

明清之際澳門海上絲路貿易 國際大循環

楊仁飛*

明清之際，即十六世紀末、十九世紀初，隨着世界航路的全面貫通，西方勢力的東漸，全球性廣泛聯系的建立，世界貿易格局爲之大變。在此歷史大背景下，中外交流的千年古道“海上絲路”亦發生重要變化。不僅是中西方之間的直接交流和交易成爲現實，而且伴隨着澳門港的興起，世界市場對中國絲貨的追求，對“海上絲路”的規模、範圍及影响均有很大發展，且形成以澳門爲中心，以廣州乃至整個大陸；特別是沿海地區爲腹地，向太平洋、大西洋、印度洋發展的，以絲貨爲大宗交易商品的海上絲路貿易國際性循環。這一循環是前所未有的。本文試分析這一海上國際絲路貿易大循環的形成、構成、特點及其影响，從中反映這一時期中外貿易的盛況。

一、以澳門爲中心的海上絲路貿易國際大循環之構成

1513年葡萄牙商船首航中國沿海，在廣東珠江口岸、福建、浙江的海島上與中國商人交易。1535年葡萄牙人進入澳門；1553年賄賂廣東香山地方官員，托言“舟觸風濤，願借濠鏡（Hao－Ching）地暴水漬貢物”^①，獲在澳門泊船之特權；1557年葡人以年納地租五百兩，佔住澳門。自此時起澳門港漸興，“自是諸澳俱廢，濠鏡爲舶藪點”^②。中國的絲貨、瓷器等物品通過澳門運向世界各地，開始形成以澳門爲中心的國際絲貿易循環。大約自1580——1640年的六十年是此國際貿易循環的鼎盛期。之後開始衰落和轉移，澳門的中心地位轉到廣州，絲貨大宗出口商品轉爲茶葉與鴉片爲最大宗交易品，直至鴉片戰爭後，中國絲貨出口再度出現高潮。

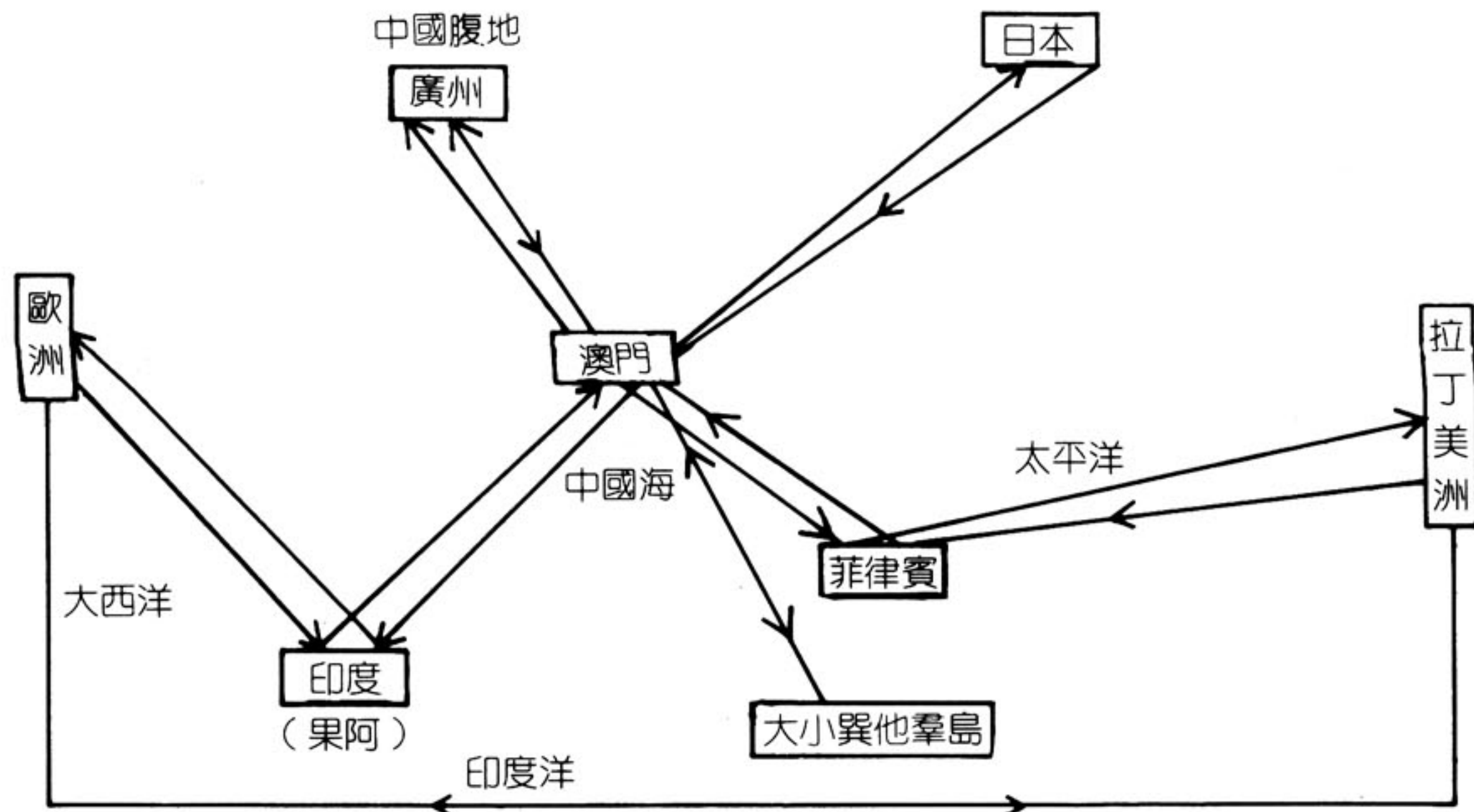
* 廣東省社科院

①張天澤《中葡早期通商史》，p118。

②郭棐《萬歷廣東通誌》，卷六十九，澳門。

明清之際以澳門為中心的海上絲路國際貿易循環共有五條相互關聯的航綫組成，是一種擴散與反饋相結合的對外貿易有機聯系，它是經澳門中轉，將中國的絲貨轉口運銷到全世界，又通過澳門將世界各地的商品和對絲貨需求的信息傳回中國內地，構成多方位聯系，雙向的循環系統（見圖1）。

【圖1】



這五條航綫是由三條主綫和兩條輔綫組成，其中三條主綫分別是廣州——澳門——印度——歐洲航綫；廣州——澳門——日本長崎航綫；廣州——澳門——馬尼拉——拉丁美洲航綫。兩條輔綫是澳門——大小巽他群島航綫和歐美航綫。

廣州——澳門——印度——歐洲航綫實際上可分為兩段；廣州——澳門——印度果阿，這是一段傳統的航路，是中國與東南亞國家及印度洋國家交往的“西洋航路”；果阿——好望角——里斯本及其他歐洲各國，這段航路是十五世紀方開辟出來。兩段相接便是東方中國通向歐洲的直接航綫。

廣州——澳門——日本航綫，由於倭寇問題，中日貿易便通過澳門進行，而且它還是歐亞航綫之延伸及擴展。

廣州——澳門——馬尼拉——拉美航綫，全程也分兩段。澳門——馬尼拉航綫早在明代之前便有中國閩粵商人來往貿易；馬尼拉——太平洋——墨西哥阿卡普爾科（Acapulco）等港口，這是十五六世紀發展起來的新航綫，這是一段有名的“大帆船貿易”航綫，全漢升教授稱之為“橫跨太平洋的海上絲路”^③。

澳門——大小巽他航綫，澳門華商和葡商通常每年十一月或十二月抵達屬於大巽他群島蘇拉威西島之南的望加錫，第二年返回澳門。

^③全漢升《論明清之際橫跨太平洋的絲綢之路》，載《歷史》月刊第十期。

歐美航綫是歐洲人發現“新大陸”建立起的航綫，它是將美洲的白銀運回里斯本、馬德里，然後將白銀運送到東方，購回所需求的貨物。

以上這五條航綫構成的海上絲路國際大循環是有兩個大小不等的分循環組成，並且以銀與絲的結合，以澳門為中轉站成為此循環的重要特色。

首先是歐洲、澳門、日本的循環。葡萄牙史學家儒塞斯（C. A. Montalto de Jesus）在《歷史的澳門》一書中是這樣描寫這一循環的：“歐洲與東洋的貿易，全歸我國獨佔。我們每年以大帆船與圓形船結成艦隊航行至里斯本，滿載上毛織物、緋衣、玻璃精製品、英國及佛蘭德爾的鐘錶和葡萄牙的酒而到各地的海港換取其他物品。船從果阿航行至柯欽（Cochin）得到香料和寶石，又從柯欽、馬六甲（Malacca）得到香料與宋大島（蘇門塔腊Sumatra的檀香木（Santalwood），其次再把這些物品在澳門換取絹絲貨加入船貨，最後又把以上的貨物運到日本換成金銀塊。……然後再在澳門滯留數月，則又可載滿絲、絹、麝香、珍珠、象牙精製品、細工木品及漆器陶瓷器而返回歐洲”^④。由此構成印度洋、大西洋、中國海一個一定規模的貿易循環。

另一分支循環乃是歐洲——澳門——馬尼拉——拉美的循環、在澳門的華、葡商人將絲貨運入菲律賓的馬尼拉，然後由西班牙商人將中國絲貨和少部份菲律賓產物運到美洲的墨西哥、智利、阿根廷、巴拿馬，等地，以拉美豐富的白銀運回歐洲，然後再運回澳門，購買中國的絲貨和其他商品，構成富有特色的太平洋海上絲路與歐西絲路的結合，從而擴大了中西交通史上傳統海上絲路的範圍。

這兩大分循環的組合乃是銀與絲的組合，是中國的絲與拉美的白銀的聯系，它們連接起絲路循環的每一起止點，構成特有的貿易現象。實際上將明清之際這條以澳門為中轉中心的國際海上絲路稱之為“海上絲銀之路”亦屬確切。

二、繁榮的海上絲貨大宗貿易

明清之際以澳門為中心向世界擴散的海上絲路國際貿易循環，顧名思義，絲貨乃是中國最大宗、最重要的交易商品。

澳門自十六世紀中葉興起後，每年抵澳的外國船隻逐年增加。明朝官員龐尚鵬在《為陳未議以保安萬世治安事》文中指出：“夷舶乘風而至，止二三艘而已，近增至二十餘艘，或有倍焉”^⑤。與此同時從澳門開出的船隻也不少，如1550——1638年中，幾乎每隔一年便派五、六隻船往日本^⑥，1620年由澳門開往馬尼拉的商船達二十艘左右^⑦。

^④儒塞斯（C. A. Montalto de Jesus）《歷史的澳門》，p53。

^⑤《明經世文編》，卷三五七。

^⑥根据博克塞（C. R. Boxer）《在遠東的葡萄牙紳士》記載逐年統計分析。

^⑦舒爾茨（William L. Schurz）《馬尼拉大帆船》，p132。

在太平洋絲路方面，“查墨國（墨西哥）記載，明萬歷年，即西歷一千五百七十五年曾通中國，歲有飄船數艘，販運中國絲綢、漆器等物至太平洋亞冀巴路商埠（即Acapulco port），分運西班牙屬島”^⑧。1565——1815年間西班牙政府每年派遣一至四艘“絲船”來往於墨西哥與馬尼拉之間^⑨。

這些遠洋跋涉的商船主要為運載中國絲貨而來，中國的生絲和絲織品是最主要的出口貨物。在澳門運往果阿及里斯本的貨物中，絲貨是主要的商品。蘇沙（Faria Sousa）在《葡萄牙的亞洲》一書中提到葡萄牙人每年要從澳門收得了53,000箱絲織品^⑩。如1580——1590年平均每年運回果阿的生絲為3000餘担，價值240,000兩（Tael s），1635年就多達6,000担⁽¹¹⁾而一般一艘前往果阿的大帆船中總會裝載1,000担白絲（loose white silk），10,000——12,000匹絲緞（Silk damasks）和其他各種色彩的塔夫綢（taffetas），3~4担金，500~600担黃銅6~7担麝香（musk），200~300担糖（sugar），2,000担中國桐（China~Wood），200担樟腦（camphor）及大量的陶瓷器等⁽¹²⁾，每担絲價值在80兩左右，絲緞每匹在5兩左右，計價值十多萬兩。由於經營中國絲貨獲利豐厚，里斯本皇室每年都要派遣數艘船隻到東方運絲貨和其他奇珍異寶，而一般的葡商則落力經營果阿至澳門的絲貨貿易。

在日本，中國絲貨備受青睞，並且是日本絲織業的重要貨源，“所以為織絹綜之用也”⁽¹³⁾。當時有人曾說：當時葡萄牙人從中國澳門至日本，運來大量的白絲、黃金、麝香和瓷器，而從那裏帶走的只有銀而已⁽¹⁴⁾。在航行日本的商船中，絲貨值佔了總貨物值的百分之七十以上。如1600年一艘葡萄牙商船裝載價值超逾137,000兩貨物，其中絲貨值107,000兩，佔全船貨物的百分之七十七⁽¹⁵⁾。在明清時期，每年運往日本的絲貨相當可觀，有人估計1612年進口到日本的生絲達5000担（picul）⁽¹⁶⁾，1641年由中國商船運去的生絲為127,175斤，絲織物234,981匹（pieces）⁽¹⁷⁾。中日絲貨貿易對澳門、葡萄牙及中國商人都是至關重要的。

在菲律賓的馬尼拉，有一著名的生絲市場，當地稱之為“八理”⁽¹⁸⁾，中國商人“運來售給西班牙人的商品普遍是：成束的細至兩股的生絲，以及其他質地較差、鬆散的細絲，有白色及其他顏色卷成小絞；成數的絲絨，有些是色平的，有

⑧索伊拉·加朗《菲島百科全書》，卷十五。

⑨同上，卷四十三。

⑩弗萊·蘇沙（Manue de Faria Sousa）《葡萄牙之亞洲》。

(11)博克塞《澳門之大帆船》，p6。

(12)同上。

(13)胡宗憲《籌海圖編》，卷二。

(14)全漢升《明代中葉後澳門的海外貿易》，香港中文大學《中國文化研究所學報》第五卷第一期。

(15)博克塞《澳門之大帆船》，p179-189，《1549-1650年日本之基督徒》p109。

(16)《東方海上霸權之背景》，倫敦，p89。

(17)山肋悌二郎《長崎的唐人易貨》，1954，p30。

(18)《中菲關係與菲律賓華僑》，第一冊，p245。

些綉着各種在樣、顏色和款式也多種多樣——有些是金底或綉着金絲；各種顏色和式樣的、有着金和銀在絲綢上的織物和錦緞、花緞、緞、光亮的綢緞、一種光滑的稱之為picotes的絲織品，一種用草織成的和各種不同用途的各種質地或式樣的白棉布……及其他種種中國貨物”(19)。

馬尼拉的生絲在很長的一段時間裏，是由中國商人提供的，雖然澳門的葡萄牙商人和馬尼拉西班牙商人都想控制馬尼拉生絲市場，但直到1617年仍為中國商人控制。1619年以後，葡萄牙帆船相當有規律地來到馬尼拉，1620年就有20艘船從澳門來到馬尼拉，當時西班牙派往馬尼拉的主教薩拉查曾稱這些葡萄牙船運到馬尼拉的貨物中絲貨佔了絕大多數，“（澳門）有商船載土產來此交易……載來之貨物除上舉糧食外，大部份為絲織品（花緞、黑色及有花樣之錦緞，金銀織成的錦緞和其他製品）以及大批白色、黑色的棉衣”(20)。

不過馬尼拉的絲貨市場與其說是供應菲律賓市場，不如說是為滿足拉丁美洲對中國絲貨的巨大需求。費爾南多·席爾瓦在1626年說過“如果沒有從澳門運來這些東西（絲貨），新西班牙的船隻（指西班牙拉美殖民地）也就無貨可載”(21)。難怪有人將飄揚於太平洋的大帆船稱之為“絲船”，此航綫也稱之為“太平洋絲路”了。在1636年之前，每艘大帆船運載絲貨300～500箱；1636年的一艘商船裝載逾千箱生絲，每箱的容量若以1774年啓航的大帆船為例，內有珠色廣州光緞250匹，深紅色紗紬72疋，約重250磅；另有一箱專門裝長統絲襪，每箱1140雙，重230磅(22)。1731年一艘大帆船裝有60,000雙長統絲襪(23)，中國絲貨精緻美觀，價格又較其他產地的絲貨低廉，深受拉美各階層人民歡迎。在墨西哥境內“除中國絲織品外，不復銷售其他絲織品”(24)，從智利到巴拿馬，“西班牙人穿着的衣服，無論是僧侶的法衣，或是利馬居民的斗篷和長統絲襪，都是用中國的絲紬來縫製或用生絲來織造”(25)。

總上所述，儘管缺乏完整系統的中國絲貨出口的統計數字，也暫不分析中國商人與日本及東南亞走私貿易和荷蘭人以台灣為中心的絲貨交易量，但可以相信明清之際從澳門運出的絲貨數量是巨大的，貿易的規模亦是空前的，並且更值得強調的是這是完整意義上的商品交易，這裏絲貨既不是貨幣，也不是賞賜物，而是大宗的商品。而在隋唐以前，中國絲貨出口儘管亦相當可觀，但真正的絲貨交易並不多。如唐朝與回鶻的絲絹貿易，實際上是回鶻幫助唐朝平定安史之亂，從唐朝取得的酬勞，並且約定唐朝每年向回鶻收買數萬匹馬，每匹馬付絹40～50匹(26)，這是一種不等價的強制性的交易，並非商品性買賣；宋元時代，中國絲綢由

(19)同上，p146。

(20)陳荊和《十六世紀菲律賓華僑》，p67。

(21)舒爾茨《馬尼拉大帆船》，p132。

(22)布萊爾和羅伯遜(Blair and Robertson)《來自中國的船》，卷二十七，p269

(23)索伊拉·加朗《菲律賓百科全書》，卷十五。

(24)同(22)，卷四十三。

(25)全漢升《論明清之際橫越太平洋的絲綢之路》，引自《歷史月刊》第十期，p77-78。

(26)《白氏長慶集》，卷四十《與可汗書》。

廣州、泉州、明清分運日本、印度和阿拉伯各島，在這裏絲棉是一種特殊的交易物，起着硬通貨的作用，並且也是餽贈外國使者和博得遠方來客傾羨的禮品⁽²⁷⁾，明朝初中葉對外實行朝貢貿易制度。在這種制度下，貿易處於服從朝貢關係的地位，朝貢貿易且是一種不講經濟效益的政治性交易。明廷對朝貢國的賞賜之厚是相當驚人的，而且賞賚品中主要的是各種絲綢、棉布。如成化十二年（1476年）賞賜貢使的各項絲綢達37,550匹，超過全國司庫每年額造的一半⁽²⁸⁾。這種朝貢貿易帶來的副作用不少，只有在澳門港興起後，這種純商品性的絲貨貿易才獲明清政府的認可。

雖然明清之際以後，中國大宗出口貨物不是絲貨，而是茶葉，但即使如此，絲貨仍是第二大宗出口貨物。在1800~1833年間，廣州出口生絲，其中1800~1804年為1187担，1810~14年為1933担，1820~24年為4361担，1830~32年為8080担⁽²⁹⁾，也就是說是在經歷了一段衰落後，重新發展起來。

總之，有理由相信，這一時期的以澳門為中心的國際貿易基本上是圍繞絲貨進行的。這是當時各種因素促成的。

三、以澳門為中心的國際海上絲路貿易循環形成之原因

明清之際，中國對外貿易出現以澳門為中心，向全球擴散的海上絲路國際貿易循環，是與當時國際形勢，中外社會發展水平、科學技術進步、貿易港的優勢及其他諸重要因素密切相關的。

首先，是地理大發現奠定國際性海上絲路循環的基礎。在此之前，中外貿易和接觸基本上是單向進行的，並不構成貿易循環。生絲、絲織品、瓷器、香料作為東方之珍寶，一向為歐洲人夢寐以求。歐洲人一直在尋找一條直接通向東方的航路。十四世紀末帖木兒帝國興起於中亞，切斷了通過中亞進行的中西交通，激發起歐洲人開拓世界海上航路尋找東方的強烈追求。而與此同時，歐洲人掌握並發揮了中國的指南針、火器技術和阿拉伯的天文航海技術和知識。再加上天文學上日心說和天文地理知識的日益豐富，緯度航海法和航海知識之普及、造船技術之進步，為歐洲人實行“地理大發現”和“新航路”開辟準備了充份條件。達伽馬和麥哲倫等葡萄牙和西班牙一批航海家在尋找東方的同時，有意無意地將世界貫通。十五世紀末、十六世紀初葡萄牙人來到印度洋和中國；西班牙人來到太平洋，從而世界主要大陸和海洋有機地聯繫在一起。

“地理大發現”和“新航路”開辟最重要的影响之一而是世界性商業聯系的貫通。從歐洲到亞洲，從歐洲到美洲，從亞洲到美洲，各大洲建立起前所未有的商業和文化的多方面聯系。儘管無可否認它是建立在西方的殖民基礎上，但從一定意義上講，沒有這種世界格局聯系的出現難以想像會出現世界性循環絲路貿易。

⁽²⁷⁾沈福偉《中西文化交流史》，p260。

⁽²⁸⁾《明憲宗實錄》，卷一六五。

⁽²⁹⁾李金明《明代海外貿易史》。

第二，發達的絲織業和國際性絲綢熱的出現是形成國際海上絲路大循環的根本性因素。

澳門雖為一個彈丸之地，却是國際絲貨交易的中轉站，因為它的背後有一個博大的絲貨市場和發達的絲織業。澳門之近鄰的省會廣州起初每年舉行一次交易會，會期二至四個月，1580年起改為一年二次，澳門之外商可以從一月份開始採購他們要銷往馬尼拉、印度和歐洲的貨物，從六月份採購銷往日本的貨物，這樣可以及時地分別在西南季風和東北季風時節發運這些貨物(30)。

而廣州的絲貨市場得到國內市場的充份供應。明代中國絲織業以江浙為重，“秦、晉、燕、周大賈、不遠數千里而羅綺、繒、帛者必走浙之東也”(31)；而蘇杭地區“隆萬以來，械杼之家相沿此業，巧變百出”(32)。蘇州城出現大量的綾機、絹機、羅機、紗機、綢機、布機、織出精美絕倫之絲緞、綢細，不僅供中國封建統治者所用，而且供大部份歐洲之需。廣東本身也是重要的產絲區，佛山是重要的絲織業中心，廣紗、粵緞名噪一時，為“東西二洋”所重(33)。

有學者估計，明清中國的產絲量為77,000担左右(34)，豐富的生產能力和優良的質量為絲貨出口世界提供了充份的保證。當時中國市場還專門適應外國市場的需要而生產，曾有人說葡萄牙商人所得到的貨品“質量比別人好，品種比別人多；他們有機會按照他們特殊的需要定製貨品，規定出絲綢的寬度、長度、花樣和重量，以適合日本、東印度和葡萄牙市場的需要”(35)。

重要的是，在中國絲織業得到充份發展和充份供應的同時，一個需求龐大的歐美絲貨市場產生了，這是一個對中國絲貨崇拜渴求的市場。因為自十四、五世紀以來，歐美生產力開始起飛，人民的購買力普遍提高，中國的絲貨不僅僅再是王公貴族的專利，而且日益在中下層流行開來，並且日益發展的歐洲絲織業顯示出容納中國大量生絲的能力，以致在歐洲，歐洲商人稱“歐洲沒有一種出口比得上中國的生絲”(36)。

在商品經濟範疇領域內，供應和需求總是相輔相成，只有達到彼此的和諧才能出現商業的繁榮。在明清之際，試想如果沒有中國充足的絲貨供應保證，也如果沒有歐美對中國絲貨的追求，海上絲路貿易不可能繁榮，更難以構成國際性的海上絲路貿易大循環。

第三，澳門港的興起和中國明清政府對澳門的政策，促進了以澳門為中心的海上絲路國際貿易大循環的形成。

(30)張天澤《中葡早期通商史》，p118。

(31)張瀚《松窗夢語》，卷四《商賈記》。

(32)《乾隆湖州府誌》，卷十一《物產》。

(33)王世懋《閩部疏》。

(34)吳承明、許深新《中國資本主義發展史》，第一卷，p326。

(35)《鄭成功收復台灣史料選編》，p115。

(36)《南洋問題資料譯叢》，1957年第四期。

在廣州未被清政府變為獨口貿易港口之前，澳門作為風帆時代（帆船靠季風行駛）的天然良港是很受商人和各種貿易者的歡迎的。澳門港的天然條件為她成為轉運中心創造了條件。

澳門港風靜浪平，是泊錨帆船的理想場所，珠江三角洲口岸的其他島嶼條件遠不如澳門港優越，而且澳門的水陸交通比較便利，對內，澳門三面臨海，西岸濠江為內港所在，與珠江三角洲發達的水系相通，連接起東江、北江和西江，船舶可直上石岐、江門、佛山、廣州，內陸與經五嶺可與全國保持聯系。經大海可與廈門、上海寧波等海港相通，全國貨物均可水陸兩路直達澳門；對外，澳門以倚洋為外港，內外十字門相抱，可直接交通日本、馬尼拉及東南亞等地。薛醞在《澳門記》中說《澳惟一莖系於陸，餽糧食。餘盡皆海也。以故內洋舟達澳，尤便捷，遵澳而放洋十里》⁽³⁷⁾。

這種有利的地理條件，因當時的社會形勢，特別是明清政府對澳門的政策，而轉化為有利的中轉港優勢。

1551年，明嘉靖皇帝以“倭寇猖獗”為理由，罷閩浙二市舶使，存廣州市舶司；1553年葡萄牙人從浪白澳移到澳門貿易；1559年廣東官府禁止番商和夷人進入廣州。於是澳門成為“趨者如市”的中心和“廣州諸舶口，最是澳門雄”的局面⁽³⁸⁾。至1614年明朝廷正式確定準許葡萄牙人居留澳門貿易，建城入設官員，加強管理的政策。明政府在澳門設“提調、備倭、巡緝行署”三官，澳官在澳門負責管理查驗外商船舶進出口業務、掌管海賊之緝捕任務等，規定“其餘番商和賚貨物至者，守澳官驗實申海道，聞於撫按衙門，始放入澳，候委官封藉，抽其十二，乃聽貿易”⁽³⁹⁾。所有外商得居住在澳門並只有在澳門官員那裏報關，徵收船稅和檢查以後，方可以在澳門或到廣州貿易。即使在明清政權交替之際，明清政府都對澳門採取了特殊的政策，如清初遷海時，澳門終得免遷，從而保持了澳門發展的連續性和社會的安定。由此可見明清政府對澳門實施的貿易港和其他管理政策，得以使澳門在長達百年的時間中，保持國際貿易的重要都會地位，保持海上絲路國際貿易的轉運港的重要地位。

澳門港的興起為明清之際國際絲路循環的形成起了作用。然而大約在1640年前後，澳門與歐洲的海上航路原由葡萄牙人控制，現受到英國和其他歐美國家的競爭，葡萄牙也失去對東南洋的控制權；由於日本實行封關政策，澳門與日本的中日貿易航綫亦於1640年告中斷；澳門與菲律賓的航綫，也因西班牙人控制馬尼拉，而關閉了向澳門開放的市場，至此，澳門作為貿易港的外部條件漸漸惡化，優勢也就失去。再加上清康熙朝實行四口貿易，1757年清廷又規定廣州一口貿易，澳門只作為外國人的居留地和廣州的外港。由此，中外貿易的中心轉移到廣州，代表澳門一段輝煌歷史時期的結束。

⁽³⁷⁾印光任，張汝霖《澳門紀略》上卷《形勢篇》。

⁽³⁸⁾郭棐《萬歷廣東通誌》，卷六十九《澳門》。

⁽³⁹⁾印光任，張汝霖《澳門紀略》上卷《形勢篇》。

四、作用與影響

明清之際以澳門為中心的海上絲路貿易大循環帶來巨大的沖擊和影響不僅僅是對中國的，而且還是對與之相關國家的經濟、社會發展及中外之間的科學文化之交流。

第一，促進中國及世界各國生產和經濟的發展。從中國的國家財政角度來說，用絲貨換來大量的白銀，使朝廷收入大增，有助於改變朝貢貿易體制下國庫年年虧損的局面⁽⁴⁰⁾，也使明廷在萬歷年間完成賦稅制度的變革——以銀納稅的“一條鞭法”，基本上實現中國賦稅制度向貨幣稅制轉變的歷程；對中國絲業來說，出口業的發展反過來促進其生產和擴大絲貨的商品化程度。以廣東為例，明末以來，珠江三角洲開始形成具有當地特色的桑基魚塘，發展多方面的商品經濟，逐漸適應廣東市場出口生絲的需要，而且絲貨出口的增長，使絲織業向更深層發展。如佛山的絲織業在明末已發展八絲緞行等十八行，絲織業的分工更加細化和進步，形成為廣東最重要的手工行業之一。實際上中國生絲出口還帶動起農業、商業及其他服務行業的發展。

對亞洲和拉美國家來說，中國精美的絲貨除衝擊了當地耕織相結合的自然經濟外，還給那些國家的社會生產力發展帶去新的動力，如在墨西哥普尼布拉地區的絲織業就是以中國的生絲來維持生產的。當時有人認為“假如禁止生絲輸入墨西哥，則以絲織業為生的一萬四千人將遭到毀滅”⁽⁴¹⁾。不僅以中國生絲發展起來的絲織加工業提高了墨西哥的社會生產力水平，而且對抵制西班牙絲織品的滲透起了抵制作用。

對西歐殖民國家來說，與中國的貿易一方面給成長中的資產階級開辟了新的貿易場所，而且巨額的貿易利潤（據稱做絲貨生意的，利潤是成倍的，有的甚至高達數十倍⁽⁴²⁾）為資本主義的發展積累雄厚的資金，並繁榮了歐洲市場，使葡萄牙、西班牙、意大利、法國、英國的絲織業得到較大的發展，西西里亞還成為歐洲絲織工業的中心，促使歐洲的絲織業朝中國絲貨的水平發展。

第二，促進澳門國際都市的形成和城市的發展。

明清之際以澳門為中心的國際海上絲路貿易循環，從城市發展的歷史來看，最明顯的影響是澳門城市之發展及國際地位之確立。明清之際的國際貿易為澳門帶來了巨額的財富，從而支撐起一個城市的發展，為都市的發展奠定了物質基礎。最明顯的例子是十六世紀在澳門興建的草泥結構的西式教堂、住宅、中式的廟宇民居，到了十七世紀紛紛改建成木、石、磚的結構，並且中西建築藝術在這裏

⁽⁴⁰⁾李金明《明代海外貿易史》。

⁽⁴¹⁾全漢升《論明清之際橫跨太平洋的絲綢之路》，載《歷史》月刊第十期。

⁽⁴²⁾張天澤《中葡早期通商史》，p39及博克塞《澳門之大帆船》，p179-182。

互相吸收，交滙相映，出現了以大三巴教堂、媽閣廟為不同建築特徵的傑作。媽閣廟、觀音堂極有中國南方廟宇建築之特色，大三巴教堂則雄偉壯麗，被譽為“東方之梵蒂岡”，從而中西不同的建築風格共存於澳門，構成澳門城市面貌的重大特色(43)。與此同時，澳門城內的交通也慢慢地打通，商業中心和文化中心相繼出現，一個小漁港借助貿易之力發展成一個繁榮的國際商業中心。

而與貿易同時進行的是，世界各地的人民聚集在這裏，不同的民族基本上按本民族的生活方式生活及傳播各自不同的文化，因而滙集起東西文化，交織多姿多彩的歐亞風情，構成澳門的另一大特色，從此澳門的國際都市地位也就慢慢地確立起來。

第三，促進中外科學文化的交流。

在古今歷史中，商業通道往往就是文化之路，不論有意無意，文化的相互交流必伴隨商貿的發展而起。明清之際澳門為中心的國際海上絲路貿易循環作用更是如此。

在一定意義上說，文化和技術的交流是貿易的副產品。在中西商貿之路上，重要的交通運輸工具——大帆船便是東西方技術交流的產物。大帆船是歐洲人在中國沿海或在東南洋國家生產的，其中還聘用了不少中國的造船工人和技術人員。博克塞在《遠東葡萄牙紳士》一書中便提到這種情況。舒爾茨（William L. Schurz）在《馬尼拉帆船》（The Manila Galleon）一書中指出，航行太平洋的大帆船一般都是在馬尼拉培甲米的造船廠製造的，而中國技術人員和工人發揮了重要作用(44)。而且大帆船還裝有根據中國技術改裝的指南針和歐洲近代科學成就的天文繪測和緯度航海法，可以說，大帆船是將當時世界最進步之科學、精湛工藝、技術和最優質材料組合而成的文化與技術的結晶。

更為重要的是，還促進了中外文化的互相交流，形成中外文化交流的一個高潮。隨商船來華的傳教士為達得傳教之目的，向中國介紹了當時歐洲較先進的科學與文化知識。如利瑪竇將近代數學傳入中國，歐幾里德的《幾何原本》也是經他口授，徐光啓筆譯而成的；他還將1582年方修訂的“格里高里歷”傳入中國，推動中國天文學的發展；他的《乾坤體儀》《萬國輿圖》將世界地理學和地圖學知識介紹到中國；在西醫學、醫術方面，這方面的知識更是實踐地運用到生活中去。1569年，居澳葡人在第一任澳門主教卡內羅（Melchior Carneiro）主持下設立仁慈堂，後又開設白馬行醫院，從而將西醫學和醫術慢慢傳入中國。此外物理學、語言學、建築學、建築藝術、哲學、倫理學、美術音樂也傳入中國。

西方文化、科學的傳入給明清之際中國社會帶來很大的影響。如在數學方面，出現了一批中西數學“會通”的數學家和數學著作；在天文學方面，1629——1637年明廷完成《崇禎歷書》，這是集西方天文歷法學大成，按科學編成的天文

(43)澳門政府《澳門》，1984，里斯本。

(44)舒爾茨《馬尼拉大帆船》，p197。

百科全書，大大改進了中國的天文歷法水平；在西方地圖學影響下，康熙皇帝於1708——1718年命令中西人士繪編《皇輿全圖》，此乃當時世界上工程最大，最精密的地圖。之外，西方科技文化的傳入，給明清中國社會注入新的血液，有助於中國思想界啓蒙思潮的萌芽。

與此相交替的是中國文化的西傳對十六世紀以後的歐洲文化產生強烈的影響。儒家的思想使萊布尼茲、伏爾泰等哲學家、思想家、啓蒙家大受啓發，歐洲的哲學和人文科學從中國的哲學中汲取了精華，發展起思辨哲學和人文主義思潮，爲歐洲文藝復興和宗教改革提供了一定的思想基礎。

像“四書五經”等經典和文學劇本“趙氏孤兒”之翻譯成拉丁文，從而將中國的文學、戲劇藝術傳到歐洲，從而加深了歐洲對中國的印象和認識。中醫學和醫術如《中國脉訣》；《脉經》等之西傳，更爲世界醫學上發展產生影響。

此外，中國的工藝美術及其他文化知識之傳播歐洲，豐富了西方社會生活，西方人根據中國的藝術風格，發展起著名的“羅柯柯”藝術風格，影響歐洲文學、建築等方面。

最後，不得不承認這一段歷史是澳門輝煌的一段時期，儘管澳門作爲國際重要貿易轉運港和國際文化交流中心在的優勢和作用十七世紀中葉後漸失，但值得指出的是三百年過去後，再看澳門之發展藍圖，有理由期望澳門成爲這一地區重要的貿易和文化中心，成爲第二個國際化重要都市。歷史和現實給予澳門無限的希望：澳門的過去不應是什麼負擔，而是現實發展的基礎；現代國際機場的建設，港口之重建、內部經濟結構之完善、大型旅遊項目的建設，勢必給澳門帶來發展開拓之優勢和競爭力，澳門之影響將由此波及相鄰的珠江三角洲地區，並且寄望通過澳門之特殊地位和歐美之特別關係，建立起珠江三角洲乃至內地，通過澳門，與歐美一些國家的密切聯系。

