

十六世紀華船至馬尼拉及華商市場之形成

蕭軒竹*

16世紀馬尼拉是東南亞重要的國際貿易港口，同時也使中國海商造訪次數最多的港口之一。1570年西班牙人佔據馬尼拉後，立即展開與中國之間的貿易，由於美洲白銀對中國海商的強大吸引力以及菲律賓殖民地在地物資、商品上的匱乏，馬尼拉貿易在16、17世紀取得快速的發展。隨著貿易的興盛，雙方投入的資金、商貨、時間迅速增加，但是在16世紀末、17世紀初，中國海商在馬尼拉港口停泊貿易的時間卻不增反減：從1588年長達半年的停留時間，逐漸縮短到1609年時的2-3個月。本文認為要了解這樣的現象必須由中國海商在馬尼拉的兩項主要活動——轉口性質的大帆船貿易與和地方市

* 國立政治大學歷史學系研究部碩士班研究生。



場連結的馬尼拉零售貿易談起。轉口貿易性質的大帆船貿易由於需要配合每年由西屬美洲前來的西班牙大帆船船期及其載來的大量白銀資本，而且又屬於短期、交易時間集中的貿易活動，顯然不太可能是造成中國海商停泊馬尼拉時間縮短的主因。馬尼拉的零售貿易則相當不一樣，零售貿易需要長時間去經營零碎的買賣。在西班牙人佔據馬尼拉之後的數年間，移民到馬尼拉的華人人數不多，零售貿易與大帆船貿易一樣由中國海商掌握、經營，因此販售日用品、糧食等零售商品的中國海商每每需要在馬尼拉花上大量的時間才能將運來的貨物賣出。不過隨著華人移民不斷的進入馬尼拉，再加上馬尼拉「八連市場」工商業的快速崛起，使市內的零售業主控權漸漸從中國海商手中轉入華人移民手中。此後原本經營零售的中國海商不在需要在馬尼拉花時間兜售運來的商品，因此相當程度的減少了中國海商需要在馬停泊的時間。

關鍵詞：馬尼拉、中國海商、菲律賓、八連市場



一、前言

十六世紀是東南亞國際貿易重大轉變的年代，歐洲人在葡萄牙人、西班牙人的帶領下進入了東南亞地區，對這一區域原有的貿易體系造成了重大的衝擊。歐洲人帶來了新的貿易元素，雖然沒有完全取代原本的舊體系，但是卻打破了原本的東南亞國際貿易格局，巴達維亞、馬尼拉、澳門等新的貿易港口紛紛興起。在眾多新興的貿易港口之中，最能引起筆者興趣的是在十六世紀末葉起，國際貿易地位不斷提高的馬尼拉港。馬尼拉屬於中國明代東南亞航路中東洋針路的一部份，原本算不上是重要的貿易商港，其人口、物產都沒有特殊之處。但是，在這時候，由於西班牙人的到來，帶來了大量的美洲白銀，使馬尼拉在數十年間一躍成為中國商人在東南亞諸港之中前往次數最頻繁、最重要的貿易港口之一。

東西洋兩針路是東南亞貿易航路上兩條最大的航線。十六世紀，中國商人前往東南亞地區經商的，大多是趁著東北季風盛行的季節出發，在各地港口作數個月的買賣之後再駕船，利用西南季風北上返回中國。除非是錯過了貿易季風，不然華商一般都會在一年之內完成一次的貿易來回。讓筆者感到好奇的是，前往西洋地區和東洋地區的貿易航線一長一短，途中的重要貿易港口數量相差懸殊，華船往返卻都是一年一次。顯而易見的，前往東洋航路的商人，比前往西洋航路貿易的商人有更多的時間，可以從事準備貨物、航行、交易等事務，停泊在貿易對象港口的時間也可能會比較長。這樣的不同的會對華商在當地的活動以及當地經濟的發展造成什麼樣子的影響？



本文試圖利用華人海商在馬尼拉的商業活動來討論華商是如何利用這樣多餘的自由時間。是將這多餘的時間花在中國準備貿易商品呢？在航程中多造訪幾個港口呢？還是在目的地的馬尼拉花多一點時間進行貿易活動、參與當地的經濟活動？本文擬對此一主題分三個部分討論，第一個是探討前往馬尼拉的商人之所以有較其他經營東南亞貿易的華商有更多時間的原因，接著列出不同時代華船在馬尼拉港停泊時間的變化以及會影響華船停留時間長短的重要因素。第二個是討論中國海商在馬尼拉進行的兩種主要經濟活動之一的轉口貿易（大帆船貿易），對於華船停留時間長短的影響。第三個則是討論另一重要經濟活動——零售貿易的影響。希望藉由這樣的討論，解釋前往馬尼拉的華商是如何利用他們比西洋針路華商更充裕的時間。

二、前往馬尼拉貿易的時間

東洋針路在西班牙人在建立馬尼拉殖民地之前並沒有太特殊的重要性。張燮在《東西洋考》中明白道出：「合東洋諸國，僅足當西洋大國之三。」¹東洋針路所屬的菲律賓群島、加里曼丹北部、香料群島地區的國家不是太小，就是缺乏華人有興趣的重要商品。因此華商在此停留的時間相當的有限，販售的貨品也僅有少量的絲綢、鐵鍋、五金、鐵針等而已。然而，自從西班牙人在馬尼拉建立殖民地之後，馬尼拉的國際貿易地位因為西班牙人持有大量的美洲銀貨而快速上升，中國商船在此的貿易規模也

¹ 張燮，《東西洋考》（北京：中華書局，1981），108。

迅速成長。貿易的發達使華船在此停留的時間也相對的延長。本節要討論的是華船在馬尼拉停泊時間的長短以及影響停泊時間的各種因素。

(一) 距離近

在華船開始使用從福建經過澎湖、台灣南端、大港、玳瑁港等地到馬尼拉的較短航程之前，前往呂宋的航道要在沿著南海地區繞一個逆時針的圈子，從占城航行三十天到文萊，再向北航行三十天才能到達呂宋一帶，所需要的航行時間相當的長。²但是自從較直接的福建-澎湖-台灣南端-北呂宋-馬尼拉的航線開始使用之後，中國與菲律賓地區的交通距離一下子變的比東南亞其他地區都要更近。從十六世紀後半福建的主要港口月港出發，揚帆南航，大約只要 15 到 20 日，便可以抵達菲律賓群島。³十七世紀初，張燮認為在距離上靠近福建，易於前往貿易，是馬尼拉貿易興盛的重要原因，故有「其地去漳為近，故賈舶多往」之語。⁴

(二) 東洋針路僅有馬尼拉一個大型港口，不造訪其他港口

馬尼拉除了地理位置距離中國的福建甚近，比其他港口節省航行時間外，還有一個會讓華船能夠長時間停留的客觀原因。上一段說過，在東洋針路上的港口一般規模較小，同時又缺乏能夠引起華商興趣的土產，就是

² 趙汝适 著，楊博文 校釋，《諸番志校釋》(北京：中華書局，2000)，135。

³ 張燮，《中國與西班牙關係史》(鄭州：大象出版社，2003)，79。

⁴ 張燮，《東西洋考》，89。



說在同一條貿易航道上沒有其他的重要港口。在整個十六、十七世紀裡，東洋針路上就只有馬尼拉一個大型港口，一來是因為大港、南旺、玳瑁港、宿霧、蘇祿等港口都難以與其匹敵，二來是西班牙帝國以馬尼拉港為通往墨西哥的唯一合法對開港，使美洲白銀在大部分的西屬時代都屬於馬尼拉港的「壟斷性特產」。西班牙人在馬尼拉挾其強大的消費能力以及令人嚮往的白銀，使一向分散於菲律賓群島各地貿易的華舶向馬尼拉集中。⁵

(三) 季風以及颱風季節

風向與天候一向是帆船時代影響海上交通的重要因素，無論在世界任何地方的船隻都必須考慮這兩個重要的條件，華舶前往馬尼拉的時間點以及停留的時間長短也不能例外。在東亞地區，海洋貿易季節幾乎可以說是完全配合季風而生的。強勁穩定的東北季風(10月上旬-4月下旬)與西南季風(5月中-9月中)是中國貿易船隻往返中國及東南亞各地(包括馬尼拉)的重要憑藉。

菲律賓群島附近的海域在3、4月的時候，比較適合船隻航行，暴風雨可說是十分少見。⁶根據史料描述，1、2、12月天候不佳，容易因為暴風雨而偏離航道。⁷而台灣、馬尼拉一帶，從夏天到秋初是颱風季，因此貿易船隻比較少在這些月份往來這一帶海域。

⁵ 陳荊和，《十六世紀之菲律賓華僑》(香港：新亞書院，1963)，4。

⁶ 方真真，《明末清初台灣與馬尼拉的帆船貿易(1664-1684)》(臺北：稻鄉出版社，2006)，107。

⁷ 方真真，《明末清初台灣與馬尼拉的帆船貿易(1664-1684)》，107。

(四) 中國商人停泊馬尼拉的時間變化

在不同的時代中，華船在馬尼拉停泊時間的長短也不盡相同。黎牙實比總督(M. L. de Legazpi)1570年、1571年兩年五月份攻擊馬尼拉土著國家的時候，都曾經遇到來做生意的華船，但並未記載其停留時間。1573年，經過兩年的招商和經營馬尼拉之後，第二任菲律賓總督拉維撒里(Guido de Lavezares)向西班牙國王的報告中記載：「來航的華船之數目增加，來航時期提早，所載貨物之質、量逐漸提高，且能供應任何西人需求之物品。」⁸1588年，薩拉主教在寄回西班牙的信中記載，來馬尼拉的「彼等(華船)於11月至5月間來去。」⁹1609年，Antonio de Morga記載，華船於3月間新月之時，季風、天氣安定時結伴而來，而在5月底或6月初離去。¹⁰張鑑的《中國與西班牙關係史》則認為華船於12月至隔年1月間自福建出港，經過15到20日後抵達菲律賓，也就是1月到2月之間到達馬尼拉。¹¹方真真在《明末清初台灣與馬尼拉的帆船貿易(1664-1684)》中的整理檔案資料則發現，台灣船隻前往馬尼拉以3、4、5月為主，其中又以4月份最多。¹²台灣前往馬尼拉的船隻在方向和航道上與自福建出發的船隻航路方向一

⁸ 陳荊和，《十六世紀之菲律賓華僑》，56。

⁹ Domindo de Salazar, "Relation of the Philipinas Island," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 7 (Cleveland, Ohio: A.H. Clark, 1903-1909), 33-35.

¹⁰ "Morga-Retana," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 16, 177-178.

¹¹ 張鑑，《中國與西班牙關係史》，79。

¹² 方真真，《明末清初台灣與馬尼拉的帆船貿易(1664-1684)》，107。

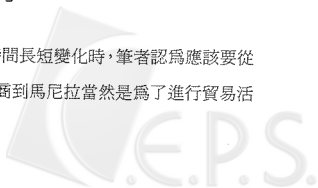
致，應該具有相當的參考價值。

大致上，各項紀錄都認為華舶於夏秋颱風季節之前離開馬尼拉返回中國，但是在華舶到達馬尼拉的時間上卻有很大的落差。不過，從 1573 年、1588 年、1609 年的觀察紀錄，以及方真真利用檔案做的整理可以看出，從 1571 年開始華舶越來越早來到馬尼拉貿易。在 1588 年左右可以提早到 11 月到達，在馬尼拉地區停留長達 6、7 個月之久。在那之後可能因為某種原因使得華舶越來越晚到來，到十七世紀中已經晚到東北季風的風尾的 4、5 月。在自然的條件都大約相同，航海科技沒有舉足突破的情況下，這樣的變化應該要歸因於貿易活動型態的不同。自然環境不會快速的改變，但是中國海商在馬尼拉的貿易活動的變化卻可能在較短的時間內發生變化。

馬尼拉地近福建，航行所需的時間相當少。同一條航線上又沒有其他值得造訪的貿易港口。因此，華舶在馬尼拉停泊的時間有很大的自主選擇空間。從 1571 之後的十六年間，華舶到達馬尼拉的時間已經一再提早。1588 年前後則提前到東北季風剛穩定沒多久的 11 月份。也就是說在考慮利用季風航行的情況下已經早到了一個接近極限的地步。為什麼這時候的華舶要這樣越來越早的出港？拉長在馬尼拉的貿易時間有何原因？而後來又為什麼逐漸縮短停留的期限，前往馬尼拉的時間越來越晚？

三、中國海商與「大帆船貿易」

在探討華舶在馬尼拉港口停留的時間長短變化時，筆者認為應該要從中國海商在馬尼拉的活動著手。中國海商到馬尼拉當然是為了進行貿易活



動，而他們在此地經營的貿易活動又分為兩種，一種是與馬尼拉大帆船貿易接軌的洲際轉口貿易，另一種是以馬尼拉和菲律賓地區為對象的零售貿易。筆者擬就此二種貿易活動在第二、第三節進行個別討論，觀察他們對華船停留時間長短的影響。

(一) 轉口性質的大帆船貿易

W. L. Schurz 在 *The Manila Galleon* 一書中這樣陳述：「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堆積，以便越過太平洋。」¹³大帆船貿易是一項利用馬尼拉作為支點的洲際貿易，以絲綢為主的中國商品在馬尼拉與橫越太平洋而來的美洲白銀進行交換，再分別將貿易所得運回西屬美洲和中國。在馬尼拉的西班牙人除了少數特許商人之外，皆不許參加這個貿易。對中國海商來說，這是一個完全以特許商人、西屬美洲市場為對象的交易，與馬尼拉本地市場的關係反而相當的有限。

大帆船貿易是十六、十七世紀聯繫亞洲與美洲的主要橋樑。隨著這項貿易的進行，中國海商將大量貿易所得的美洲白銀運回中國，使西班牙重商主義者感到恐慌。他們抱怨大帆船貿易是減少美洲貴重金屬運回西班牙的主因。再加上中國相對便宜的絲綢進入美洲市場，盡奪西班牙絲貨的市場，造成西班牙本土絲綢業的蕭條與王室稅收的損失。因此，西班牙王室

¹³ 轉引自鄭永常，《來自海洋的挑戰——明代海貿政策演變研究》（臺北：稻鄉出版社，2004），226。



在領菲期間不斷的試圖限制中國貨物進入美洲以及運往菲律賓的白銀流入中國。但是在墨西哥總督、菲律賓總督以及馬尼拉商人的反對下，總是成效不彰。¹⁴

大帆船貿易中橫跨太平洋的大帆船與到馬尼拉的華船一樣受到季節和風向的影響。大帆船一般在每年的 8 月從馬尼拉揚帆啓航，出海後先繞過呂宋島東南端的納迪諾海峽，接著向東北方航行至北緯三十度後，沿此一緯度橫越北太平洋，到達加里福尼亞之後，轉向南方沿岸航行到阿卡普爾科。從馬尼拉到此耗時長達 204 天。回程約在在每年 2、3 月出發，向西航行，中間停靠關島，到達馬尼拉大約需要 75-90 天。¹⁵也就是說，大帆船每年會在 4 月中到 6 月之間載運大量的美洲白銀、軍需品、旅客移民及其他物資來到馬尼拉。

(二) 白銀為中國商人的主要目標

西班牙人從美洲帶來的大量廉價白銀是十六、十七世紀馬尼拉貿易地位的最佳保障，也是蜂擁而至的中國海商瞄準的目標。華商對白銀的執著來自於中國內地對白銀的大量需求。在比價相對有利的情況下，在馬尼拉的華人不論是經營轉口貿易的或者零售的，都對白銀異常的喜愛。1574 年的一個西吏的報告中記載：「華商與吾人均以現款交貨，蓋彼等深知吾

¹⁴ 全漢昇，〈近代早期西班牙人對中美貿易的爭論〉，《中國文化研究所學報》8.1(1979.12): 71-85。

¹⁵ 陳鴻瑜，《菲律賓史——東西文明交會的島國》(臺北：三民書局，2003)，43-44。

人有甚多銀貨，並極願獲得此種銀貨故也。」¹⁶還有一位叫 Morgo 的西班牙人說：「華商不喜歡黃金及其他產物，惟願購其貨物者以里耳(Real)銀貨及銀塊付款。」¹⁷這一類的描述在中文史料中也不乏記載。萬曆年間(1573-1620)徐學聚在〈初報紅毛番疏〉中說：「我販呂宋，直以有佛郎機銀錢之故，……。」¹⁸可見中國海商越洋到馬尼拉做買賣，為的是獲得西班牙人的白銀，中外皆知。另外，由於中國海商除了白銀之外，幾乎不會購買其他菲律賓土貨，所以萬曆十七年(1589-1590)，明朝政府在水路二餉之外，向前往呂宋的商船徵收每船一百五十兩的「加徵」，隔年降為一百二十兩。¹⁹

中國海商熱衷於在馬尼拉獲得白銀，但在美洲坐擁銀山的西班牙人到了東亞的菲律賓之後，卻不是隨時擁有足夠的白銀來與中國海商做生意。例如 1592 年，馬尼拉的西班牙人因為屢次的土人叛亂以及美洲運來的經費短缺，陷入了極度的財政匱乏，引爆官員貪污營利的風潮。²⁰試想在這樣的情況下，又怎麼會有足夠的白銀購買中國商品？在十六、十七世紀，中國人與西班牙人在馬尼拉的貿易衝突大部分都是由於西班牙人因為各種原因出現了資金不足的状态引起的。畢竟西班牙人的白銀不是在菲律賓出產的，而大帆船隨時有可能因為氣候因素延遲、沉沒、遭遇海盜而無

¹⁶ 陳荊和，《十六世紀之菲律賓華僑》，5。

¹⁷ 陳荊和，《十六世紀之菲律賓華僑》，5。

¹⁸ 徐學聚，〈初報紅毛番疏〉，《明經世文編》，卷433，4726-7。轉引自鄭永常，《來自海洋的挑戰——明代海貿政策演變研究》，256。

¹⁹ 張燮，《東西洋考》，132。

²⁰ 陳荊和，《十六世紀之菲律賓華僑》，88-89。

法如期到達，甚至有時候馬尼拉與西班牙本土商人的商業爭奪，也會導致馬尼拉白銀的短缺。在 1654 年的危機當中，馬尼拉政府不但被迫發行皮錢，還因為搶奪、欺壓中國海商而被鄭成功宣布禁運。²¹

由西班牙人屢次遇到這一類的困難可以得知，馬尼拉的白銀貨幣並不是相當的充裕，而每年的 3、4 月間，華船已經入港，而大帆船尚未抵達的時候，正是貨幣「青黃不接」的時期。在這個時期的銀貨稀少，銀價較高，華人出售商品的意願不高，而馬尼拉特許商人投資在上一年度的大帆船貿易之資本尚未回收，想必少有足夠的現金提前採購本年度的新貨。所以在帆船進港之前，白銀再次供應充足之前，只會有議價的情況出現，但是不會有大規模交易行為出現。W. E. Cheong 在 *The Decline of Manila as a Spanish Entrepot* 中也提及在馬尼拉，中國的絲綢、瓷器等奢侈品貿易並非日日進行，而是有季節性，必須配合馬尼拉大帆船及中國帆船的季節往返才能活動。²² 由此可見，馬尼拉大帆船轉口貿易的交易活動，將會集中於 4 月中到 6 月之間這段華船、大帆船都停泊在馬尼拉的時候。至於交易進行的方式，可能與墨西哥阿卡普爾科每年當大帆船到達時的那種盛大的集市貿易相似，以短暫、密集、集中的交易方式完成。而且每當大帆船入港的時候，馬尼拉港也有與阿卡普爾科相似的盛大慶祝，市內教堂鐘聲齊

²¹ 李毓中，〈明鄭與西班牙帝國：鄭氏家族與菲律賓關係初探〉，《漢學研究》32(1998.12): 37-38。

²² W. E. Cheong, "The Decline of Manila as a Spanish Entrepot," *Philippine Historical Review*, vol. V(1970): 210-1. 轉引自許壬馨，〈菲律賓早期的唐人街〉，《暨南史學》1(1998): 51-52。



鳴，人民熱烈歡迎大帆船平安抵達。²³

(三) 大帆船貿易的西班牙商人

如前面所說的，可以參加大帆船貿易的西班牙商人都是擁有特許的商人。西班牙帝國的殖民地貿易基本上是屬於王室的專利，因此只有獲得王室許可(航行權狀)的人或者獲得航行權狀轉讓的商人可以經營此一貿易。擁有這樣的特許的，一般是總督、教士、文官、皇家最高法院成員及其朋友、西班牙官員的寡婦和退休的西班牙人。²⁴相較於中國海商的較小規模經營，這些西班牙「商人」常以較大的資本額出現，如 1591 年達斯摩利那總督指稱當時的皇家最高法院法官、主教、傳教士等都是最世俗、最巧妙的商人。²⁵而且這位總督還在隔年列出了一份這些「商人」前一年的經營大帆船的商品數量。²⁶其中最大宗的兩位貨主，分別是 60 網、29 箱的貨物和 52 網、20 箱貨物，其他超過 40 單位(箱、網)的有兩位，20 單位以上兩位，19 單位一人，10 單位以下 6 個人。

大帆船貿易的西班牙「商人」除了以特許商人、較大的資本額以及特殊的身分之外，為了保障隔年的貨源，他們還常常預先向中國海商訂貨，請他們到中國代為張羅收購指定的貨物。例如 1591 年被達斯摩利那總督

²³ 陳鴻瑜，《菲律賓史——東西文明交會的島國》，44。

²⁴ 陳鴻瑜，《菲律賓史——東西文明交會的島國》，43。

²⁵ 陳荊和，《十六世紀之菲律賓華僑》，101。

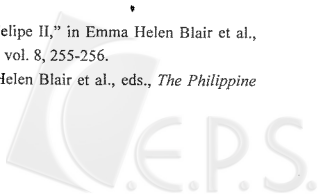
²⁶ "The two letters from Dasmarinas to Felipe II," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 8, 255-256.

指責因為私利反對二分稅的法官羅洽斯就因為想要隱瞞自己委託中國商人購買貨物的金額(減少課稅)而反對貨物批發稅。²⁷這些身分特殊的商人在訂貨的同時，也會私下搶購華船運來的中國商品、在私人住宅與中國海商秘密議價，而這些都是西班牙政府所嚴格禁止的行為。²⁸

參加轉口貿易是中國海商在馬尼拉的兩項重要經濟活動之一，這是一個只有資格參加大帆船貿易的少數馬尼拉特許商人為對象，以美洲市場為市場的交易，基本上不會與馬尼拉本地的市場發生太大的接觸。在這項貿易中，中國海商必須將大量的中國絲綢等奢侈品載到馬尼拉，而馬尼拉的特許商人則要有足夠的資金來購買這些運來的中國貨品。但是馬尼拉本地並不出產銀貨，而且白銀的供應量也不充足，若不依靠大帆船從墨西哥運來大量的白銀，立刻就會陷入極為艱困的財務危機。因此，轉口貿易的大量絲銀交易只會在，而且只能在每年4月中到6月之間，大帆船入港，白銀供應充裕、銀價較低時發生。轉口貿易的時間固定在4到6月間，而且又鮮少與馬尼拉當地的市場發生關係，因此不會造成華船在馬尼拉停泊時間的增減變化。因為主要變化的是華船到來的時間(在11月到3月之間)，而在這段期間馬尼拉不可能有大帆船到來，自然也就沒有轉口貿易的發生。

²⁷ "The two letters from Dasmarinas to Felipe II," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 8, 255-256.

²⁸ "Memorial to the Council," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 6, 162-163.



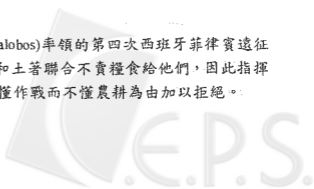
四、中國海商與馬尼拉零售貿易

零售貿易是中國海商在馬尼拉的另一項重要經濟活動，與轉口性質的大帆船貿易不一樣的是，這是完全以提供馬尼拉當地的需求而發生的經濟活動，提供的商品因此具更多樣、符合日常生活所需，從高檔的各類奢侈品到所有人每天吃的糧食都在販售的範圍內。關於馬尼拉零售業的研究非常的多，不過都是說該零售業完全由「華人」所壟斷，但是究竟是由哪些「華人」來壟斷？

(一) 草創時期

1571年，西班牙人在首任菲律賓總督黎牙實比的帶領下建立了菲律賓殖民地，並以馬尼拉市作為殖民地的首府。這時候，菲律賓土著的經濟生產雖然已經有一定的程度，但仍無法供應西班牙統治者的基本需求，而西班牙軍隊又是屬於無法進行生產的純消費者。²⁹馬尼拉遠離西班牙母國及其他殖民地，糧食、日用品、軍事補給等所有物資都需要就地張羅，因此中國海商成為西班牙人的主要物資來源。這時候的馬尼拉地區華人甚少，無法從事各種的生產和經銷活動。在這樣的情況下，馬尼拉地區的零售業便落入每年渡海而來的中國海商手中，他們來到馬尼拉之後便上岸進行零售貿易，以海商的身分兼管運送、銷售(零售)。1586年，馬尼拉西班牙

²⁹ 1543年，由維拉羅伯斯(R. L. de Villalobos)率領的第四次西班牙菲律賓遠征軍在民答那峨島缺糧，而葡萄牙人和土著聯合不賣糧食給他們，因此指揮官命令士兵種玉米，卻被士兵以只懂作戰而不懂農耕為由加以拒絕。



牙市民大會呈本國印度評議會中有第三項第二條中希望禁止華船進行零售交易的條文(列於零售攤販之前),可見這時候的華船零售交易頗為重要。³⁰

在這個本地華人人數有限的時期,馬尼拉地區的零售活動幾乎全部由中國海商控制,同時因為馬尼拉什麼都沒有,所以中國海商什麼都賣,其中又以糧食、日用品最為重要。同時兼辦運輸和銷售,馬尼拉的草創時期是中國海商在零售業中扮演的腳色與所占比重最重要的時期。

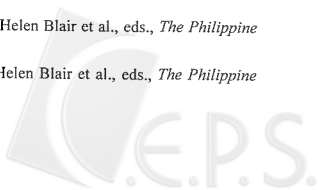
(二)「八連」製造業的興起

隨著移居馬尼拉的華人人數的不斷增加,戈沙祿·龍其慮總督(Gonzalo Ronquillo)在 1582 年建造了第一個「八連市場」,以便容納、徵稅和集中控管華人的行動和貿易。自此以後,歷代的「八連市場」就成了馬尼拉華人零售交易和手工業發展的中心。

1586 年,在馬尼拉西班牙人市民大會中,提到馬尼拉地區有部分的華人工匠、木匠、園丁及農夫,認為應該准許其在馬尼拉城外居留。³¹可見在八連市場開設之後的幾年間,來菲的華人已經開始進行手工製造業、園藝和糧食種植等非商業性的產業活動。不過,在同一年馬尼拉最高法院檢察官羅哈斯給國王的報告當中,抱怨華人因為獲利不多而不願意當工匠來為西班牙人服務,亦可知馬尼拉地區的華人投入日常用品的手工業生產

³⁰ "Memorial to the Council," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 6, 162-163.

³¹ "Memorial to the Council," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 6, 167-168.



者這時仍然不能滿足本地的需要。³²

1588年8月2日，薩拉主教寄回本國的信函中提到當時八連市場內外的商業情況。市場內有華人經營的成衣舖、修靴匠、木匠、蠟燭匠、糖果舖、藥舖、油漆匠、銀匠等進行日常用品的生產。市場外面有華人織匠、磚匠、燒石灰匠、木匠、鐵匠等約300人。³³經過兩年的發展，馬尼拉的華人的職業類別又再度的增加，應當可以視為華人勞動人口正在逐漸適應馬尼拉城多樣的需求。

1590年，薩拉主教對於新建的八連市場的描述可以作為馬尼拉華人手工業發展到一個階段的指標。根據薩拉主教的敘述，華人在馬尼拉的手工藝產業不只是在種類上勝過兩年前，同時已經打敗西班牙人的同行，成為馬尼拉地區最主要的日用品生產者。連四年前羅哈斯報告中特別強調本地相當缺乏的建築工匠都有極大的進展。最重要的是，在馬尼拉的華人手工業者已經能夠製造出不同於中國產品，更貼近西班牙風格的各種日用品，薩拉主教甚至認為這些產品比中國出產的更好。³⁴這時候的八連市場手工製造業已經變得相當重要，可以製造新式的中西混合產品、西班牙人需要而中國不生產的文化物資以及許多原本由中國進口的日常用品，³⁵而

³² "Letter of Pedro de Rojas to Felipe II," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 6, 269-270.

³³ Domindo de Salazar, "Relation of the Philipinas Island," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 7, 33-35.

³⁴ "The Chinese and the Parian at Manila," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 7, 224-229.

³⁵ "Salazar letter of 24, Jun. 1590," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 7, 224-229. 轉引自許壬馨，〈菲律賓早期

且部分的產業，例如椅子、馬鞍、踏蹬等已經有西班牙人準備將之出口到墨西哥，想必這時八連市場的華人手工業生產規模和產量已經有相當的水準了。

八連市場內華人手工業在 1582 年到 1590 年之間的迅速發展，必然會與原本由中國海商主導的零售業產生競爭。中國海商的零售可能也是以店舖的方式在八連市場內營業，平時只留少數人手代理經營，海商只有在來到馬尼拉的數個月中參加店舖內的經營。在越來越多的日常用品都能夠就地生產，而且更符合當地需求的情況下，由中國海商所主導的舶來品零售業自然逐漸衰微或者改變生產經營模式。

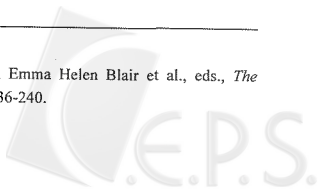
(三)糧食的自給自足

馬尼拉地區的糧食供應是零售業的重點之一。本文擬將所謂的糧食分成兩類來討論：一類是魚類、各種海鮮、各種肉類、蔬果等園藝產品，這是非主食類；一類是稻米、麥等澱粉類主食。

馬尼拉在非主食類的自給自足發展應該是相當快的，早在 1582 年的時候，居住在本地的華人漁夫就已經壟斷了馬尼拉的水產供應，以至於當年強迫華人漁夫參加將赴日本的遠征隊後，造成馬尼拉的街上高價也買不到海鮮的情況。³⁶此後的數年內，八連內部的菜市場已經每日販賣有各種肉類、魚類、蔬菜、飲料、麵包，而且供應量之充足被薩拉主教比作與馬

的唐人街)：52。

³⁶ “Affairs in the Philipinas Islands,” in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 5, 236-240.



德里、薩拉曼加兩座大城市相等。

關於主食的部分就比較複雜。因為目前看到的資料大部分都直接稱華船運來的糧食為「糧食」，而沒有加以區分稻米與麥類。可以確定的部分是菲律賓地區盛產稻米而不產麥，因此馬尼拉地區的麥類食物原料必然是從中國海運來的，而菲律賓的稻米何時能夠自給自足則不是那麼清楚。在 1590 年薩拉曼加的信件中，對於華人麵包商的描述中有一句：「許多華人麵包商以中國運來之良質麵粉及小麥製造麵包，並販於市場及街上。……且其價極廉。雖本島產出多量之米，但許多人現在已經改吃麵包。」³⁷筆者認為可以理解成這樣：1590 年時菲律賓的稻米產量已經足以自給，但是因為華人麵包商的麵包廉價，而且供應穩定，所以現在已經有許多人改吃麵包。若這樣的理解沒有謬誤的話，則馬尼拉的稻米在 1590 年的時候就已經達到了自給自足的程度，而經手米糧的自然是在各地向土著收購米糧以供應馬尼拉市區的華人糧商，而非載運舶來品的華人海商。後來，在十七世紀中期的時候，菲律賓的大米不只是自給自足，還成為明鄭政權重要的糧食來源。³⁸不過，由於菲律賓未能生產多種必要之糧食和食料，所以中國海商在這些糧食的供應上仍有一定的影響力，像馬尼拉的麥、麵粉、糖、食用油等在 1590 年以後仍然一直由中國海商自中國輸入菲律賓。

一開始的時候，馬尼拉地方糧食、日用品皆不足以自給自足，完全依

³⁷ "The Chinese and the Parian at Manila," in Emma Helen Blair et al., eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, vol. 7, 224-229.

³⁸ 李毓中，〈明鄭與西班牙帝國：鄭氏家族與菲律賓關係初探〉：48。

賴華僑跨海運來。當時在馬尼拉居住的華人人數又不甚多，因此無法生產、分配物資，因此中國海僑便負起零售的責任。但是隨著移居馬尼拉地區的華人逐漸增加，菲律賓的糧食生產和八連市場的日用品手工業的生產能力都快速強化，並在 1590 年左右分別達到一個新的階段，迫使以販賣舶來品為主的中國海僑零售業退出大部分的零售業。此後，華貨在馬尼拉的貿易中雖然仍擁有很大的市場，但是華船大多不再直接參加零售的行列，也就是說運輸和零售重新分家。

五、 結論

十六、十七世紀馬尼拉港的興起與繁榮，一方面是因為西班牙人從美洲帶來了大量的白銀，一方面則是中國海僑不斷地大量前往此地貿易的結果。在馬尼拉興起的頭三十年裡，中國海僑在馬尼拉港停泊的時間歷經了一次很大的改變。1571 年，西班牙人開始經營馬尼拉，而改變了華船散於東洋針路諸港貿易的模式。此後華船開始集中於馬尼拉一港。同時，為了提供馬尼拉地區西班牙人的各種需求，華船載運到馬尼拉的商品質量日增，而到港的時間也越來越早。1588 年左右，華船已經將到馬尼拉的時間提早到 11 月（當然不是每一艘都如此），如此一來他們就必須在馬尼拉活動到隔年的 5、6 月，當東北季風轉成西南季風的時候才能離開，總共在馬尼拉一帶停留的時間長達半年。在此之後到 1609 年之間，華船到訪馬尼拉的時間的發展卻越來越晚，停留的時間自然也就漸漸縮短。在 1609 年的觀察紀錄中，華船往返的時間已經變成從 3 月出發，5 月底或 6 月初離去，停留在馬尼拉港的時間最多只有三個月而已。這樣短暫的時間內有這

麼大的變化絕對不會是自然環境因素的影響，必然是中國海商在馬尼拉的貿易活動有了對時間需求上的改變所造成的現象。

中國海商在 1571 年到 1609 年之間，在馬尼拉的主要貿易活動有二：一是轉口性質的大帆船貿易，主要商品是中國的絲綢。一是零售貿易，以馬尼拉地方市場為對象。商品中最重要的為日用品和糧食。

馬尼拉大帆船貿易具備大規模的貿易行為，因此需要相當充裕的白銀，而馬尼拉地區的存銀勢必難以應付此一巨額的支出，是以此項貿易必然是在每年 4 月中到 6 月大帆船抵達馬尼拉港，帶來大量的美洲白銀之後進行。再考慮到華船必須在颱風季節到來之前離開，大帆船貿易的進行時間就顯得相當短暫、交易非常的集中。大帆船貿易受限於大帆船帶來美洲白銀的時間，而大帆船的到港又受不會改變的自然條件的影響，所以中國海商在馬尼拉的此項貿易活動時間固定、變化相當有限。再加上這貿易進行的 4 到 6 月份，根本就不是華船停留時間有所改變的月份。很明顯的，大帆船貿易並不是馬尼拉華船停留時間變化的原因。

馬尼拉的零售貿易一向由華人掌控。不過筆者以為，掌控馬尼拉零售貿易的這群「華人」，在 1571 年到 1609 年之間發生了一次質變，零售業的主角由中國海商轉變成為居住在馬尼拉當地的華人（華僑）。馬尼拉草創之時，糧食不足自給、日用品不能自行生產，因此完全依賴華商跨海運來，而當地又沒有可以擔任零售的群體，因此中國海商在運送商品到馬尼拉之後便兼營零售。零售業與轉口貿易不一樣，需要花很長的時間去經營、銷售，因此在 1588 年以前，兼營馬尼拉地區零售生意的中國海商基於這樣的需要，會越來越早造訪馬尼拉港，拉長在此地經營零售業的時間。西班

牙人 1571 年佔領馬尼拉之後，華人移民快速增加。隨著人數的增多，華人開始在馬尼拉發展手工製造業以及生產糧食，使得本地的糧食生產和日用品製造的能力迅速上升。1588 年到 1590 年之間，馬尼拉本地的華人產業已經發展到了一個相當高的水準，在擊敗西班牙人製造業之餘，也逐漸壓迫到中國海商所經營的零售業，造成海商逐漸退出馬尼拉的零售。此後中國海商雖然依舊在馬尼拉貿易中相當活躍，但需要長時間經營的零售業已經不再是他們經營的重點，所以華船在馬尼拉停留的時間就相應的縮短。到了 1609 年及十七世紀中期，華船大部分都在 3、4 月，甚至 5 月才到達馬尼拉，說明了此時的中國海商在馬尼拉經營的貿易活動已經不再需要很長的時間，只要短短的一兩個月就可以完成所有的交易，然後揚帆回國。



參考資料：

(一) 史料：

1. Blair, Emman Helen et al., eds.. *The Philippine Islands 1493-1898*, 55vols. Cleveland, Ohio: A.H. Clark, 1903-1909.

(二) 專書：

1. 方真真，〈明末清初台灣與馬尼拉的帆船貿易(1664-1684)〉，臺北：稻鄉出版社，2006。
2. 王廣武，〈中國與海外華人〉，臺北：商務印書館，1994。
3. 張燮，〈東西洋考〉，北京：中華書局，1981。
4. 張鎧，〈中國與西班牙關係史〉，鄭州：大象出版社，2003。
5. 陳炎，〈海上絲綢之路與中外文化交流〉，北京：北京大學出版社，1996。
6. 陳荆和，〈十六世紀之菲律賓華僑〉，香港：新亞書院，1963。
7. 陳鴻瑜，〈菲律賓史——東西文明交會的島國〉，臺北：三民書局，2003。
8. 黃滋生、何思兵，〈菲律賓華僑史〉，廣州：廣東高等教育出版社，1987。
9. 趙汝适 著，楊博文 校釋，〈諸番志校釋〉，北京：中華書局，2000。
10. 鄭永常，〈來自海洋的挑戰——明代海貿政策演變研究〉，臺北：稻鄉出版社，2004。

(三) 期刊論文：

1. 全漢昇，〈近代早期西班牙人對中菲美貿易的爭論〉，《中國文化研究所



學報》8.1(1976.12): 71-85。

2. 李毓中，〈明鄭與西班牙帝國：鄭氏家族與菲律賓關係初探〉，《漢學研究》32(1998.12): 29-59.
3. 許壬馨，〈菲律賓早期的唐人街〉，《暨南史學》1(1998): 43-61。

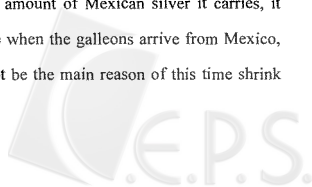


Chinese Junks Sail to Manila and the Construction of Chinese Merchants Market in the Sixteenth Century

Syuan-Jhu, Siao

(Graduate Student, Department of History, National Chengchih University)

During the 16th century, Manila was a very important international trade port in Southeast Asia, and also one of those which Chinese sea traders visit the most. The Spaniard started the trade with Chinese right after their capture of Manila in 1570. Because of the thirst for silver in China and the absence of goods and materials in the Philippines, the trade between the Chinese and Manila rose in the 16th and 17th century. Along with the rise of the Manila trade, money, goods and time were injected, but in the last few years of 16th century, the time that Chinese merchant ships stay at the port of Manila didn't increase with the scale of the bargain, instead it became shorter ever since. In 1588, the Chinese merchants stayed in Manila to run their business for about half a year, but in 1609 when the Manila trade was bigger in scale, the amount of time they spend slipped down to 2 to 3 mouths. To discuss this unusual matter, we have to start with the two main activities the Chinese merchants do in Manila: the transit trade of the Manila Galleon and the local retail sale of the city. The Manila Galleon business counts on the arrival of the galleons from Spanish-America and the huge amount of Mexican silver it carries, it also takes only a short period of time when the galleons arrive from Mexico, based on this characteristic, it can not be the main reason of this time shrink



problem. In the other hand, the local retail sale takes a lot of time to manage. In the early years of the Spanish rule in Manila, the number of Chinese incomers which became the main role in the local retail sale was still small, the Chinese sea traders controlled both the international trade and the local retail sale. This control of the retail trade would keep the sea traders in port for a long time just to sale their cargo piece by piece. With the number of Chinese incomers increasing every year and the fast rise of the Silk Market in Manila, in time, the retail trade in the city was no longer in the hands of the Chinese sea traders. This change of the retail trade, made it possible for the Chinese sea traders to lessen the time they spend in Manila when they manage their international trade.

Keywords: Manila, Chinese sea traders, Philippine, the Silk Market

