

【迎接澳门回归祖国】

明代海上丝绸之路与澳门

刘重日

(中国社会科学院历史研究所, 北京 100732)

〔关键词〕明朝; 海上丝绸之路; 澳门; 葡萄牙人

〔摘要〕海上丝绸之路是指古代中国与东亚、东南亚、南亚、西亚以及东非诸国家或地区之间的海上交往和贸易的航线。海上丝绸之路, 秦、汉时期是探索阶段, 唐、宋时期是发展阶段, 元代、特别是明初, 由于郑和七下西洋的伟大壮举, 使中国海上丝绸之路得到前所未有的延伸和扩展, 并使之进入鼎盛辉煌时期——中国商人建立了自太平洋西岸至印度洋北部范围广袤的国际市场网络, 显示出海外贸易的巨大优势。然而, 随着郑和下西洋的停止, 中国海上丝绸之路由极盛转向衰败。16世纪中叶, 葡萄牙人由西方到达中国沿海, 并于1553年及其后以行贿、威胁等欺诈手段租取我广东香山县之濠镜澳, 逐步开行设市, 辟为商埠, 是为澳门。撇开政治的因素和影响不说, 由于葡人对澳门的经营, 一是打破了东方传统海上丝绸之路的旧格局, 将海上丝绸之路拓展至世界各主要国家, 形成由新的内容形式构成的新格局。二是由于葡人的经营和澳门的繁荣, 促进了明中后期中国商品的出口和大量白银的流入, 对中国社会经济的发展是有益的。

〔中图分类号〕K248

〔文献标识码〕A

〔文章编号〕1003-8353(1999)05-0092-06

一

中国是个大陆国家, 同时也是一个海洋大国。我国海岸线长达18000公里, 大小海岛约计6500多个, 有渤海、黄海、东海、南海环抱, 有通往世界各地的条件; 中国人民在长期的实践中丰富了造船、航海知识, 直至对指南针的利用, 对罗盘仪的改进, 而有在万顷波涛中“以船为车, 以楫为马”、扬帆远涉东西二洋的壮举; 在与各国各地的长期交往、交易中很早便开拓了“海上丝绸之路”, 并在其后漫长的发展道路上, 经受了惊涛骇浪、恶风暴雨的袭击, 走过了由偶然到经常、从少到多、从萧条到繁荣、从光辉到暗淡的盛衰荣辱历程。

我国秦、汉时期, 应是“海上丝绸之路”的探索阶段, 从徐福率三千童男童女渡日始, 不断有我国船只东去朝鲜、琉球、日本, 并向西南各海域游弋, 带着中国的土特产, 沿途进行交换, 终于在东汉前夕穿过马六甲海峡抵达印度南端, 在那里与东来的罗马、阿拉伯商人相遇, 初步连接起东、西方交

易丝绸、陶瓷的海上航线。《后汉书》所记载的: “大秦与安息、天竺交市于海中”便是证明。但也说明此时与其国的互市是间接的中转贸易而已。到桓帝延熹九年(166)“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁, 始乃一通焉。”(《后汉书·西域传》)这时才由间接变成了直航。魏晋南北朝时, 我国广州已出现“舟舶继路, 商使交属”(《宋书·夷蛮传》)的热闹景象。同时, 据阿拉伯地理学家的记载, 公元5世纪在希腊和亚丁各地都有中国船只的大量停泊。

唐、宋时期, 应该算是“海上丝绸之路”的发展阶段。唐太宗李世民是个开放、包容的君主, 他曾对以往帝王和士大夫的唯我独尊心态提出批评, 说“自古皆贵中华, 贱夷狄, 朕独爱之如一”。他个人的开明态度与其所采取的开放政策, 促进了东西文化的交流及唐朝与各国的贸易往来, 形成了陆、海丝绸之路空前畅通繁盛的局面。海上丝绸之路更加繁荣, 唐开元年间, 贾耽所著《广州通海

收稿日期: 1999-05-08

作者简介: 刘重日(1932-), 男, 中国社会科学院历史研究所研究员。

夷道》便是证例之一。此文记载了由广州通向南洋、西亚及波斯湾、红海沿岸各地的航行、商品交换的具体状况。出于海上交往频繁及进出口贸易增加的现实,唐朝首先在广州设立由中央政府直接监管的税收机构——市舶司。这是海上丝绸之路进一步发展的又一证例。

当时广州港海上航线四通八达,进出船只万舸争先,广州已成为东方国际贸易城市。唐朝著名僧人鉴真和尚第五次东渡日本时途经广州,看到“江中有婆罗门、波斯、昆仑等舶不知其数,并载香药珍宝,积载如山。”(《中日交通史》上卷)阿拉伯商人也承认广州是商船所停集的港口,是中国货物和阿拉伯货物所荟萃的地方。中国出口的主要是丝绸品、瓷器、金银工艺品等。除了广州,当时的扬州既是国内水陆要津,同时也是对外贸易口岸,城内有阿拉伯商人经营珠宝、香药的“胡店”。此外还有浙江的明州。不过,后两处都是去朝鲜、日本、琉球的主要港口。

宋、元时期,东西海上航路畅达,往来船只趋于繁忙,贸易量急剧增加,外贸管理机构除广州外,又有杭州、明州、泉州、江阴、温州等市舶司的设立。南宋皇帝高宗明确表示:“市舶之利,颇助国用,宜徇旧法,以招徕远人。”(《宋会要辑稿·职官四四》)采取鼓励对外开拓的积极态度,促进了海上丝绸之路的发展,南宋王朝也从中获得很大利益。

元朝,是海上丝绸之路的大发展时期,通过海上与之来往的国家和地区由宋代的五、六十个而增至140多个。此时的广州虽然仍是“蕃舶凑集之所,宝货丛聚之地”,但福建的泉州港迅速崛起,成为中外商货集散和万商云聚的国际大都会,比广州更加繁盛。有记载说泉州是“番货远物、异宝珍玩之所渊藪,殊方别域、富商巨贾之所窟宅,号为天下最。”(《吴文正公集》卷16)意大利人马可·波罗也说:“印度一切船舶运载香料及其他贵重货物咸莅此港”。《马可·波罗游记》里描写的盛况是当时的真实写照,绝非夸张之辞。

宋、元之时海上丝绸之路之所以繁盛,固然与当政者的思想、政策相关,也和航海技术的进步相关联。宋、元时代我国的造船技术已有明显的提高,据《宣和奉使高丽图经》记载,其客船“长十余丈,深三丈,阔二丈五尺,可载二千斛”。元代海船的载重量和坚固性进一步提高,远洋航行性能良好,所以外商常租用购置。中国的帆船除高大坚固、性能优越外,大致从宋代开始,罗盘便普遍用于航海,无疑大大提高了航行的准确与安全性能。造船技术和航海技能的进步,促使逐末的商人在高额利润的驱使下,以大海为田,以舟船为马,涉重洋,往来碧波惊涛之间。由中国装载而去者,虽

货物品种繁多,但丝绸、瓷器之精美为世界各国所珍爱,仍是出口大宗。据《岛夷志略》记载,中国丝绸的销售地就有44处之多。

二

公元1368年,大明王朝建立。朱元璋对外采取了睦邻友好政策,在《皇明祖训》中规定子孙不能对外“无故兴兵,致伤人命”,并从陆、海两条线上遣使四出与邻邦交结通问。据不完全统计,洪武帝在位31年中,遣使30次,友好访问了12个国家。但是在对外贸易上并不是完全开放的,而是采取了由官方严格控制下的、有限量的“朝贡”贸易方式,外商虽“辄挟重资与中国市”(《明史·西域传》),但没有“勘合”是不接纳的,且限时(三年或五年一贡)限船数和人数,这就大大限制了贸易的规模。对于海上之民间私人贸易,采取严格禁止政策,“禁濒海民不得私出海。”(《明太祖实录》卷四九)见于太祖实录之“禁海”诏令比比皆是,如“禁濒海民私通海外诸国”;“禁民间用番香番货”;“私下与诸番互市”;“申禁人民无得擅出海与外国互市”等等,为此曾一度撤销太仓、宁波、泉州、广州等处的市舶司。当然,海外贸易的发展、民间的商品交往和往来是时代的趋势,像潮流一样难以完全阻挡,明太祖虽严禁“片帆下海”,但据《明朝小史》记载,政府也承认“沿海军民人等,近年以来,往往私自下番,交通外国”。

明成祖登基后,积极恢复和发展与各国政府的关系以及官方贸易,即位伊始例遣使者访问了19个国家,同时恢复浙江、福建、广东原有的“市舶提举司”,并于其地设安远、来远和怀远三个驿馆接待使者(见《明成祖实录》卷二十一、卷三十七)。由于朱棣的开拓思想与积极态度,促成了郑和1405年至1433年的20多年间七次下西洋的伟大壮举,使中国海上丝绸之路延伸扩展,达到了鼎盛辉煌时期。

永乐三年六月十五日,郑和第一次奉命出使,所率船队由208艘海船组成,有舵工、水手等各类人员27800余。其中最大的宝船长44丈,宽18丈,是当时世界上最大、最坚固、性能最好的木船,其排水量和吨位之大都是同时代各海洋国家的船只所望尘莫及、无法比拟的。三保太监七下西洋,每次所率船队的规模与人数,大体和第一次都相差无多。这在世界历史上是绝无仅有的!

郑和庞大的船队,每次携带着中国大量的丝绸、纱罗、锦缎、瓷器、漆器、茶叶、麝香以至中国的铁器等,与所到之处的国家进行和平交易,很受当地人民的欢迎。各国国王也鼓励这种贸易,常“差头目遍谕国人,皆将乳香、血竭、芦荟、浸药、安息香、苏合油、木别子之类,来换易_纛丝、磁器等物。”(《瀛涯胜览·祖法儿国》)通过这些商贸活动,换取了

大量中国所需要的东西;各国也派船随郑和来中国“朝贡”与贸易,携带珍奇异宝、珍禽异兽及各类土产以换取所需之丝织品、磁器等物。这一时期,中国与各国各地区的交往,一直十分频繁。在此气氛下,民间的海上贸易也较为活跃,穿梭于东西海上丝绸之路的船只,往来不绝于途。

郑和七下西洋,遍访亚非近40个国家,“涉沧溟十万余里”(《天妃灵应之记碑》),是中世纪的伟大壮举,也是航海史上前无古人的创举。他比西方人哥伦布、达伽马等人的海上远航要早近一个世纪。他的第四、第五次远洋航行,把海上丝绸之路延伸到了非洲东岸赤道以南的地区,抵达现今索马里的布腊瓦、肯尼亚的麻林迪,开辟了海上丝绸之路的又一新天地。15世纪初,人们对赤道以南非洲了解甚少,欧洲人只知非洲北岸一些国家,阿拉伯人只了解地中海、红海和阿拉伯海沿岸诸国;中国人也只知非洲有个密昔儿(埃及),对南部非洲则一无所知,而郑和的远航,丰富了人们对这一地区风土人情的了解。可以说,在这一时期中国商人已将东南亚、马来群岛和印度的许多通商口岸,当作了商船通往波斯湾和非洲东海岸诸国之贸易的中转站。换句话说,中国商人已建立了自太平洋西岸至印度洋北部范围广袤的国际市场网络,显示出海外贸易的巨大优势。而在这一时期,葡萄牙人只是刚刚开始沿非洲海岸摸索南进,直到1445年(明英宗正统十年)才抵达佛得角,做起了通往东方的美梦。

中国海上丝绸之路由于郑和庞大船队的远航而达到繁荣与盛极一时的局面,可惜在中西交通史上为期太短暂了,像昙花一现,便很快衰败了。它被政府的行为所破坏:朝廷中保守的大臣公开反对,愚昧地认为这种贸易是“劳民伤财”,并偷着把郑和远航获得的极有价值的丰富资料付之一炬;从法令上说,政府只允许三年或五年一次的“朝贡”贸易,并时而严申“海禁”,“禁民下海通夷”,“禁民间海船”出海贸易等等。总的来说,永乐以后的明王朝对海外贸易的政策,始终是保守的、摇摆不定的,时开时禁,而禁多于放。这也大概是造成中国封建社会处于静止、停滞以至最终落后于西方国家的一个因素吧?

然而,时代的潮流和趋向,虽然政府或个人的意志、政策往往能够起到阻碍、破坏的作用,却无法抵挡和终止它的发展。所以,明政府虽取限制“自由贸易”的政策,却并未能使中国商民退出海上丝绸之路的交易舞台。他们依然甘冒“禁海”风险,以走私贸易方式,不时偷着扬帆下海,活跃在东西二洋的航线之上。因此,在这一时期,官方虽有指定的对外通商港口,但私商贸易频繁,使东南沿海的泉州安平港、漳州月港和粤东南澳港等处,

成了内外商人、商货的聚散之地,它们的兴起与繁荣便是很好的证明。

三

公元1488年(明孝宗弘治元年),葡萄牙国王约翰第二(John II)派迪亚士(Diaz)探索去东方的航线,沿非洲海岸抵达最南端的好望角;直至公元1497年(弘治十年)由葡人达·伽马(Da·Gama)驾船绕过好望角进入印度洋,到了郑和于80年前已到过的东非地区,并沿着郑和与阿拉伯商人早已开辟的航路向东节节延伸,终于圆了抵达东方各国、尤其是中国的美梦。葡萄牙人的梦想成真,虽然目的、手段并不多么光彩,但也是社会进步、时代发展的必然趋向。世界各地需要联系,各个国家之间需要物质文化的交流,并在这种联系交流中得到各自的繁荣与进步。早先葡萄牙人虽以抢掠式的商贸行为,开创了西方列强掠夺东方的先声,但同时也把久已存在的海上丝绸之路延伸拓展到了西欧。从这一点上说,也不是没有贡献的。

从此之后,欧洲人接踵而来,在亚洲红海、波斯湾、东印度群岛以及东南亚水域进行尔虞我诈、你抢我夺的武装海盗贸易,使长期以来由海上丝绸之路联结起来的公平和善的各国交往变成西方各国强权殖民的羞耻争斗和掠夺。那些很久以来就活跃在海上丝绸之路上的亚洲海商群体,如阿拉伯商人、波斯商人等等,几近于销声匿迹。而中国商人之所以未被完全排除在外,虽然由于政府的错误政策使他们处于无朝廷保护的不利条件之下,但是,他们久已形成的优势和信誉,西方人一时尚不能完全代替;又因为当时中国的文明程度和社会经济的繁荣水平都不亚于世界任何一个国家,同时,西方所需要的中国出口商品如丝绸、陶瓷甚至茶叶等等,因其不能直接进入中国市场,在某种程度上说也要依赖中国商人的存在。

葡萄牙人自明武宗正德八年(1513)第一次踏上中国的土地,来到广州,由于明王朝的闭关政策与来者的行为不善,在此后的数十年间不断产生纠纷以至打打杀杀,经历了宁波、月港两次被逐之后,葡人于明世宗嘉靖三十二年(1553)登上香山县的濠镜澳,以种种借口赖着不走,并以行贿、威胁等手法在其地筑屋建堡,形成了不合法的既成事实。

葡人盘踞澳门后,逐渐使之成为“番委市舶交易之所。”(《道光香山县志》卷八)其地居民商贾渐多,很快形成“商栋飞甍,栉比相望,闽、粤商人趋之若鹜,久之其来益众”的局面。到明神宗万历初,已成为“广通贸易”(《明史》卷三二五)的海贸商埠。并在此后一段很长的时间内成为中国出口商品的最繁荣的口岸之一,也曾经一度(倭乱时)居于垄断地位。他们(葡萄牙商人)把中国需要的

“番货”运到澳门甚至广州与内地商贾交易，而把中国的产品通过内地商人进行采购，或出资雇佣工匠加工生产，使中国“百工技艺，趋者若市。”（《谢山存稿》卷一）这种兼营制造业的葡商，应算作中国最早的外资“企业”吧？从性质上讲，这种以赢利为目的的手工工业，应该属于资本主义方式的因索，可惜缺乏更多的资料，不然在明代后期资本主义萌芽的讨论中应予涉及，并探讨其有何影响？总之，葡萄牙人在这种买进卖出的中转外贸里，攫取了难以胜计的巨额利润。

明穆宗隆庆时，虽然朝廷解除“贩夷之律，于是五方之贾，熙熙水国，割除障，分市东西洋，其捆载珍奇、异物故不足述，而所贸金钱，岁无虑数十万。”（《东西洋考》卷七）但是，这只能证明葡萄牙人盘踞澳门，开行设市，辟为商埠之后，虽执明政府外贸之牛耳，却无法排除和代替中国商人“贩洋”的传统，这是因为长期以来华商也有自己海外的销售网络和市場，而且长期以来断断续续的华人移民，在很多地方已形成了相当规模。不过，客观而论，由于各种原因，这一时期已居于次要位置，就规模、资金、利润以及贩洋的地区等等，都难以与葡萄牙人争锋。况且，中国商人所从事的从来都是纯商业性质的公平和善的商品交易，极少数为海盜者，已为广大商民所不齿。郑和下西洋时，曾剿灭过海上丝绸之路之“抄掠番商”的海寇陈祖义（《星槎胜览》之前集《旧港》），就是最好的例证。所以，中国商人在东西洋上的商贸活动绝非当初西方国家东来者那种商盜一体的作为，两者有着本质的不同。

葡人据澳门后，以澳门为商贸集散地，积极向四周辐射，澳门一时成为出入最繁忙的海港。葡人把一个荒凉的岛屿变成了一颗东方明珠，葡萄牙和葡商也由此大获其利。他们曾因倭乱事件，利用日本不能与中国直接贸易的机会，每年在贩卖中国丝绢于日本这宗生意上，即可获利235万两白银，非常可观（见《食货》四卷一期，百濑弘：《明代中国之外国贸易》）。当时日本是个产银国，在足利幕府末期，在日本之石田、但马、佐渡、伊豆等地广开银矿，技术也较高明，产量颇丰。此当明代后期的中国，由于政治黑暗、官僚腐败、战乱频仍等原因，作为硬通货的白银出现严重短缺。而中日不睦，商贸不畅，使日本国内物价暴涨，如丝“每百斤值银五、六百两”、绵“每百斤价银二百两”、红线“每一斤价银七十两”、水银“每百斤卖银三百两”、一口铁锅“价银一两”，一根针也卖至“价银七分”（李言恭等《日本考》卷一，《倭奴》）等等。这些日常用品的缺乏，使他们急需中国各种货物的进口，使日本不仅仰赖有限的走私华商，也曾一度依靠葡萄牙商人供应。这也是葡人开辟澳门——长崎海上丝绸之路的客观条件和需要。他们贩运中国货物

到日本，赚取白银回澳门以购买中国丝绸、瓷器等物，再转运日本或它处，可算财源茂盛。其巨额利润源源不断流入葡萄牙的国库和葡商的腰包，使得后来列强垂涎三尺，以至企图取而代之。荷兰商盜两度侵扰澳门，炮舰相对，睚眦相向，便是很好的说明。

四

自葡萄牙人占据澳门辟为商埠，万舸争流，万商云聚，曾呈现过耀眼的辉煌，撇开政治的因素和影响不谈，其对于海上丝绸之路的发展以及对中國商品货币经济的活跃是大有帮助的，对当时的明王朝来说是有失有得。

首先，葡萄牙人立足澳门，以“为居货之地”，建立了三条海上商贸航路，即澳门—果阿—里斯本；澳门—马尼拉—墨西哥；澳门—长崎。新航线的开通，把中国大量的生丝、绸缎、茶叶、陶瓷、药材及各种手工艺品，源源不断运往世界各地，而当时中国的产品工精艺高，极受各国欢迎。西方人承认，从中国运来的丝货，以白色最受欢迎，其白如雪，欧洲没有一种产品能够比得上中国的生丝。而葡萄牙商人之精明，比其他西商也略胜一筹。荷兰人说他们久居中国，积累了丰富的知识和经验，这使他们所得到的货品，质量比别人好，品种比别人多。他们也有机会按照他们的特殊需要制定货品，规定丝绸的宽度、长度、花样、重量以适合日本、东印度和葡萄牙市场的需求。其运销数量也十分可观，单生丝一项，明万历中期时年约3000担，值银24万两；到天启时年增至6000担，值银48万两，其利润之丰厚也是他国商人所不敢望其项背的。

据黄启臣先生统计，从明万历至崇祯的30年间，葡人运销长崎之生丝年约3000担左右；而绸缎等丝织品，只崇祯十一年（1638）一次，运销量即达2100余箱，每箱10担，共21000多担。据西方人记述，“葡人在澳门、广州贸易输出品以丝绢为大宗，每年由葡人输出之绢约计五千三百箱，每箱装绸缎百卷，薄织物一百五十卷”。

不过，运销于南美各地的中国货物，种类虽然繁多，但仍然以丝绸、布帛、磁器为大宗，通过马尼拉作为中转站。当时马尼拉为西班牙人侵占，歧视排斥华人，常不许华商船只靠岸，所以中国货物主要由葡人或西班牙人穿梭贩运于澳门——马尼拉之间，然后主要由西班牙商人转销墨西哥等处。其丝货年销量在明万历后逐年增加，从三、四百箱，增至崇祯时的1200多箱。其利润之大，闻所未闻！在“百分之三百以上”，个别的时候竟高达百分之一千。崇祯时一位西方传教士说：“所有这些中国货物，运到墨西哥，在那里就地出售，利润非常之大。我不相信世界上还有比这种买卖更能

令人致富的贸易”(以上均见黄启臣著《澳门历史》第三章)。

综合上述,可以看出,由于葡萄牙人的东来,应了时代加强交往的趋势,钻了明廷政令的空隙,利用了中国经济发展需要拓宽外贸出口的时机,使澳门作为一个东方商港得到迅速繁荣与崛起。葡萄牙人把一个中国本属萧条的岛屿,经营成为世界闻名的经贸大码头,并在一个时期之内(16世纪后期到17世纪30年代)居于中国商品外销世界各地的商贸垄断地位,也同时把起源于中国的海上丝绸之路延伸、拓展到世界各主要国家,联结成丝绸之路的海上经济新网络。从某种角度讲,澳门的繁荣与葡人的行为,已打破了东方固有的海上丝绸之路的旧格局,被一种完全不同往昔内容形式的局面所代替。

这一时期,中国商人实质上是在不受本国政府保护之下,冒着生命财产被侵犯掠夺的巨大风险,在各西方武装商队的夹缝中,逐步随着海上丝绸之路的延伸而艰难跋涉的,他们已丧失了昔日的辉煌与优势。澳门至里斯本航线的开通,个别胆大的中国商人也“帆跣二洋倏忽数千万里”去了西欧,据屈大均《广东新语》记载:粤人多务贾与时逐,“其黠者南走澳门,至于红毛”,便是零散的例证。

其次,葡人辟澳门为商埠,实际上是专做中国的生意,这对当时的中国经济而言不完全是件坏事。葡商贩运中国丝绸等货物到世界各地,而赚取的白银又带回澳门,再作为资本购买更多的中国商品,其数量是很大的。日人矢野指出:“他们(葡商)每年在贩卖中国绢于日本这宗生意上获得的白银,年额达二百二十五万两,以充作他们购买中国货往欧洲的资本。”(见《梁方仲经济史论文集》)至明万历末年,已高达300多万两。西班牙人也说,每年从南美运出的大批银元因购买中国货物不断流入中国,部分经吕宋,部分经澳门。其总督在给国王的信中叹道:“所有的银币都流到中国去,一年又一年的留在那里,而且事实上长期留在那里”。马尼拉大主教在给国王的信中也说:“每年由新西班牙运来的一百万西元的银币,都违反陛下的命令全部转入中国异教徒之手”。万历三十年(1602)增至200万比索,到三十二年(1604)高达250万比索以上。而葡商每年从欧洲和印度运至澳门的白银亦有100万比索(艾维四:《明史与世界史》)。

由于明朝通货用银,所以银元(外币)易为中国市场接收,流通于东南。这也影响了中国的币制,福建出现“钱用银铸造,字用番文,九六成色,漳人今多用之。”(《天下郡国利病书》卷93《福建三》)《广东新语》中也说,银元至广州,“揽头者就舢取

之,分散于百工之肆,百工各为服食器物,偿其值”;其商贾所得,“皆以易货”。

可以看出,十六、七世纪之交的澳门,成了白银流入中国的“漏斗”,源于四面八方,包括葡人本土。一位16世纪访问过东印度的英国人说:葡人每年由果阿运往澳门的银子约20万两左右,“以便用来在广州购买中国货物。”17世纪初,一位经营东亚贸易达25年的马德里商人也说:“葡人自里斯本输入果阿的银子,都全部经由澳门流入中国去了。”据梁方仲先生的研究,明崇祯四年(1631)以前,由菲律宾流入澳门的银子约有1400多万两;而由日本输入澳门的白银约在一亿两左右,可见数量之大(见《明代国际贸易与银的输入》)。

白银之所以经澳门不断流入中国市场,说明中国质优物美的手工业产品深受世界各地人民的欢迎,反映了一个国家文明与社会经济的发展水平。另一方面,经济的进一步繁荣与发展需要更多更大的市场与资金,需要内外的经济环境与空间,澳门正是以中国大陆繁荣的社会经济和外部环境为依托,迅速变成当时东方的一颗明珠的。换句话说,没有处于发展繁荣期的中国经济,便不会有澳门的繁盛。而澳门的繁盛,不能否认在客观上也曾为明朝的社会与经济带来了好处。

当时腐败的明廷因各种原因造成“国库空虚”,“多方以求出利之孔”,还是“入不敷出”,白银短缺,出现“银荒”。矿监税吏的搜刮在很大程度上破坏了工商业的正常经营与生产,社会需要白银的供应,生产需要资金与市场,因而经澳门流入的白银,无疑对社会经济起了输血的功能。明代后期,在极端恶劣的政治环境中商品生产仍然活跃;社会动荡,而经济却仍保持发展势头,资本主义萌芽在此一时期增长,不能说和海外贸易的发展及白银的流入毫无关系。国外研究者认为:白银大量流入,“可缓和当时中国银两供求失调的状况,对中国很有利”。国内研究者也不否认它的刺激和调节作用。就是时人周起元也不能不指出:从海上丝绸之路“所贸金钱”,是“公私并赖,其殆天子之南库也”(《东西洋考·餉税考·周起元序》)。

澳门(马交Macau),这个响亮而名闻世界的东方商港,在它的形成与发展的历程中,曾创造过令世人羡慕的辉煌年代,曾对海上丝绸之路的延伸与扩展,对明朝社会经济的发展以及中西文化、科技等方面的交流,都起过一定的作用,不能因单纯政治因素而抹杀。然而,它也经历了迫于时势的萧条和暗淡。尽管如此,它始终是中国不可分割的一块宝地和悬挂在东南沿海的一颗明珠。

[责任编辑:翁惠明]