惠就是准許他們用一兩艘大帆船運來東方商品，賣給里斯本的商人，以獲巨大的利潤。”<sup>⑥</sup>獲得特許經營者需要自己組織船隊、籌措資金進行經營。

這是葡國王室對貿易壟斷權的第一次變革。葡國王室將壟斷權以特許的方式授予某個組織與個人，獲得特許經營者，除維持王室一定的利潤外，還肩負著維護遠東貿易秩序的責任。據文獻記載，這種賞賜可追溯到1543年，當時印度總督馬爾蒂姆·阿豐索·德·索薩（Martim Affonso de Sousa）首次“命令熱羅尼莫·戈麥斯（Jeronimo Gomez）以一艘優良船隻裝運胡椒，並給予他眾所期盼的前往中國的加比丹·莫爾的巨大權力，命令他前往中國。”<sup>⑦</sup>

由於初期對加比丹·莫爾的賞賜程序及其許可權尚未規範，主要表現為，一是葡國國王、印度總督、麻六甲總督均有任命加比丹·莫爾的權力，常常出現多名加比丹·莫爾同時進駐某個港口；二是各被任命的加比丹·莫爾的許可權不清，當在某一港口相遇時，無法確定由誰執行管轄權。因此，在相當長一段時期裡曾造成遠東貿易的混亂局面。如1552~1555年，索薩（Leonel de Sousa）在中國東南沿海時，同時有其他兩名加比丹·莫爾，即安東尼奧·佩雷拉（António Pereira）和法蘭西斯科·馬什卡雷尼什（Francisco Mascarenhas）在這一帶活動。而索薩乃葡王所

任命，後兩者則是印度總督所委任。所謂縣官不如現管，索薩在其書信中公開表達其在航海過程中受到不公平的待遇。在商業利益的誘惑與驅動下，“肩負特別使命的船隊首領與私人性質的商船船長魚龍混雜，各行其是，從而導致貿易與外交事務的混亂。”<sup>⑧</sup>

為平衡葡國王室與海外總督的利益關係，16世紀60年代，他們對加比丹·莫爾的職權範圍與時限進行規範。首先是對貿易海域進行區分，據曾滯留印度的義大利商人弗雷德里·切薩雷（Cesare Frederici）稱：“每年有兩艘國王的大帆船（galeão）從麻六甲出發，其中一艘為裝運丁香而前往摩洛加群島，另一艘為裝運肉豆蔻而去班達。這兩艘大帆船載運的貨物都是為了國王。除了船員和士兵的貨物，不得為任何私人運送貨物。因此，這些船海並非是為了商人。當然，商人們並沒有前往那些群島或在返航時載運貨物的餘地。而且，（麻六甲）加比丹不允許將商人送往這兩個地方的任何一處。……葡萄牙國王特許其貴族的航海如下：由中國至日本，由日本至中國，再由中國至印度，那是將精美紡織品以及各種班普斯特織物運往望加錫、摩洛加和巽他的航海。”<sup>⑨</sup>

其次，對加比丹·莫爾職責與許可權進行規範。如1563年3月7日，葡王塞巴斯蒂安賜予若昂·德·門多薩（João de Mendonça）一次中日航線加比丹·莫爾的權利，其敕書規定：第一，加比丹·莫爾的管轄權包括“任何葡萄牙船隻或在上述港口居住或逗留的葡萄牙人悉聽其轄制，澳門港、中國港口或任何通日本的港口亦在此例。”使加比丹·莫爾成為各港口的最高行政長官，是名符其實的“移動總督”。第二，這一特許委任是一次性的，“下一航行停泊於此時則不再作為加比丹·莫爾”。第三，被委任者必須在指定的年份裡，自費裝備船隻完成航海權力，但同時規定，“如果上述門多薩需要某些航行的東西、現金及任何庫存物，朕將命令副王與總督儘量提供一切。所提供物品將按照朕財院價格計算。他必須為一切借貸具保，保證回航後立即歸還。若遇到海難，上帝保佑不要發生，他的保人必須支付一切借貸的價值。”印度總督以及王室財政官“不得為難他”。同時特別命令麻六甲的首領，如果門多薩航行到該地，應給予“必要的援助、保護和準備”。<sup>⑩</sup>

第三，為更好地實施加比丹·莫爾制度，葡國王室同時在遠東實行名為卡爾達斯（cartaz）貿易許可證制度，規定所有在遠東貿易的船隻必須持有通行許可證，無證者將受到逮捕船員、沒收船隻與貨物的處罰。持證者在交納貿易稅以及為保證港口安全交易的警備稅後，可停靠葡萄牙領屬各港口進行貿易，然後通過土著代理人或自行購買印度及被帶到印度的各地物產，運往亞洲各地和歐洲市場贏利。<sup>⑪</sup>

這次規範修正了政出多門的混亂局面，強化了葡國王室對遠東貿易監管，保障了王室在遠東各地的有效管治，同時也平衡了各方的利益。在這些制度的保障下，16世紀中後期，果阿—澳門—日本航線成為葡萄牙在遠東獲利最豐的貿易線。1584年耶穌會士弗郎西斯科·卡布拉爾（Francisco Cabral）致西葡聯合國王菲力浦二世函稱：日本航線的收益如下：第一，每年陛下可使你王國中一貴族獲得7或8萬克魯扎多的收入；第二，以此航行每年可支付一貴族10或15年的服務報酬。本地人每年可有2、3或4千克魯扎多的收入，在葡屬印度亦可有同等收入。<sup>⑫</sup>正由於此，在亞洲的一些葡萄牙上層貴族都想盡辦法讓國王授予這一航線的特許經營權。

### 三、特許經營權的變革：從賞賜到招標

自16世紀70年代，西班牙人占踞馬尼拉，並建立殖民政府，西班牙人在遠東的貿易活動日趨

活躍，即使西、葡合併後，對西班牙人的種種禁令也沒有起到多大的作用。隨後荷蘭、英國等國商人東來，加劇遠東海上貿易的競爭，使葡萄牙的遠東貿易秩序受到較大衝擊，掌握特許經營者也因此蒙受損失。故而，早在16世紀80年代，一些擁有特許權的人為逃避激烈的競爭，將自己的特許權私自拍賣出售，1580年，果阿—澳門—長崎特許權航線拍賣價為2萬克魯扎多，而實際純利潤為3.5萬克魯扎多；麻六甲至澳門特許權航線拍賣價為0.55萬克魯扎多，而實際純利潤為1萬克魯扎多。<sup>⑩</sup>1614年葡印總督唐·熱羅尼莫·德·阿塞韋多（D. Jerónimo de Azévedo）為了解決他們面臨的商品流通嚴重不足的困境，拍賣了屬於他的六條航線，其中果阿—澳門—日本航線最為有利可圖，分別被葡商維森特·羅德里格斯（Vicente Rodrigues）、卡瓦略（Jerónimo de Macedo de Carvalho）及斐迪南·克龍（Finandi Clo）3人各1條船投得，羅德里格斯投得價格為16,016色勒芬，而卡瓦略及克龍則各以16,000色勒芬投得。<sup>⑪</sup>

面對新的貿易形勢，1629年11月16日，根據王室敕令的原則，葡印政府財政委員會制定了新的航行條例，對澳門至馬尼拉、澳門至日本的航線的經營權採用競標出售的制度。即將這兩條航線一起捆綁競標出售，期限可以是1年，也可以是3年。1629年11月28日，通過競標，葡萄牙財政部以306,000色勒芬的價格向卡瓦略（Rob de Carvalho）出售了澳門至馬尼拉和澳門至日本的3年航海貿易權。其契約的內容主要有：

第一，獲得3年內澳門—馬尼拉和澳門—日本航行資格的人，至少要分別投入9艘船和13艘船進行馬尼拉和日本的航行。

第二，每次航行必須為王國從日本運回1,200擔銅。

第三，必須向果阿政府金庫預付50,000色勒芬現金，擔保人必須承擔完全責任。

第四，必須向原來航行資格持有者支付30,000帕塔卡的賠償金。

第五，商船登記簿和帳冊須呈送會計長。

第六，競投中標者以被指派人身份或者以其繼承人身份確立對航海貿易的壟斷，在合同期內，沒有卡瓦略的允許，任何人不得向日本和馬尼拉派遣船隻。<sup>⑫</sup>

然而，由於原來賴以為生的日本航線，至30年代遇到了前所未有的困難，王室特許經營權除了受到日本、荷蘭、西班牙的挑戰外，澳門葡商為生存所迫，對王室的特許經營權也時常不尊重，競投中標者因此損失慘重。1631年，葡商洛博（António Lopo）獲得國王特許進行澳門與望加錫、梭羅及帝汶之間的貿易，也遭遇同樣的困境。居澳葡商認為讓洛博獨自經營這一航線有損他們的利益，因此，他們並不理會國王訓令，自由地前往這一地區進行貿易，而且不向王室納稅，使得洛博所獲的國王特許權徒有虛名。<sup>⑬</sup>

#### 四、特許經營的組織化

由於個體經營特許權無法有效確保市場有序發展，1640年11月，葡西王國改變了其遠東貿易管理體系，即在王室的主導下，由澳門議事會負責租用船隻，組成航運公司，進行海上貿易。每個商人將自己的貨物裝上船，支付商定的運輸費用，而船主必須帶回銷售全部貨物後換取的白銀，不得收取任何附加費用，然後，議事會根據交付貨物的記錄向商人支付白銀。<sup>⑭</sup>

葡萄牙復國後，面臨內外交困、財政匱乏的困境，在遠東的處境也相當艱難，日本貿易航線被迫中斷，荷蘭人於1641年、1660年分別佔領麻六甲、望加錫，附屬西班牙的馬尼拉也虎視眈眈，葡國王室所能控制的遠東航線相當有限，只剩下澳門至索洛、帝汶等東南亞地區港口相對穩

定。入清以後，清政府實施嚴厲的禁海遷界政策，加劇居澳葡人的危機。為緩解澳門葡人的困境，葡國王室進行一系列的改革。首先是改善與西班牙的關係，1668年，彼得羅（D. Pedro）攝政王子與西班牙簽訂和約，並頒佈特許狀，恢復澳門與菲律賓之間的貿易。<sup>⑧</sup>其次是修訂貿易準則，不再以控制航線為唯一的途徑，而是尋找可以壟斷性經營的商品，在17、18世紀，其專營商品主要是帝汶的檀香木與南亞的鴉片，王室財政從專營商品的銷售收入中抽成。<sup>⑨</sup>再次，改革專營的方式。為增強與英、荷等國商人的競爭力，葡國王室曾組織了由王室控制的貿易公司，但收效不彰。後來，葡國王室通過授權於某機構來具體經營遠東的貿易特權，當時在澳門成立一個委員會，任命值得信賴的人當委員，例如利馬（Jerónimo de Abreu Lima）、白壘拉（Bento Pereira de Faria）和特謝拉（Pedro Roiz Teixeira）。這一委員會可全權決定組織屬於王室的船隻或由私人租憑船隻航行及決定隨船人員的薪金，澳門總督或官員不得介入。<sup>⑩</sup>這個委員會的性質，就是想通過公司形式的機構代理王室來管理遠東貿易，使得王室的特權不至於完全喪失。而這一機構的實際控制者是澳門議事會。

從1689年起，在葡屬印度政府的許可下，澳門議事會開始組織澳門至巴達維亞、帝汶和索洛的航線，專營檀香木等，每年組織兩、三艘船從澳門直接或通過巴達維亞前往帝汶。對於獲得專營權的船主，當時規定其提供一條大船並享有該船1/3的艙位，其餘2/3艙位分別由私商和澳門的機構使用，其中包括澳門總督、仁慈堂所代表的寡婦和孤兒。<sup>⑪</sup>

為平衡居澳葡商的利益，不讓某些特定船東壟斷專營權，1709年12月30日，葡王若奧五世頒佈法令，完善澳門與索洛、帝汶的貿易經營權的管理，確保貿易在葡國王室控制之下有序進行，他們制訂了密封抽籤分配制度，即由澳門議事會組織，將居澳葡籍船主都登記在密封的名單袋中，然後以抽籤排序的方式決定每年出航者，議事會授予相關船主專營許可證。如果獲得授權的船主之商船當年無法出航，就按順序打開下一個密封袋，將經營權交給相應的船主，而前者可於次年主張恢復所耽誤的航運權。<sup>⑫</sup>這一制度使每位船主都有機會經營這條澳門生命之線。新制度同樣規定，商船艙位不應由議員和富商壟斷，無論是窮人、寡婦、孤兒，只要想湊錢做貿易生意，就應分給他們相應的艙位。每年議事會都會按照實際情況分配商船的艙位。中文史料對此也有印證，《澳門記略》記載：“資微者附之，或數十主同一船。每歲一出，出則數十百家之命系焉。”<sup>⑬</sup>據澳門歷史檔案館所保存的一份檔案顯示，在18世紀下半葉，澳門共有船東39名，有184名小業主與之建立了固定的商業航運關係。<sup>⑭</sup>

## 五、葡國遠東貿易特許經營權的終結

進入18世紀中葉以後，英國、荷蘭等國商人憑藉雄厚的資本、靈活的公司管理模式，逐漸主導遠東的貿易格局，居澳葡人的生存受到前所未有的挑戰，原來清政府所給予貿易優惠的25艘額船，日漸減少，1750年張甄陶撰《澳門圖說》時，僅剩下10艘。<sup>⑮</sup>1753年，D. Rodrigo de Castro向葡印總督報告，澳門只剩5艘額船。<sup>⑯</sup>1755年11月5日，議事會致信葡國王室稱：澳門現在已無商品可言，原因有二：一是大量的船隻停泊在亞洲的各個港口；二是東印度公司的船隻被批准在印度貿易，允許裝載商品的船隻自由出入澳門。<sup>⑰</sup>換言之，葡國在遠東的貿易特權已經名存實亡。

面對這一嚴峻的貿易形勢，葡國王室並沒有改變傳統思維以適應新形勢，而是極力保護僅存的一點點優勢，多次下令對澳門的貿易進行種種限制。一是繼續壟斷獲利最高的鴉片貿易，不許英、荷等國商人染指。1764年7月的法令規定，在澳門，不得以任何目的向來到本港口或島嶼的

外國商船購買鴉片，也不許將任何外國人的鴉片卸貨存於澳門，違禁者沒收全部貨物，將一半獎勵告發人，一半歸於議事會。<sup>①</sup>二是嚴格控制外國人在澳門居留，果阿政府於1773年5月、1776年5月頒佈同樣的法令：“不要再同意任何外國人在澳門居留”。<sup>②</sup>但這些法令遭到居澳葡人的消極抵抗，時任澳門總督的吉馬良斯（D. Alexandre da Silva Pedrosa Guimarães）認為澳門葡商並沒有充足的資金去販運足夠的鴉片來滿足中國市場需求，因此主張允許外國商人租用葡萄牙船隻將鴉片及其他一切想要運載的貨物運到澳門。<sup>③</sup>

澳門議事會以靈活的手段對付葡國王室的鴉片壟斷經營法令，不僅同意外國人入居澳門，而且允許他們租用居澳葡商的貿易額船，享受清朝的關稅優惠，使得相關法令形同虛設。<sup>④</sup>1802年4月12日，葡國王室不得不正視現實，修改法令，授予居澳葡人進口鴉片專利權。<sup>⑤</sup>新法令允許英國東印度公司在澳門貯存與銷售鴉片，但附設條件，即英國公司必須聘用居澳葡商為代理人，負責向政府反映銷售情況，並從銷售中抽取傭金與課取相應關稅。於是，英商租用澳門額船將大量鴉片運入澳門廉價傾銷。據荷蘭方面的報告，澳門議事會向每箱140磅的鴉片徵收16兩白銀（合22元）的過境費。<sup>⑥</sup>澳門土生商人阿美達（Januário Agostinho de Almeida）、巴羅斯（Manuel Barros）和巴萊托（Bartolomeu Barreto）先後成為英商在澳門的鴉片銷售代理。<sup>⑦</sup>故時人稱：“澳門為洋商聚集之所，洋樓屯儲煙土，久成弊藪。”<sup>⑧</sup>

葡國在遠東的貿易特權成為其他列強謀取暴利的手段，它在遠東的地位也日漸遭受削弱。在這種情況下，為了復興葡國在遠東的貿易，1811年2月4日，葡國王室大幅修訂其在遠東的貿易政策，其敕令稱：“朕決定，通過廣泛的特許來允許朕之臣民從事同在葡屬印度沿海、中國各港口、好望角的我國及外國的海灣、河流、島嶼、港口及葡萄牙、巴西、亞速爾、馬德拉、佛得角、西非沿海港口及其周圍屬於本王室的島嶼的自由貿易航行。取消一切多年來阻礙貿易繁榮的限制。”<sup>⑨</sup>為增強與英、法、荷商人的競爭力，葡國王室對居住在遠東地區的葡商開放所有的港口。

香港開埠後，澳門的生存環境變得更加惡劣。為配合葡萄牙的對華政策，澳葡政府單方面宣佈澳門為自由港。1844年11月2日，澳門議事公局發佈公告，從即日起，澳門港允許所有外國商船依照港口章程和海關稅法進駐。27日，議事公局再次發佈公告，所有進入澳門港的船隻除按港口章程繳納商品稅外，必須交納每噸5錢白銀的停泊費。<sup>⑩</sup>至此，葡國王室在遠東的貿易特權終結。

自15世紀末獲取遠東貿易壟斷權後，葡萄牙王室遠東貿易政策經歷了由王室壟斷到特許經營，再到自由貿易的演變。這一歷史過程，一方面折射出葡國國力由強轉衰的趨勢，另一方面也反映世界貿易從國家壟斷到自由貿易體制的轉變與進步。葡國王室雖然試圖通過頒佈系列法令，以維繫其遠東貿易特權，終究無法阻擋自由貿易之潮流，不得不順應歷史發展的趨勢，以開明政策和開放姿態迎合時代的發展。

---

①[葡]雅依梅·科爾特桑（Jayme Cortesão）：《葡萄牙的發現》，第4卷，中國對外翻譯出版公司譯，澳門：紀念葡萄牙發現事業澳門地區委員會，1998年，第974～975頁。

②[葡]奧利維拉（Fernando Correia de Oliveira）：《葡中接觸五百年》，楊立民、王燕平譯，澳門：東方基金會，1999年，第29～30頁。

③Capitão-mor在中文史料中常簡譯為“加必丹”、“甲比丹”、“加必丹末”、“加毗丹”等。

④全國平：《Capitão-mor釋義與加必丹末釋疑》，載全國平：《中葡關係史地考證》，澳門：澳門基金會，2000年，第344～345頁。

⑤⑬⑭[印度]桑賈伊·蘇布拉馬尼亞姆（Sanjay Subrahmanyam）：《葡萄牙帝國在亞洲：1500—

1700政治和經濟史》，何吉賢譯，澳門：紀念葡萄牙發現事業澳門地區委員會，1993年，第145、147、148～149頁。

⑥[葡]徐薩斯 (Montalto de Jesus)：《歷史上的澳門》，黃鴻釗、李保平譯，澳門：澳門基金會，2000年，第40頁。

⑦[日]岡本良知：《16世紀日歐交通史研究》（修訂版），日本：六甲書房，1974年，第277頁。

⑧⑨戚印平：《加比丹·莫爾制度與早期澳門的若干問題》，澳門：《文化雜誌》，第51期，2004年。

⑩[葡]利瓦拉 (João Heliodoro da Cunha Rivara)：《葡萄牙—東方檔案》(Arquivo Portuguez-Oriental)，第5分冊第2部分第464號檔，轉引自金國平編譯：《西方澳門史料選萃(15—16世紀)》，廣州：廣東人民出版社，2005年，第243～244頁。

⑪[日]木夏一雄：《木夏一雄著作集》(6)，日本：汲古書院，1993年，第126～127頁。

⑫金國平：《耶穌會對華傳教政策演變基因初探》，載金國平：《西力東漸：中葡早期接觸追昔》，澳門：澳門基金會，2000年，第120～157頁。

⑬Documentos Remetidos da India ou Livros das Moncoes, Vol.38, pp.349-355, 轉引自吳志良、湯開建、金國平主編：《澳門編年史》，第1卷，廣州：廣東人民出版社，2009年，第422頁。

⑭[葡]萊薩(Almerindo Lessa)：《澳門人口：一個混合社會的起源和發展》，范維信譯，澳門：《文化雜誌》，第20期，1994年。

⑮[葡]梅斯吉達拉 (Goncalo Mesquitela)：《十七世紀後期澳門經濟中的印尼市場》，澳門：《文化雜誌》，第20期，1994年。

⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓吳志良、金國平、湯開建主編：《澳門史新編》，第2冊，澳門：澳門基金會，2008年，第439、438、438、604～605、621頁。

㉔吳志良、湯開建、金國平主編：《澳門編年史》，第2卷，第758頁。

㉕[清]印光任、張汝霖：《澳門記略》，下卷，《澳番篇》，趙春晨校注，澳門：澳門文化司署，1992年。

㉖㉗李長森：《明清時期澳門土生族群的形成發展與變遷》，北京：中華書局，2007年，第338、350頁。

㉘[清]張甄陶：《澳門圖說》，小方壺齋輿地叢鈔本。

㉙[葡]文德泉 (Manuel Teixeira)：《十八世紀的澳門》(Macan no Séc XVIII)，澳門：澳門官印局，1980年。

㉚㉛㉜吳志良、湯開建、金國平主編：《澳門編年史》，第3卷，第1003頁；第1070、1079頁；第1079頁。

㉝Manuel Múrias, *Instrução para o Bispo de Pequime Outros Documentos para a história de Macau*, Instituto Cultural de Macau, 1988, p.269.

㉞陳文源：《清中葉澳門貿易額船問題》，北京：《中國經濟史研究》，2003年第3期。

㉟[美]馬士 (H. B. Morse)：《東印度公司對華貿易編年史》，第3卷，區宗華譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第320頁。

㊱Paul A. Van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong Univeristy Press, 2005, p.126.

㊲《清宣宗道光實錄》，卷326，道光十九年九月丁酉條。

㊳張海鵬主編：《中葡關係史資料集》(上卷)，成都：四川人民出版社，1999年，第1045頁。

作者簡介：張中鵬，澳門大學澳門研究中心博士後研究員。

[責任編輯 劉澤生]