

# 晚明中国与西属菲律宾的贸易规模及历史走向<sup>\*</sup>

## ——基于“货物税”(almojarifazgo)文献的数据分析

李 庆

**内容提要:**16世纪70年代以后,中国与西属菲律宾的海上贸易迅速兴起,中菲航线随之成为美洲白银输入中国的最主要渠道。伴随交易额的递增,马尼拉当局在1581年开始向中国商船征收一定比例的“货物税”。虽几经变革,但直到明代终结,货物税制度仍得到有效施行。因而通过对勘分析不断发现的档案材料,就可以较为完整地统计出历年的货物税数额,澄清晚明中菲贸易发展的历史走向和货物总值,进而估算经此输入中国的美洲白银数量。

**关键词:**晚明中国 西属菲律宾 货物税 贸易数据

在地理大发现时代,西班牙根据“保教权”(Padroado Real)的相关法令不断向大西洋以西扩张,最终越过美洲大陆,横跨太平洋,分别于1565和1571年在邻近中国的菲律宾宿务、马尼拉建立殖民要塞和贸易前站。不无巧合的是,历经多年的开海、禁海之争,明廷也在隆庆初年(1567年后)宣布福建地区部分开放海禁,船只可往“东西二洋”贸易。<sup>①</sup>中国的大宗商品生丝、瓷器等长期以来是全球市场的畅销品,而西班牙人又拥有数量庞大的美洲白银,因此在双方市场的迫切需求下,晚明中国与西属菲律宾的贸易(以下简称中菲贸易)在1573年后开始兴起,规模不断扩大,美洲白银随之源源不断流入中国,对中国的商品生产和社会经济发展产生了极为深远的影响。在早期经济“全球化”和晚明中国“货币白银化”等问题的讨论中,经西属菲律宾输入中国的美洲白银数量一直是热门话题。<sup>②</sup>但以往发现的文献记述并不完备,相关结论往往脱离了中菲贸易历史发展的真实情况,难免留有缺憾和不足。随着新史料的不断发掘,这一局面可望得到较大改观。

[作者简介] 李庆,浙江大学人文学院历史系助理研究员、博士后,杭州,310028,邮箱:adamleehistoria@foxmail.com。

\* 本文为国家社会科学基金青年项目“16—17世纪的东亚海域与早期全球化研究”(批准号:17CSS008)阶段性成果之一。

① [明]张燮著,谢方校注:《东西洋考》,北京:中华书局2008年版,第131页。

② 国内外学者有关美洲白银输入中国的研究成果难以计数,主要著述参见全汉昇《中国经济史论丛》,香港中文大学新亚书院1972年版;钱江《1570—1760年西属菲律宾流入中国的美洲白银》,《南洋问题研究》1985年第3期;梁方仲《明代国际贸易与银的输入》,《梁方仲经济史论文集》,北京:中华书局1989年版;倪来恩、夏维中《外国白银与明帝国的崩溃——关于明末外国白银的输入及其作用的重新检讨》,《中国社会经济史研究》1990年第3期;庄国土《16—18世纪白银流入中国数量估算》,《货币史研究》1995年第3期;张铨《中国与西班牙关系史》,开封:大象出版社2003年版;万明《明代白银货币化:中国与世界连接的新视角》,《河北学刊》2004年第3期;C. R. Boxer, “Plata Es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1550 - 1700”, *Philippine Studies*, Vol. 18, No. 3, 1970, pp. 457 - 478; William S. Atwell, “International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530 - 1650”, *Past & Present*, No. 95 (May 1982), pp. 68 - 90; G. B. Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630 - 1754*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 84; Richard von Glahn, *Fountain of Fortune, Money and Monetary Policy in China, 1000 - 1700*, California: University of California Press, 1996; Dennis O. Flynn and Arturo Girádez, “Spanish Profitability in the Pacific, the Philippines in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, in Dennis O. Flynn, Lionel Frost and A. J. H. Latham eds., *Pacific centuries: Pacific and Pacific Rim History since the Sixteenth Century*, London & New York: Routledge, 1999; William S. Atwell, “Another Look at Silver Imports into China, ca. 1635 - 1644”, *Journal of World History*, Vol. 16, No. 4 (Dec 2005), pp. 467 - 489.

## 一、史料与方法的再检讨

囿于夷夏之防和天朝上国的政治文化心态,明代官府与士人大多不谙海事,官方文献和文人笔记对中英贸易的记载多数语焉不详,颇为粗疏。<sup>①</sup>另外,中英贸易具有民间贸易或私人贸易的属性,注定也不太可能有系统性商业文书的留存。因此,中外学者在处理贸易规模等问题时,主要通过以下方式,从西文文献中挖掘相对丰富、可靠的贸易数据。

学者经常采用的方法之一,就是从亲历亲为者留下的书信或报告文书中撷取相关数据。其中引用次数颇多、影响较为广泛者,当数《菲岛史料》(*The Philippine Islands, 1493-1898*)中的几条零星记载,例如:1598年马尼拉大主教桑蒂瓦涅斯(Ygnacio de Santibañez)致信菲利普二世(Felipe II),称每年从新西班牙(Nueva España)流入中国的白银数量为100万比索(peso);1602年方济各会传教士伊纳西奥·罗耀拉(Martin Ynacio de Loyola)致信菲利普三世(Felipe III),提及经菲律宾流入中国的白银数额达到200万比索;1633年8月1日菲律宾总督萨拉曼卡(Juan Cerezo de Salamanca)在写给国王菲利普四世(Felipe IV)的书信中,则怀疑每年从新西班牙流入菲律宾的白银数额可能为200万比索。<sup>②</sup>颇为遗憾的是,这类记录提供的信息不够充分、准确。首先,作者没有说明这些数据的来源和凭据;其次,鉴于作者的复杂身份和撰写文书时的特定意图,数据的真实性或许值得进一步探讨;<sup>③</sup>再者,即便作者提供的数据真实无误,涉及的也只是个别年份,且时间跨度过大,不足以说明中英贸易的整体情况以及不同历史阶段的复杂变化。<sup>④</sup>

为克服以上缺陷,部分学者转而采取另一种方法,采用中英贸易航线上的“船只数量”作为统计指标,以船只数量的增减说明贸易规模的扩大与缩小。在这方面,被国内外学界多番征引的全汉昇著作最具代表性。<sup>⑤</sup>细读其文,不难发现所用数据几乎完全来自法国学者肖努(Pierre Chaunu)的研

① 可以提供明确数据的中文史料尤为稀少,全汉昇对此做了较为全面的梳理,参见《明季中国与菲律宾间的贸易》,氏著:《中国经济史论丛》,第428—429页。

② Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, Vol. 10, Ohio: The Arthur H. Clark Company, 1904, p. 145; Vol. 12, 1904, p. 59; Vol. 24, 1905, p. 292. 以此类数据为基础的研究,参见彭信威《中国货币史》,上海人民出版社1965年版,第710页;全汉昇《明清间美洲白银的输入中国》,氏著:《中国经济史论丛》,第436—444页;钱江《1570—1760年西属菲律宾流入中国的美洲白银》,《南洋问题研究》1985年第3期;梁方仲《明代国际贸易与银的输入输出》,第173页。

③ 对待历史文献和前贤研究中的数据,当持谨慎态度。例如,1602年伊纳西奥·罗耀拉提到“200万比索”白银流入中国,意在强调菲律宾与中国贸易的危害,借此劝说国王加强西班牙本土对西印度的控制力度(参见Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, Vol. 12, pp. 58-59),这类数据尚且可信,但另外一些记载就过于妄诞。博克塞(C. R. Boxer)、索萨(G. B. Souza)和艾维四(William S. Atwell)等学者曾经转引一条1602年的数据,称每年有500万比索流向马尼拉,1597年甚至有1200万比索(参见C. R. Boxer, “Plata Es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1550-1700”, *Philippine Studies*, Vol. 18, No. 3, 1970, p. 464; G. B. Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, p. 84; William S. Atwell, “International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650”, *Past & Present*, No. 95 (May 1982), p. 74),以此来说明美洲白银流入中国的数量。爬梳上述参考文献,可以发现上述数据的来源都指向波拉哈(Woodrow Borah)的著作。波拉哈称:“1602年墨西哥城官员让马德里王室告知国王,每年从他的领土有大批白银输往菲律宾。而后这些白银又输入中国,每年的白银损失高达500万比索。1597年从阿卡普尔科流出的白银数额竟达到令人咂舌的数量,总计1200万比索”(参见Woodrow Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*, California: University of California Press, 1954, p. 123)。可是,波拉哈误读了相应史料,原始文献为“que salen deste Reyno Para las yslandas filipinas todos los años tres millones y que de cinco años a esta parte an salido mas de doze y que no an tenydo de rretorno a esta ciudad”,可译为:每年从这个国家(新西班牙)输往菲律宾群岛300万比索,5年内(1597—1602年)留在菲律宾的白银数额为1200万比索,这笔白银没有再回到墨西哥。也就是说,这位墨西哥官员只是称1597—1602年间每年有300万比索白银输往菲律宾,而非500万;所谓“1200万比索”指的是5年内留在菲律宾(进而输往中国等地)的白银数量,而非某一年的数量。

④ 全汉昇依据1602、1604和1633年的数据,在《明清间美洲白银的输入中国》(氏著:《中国经济史论丛》,第444页)中指出“到了17世纪,(每年由菲律宾输入中国的美洲白银)增加至200万或200余万西元(比索)”。这种说法显然值得商榷。

⑤ 全汉昇:《明季中国与菲律宾间的贸易》,第430页;樊树志:《晚明史:1573—1644》(上),上海:复旦大学出版社2003年版,第60—61页;[日]松浦章著,李小林译:《明代海外贸易史研究》,天津人民出版社2016年版,第490页。

究成果。<sup>①</sup> 另外,前文提及的《菲岛史料》对前往菲律宾贸易的华船数量亦多有载录,故而也成为部分学者的史料来源。<sup>②</sup> 为说明问题,兹将两种数据整理于表1。

表1 前往马尼拉贸易的中国船只数量 单位:艘

年份	船数	年份	船数	年份	船数	年份	船数	年份	船数
1573	-/3	1587	-/≥30	1602	18/-	1616	-/≤7	1635	40/-
1574	-/3	1588	46/≥30	1603	16/-	1617	-/≥11	1636	30/33
1575	-/12—15	1590	-/-	1604	15/13	1618	-/-	1637	50/-
1576	-/-	1591	21/28	1605	18/18	1619	-/-	1638	16/-
1577	9/-	1592	-/22	1606	26/25	1620	23/-	1639	30/≥5
1578	9/-	1593—1595	-/-	1607	39/-	1621—1626	-/-	1640	7/-
1579	-/-	1594	-/-	1608	39/-	1627	21/-	1641	8/-
1580	19/-	1595	-/-	1609	41/-	1628	9/-	1642	34/-
1581	9/-	1596	40/-	1610	41/-	1629	2/-	1643	30/-
1582	24/-	1597	14/-	1611	>21/-	1630	16/-	1644	8/3
1583	-/20	1598	-/-	1612	46/-	1631	33/50		
1584	-/25 或 30	1599	19/-	1613	-/-	1632	16/-		
1585	-/-	1600	25/-	1614	-/-	1633	30/-		
1586	-/-	1601	29/-	1615	-/-	1634	26/-		

资料来源:根据 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XIIIe Siecles)* (pp. 148—160)、郑佩宜《十七世纪初以前的中菲贸易与1603年的马尼拉大屠杀》(第44页)相关内容整理。

说明:为便于比较,将肖努整理的船只数据和《菲岛史料》所载船只数据并排列出,前者在左,后者在右,以“/”间隔;“-”代表数据缺失。

相较于引证零散史料的方法,这种覆盖年份更广的统计数据具有更高的可靠性。但不可否认的是,数据仍不够充分,如表1显示在晚明中菲贸易的72年间,《菲岛史料》明确记有船只数量的年份不足20年,其余皆为空白;尽管肖努的统计数据相对完整,但仍缺失31年,数据之间有较大空隙,连续性明显不足。更重要的是,仅以华船数量作为统计依据,未必能够真实反映商品交易的实际情况。以常理度之,由于此类贸易活动没有官方组织统一协调,船只大小和所载货物可谓千差万别。即使船只的数量甚至吨位都大致相当,不同年份的交易数量和货物总值也常常大相径庭。<sup>③</sup>

值得注意的是,肖努在同一本著作中还整理了中国船只的“货物税”数据,为梳理中菲贸易的规模提供了第三种途径。现节录华船纳税额,列于表2。

表2 肖努著作中中国船只的纳税额 单位:比索

年份	均额	备注
1581—1585	—	5年全缺失
1586—1590	3 750	缺失1586,1587,1589年
1591—1595	22 065	缺失1593—1595年
1596—1600	24 155	缺失1598年
1601—1605	30 104	

① 全汉昇:《明季中国与菲律宾间的贸易》,第430页;Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XIIIe Siecles)*, Paris: S. E. V. P. E. N., 1960, pp. 148—160.

② 参见 G. B. Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630—1754*, pp. 67—84;钱江《1570—1760年西属菲律宾流入中国的美洲白银》,《南洋问题研究》1985年第3期。此外,郑佩宜《十七世纪初以前的中菲贸易与1603年的马尼拉大屠杀》(硕士学位论文,台湾大学,2008年,第44页)较为完整地整理了《菲岛史料》所载华船数量。

③ 例如《东西洋考》中记录的中国船只,小的“阔一丈六尺”,大的则可能“二丈六尺”以上(参见张燮《东西洋考》,第140—141页)。又以表1中肖努的船只数据为例,1596年和1609年间隔17年,其时赴马贸易的船只数量分别为40艘和41艘,大致相当,但本文表4显示后者的贸易规模(1 284 083比索)却是前者(518 333比索)的两倍以上。

续表

年份	均额	备注
1606—1610	46 382	
1611—1615	64 482	缺失 1613—1615 年
1616—1620	31 045	缺失 1616—1619 年
1621—1625	—	5 年全缺失
1626—1630	11 513	缺失 1627—1630 年
1631—1635	24 951	
1636—1640	23 927	
1641—1645	12 305	

资料来源:根据 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XIIIe Siecles)* (pp. 200 - 205) 相关内容整理。

因为“货物税”数据产生于马尼拉官方对每艘船只的货物进行估值后征收的关税,所以由其反推的华船货物总值,远比依靠零散文献记录或单纯的船只数量更为可靠、细致,也更接近商品交易的真实状况。正因如此,肖努整理的货物税数据一经公布,立即获得广泛认可,成为颇具权威性的研究基础。<sup>①</sup>但实际上,这一统计数据依然未能完全根除与前述方法相类似的缺陷:第一,如表 2 所示,肖努提供的“货物税”税额均为若干年份(大多为 5 年)的平均值,无法体现贸易规模的年度差异;第二、肖努在注释中也已说明 64 年(1581—1644 年)间的贸易数据缺失了 28 年。缺失近半的数据,显然无法为我们分析贸易的规模和走向提供令人信服的史料支撑。

## 二、“货物税”制度的执行与变革

如前所述,目前学界利用的“货物税”数据绝大部分来自肖努,而肖努的数据又完全采自塞维利亚“印地亚斯总档案馆”(Archivo General de Indias, 简称 AGI)中的“会计档”(Contaduría)文书。因此,在展开进一步分析之前,有必要首先对“货物税”制度的缘起和新发现的“货物税”数据略加分析。

出于对商业利益的渴求,早在 1565 年黎牙实比(Miguel López de Legazpi)殖民菲律宾群岛之初,就有王室财政部(Real Hacienda)官员陪同前往。财政部最重要的 3 个职位分别为会计官(contador)、出纳官(tesorero)和经办员(factor-veedor),通常负责评估王室利益,记录相关财务数据。在马尼拉于 1571 年建城的同时,当局还建立了一些“王室保险箱”(caja real),由王室财政部成员负责管理收支,撰写会计方面的文书。<sup>②</sup>

或因早期的规模实在微不足道,始于 1573 年的中菲贸易最初没有得到财政部官员的青睐,华船数量和交易数据均未记录在案。然而,这并不意味着马尼拉当局完全忽略了这一颇有潜力的收入来源。曾极力鼓吹武力征服中国的菲律宾总督桑德(Francisco de Sande)在 1577 年 6 月 8 日的报告文书中称:“迄今,我们尚未征收进出口税等任何其他税。当我抵达菲律宾时,这里还处于艰难阶段,人们十分贫困,以致我不敢征收。似乎不久后可以考虑征税一事,那时将从中获益。而现在无论船只从中国载来什么货物,这笔税金也不会有多少。”<sup>③</sup>很显然,桑德总督暂不征税的决策乃基于中菲贸易“还处于艰难阶段”的现实考虑。因为即便征税,“这笔税金也不会有多少”。但另一方面,“不久后

<sup>①</sup> 参见 Richard von Glahn, *Fountain of Fortune, Money and Monetary Policy in China, 1000 - 1700*, p. 124; 张铠《中国与西班牙关系史》,第 89—92 页。

<sup>②</sup> 1565—1577 年的会计档文书(编号 AGI, Contaduría, 1195 - 1199b)是由出纳官拉维萨利斯(Guido de Lavezaris)、会计官考切拉(Andrés de Cauchela)和经办员米拉道拉(Andrés de Mirandaola)3 人整理撰写的。参见 Luis Alonso Álvarez, *El Costo del Imperio Asiático, La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565 - 1800*, Mexico: Instituto Mora, 2009, pp. 73 - 92; 方真真《华人与吕宋贸易(1657—1687):史料分析与译注》,新竹:清华大学出版社 2012 年版,第 60 页。

<sup>③</sup> Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493 - 1898*, Vol. 4, 1903, p. 88.

可以考虑征税”并从中获益的展望,则清楚表明马尼拉当局的长远打算。

作为上述推测的旁证,我们注意到在桑德总督任职期间(1575年8月—1580年4月),马尼拉当局曾经向中国船只征收过“停泊税”(derecho de anclaje)。对此,菲律宾官员莱德斯马(Juan de Ledesma)在一份1585年的报告中回顾道:“在桑德博士担任菲律宾总督时,规定来菲律宾的中国人(sangleys y chinos)须为每艘船只缴纳停泊税(anclaje),即根据船只大小不同,支付25、30、50比索不等。除此之外无需再支付其它税费。”<sup>①</sup>莱德斯马在报告中没有提供更多细节,也没有指明停泊税开征的具体年份。但考虑到华船抵达菲律宾贸易的时间多为上半年,<sup>②</sup>且桑德是在1575年8月25日才抵达马尼拉,停泊税的实际征收时间不会早于1576年,有效施行则很可能延迟至1577年。<sup>③</sup>

恰如桑德总督预想,1580年前往马尼拉贸易的华船数量已上升到19艘,中菲贸易的规模得到显著提升。新任菲律宾总督龙奇虑(Gonzalo Ronquillo de Peñalosa)在上任的第二个月遂开始“考虑征税一事”。同年6月20日,龙奇虑正式向国王建议,对菲律宾的进出口货物征收3%的货物税,同时向前往新西班牙的船只征收每吨(tonelada)12比索的运费税(flete)。<sup>④</sup>

货物税的制定是中菲贸易史上的一件大事,标志着双边贸易发展到了一个新阶段。据学者考证,货物税“almojarifazgo”一词源自阿拉伯语“al-musrif”,有些文献中也称作王室税(reales derechos),曾普遍施行于西班牙及“西印度”(Indias Occidentales)的广大区域。<sup>⑤</sup>需要指出的是,虽然西属菲律宾施行的货物税范畴涵括所有进出口商品,但由于当地物产有限,实际上这一税种的征收对象主要是进出此岛的中国货物。<sup>⑥</sup>然而,货物税的实施似乎并没有那么顺利。对此,马尼拉总理事官莫尔法康(Juan Grauy Mofalcon)在1637年回忆道:“在1581年,总督龙奇虑对出口到新西班牙的货物征收2%的税,对中国人带到马尼拉的货物征收3%的税。不过他推行此税率并未得到准许,还因此受到责备,但这一税率政策还是保留下来了。”<sup>⑦</sup>短短数语间透露出一些重要信息。总理事官称1581年龙奇虑在“未得到准许”的情况下推行新的政策,还因此“受到责备”。有证据表明,这些责备似乎首先来自名义上的上级行政单位,即远在美洲的新西班牙当局。1581年3月10日,刚刚被委任为马尼拉首任主教的多明我会士萨拉萨尔(Domingo de Salazar)在奔赴菲律宾的途中,竟于墨西哥的奇拉帕(Chilapa)致信菲律宾财政官员莱德斯马,坚称菲律宾现在还不便征收货物税,并说“因为那个国家(菲律宾)处于新建阶段,尚不足以自持”。<sup>⑧</sup>

由于缺乏更多材料,还不清楚一个尚未涉足菲律宾的教会人士何以对他的份外之事说三道四。但与之相呼应的是,在新政推行的次年,即1582年,菲律宾的“某些商人和重要人士”(algunos

① *Relacio de lo que se Entiende de las Islas Philipinas por Papeles que se Han Visto Tocantes a ellas*(c. 1585), Patronato, 24, R. 66, AGI. 这份手稿还有一个不完整的转录本,参见 P. Pablo Pastells, *Labor Evangelica Ministerios Apostolico de los Obreros de la Compañia de Iesus, Fundacion, y Progressos de Su Provincia en Las Islas Filipinas*, Barcelona: Imprenta y Litografía de Henrich y Compañia, 1900, Tomo I, p. 355. 引文中的 sangley 一般译作常来或生理人,大多数情况下泛指中国商人。参见方真真《华人与吕宋贸易(1657—1687):史料分析与译注》,第10页。

② Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2011, pp. 585—589.

③ 或许是因为停泊税的征收,我们能够在“会计档”文书(AGI, Contaduría, 1200)中找到1577、1578、1580年的华船纳税数量,分别为9、9、19艘。参见 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XIIIe Siecles)*, pp. 148—150.

④ *Copiade un Capitulo de Carta que el Gouernador don Gonçalo Ronquillo Escribio a su Magastade en 20 de Junio de 1580*(Junio 20, 1580), Filipinas, 6, R. 4, N. 44, AGI; Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, p. 51.

⑤ 摩尔人(Moors)最先在安达卢西亚(Andalucía)征收这种税,到费尔南多三世时期(St. Fernando, 1201—1252),天主教国家开始采用这一征税方式。参见 Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493—1898*, Vol. 42, 1906, p. 119, note. 41; 方真真《华人与吕宋贸易(1657—1687):史料分析与译注》,第75页。希尔(Juan Gil)在论及货物税时称,1566年后塞维利亚针对印度而来的货物征收5%的货物税,参见 Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, p. 51.

⑥ *Relación Productos de Filipinas al Perú(1581)*, Patronato, 24, R. 55, AGI.

⑦ Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493—1898*, Vol. 6, 1904, p. 312.

⑧ *Carta de Domingo de Salazar Infomando sobre su Viaje*(Marzo 10, 1581), Filipinas, 74, N. 3, AGI.

mercadores y personas particulares)便以匿名方式上报西班牙王室称:“龙奇虑总督对所有布匹(ropa)征收3%的税,导致中国商人极为不满。那些中国商人声称不会再来马尼拉,因为现在交易已经不再自由。由于我们征服这个地区还没有多久,这个国家(菲律宾)如此脆弱和广袤,若各方面都没了自由,怕是会毁灭。”<sup>①</sup>

限于论文主旨,此处不便对新税制实施过程中的诸多争议及其微妙之处详加论述,但上述冲突已足以说明叠床架屋的殖民地行政机构之间,以及各种利益集团之间存有各种矛盾。同样令人疑惑的是,即便新税制遭到种种非议,最终还是得到正式批准。1583年5月10日,奉命调查新政是否妥当的菲律宾最高法院(Audiencia Real)汇报最终结果为:“国王陛下下令最高法院调查前任总督龙奇虑对进出口货物执行3%税率的政策;以探查政策是否合适,若不当就废除,或者采取相应举措。考虑到菲律宾王室金库资金短缺,当地支出巨大,最高法院决定3%的税率政策继续执行。”<sup>②</sup>

就理论层面而言,稳定的税率有助于贸易活动的顺利展开,专业机构的设立也会使相关数据的收集与记录更为完整。或许因为行政机构之间矛盾丛生,相关政策在执行之初往往流于形式,所以在货物税政策施行后的很长时间内,我们依然无法从隶属于“会计档”下的“菲律宾保险箱—王室财政部会计记录”(Caja de Filipinas-Cuentas de Real Hacienda)中找到应有的记录。据肖努统计,在新税制实施的最初10年(1581—1590),除零星记录外,华船的纳税记录几近空白。

可能迫于日趋严重的财政压力,第九任菲律宾总督特略(Francisco Tello)在1598年6月13日提议将3%的税率调整为5%。未几日,总督又在同月22日建议将税率提升到6%。<sup>③</sup>相较于菲律宾当局的急不可待,国王的态度似乎较为谨慎。在1599年8月16日的回函中,菲利普二世声称“希望获得关于提高税率的更多意见”,遂责成特略总督和菲律宾最高法院调查增税可能产生的负面作用。<sup>④</sup>

在目前所见的原始文献中,尚未发现此事的调查结果,特略的提议似乎无疾而终。但在数年之后的1605年,最高法院的听讼官(oidor)马尔多纳多(Antonio de Ribera Maldonado)重提旧案,再次建议将税率提升至6%。为说明此举的必要性,他甚至还在这份文书中附上了当年马尼拉的财政支出明细。<sup>⑤</sup>或许得益于听讼官谋事周密,这一次提议进展尤为顺利,次年(1606年11月20日)此案就获得国王菲利普三世的批准,后来还写入著名的《印地亚斯法典》(Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias)。<sup>⑥</sup>

列入法典的新税制一直未能实行,直到1610年新总督席尔瓦(Juan de Silva)上任时,才得到真正贯彻。<sup>⑦</sup>获此消息后,菲利普三世颇为满意,并在1611年11月12日写给总督的信中称赞道:“在处

① *Relacion de lo que Escribieron de las Islas Philippinas a a Algunos Mercadores y Personas particulares de aqui sobre los Derechos que el Governador Don Gonçalo Ronquillo Puso en las Mercaderias de los Sangleyes Chinos que Vinieron a las dichas Islas el Año Passado(1582)*, Filipinas, 6, R. 4, N. 44, AGI.

② Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493 - 1898*, Vol6, p. 312.

③ Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, p. 53.

④ *Copia de Cédula sobre Aumentar Derechos a Mercaderias Chinas(Agosto 16, 1599)*, Filipinas, 18B, R. 9, N. 138, AGI.

⑤ *Carta de Ribera Maldonado sobre Arbitrios para Mercaderias(1605)*, Filipinas, 19, R. 6, N. 98, AGI.

⑥ *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, Tomo 3, Madrid: Por Ivlian de Paredes, 1681, fl. 78v. 需要指出的是,或因1606年国王决议将货物税提升到6%的政策写入《印地亚斯法典》,不少研究者认为6%税率的实施时间发生在同一年(参见全汉昇《明季中国与菲律宾间的贸易》,氏著:《中国经济史论丛》,第433页;张铠《中国与西班牙关系史》,第89页;郑佩宜《十七世纪初以前的中菲贸易与1603年的马尼拉大屠杀》,第47页;方真真《华人与吕宋贸易(1657—1687):史料分析与译注》,第73页;平山笃子『スペイン帝国と中華帝国の邂逅』資料,法政大学出版社,2012年,頁29—47),但这种观点误将政策的制定和执行混为一谈。其实,肖努、索萨和希尔等学者早已指明新税制的执行是在1610年。参见 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques(XVIe, XVIIe, XIIIe Siecles)*, pp. 34, 154; G. B. Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630 - 1754*, p. 82; Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, p. 53.

⑦ 1610年7月10日,最高法院检察官(fiscal)布拉卡蒙特(Alvarado de Bracamonte)在报告中声称新任总督席尔瓦在当年对华人的货物额外征收了3%的货物税,带来4万比索的额外收入。参见 *Carta del Fiscal Alvarado sobre Situación General(Julio 10, 1610)*, Filipinas, 20, R. 4, N. 31, AGI.

理中国商品3%税率这一问题上,你采取的措施(即调整为6%)很好,今后也当依此执行。”<sup>①</sup>至此,6%的货物税政策终于得到实施,并一直延续到明代末年。

### 三、“货物税”数据的多方来源

无论是货物税的最初推行,还是在税率提升过程中发生的所有难以明述的利益纠葛,其中有一点极为明确:中菲贸易规模的不断扩大是菲律宾当局做出以上决策的最基本条件。伴随贸易的发展,华船缴纳货物税的记录也不再是“几近一片空白”,而是渐趋系统和完整。

继肖努之后,西班牙学者希尔进一步整理了卷帙浩繁的“会计档”文书。2011年,他在一份长达60多页的清单中,首次公布了1591—1700年间前往马尼拉贸易的华船船长名单和关税数额(以下简称“希尔数据”)。<sup>②</sup>以1591年为例,希尔称该年共有21艘中国船只在马尼拉登记缴纳货物税,税金总额16829比索5多幣(tomín)4格拉诺(grano),<sup>③</sup>其中1艘华船的船长名字未有载录,仅记有税额190比索5多幣2格拉诺。另外20艘的船长名单和税额详情如下:

Onçeq 缴纳 1126 比索 1 多幣 3 格拉诺; Guanyo 缴纳 379 比索 7 多幣 9 格拉诺; Tiquey 缴纳 1962 比索 3 多幣 5 格拉诺; Viscan 缴纳 721 比索 6 多幣; Quasan 缴纳 1819 比索 2 多幣 9 格拉诺; Tiancan 缴纳 436 比索 6 多幣 7 格拉诺; Cuigdo 缴纳 816 比索 3 多幣; Ansan 缴纳 503 比索 4 多幣; Sauqui 缴纳 653 比索 5 多幣; Chancan 缴纳 716 比索 4 多幣; Chantay 缴纳 353 比索 6 多幣 1 格拉诺; Dienpou 缴纳 81 比索 4 多幣 3 格拉诺; Pintian 缴纳 1316 比索 2 多幣 6 格拉诺; Tingoan 缴纳 663 比索 7 多幣; Chion 缴纳 863 比索 4 多幣 2 格拉诺; Guancha 缴纳 851 比索 1 多幣 10 格拉诺; Guadhoo 缴纳 820 比索 2 多幣 4 格拉诺; Guaçian 缴纳 1298 比索 7 多幣; Tonguian 缴纳 1038 比索 1 格拉诺; Chupou 缴纳 215 比索 1 多幣 1 格拉诺。<sup>④</sup>

由于希尔的统计数据规模较大,此处不便完整抄录历年数据。与肖努的统计数据相比,“希尔数据”显然更加具体。它不仅提供了这一时期前往马尼拉的每一艘华船的船长姓名和纳税数额,还在某些年份注明华船的纳税日期及“货物总值”。<sup>⑤</sup>这就使得以后的数据分析能够建立在“单艘船只的纳税额”这一最小单元上,为分析中菲贸易提供了更为全面、扎实的基础。只是,受限于“会计档”文书自身的缺陷,希尔的统计数据仍然缺失了16年(1592—1594年、1613—1619年、1621—1626年)。他本人也在相关条目下遗憾地注明:“会计档登记册遗失”。<sup>⑥</sup>

所幸,通过综合使用多种方法,利用新近发现的数份“菲律宾档”(Filipinas)文书,<sup>⑦</sup>不仅能够补足以上缺失,还可以通过重叠年代的数据分析,获得更可靠的结论。例如,希尔未能找到的1592—1594年期间的数据,可以从“菲律宾档”中的菲律宾总督文书获得可资参照的信息。1592年6月20日总督戈麦斯·达斯马利尼亚斯(Gómez Pérez Dasmariñas)在写给菲利普二世的信件中指出:“若中

① Emma Helen-Robertson and James Alexander eds., *The Philippine Islands, 1493-1898*, Vol. 17, 1904, p. 175.

② 这份清单名为“抵达马尼拉的华人船长名单及他们为所载运货物缴纳关税的登记记录”(Nómina de los Capitanes Chinos Llegados a Manila y Registro del Almojarifazgo que Pagaron por sus Mercancías),参见 Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, pp. 574-639.

③ 多幣和格拉诺是更小的货币单位,每8多幣等于1比索,每12格拉诺等于1多幣。

④ Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, p. 577.

⑤ “希尔数据”记录了1607—1612、1620、1627—1644年每艘船只纳税的日期(从中可见船只抵港纳税集中在上半年)以及每艘华船的货物总值。参见 Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, 685-609.

⑥ Juan Gil, *Los Chinos en Manila*, p. 592.

⑦ “会计档”文书几乎全部是有关“会计类”的记录,覆盖西属印度的各大城市和港口。与之不同,“菲律宾档”所收文书完全是关乎西属菲律宾的文书,下面又细分为“菲律宾总督文书”(Cartas y expedientes de gobernadores de Filipinas)和“马尼拉最高法院文书”(Cartas y expedientes de la Audiencia de Manila)等。值得注意的是,由于菲律宾总督和官员必定清楚每年中菲贸易的官方数据,因而“菲律宾档”中的部分文书往往也会记有“货物税”数据,乃至“菲律宾档”中还保存着不少重要的“货物税清单”。

止与中国的贸易,陛下将损失相应的税收。在中国货物的进出口税上,本地每年收入高达3万—4万比索。”<sup>①</sup>考虑到总督的书信作于1592年6月,他的上任时间又是1590年,所以信中所言“每年收入高达3万—4万比索”,应当是对上任两年内中菲贸易的概述。如果扣除比例相当的出口税,那么其中包含的进口税(即1590—1592年间的华船纳税额)应该在1.5万—2万比索之间。假若再按照当时3%的税率反向推算,那么1592年输入菲律宾的货物总值就应当在50万—67万之间。

关于1593年的数据,尚未寻获可靠的文献记录,<sup>②</sup>但在新任总督路易斯·达斯马利尼亚斯(Luis Pérez Dasmariñas)作于1595年6月24日的报告中,却能找到1594年的税收数据。这位总督明确提到:“去年,即1594年,以3%的税率向50艘中国船只征税23 133比索4多臂5格拉诺。”<sup>③</sup>

至于另外两段缺失较为集中的年份(1613—1619年、1621—1626年),同样可以从“菲律宾档”的两份“货物税清单”中获得更为完整的数据。第一份是制作于1632年9月23日的一份简短关税记录(以下简称“清单1”)。<sup>④</sup>佚名作者详细记录了1606—1631年间华船在马尼拉纳税的精确数据,列于表3。

表3 1606—1631年中国船只在马尼拉所纳关税数据 单位:比索、多臂、格拉诺

年份	税额	年份	税额	年份	税额	年份	税额
1606	32 113. 3. 3	1613	69 427. 7. 0	1620	27 797. 0. 0	1627	20 385. 0. 0
1607	75 462. 0. 4	1614	36 105. 2. 6	1621	6 692. 6. 11	1628	2 943. 0. 0
1608		1615	41 588. 1. 1	1622	8 040. 0. 0	1629	3 957. 0. 0
1609	131 41. 4. 0	1616	23 377. 0. 0	1623	1 759. 3. 9	1630	6 287. 0. 0
1610		1617	37 179. 5. 5	1624	2 998. 6. 0	1631	18 344. 0. 0
1611	26 053. 0. 7	1618	5 770. 0. 0	1625	10 894. 0. 0	—	—
1612	95 639. 2. 8	1619	11 148. 0. 0	1626	22 580. 0. 0		

资料来源:根据 Filipinas, 41, N. 16, AGI; Filipinas, 27, N. 197, AGI 相关内容整理。

说明:表中数据的单位为比索、多臂、格拉诺。例如1606年对应的32 113. 3. 3,指当年华船纳税额为32 113比索3多臂1格拉诺。

相较于“希尔数据”,“清单1”涉及的年份并不算多,仅26年,但其数据却极为精确、连贯,补充了“希尔数据”缺失的13年(1613—1619、1621—1626)数据,为构建晚明中菲贸易的完整数据链提供了不可或缺的史料支撑。此外,“清单1”与“希尔数据”的重叠部分(1606—1612、1620、1627—1631年),又可进行比堪分析,进一步精确中菲贸易的年度数据。例如,“清单1”中的1607—1608年和1609—1610年数据均为两年税额之和,非单独年份的纳税数额。“希尔数据”则明确记载1607年有36艘华船抵港,纳税34 490比索5多臂1格拉诺,1608年有35艘华船抵港,纳税38 506比索2多臂10格拉诺,两年总计72 996比索7多臂11格拉诺;又记有1609年35艘华船入港,纳税39 143比索6多臂10格拉诺,1610年37艘华船入港,纳税91 156比索6多臂1格拉诺,两年总计130 300比索4多臂11格拉诺。<sup>⑤</sup>两相比较,差异并不算大。“希尔数据”中1607—1608年的数值较“清单1”约少

① Carta de G. P. Mariñas sobre Situación General (Junio 20, 1592), Filipinas, 18B, R. 2, N. 16, AGI.

② 为便于统计分析,后文暂且将1593年的贸易规模等同于1592年处理。具体数据留待进一步考证。

③ Carta de L. P. Mariñas sobre Pago de Situado (1595), Filipinas, 18B, R. 5, N. 41, AGI.

④ Certificación de lo que Han Valido los Reales Derechos de Almojarifazgo de las Mercaderías de China que Han Traído los Sangleyes a la Ciudad de Manila desde 1609 hasta 1619, y las que Han Traído los Portugueses de Macao, desde 1619 hasta el Presente (Septiembre 23, 1632), Filipinas, 27, N. 197, AGI. 较早使用到这份清单的是索萨,参见 G. B. Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630 - 1754*, p. 83. 不过这份清单还有另外一份无日期和署名的抄本,参见 *Relación de los Derechos que Pagaron los Sangleyes en los Años que Tuvieron la Contratación de las Mercaderías de China, 1606 - 1618, y los que Han Pagado los Portugueses de Macao en otro Periodo de Tiempo equivalente, 1619 - 1631 (c. 1632)*, Filipinas, 41, N. 16, AGI. 郑佩宜曾用过后面这份抄本的英译本,参见《十七世纪初以前的中菲贸易与1603年的马尼拉大屠杀》,第47页。有关这两份清单更多的背景介绍,参见李庆《居澳葡人对马尼拉华货的“垄断”与远东海贸格局》,《澳门理工学报(人文社会科学版)》2016年第3期。

⑤ Juan Gil, *Los Chinos en Manila*, pp. 585 - 590.



3 000比索,而1609—1610年的数值更是仅少1 000余比索。<sup>①</sup>

第二份“货物税清单”名为“1620—1681年间1 079艘船只纳税记录的清单”(Lista de 1079 Navíos Registrados entre 1620 y 1681 y los Derechos que Pagaron,以下简称“清单2”),大致完成于1681年,长达近200页。<sup>②</sup>“清单2”的作者明确指出内中数据直接取自“会计档文书”(los libros y papeles dela Contaduría),所以“清单2”的数据来源可能正是现在印地加斯总档案馆“会计档”中早已遗失不存的手稿。以1624年为例,“清单2”在记录澳门、暹罗、马六甲和印度的商船之外,还录有以下7艘中国商船的纳税信息:

1艘来自真腊(Camboja)的中式帆船(Junco),船长是“中国商人”(Sangley) Sansou,在王室官员的查验下支付了229比索6多幣8格拉诺;1艘来自中国的船只,船长是Fuqui,在王室官员的查验下支付了609比索1多幣9格拉诺;1艘来自中国的船只,船长是中国商人Fongan,在王室官员的查验下支付了545比索2多幣4格拉诺;1艘来自中国的船只,船长是中国商人Hienqua,在王室官员的查验下支付了641比索6多幣10格拉诺;1艘来自中国的船只,船长是中国商人Vinchin,在王室官员的查验下支付了329比索7多幣6格拉诺;1艘来自中国的船只,船长是中国商人Cuimoan,在王室官员的查验下支付了269比索11格拉诺;1艘来自中国的船只,船长是中国商人Onco,在王室官员的查验下支付了374比索7格拉诺。<sup>③</sup>

在发现“清单2”之前,有关1624年的中菲贸易货物税数据,我们仅能从“清单1”了解到该年的纳税总额为2 998比索6多幣,此外可谓一无所知。然而根据“清单2”中1624年的数据可以发现:该年有6艘华船直接前往马尼拉贸易,1艘经由真腊前往马尼拉,7艘华船纳税共计2 999比索2多幣7格拉诺。与“清单1”所记数据相比,两者差额不足1比索。如此微不足道的差额,足可为两份文献的可靠性提供强有力的佐证。

#### 四、中菲贸易的规模与历史走向

纵观晚明时期的中菲贸易,可能由于早期的贸易规模偏小,以及菲律宾当局的关税制度一再改革、尚不健全,1591年前的货物税数据留存极少;<sup>④</sup>其后,由于中菲贸易规模不断扩大,加之关税制度相对完善和稳定,货物税记录已颇为丰富。据“希尔数据”“清单1”“清单2”等重要文献,已经能够清楚说明1591—1644年间中菲贸易的规模和历史走向。综合上述史料和相应的处理原则,<sup>⑤</sup>现整理1591—1644年中菲贸易的年度货物总值于表4。

① Juan Gil, *Los Chinos en Manila*, pp. 585 - 589.

② *Lista de 1079 Navíos Registrados entre 1620 y 1681 y los Derechos que Pagaron (1681)*, Filipinas, 24, R. 2, N. 14, AGI.

③ *Lista de 1079 Navíos Registrados entre 1620 y 1681 y los Derechos que Pagaron (1681)*, Filipinas, 24, R. 2, N. 14, AGI.

④ 即便如此,我们也可以从其他文献中了解到该阶段中菲贸易的大体规模。其中较为重要的3条记载是:(1)货物税执行的次年,即1582年6月16日,总督龙奇虑颇为兴奋地向菲利普二世报告说:“这个国家(菲律宾)的贸易发展尤为迅速,开往新西班牙的船只所载货物的价值达到了40万比索”。(2)1584年由皇家财政部会计官考切拉(Andrés de Cauchela)牵头完成的“菲律宾年度财务清单”记载,1584年马尼拉当局从“新西班牙和中国而来的货物”上征得6 000比索的税收。(3)1586年6月30日,菲律宾最高法院听讼官(Oidor)罗哈斯(Pedro de Rojas)在写给国王的书信中声称:“每年从这个国家流向中国的白银数量为30万比索,今年更是超过了50万比索”。据以上文献推算,1582年中菲贸易的规模可能在30万比索左右;1584年略有下降,不超过20万比索;1586年达到50万比索左右。参见 *Carta de Ronquillo sobre Franciscanos, Poblamientos, etc (Junio 16, 1582)*, Filipinas, 6, R. 4, N. 49, AGI; *Relación de Tributos y Gastos de Filipinas (Junio 15, 1584)*, Patronato, 25, R. 16, AGI; *Carta del Oidor Rojas sobre Disputas en la Audiencia (Junio 30, 1586)*, Filipinas, 74, N. 29, AGI.

⑤ 在这54年中,2/3以上的年份皆有2—3份不同史料可资相互印证比对。数据的最终采用主要遵循以下原则:(1)少数源于“孤证”,即单份文献的数据,虽未敢确信,但仍列入最终统计之中,以备将来查考比对。(2)由于不排除数据抄录中存在笔误的可能,个别船只的税额数据在不同文献记载中出现差异时,一般采信笔者亲见的原始手稿(清单1和清单2)。(3)以往研究大多只关注从中国直接前往马尼拉的华船,揭示的是单纯的“点对点”(福建—马尼拉)贸易。实际上,还有不少华船首先前往真腊、台湾和日本等地贸易,而后再由以上各地开赴马尼拉。因而,中菲贸易的实际形态当是以“福建—马尼拉”为主轴的“网际”贸易,统计数据理应涵括此类华船。(4)凡纳税数据中有货物总值的,直接采用,没有货物总值的情况,则结合“税额”和“税率”反推。第五,官方数据呈现的贸易规模通常会小于实际规模,因此在比对多方数据后,文中一般择取可能更为接近实际规模的较大值。

表 4

1591—1644 年中菲贸易年度货物总值

单位:比索

年份	货物总值	年份	货物总值	年份	货物总值	年份	货物总值	年份	货物总值
1591	560 967	1602	1 218 700	1613	1 157 117	1624	49 983	1635	649 383
1592	583 333	1603	871 067	1614	601 750	1625	181 567	1636	724 383
1593	583 333	1604	425 467	1615	692 633	1626	403 350	1637	615 000
1594	771 100	1605	879 667	1616	389 617	1627	380 950	1638	175 883
1595	910 000	1606	1 070 433	1617	619 650	1628	52 473	1639	329 616
1596	518 333	1607	1 190 212	1618	96 167	1629	47 162	1640	138 167
1597	233 900	1608	1 264 562	1619	185 800	1630	134 165	1641	56 483
1598	1 000 000	1609	1 284 083	1620	463 283	1631	374 117	1642	375 067
1599	1 062 167	1610	1 498 243	1621	111 533	1632	244 050	1643	324 883
1600	1 374 300	1611	434 293	1622	134 000	1633	358 750	1644	179 466
1601	1 518 833	1612	1 585 807	1623	29 316	1634	449 067	—	—

资料来源:Juan Gil, *Los Chinos en Manila: Siglos XVI y XVII*, pp. 574—639; Filipinas, 18B, R. 2, N. 16, AGI; Filipinas, 18B, R. 5, N. 41, AGI; Filipinas, 27, N. 197, AGI; Filipinas, 24, R. 2, N. 14, AGI.

说明:表中数据只统计到“比索”,较小单位多幣和格拉诺已做四舍五入处理。

总计表 4 数据可知,1591—1644 年中菲贸易货物总值约 31 563 631 比索;再加上估算的 1573—1580 年、1581—1590 年的货物总值 80 万和 300 万比索,<sup>①</sup>可推算出晚明中菲贸易货物总值约为 3 533 万比索。若将华船的货物总值等同于华船携带回国的白银数额,<sup>②</sup>那么亦可推算出晚明经中菲航线输入中国的美洲白银约合 2 826 万两(以 1 比索合 0.8 两计)。为更直观地审视、分析中菲贸易的演变趋势和主要特点,根据表 4 绘制出图 1。

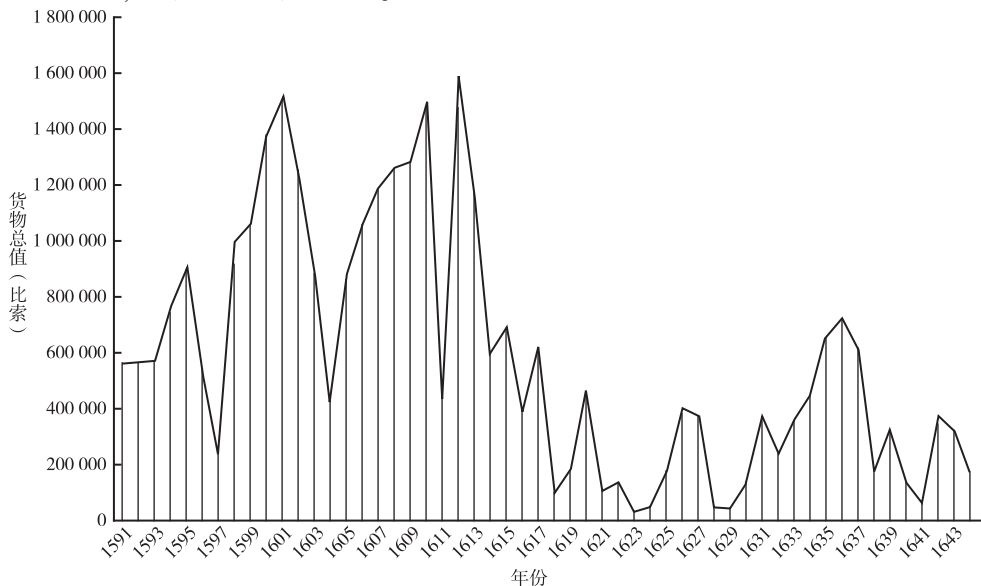


图 1 1591—1644 年中菲贸易年度货物总值走向折线图

① 基于前文所述,1573—1580 年与 1581—1590 年的总值分别以每年 10 万和 30 万比索计算。

② 华船的货物总值和华人携带回中国的白银数量,两者之间不能划等号。即便有不少中、西文献声称返回中国的船只几乎只带白银,不带其他货物,但是从荷兰人劫掠的华船记录可知,一些华船携带的白银数量颇为有限,反而携带大量香料。另外,《东西洋考》所记“陆餉”,即针对胡椒、象牙等数十种货物征收的税收,也从侧面说明华船的确会携回不少番货。参见钱江《1570—1760 年西属菲律宾流入中国的美洲白银》,《南洋问题研究》1985 年第 3 期;江树生译注《热兰遮城日记》第 1 册,台南城政府文化局 2002 年版,第 107、109 页;张燮《东西洋考》,第 141—147 页。

贸易发展中的“规模”与“历史走向”本是一体的。因而,囿于史料和方法上的缺陷,以往研究对中菲贸易历史发展的阶段性特征亦莫衷一是、争论颇多。<sup>①</sup>而利用新发现的货物税数据,则有助于解答这类难题。图1显示,承继“初始期”以来的发展态势,中菲贸易在1591年后得到迅速发展,贸易规模达到年均百万比索的高峰,进入一个前所未有的“黄金期”(1591—1615年)。其中,1612年的货物总值更是高达158万比索,成为中菲贸易历史上的至高点。然而发展中也呈现跌宕起伏的特点,即使是在上述“黄金期”内,亦有3次剧烈波动:第一次明显下跌发生在1597年,贸易额从50万比索突降至23万比索以下;在此后短短15年内,又有两次更为强烈的震荡,1604年和1611年的贸易额从百万比索的高峰陡然滑落至40余万比索的低谷。但在每次暴跌之后,中菲贸易的规模总能很快得到恢复,时而还能创造新高。与此前不同,从图1中可以看到自1617—1618年的“断崖式”下跌后,中菲贸易一蹶不振,陷入长期低迷的状态。尽管贸易额在1636年曾一度回升至72万比索,但很快又重显颓势,跌至40万比索以下。到了1644年已颇为惨淡,贸易额不足20万比索。

晚明中菲贸易的兴衰涉及多方面因素。虽然这些变化与中国社会的内部变动有关,但更为直接、主要的还是源于国际政局的风云变幻。本文呈现出的“异动”和颇有转折意味的“节点”,往往也是大国激烈竞争的结果和多种势力此起彼伏的转折点,其中缘由颇为复杂,将另文专论。

## The Trade between China and the Philippines, 1591 – 1644:

### An Analysis on the Almojarifazgo Data

Li Qing

**Abstract:** With its opening in the 1570s, the trade between China and the Philippines began to grow speedily, and a large number of silver flowed from the newfound America into China. In order to gain more profits from this trade, Governor of Philippines Gonzalo Ronquillo de Peñalosa carried out the new customs policy known as almojarifazgo in 1581. This new tax policy had been well implemented through the next several decades though there were some changes of the tax rates. Based on an analysis of almojarifazgo data stored by AGI, the aim of the present research was to examine annual scale and historical development of this trade from 1591 to 1644. The total amount of American silver flowing into China could also be re-estimated.

**Key Words:** Late Ming China; Spanish Philippines; Almojarifazgo; Trade Data

(责任编辑:丰若非)

<sup>①</sup> 譬如,肖努的分析结果就受到纳税额平均值的误导,认为中菲贸易的发展态势为:(1)1620年前持续上升;(2)1620年后处于稳定并开始慢慢下降;(3)1640年后呈直线下降。而弗林(Dennis O. Flynn)和吉拉尔德兹(Arturo Girádez)在1999年则认为1620年后中菲贸易额并未严重下降,甚至到1640年后也未陡然下跌。显然这两种观点都存有不足之处。因而艾维四于2005年对后者使用的史料进行了批判。参见 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIe, XVIIe, XIIIe Siecles)*, p. 250; Dennis O. Flynn, Arturo Girádez, “Spanish Profitability in the Pacific, the Philippines in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, pp. 27 – 28; William S. Atwell, “Another Look at Silver Imports into China, ca. 1635 – 1644”, pp. 474 – 475。不过,看似他们也未完全驳倒对方的观点。因为,在论述贸易发展的历史走向时,若不强调史料在来源上的“一致性”和史料在年代上的“连续性”,各种观点的持有者总是能从浩瀚的文献中找到适合的史料来支撑自己预设的观点。