

艾爾摩莎



大航海時代的臺灣與西班牙圈
Maritime Taiwan and Spain

目錄

主委序	4
館長序	5
引言 曹永和	6
十七世紀的臺灣與世界 陳其南	11
近代初期東亞的貿易網絡 陳國棟	17
一五八二年美麗島船難餘生記 周婉筠	25
十七世紀的雞籠要塞：過去與現在 鮑曉鷗 (José Eugenio Borao)	39
近世初期墨西哥與臺灣的農業發展 康培德	53
西班牙佔領時期的貿易活動 陳宗仁	60
西班牙人在艾爾摩莎 李毓中	69
圖錄解說	80
附錄	
一、 文獻研究書目	224
二、 大航海時代大事紀	230

一五八二年美麗島船難餘生記¹

周婉窈²

這是距今（2006年）四百二十四年前的故事。一個和颱風有關的船難事件。

颱風是大自然每年從初夏開始，對臺灣島嶼的季節性造訪。居住在臺灣島上的人群，大都有著以颱風為中心的集體或私人記憶。就以當代臺灣人來說，稍遠者如八七水災，近者如象神颱風、賀伯颱風、那莉颱風等，在在連繫著這個島嶼上的人群對於這個島嶼的記憶。但是，颱風也聯繫著「外人」對這個島嶼及其人群的最初記憶。此話怎麼說呢？讓我們耐心來聽一個數百年老的故事。

四百年前，海上交通是帆船時代；各式各樣的帆船，或沿著海岸，或橫越大海，把人們從此地渡到彼岸。此時，遠洋航行靠大帆船；大帆船把人們從海的一端渡到遙遠的彼岸。在人類歷史進程中，從歐洲渡海來到東方，真是漫漫長路。葡萄牙從十五世紀第一個十年開始，致力於海上發展，探尋往印度的航路。一開始葡萄牙沒有競爭對手，花了數十年繞航好望角（1488），又十年經由印度洋抵達印度（1497-1499）。就在十五世紀即將結束時，西班牙奮起直追，往大西洋探險，終於經由哥倫布發現新大陸（1492），數十年後，麥哲倫率領的艦隊也繞過地球一圈（1519-1522），確認地球是圓的。換句話說，葡萄牙加上後起的西班牙，花了約一個世紀，才一東一西確立到亞洲的航路。理論上，這個時候，人們可以經由印度洋，或經由兩大洋，來到亞洲。但實際上，海上可不自由，走哪條航線還要看您是搭哪個海上強權的船。

——一四九四年，當葡萄牙尚未橫渡印度洋，西班牙也

還未繞地球一圈，這兩個國家就瓜分了他們還不知「伊於胡底」的世界。哥倫布發現新大陸之後，葡萄牙和西班牙之間相當緊張，在教宗亞歷山大六世的斡旋之下，簽訂了托爾德西亞條約，以非洲維德角群島以西三七〇里格為界，瓜分任何新發現的土地——以東屬於葡萄牙，以西屬於西班牙。³活在二十一世紀的我們，或許要問：這是憑誰之名瓜分世界「未知之地」？其實，歐洲未來的海上後起之秀，如英、法、荷、葡，也是不服氣的，這是後話了。總之，當時教宗促成瓜分的目的，在於使這兩個天主教國家能善用各自的資源，把基督教傳布到全世界，而不是互相爭鬥。然而，在一四九四年這個時點，人們在實證上還無法確定地球是圓的，也還不知道地球到底多大（當時顯然小看地球了），隨著地理知識的遽增，一五二九年兩國簽訂札拉哥札條約，進一步確定把地球切成兩半的另一半應落在何處。⁴因此，在未來的一個世紀，由歐洲通往亞洲的航線，分別為葡萄牙和西班牙兩大海上海強權所獨佔。西班牙商船走大西洋航線，先抵達墨西哥，再從墨西哥橫越太平洋，來到殖民地馬尼拉，再以馬尼拉為據點，前往中國、日本、東南亞等地。葡萄牙商船則從里斯本啓程，沿著非洲西海岸，繞過好望角，航經印度洋，來到位於印度西海岸的果阿（葡萄牙東方貿易航線的總樞紐），再從果阿經過南部的柯欽（Cochin），來到麻六甲，沿著中南半島海岸航行，抵達澳門。

如所周知，中國的澳門在一五五七年為葡萄牙人所佔據（租居），在明朝朝貢貿易體系之下，獨享明朝政府給予的諸多特權和優惠；一五七八年，明朝政府決定外國貢船要先到廣州外港澳門，葡萄牙人因此包攬了中國經由澳門與這些外國船舶的轉手貿易和海運大權。⁵澳門三面環海，往東北航行可至日本長崎，南行可到馬尼拉、噶喇吧（今雅加達）等東南亞港口，過太平洋，直達美洲諸地。在這同時，澳門不只是西方和中國、日本貿易的樞紐之地，也是靠西方貿易夾帶而來的傳教活動的中心與據點。

一五八二年，萬曆十年，澳門是熱鬧的。這一年，利瑪竇來到澳門，他在遠東耶穌會監會司鐸范禮安神父（Alexandre Valignano, 1539-1606）的召喚下來到這裡學習漢語。這個時候，羅明堅（Michel Ruggier, 1543-1607）神父也從中

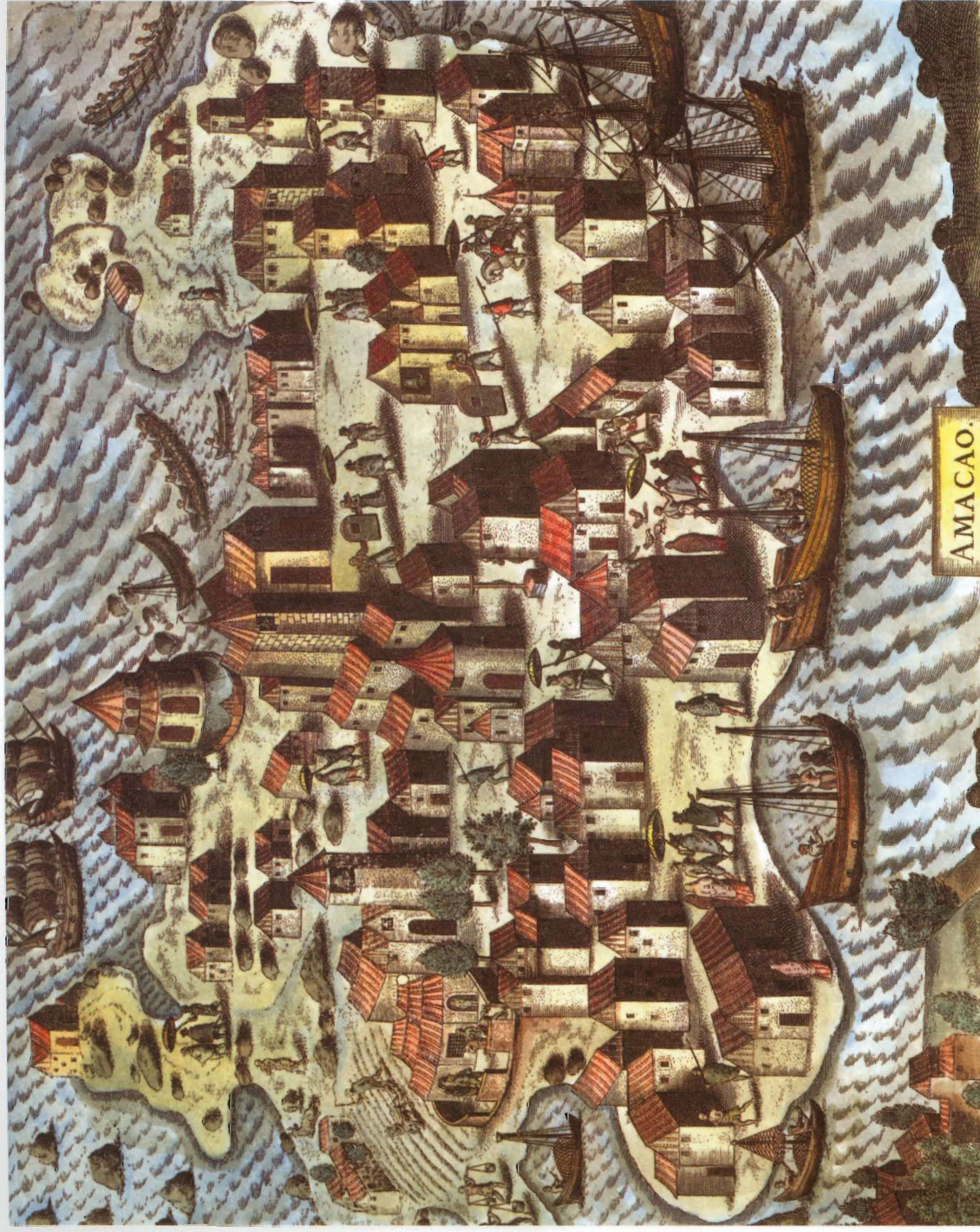
¹筆者並非臺灣海洋史的專家，這篇文章之所以能完成，首先要感謝鮑曉鵬教授；由於鮑教授將有關臺灣的西班牙文和葡萄牙文文獻收集成書，並提供英文對譯，筆者方能透過英譯了解這個艱難事件的大致情況，因而引發極大的興趣。在本文寫作過程中，我受到許多人士的協助，感銘在心。首先，我要感謝李毓中先生的大力幫忙，李先生不惟慷慨惠允利用他做的文獻中譯稿、代為查攷文獻，並且對我提出的問題，一一耐心指點，筆者方有可能勉力完成此篇。此外，張增信教授在百忙之中，專程屈駕解答一些航海與西、葡文文獻的問題；前宏仁女中呂文健神父回答我的詢問；高雅利女士代為檢查教會用語；過去兩年選修我的「臺灣史史料解讀」課的臺灣大學與清華大學學生，給予我很多啟發。這都是我特別感謝的。

²中央研究院臺灣史研究所研究員。

³托爾德西亞條約（The Treaty of Tordesillas）規定以維德角群島（Cape Verde Islands）以西370里格為界，約當格林威治以西48°至49°之間（當時無法訂出正確的經度）。此一條南北縱線通過拉丁美洲的東端，其東屬於葡萄牙，這是日後巴西成為葡萄牙殖民地的原因和「理據」。

⁴札拉哥札條約（The Treaty of Zaragoza）基本上進一步把托爾德西亞條約的界線從南北極延伸到地球的另一面，把地球分為兩個半球。該條約詳定這條靠近亞洲的界線應該通過摩鹿加群島以東297.5里格，或17°的地方；約當今天東經145°。

⁵鄧開頌，《明清時期澳門海上貿易》，收於劉序楓主編，《中國海洋發展史論文集》第九輯（臺北：中央研究院人文社會科學研究中心，2005），頁100-103。



Theodore de Bry, 澳門圖，1607

國內地回到澳門。他們兩人將於翌年一起前往中國肇慶傳教；兩年後（1584），羅明堅將在廣州印行第一本用中文撰寫的天主教教理書《天主聖教實錄》。另外，一五八二這一年，在日本是天正十年，也是日本天主教發展史的重要年分。日本耶穌會著名的「天正遣歐少年使節團」於三個月間抵達澳門，正在此候風，準備出發到羅馬覲見教宗。這個使節團由四位年輕人組成，他們是日本九州基督教大名大友宗麟、大村純忠，以及有馬晴信的代表；使節團於一五九〇年（天正18年）回到日本。⁶范禮安神父從日本陪伴使節團來到此地，擬一路陪同他們到羅馬。⁷和范禮安神父一起來自日本的還有多位耶穌會神父與修士。從天主教東傳歷史來看，此時此地真可說集一時之俊彥，濟濟多士。

該年七月六日，有一艘商船從澳門出發，目的地是日本。這艘商船是中式帆船，——西方人稱為junk（戎克船），定期航行於澳門和日本之間，船主是葡萄牙人巴托羅米·巴也斯（Bartolomé Baez），船長是安德列·費曼（Andres Feiyo），這艘船很大，載著相當多的貨物。船上的乘客和工作人員來自各地，有中國人、日本人、菲律賓人、「黑奴」等「有色人種」，以及歐洲人和他們的傳教士，共三百餘人。這艘船啟程沒多久，遇上颱風，幾經週

⁶ 這四位年輕人是：伊東マンシヨ（正使）、千々石ミゲル（正使）、中浦ジウリアン（副使）、原マルティノ（副使）。

⁷ 范禮安神父原擬伴隨使節團至羅馬，但抵達印度果阿後，因受命兼任印度耶穌會省長，遂改由スノー・ロドリゲス神父伴隨使節團至羅馬。

折，在一個島嶼的外海觸礁，上岸的倖存者自力救濟，檢沈船剩餘的材料，重新打造一艘船，兩個半月後，竟得重返澳門。他們上岸求生的地方，就是今天我們生息與共的島嶼——臺灣。

我們可以想像，那些遭遇船難幸而未死的人回到他們所熟悉的世界，見到親友，肯定大談劫後餘生的經驗。他們的經驗很特別，或許一時爲人所周知，但是，有關這件事的記憶隨著當事人以及知道這件事的人們的逝去而終於消失；群體記憶的消失通常是一代，頂多兩、三代之間的事，情——除非以文字的方式記錄下來。這是歷史的局限，也是歷史引人入勝的地方。了解歷史的局限，我們才有可能在局限中探索那可能存在的理解上的無限可能。

船難發生在一五八二年七月十六日，即萬曆十年七月八日。在這裡，我們至少必須用兩個紀年，因爲這艘船的工作人員和乘客，很大比例可能是中國人和海外華人，對他們而言，明朝皇帝的年號和陰曆的月日，才有意義，西洋曆或非所聞，更何況航海陰曆比陽曆更爲重要。

這艘船載著四位神父，和一位修士，他們是：阿隆索·桑切斯（Alonso Sánchez）神父、阿爾巴祿·杜·托陸（Aluoro do Touro）神父、克里托巴·摩列阿（Christouão Moreira）神父、佩德羅·哥玫斯神父（Pedro Gómez），以及耶穌會修士法蘭西斯柯·柏列斯（Francisco Pirez）。其中桑切斯神父、哥玫斯神父，以及耶穌會修士Francisco Pirez將是我們的「報導人」（informants），因此，我們非得先認識他們不可。

桑切斯神父是西班牙人，於一五七八年來非律賓，他是最早來到菲律賓的耶穌會士之一。一五八〇年西班牙腓利普二世併吞葡萄牙，成爲葡萄牙國王腓利普一世，即身兼兩國國王，這段史事一般稱爲西葡併合（the union of Spain and Portugal, 1580-1640）。一五八一年，菲律賓總督與馬尼拉主教派遣桑切斯神父前往澳門，任務是向葡萄牙人宣告併合之消息，並爭取葡萄牙人對腓利普二世的擁戴。桑切斯神父於一五八二年一月離開菲律賓，但被強風吹到福建南部，爲中國海防發現，送往廣州，同年三月抵達澳門。桑切斯神父完成任務之後，由於沒有船可直接回菲律賓，因此於七月六日搭上這艘航往日本的商船，擬從日本搭船返回馬尼拉——一天知道，他要到第二年（1583）二月才得回到馬尼拉！哥玫斯神父是西班牙人，活躍於葡萄牙；獲得耶穌會總長麥古里神父（Everardo Mercurian）的看重，選派他赴日本負責教務。他於一五七九年四月四日離開葡萄牙，一五八一年七月二十四日抵達澳門。修士Francisco Pirez一路上陪伴哥玫斯神父。他們在一五八二年七月

六日搭上這艘商船，終於要前往目的地日本了。

久駐菲律賓的桑切斯神父，新來乍到東方的哥玫斯神父，以及陪伴他的Francisco Pirez修士，不會預知四百餘年後，我們將仔細閱讀他們留下來的書信，⁸試圖拼湊一個有關臺灣的故事。

一五八二年十二月十三日，劫後餘生的哥玫斯神父從澳門寫信給另一位耶穌會教士，報告船難經過。這封信很長，讓我們先看看他搭乘的船如何遇到颱風，以及〔如何〕在一個陌生的島嶼外海觸礁：

我從未想過能再次從這個澳門島上寫信給我敬愛的神父，我們的主已經如願，願主旨承行，我的靈魂想要寫信給我們學院裡每一個我們極敬愛的神父及兄弟，而我並未因身體不適而屈服，所以我在這寫信給閣下您，讓他們能共享此信以便獲知〔如何〕抵達此島，就如同我寫信給他們每一個人一般。

一五八二年七月六日，奉當時在此地（澳門）停留的巡察使（Visitador；按即范禮安神父〔Alexandro Valignano〕；日譯巡察師）神父的命令，我們四位神父及一位兄弟離開中國的學院，值得認識的有Alfonso Sánchez神父，一位年紀非常巨大且博學的卡斯地亞人（castelhano），帶著〔要求澳門〕歸順的命令而從呂宋來到這裡，但當時自中國（澳門）並沒有船可返回〔呂宋〕；還有Aluoro Touro神父及Christouã Moreira神父，他們兩位是陪同巡察使神父一起由日本來此接受任命，現在返回〔日本〕述職，而另一位則是我們學院的兄弟，陪同著我，以及我本人。儘管風向對我們不是非常有利，仍然讓我們航行至距離此（澳門）島三、四十里格（liegoa）之處，但船頭突然括起一陣強烈東風，我們被迫循先前的路線回航，直到距離此（澳門）島六里格，一處許多島嶼的地方，這也使得我們得以容易控制〔船隻〕以防禦狂風，當時是七月十一日，月亮的交會（conjunção）帶給我們一個颱風，使得我們那晚處於極大的危難中險些失去此中式帆船（junk）以及多少的厚利（vinha）呢！不過部份是由於我們回避於此地而得以獲得屏護，另一部份（我認爲這才是原因）是因爲我們隨身帶著一萬一千處女的頭骸（cabeça das onze mil Virgens），因此整晚都緊握著牠，如同曾在類似情況下一般，我們所有人都向牠請求，祈求我們的主能赦滅我們（祈求天主的公義），並將牠充滿慈悲的眼神望向我們每一個人，如同我們的所爲，牠瞭

⁸前二封信的中文翻譯係根據李毓中先生的譯稿，然在一些地方筆者按照自己的理解，略加修改。附帶說明，李毓中先生之翻譯是根據原始檔案，非*Spaniards in Taiwan (Documents)*一書所提供的文獻。然爲方便讀者檢索，本文於徵引文獻之後附上*Spaniards in Taiwan (Documents)*的頁碼，如（Gómez, 2-3）表高玫斯神父的書信之鉛排本與英譯，在*Spaniards in Taiwan (Documents)*一書中第2-3頁。

解到了我們的良願以及懺悔的決心，聽到了我們對祂的祈求，在歷經不到二十四小時的時間後暴風雨停止，吹來非常清爽的順風，而我們也得以在同月的十二日繼續航程前往日本，然後對著一萬一千處女望彌撒並向我們的主表達感激，解救我們得以脫離險境，賜予我們順風並引領著我們。……（Gómez, 2-3）

* 筆者按，引文中，（）表說明或原文，（）表補字。

哥波斯神父高興得太早，厄運並沒放過他們。不過，我們必須在這裡稍微停頓一下，作些解釋，否則無法掌握這封信所透露的關鍵性訊息。

首先，我們必須知道，當時澳門到日本的航線是從澳門啓程，沿著中國海岸，經由臺灣海峽，抵達日本長崎。這也是日本朱印船的航路之一。澳門到日本的航線約三百里格（Sanchez, 10）。哥波斯神父告訴我們，帆船啓程之後，不利於風，勉強航行了三、四千里格之後，被一陣強風吹離航道，退回到距離澳門六里格的地方。接著颶風來了，二十四小時後平息（7月11-12日），他們繼續往日本的航道航行。

在這裡，我們先得知里格是什麼，否則以上的數字是沒有意義的。里格（league）是距離單位，使用於葡萄牙、西班牙和法國的里格，伸縮很大：⁹一般以一里格等於三海里（海裡），而一海里等於一、八五二公里，¹⁰因此一里格也就是五、五五六公里。如前所述，澳門至日本航程約三百里格，即一、六六六、八公里；換句話說，這艘船離開澳門之後，走了約十分之一強的水程（30或40里格），但被強風吹離航道，並且退回距離澳門六里格的地方（約

⁹ 里格（league）該換算成多少公里，非常複雜，不同國家的里格長度不同，同一國家不同時代或地區也有差異，陸上和海上又可能不同。一里格在不同情況下，介於3.9至7.4四公里（2.4-4.6英里）之間；在英語世界，一般以1里格等於3英里，即4.8公里。大致上，葡萄牙里格（legoa）是1里格=6.174公里，西班牙里格（legua）用於海上航行時1里格=5.556公里，法國里格（lieue）則1里格=4.445公里。在這篇文章，我們採用西班牙水手慣用的1里格等於3海里的算法。

¹⁰ 海里是適用於航海和航空的距離單位，一般定義為：地球大圓（the great circle）上一分的弧形距離。淺顯來說，赤道（或子午線）是大圓，分為360度，1度又分為60分，將大圓之全長除以360，再除以60，所得出之長度即為1海里。1929年摩納哥國際臨時水路會議（International Extraordinary Hydrographic Conference）訂定1海里=1.852公里，是為「國際海里」（the international nautical mile）。本文採用此一計算標準。事實上，英國長年使用的海里是1海里=1853.18公里；美國直至1954年所使用的海里，則為1海里=1853.24公里。

33.336公里）。這個地方有很多島嶼，因此當颶風來襲時，他們有可以避風的地方。光就距離來看，這艘帆船避風處，很可能就是澳門外海的萬山群島一帶。

哥波斯神父接著寫道：

這一陣風（讓我們）歡喜持續了四天，我們因此航行了二百二十里格。但我們的歡喜如同世上的快樂一般總是不長久，因為之後所遭遇到的痛苦，與我們的主所賜予的一連串的苦勞無功，讓我不敢說這是祂神聖旨意的安排，在同一個月即七月十六日的早上，時處該月的弦月（quatro da lua）時期的早上來到一個島及蠻荒的海岸，不知葡萄牙人是否曾造訪過此地，他們稱此為小琉球（Liqueo Piqueno），如果我們能再向前兩枚炮彈（射距）的話，（船）頭便不會飄淺，而我們也就可以免除所有的危險了。（Gómez, 3）

也就是說，他們躲過了颶風，接下來，趁著好風航行了四天，走了一百二十里格（666.72公里），卻在七月十六日，月相是弦月時，帆船撞擊到一個稱為「小琉球」的島嶼，發生船難。從距離澳門六里格的地方，經由臺灣海峽，往長崎方向航行一百二十里格（666.72公里），到底在哪裡？由於缺乏詳細的航路圖，我們無法精確計算，但經粗略估量，澳門、日本航路，距離澳門一百二十六里格（700.956公里）的地方，還在臺灣海峽，緯度約等於臺灣島西海岸的中心位置，約當彰化海岸一帶。

哥波斯神父說，刮颶風那天（7月11日），是「月亮之交會」（conjunção de lua; the moon was “in conjunction”）。什麼是「月亮的交會」呢？正確來說，是「月亮和太陽的交會」。我們知道月球繞地球運行，地球又繞太陽運行；當月球繞地球一圈時，有兩次機會這三個星球會對齊成一直線。其一是，太陽、月球、地球依上述位置成一直線，其二是，太陽、地球、月球依上述位置成一直線。前者英文稱為「in conjunction」，中文稱為「日月合朔」；後者英文稱為「in opposition」，中文即「日月相望」。從地面上看，前者的月相是新月（無月相；農曆初一），後者則是滿月。所謂月相，指我們從地球上看到的月亮的盈虧變化，周而復始依序為：朔（新月；初一）、蛾眉月、上弦月（七日月，月球東邊的半圓，the first quarter）、望（滿月），下弦月（月球西邊的半圓，the last quarter）、殘月。每月初一是朔，望則可能在十五、十六、十七的任何一天，以十五、十六居多。

我們現在使用西洋曆，只有在特定的需要之下才翻查陰曆（農曆）。¹¹然而，行船人不可不知陰曆，這是因為陰曆主要根據月相，比較能迅速掌握海潮的消息。關於

潮汐，我們知道，一天之內海水有兩度漲落；其次，每當陰曆朔望（初一、十五）是海水大漲潮之時。一天之內的潮汐漲落，基本上是月球之引力對地球之固體和液體產生不同的作用，再加上引力因距離而遞減的結果。其實，除了月球之外，其它星球的引力也對潮水造成影響，但大都微不足道，只有太陽的影響比較明顯。當三個星球對齊成一直線時，太陽的引力對潮水起加倍作用（無論此時月球是在地球的哪一邊），因此，潮水大漲，稱為滿潮或大潮（spring tides）。反之，當三個星球成直角關係時，也就是月相成上弦月或下弦月時，潮水最為低落，是為小潮（neap tides）。因此，朔望是滿潮日，這對當代「離居海島而不能舟」¹²的我們而言，好像毫無關係，但是，這類的「小知識」牽涉到我們對帆船時代的臺灣歷史的理解。在這裡，朔望的漲潮和哥攻斯神父等三百人能否在船難之後順利脫困，關係密切。再舉個有名的例子，萬曆十五（1661）年四月一日，鄭成功的戰船大軍能夠順利通過鹿耳門，航入臺江，也和海水漲潮有關。真可謂不能不有所認識。

有趣的是，在臺灣發生船難的一五八二年，正是西方基督教世界開始從儒略曆（Julian Calendar）改用格里曆（Gregorian Calendar，即現行的陽曆）的關鍵年份。西班牙、葡萄牙、波蘭，以及義大利的大部分地區在一五八二年十月十五日採用格里曆；新舊曆相差十天。¹³我們的船難發生在該年七月，這個時候葡萄牙和西班牙仍採用儒略曆。儒略曆七月十一日（星期三），月相是新月後第三日（陰曆七月初三），七月十六日（星期一）則為上弦月後第一天（陰曆七月八日）。¹⁴根據哥攻斯神父在「歷史現場」的記載，起颱風那天（7月11日）月亮和太陽相合，應是新月之初，是大潮之時；船難觸礁那天（7月16日）是弦月，是小潮之時。這個記載和我們換算的陰曆有一日至二日之差。各種曆之間的換算很複雜，儒略曆到了十六世紀，陰曆和實際的月相之間有四天之差，此外，我們也必須考慮歐洲和亞洲之閏的時差問題。在這件事上，我們有理由相信哥攻斯神父所謂的「日月合朔」和「弦月」是在歷史現場實際觀察到的月相。

此外，我們不能忘記哥攻斯神父是神職人員，從這封信中，我們可以看出他具有非常堅定的信仰，尤其信奉「一萬一千處女」（onze mil Virgens; the 11,000 virgins）。這是聖烏爾蘇拉（St. Ursula）的故事：烏爾蘇拉是四世紀信仰基督教的丕列頓國王的女兒，她是一位異教徒國王的兒子有婚約。烏爾蘇拉渴望維持處女身份，爭取到延緩三年舉行婚禮。在她的要求之下，十位貴族女子陪伴她，她和這十位各有一千位處女作陪。她們搭乘十一艘船，漂泊三年。當時限已到，新郎要來迎娶時，一陣暴風把她們吹得遠離英格蘭海岸，她們從水路抵達科隆（位於德國西

部，萊茵河畔），其後抵達巴塞爾（瑞士北部），從巴塞爾經由陸路抵達羅馬。她們最後回到科隆，在那裡，她們因為信仰的關係，被匈人（the Huns）屠殺。關於這個傳說的真實性，學者之間爭議很多，有人認為殉道的處女人數不是「一萬一千」，這是來自於對古文獻的誤讀。然而，九世紀以來，此一信仰相當普及，對信徒而言，「一萬一千」是真實的人數。在此，我們還得了解基督教對聖觸（relics）的尊崇，這是起源甚早且極為普遍的傳統。聖觸包括釘死耶穌基督的十字架、諸聖徒的遺骨，以及與之有所關連的各種遺物，如衣物、鎖鍊等。這些聖觸往往經過分割，分發給世界各地教會。十二世紀，在科隆出土不少遺骨，教界認為這是「一萬一千處女」的聖觸；這些新聖觸，除了在西方基督教世界廣為分發之外，也遠送至印度和中國。¹⁵哥攻斯在這裡提到的「cabeca das onze mil Virgens」（the Head of the 11,000 virgins），應該就是「一萬一千處女」的一個頭骸聖觸。

讓我來看看這艘帆船撞上「小琉球」島之後的情況：

……在同一個月即七月十六日的早上，時處該月的弦月（quatro da lua）時期的早上來到一個島及蠻荒的海岸，不知葡萄牙人是否曾造訪過此地，他們稱此為小琉球（Liqueo Piqueno），如果我們能再向前約兩枚炮彈（射距）的話，〔船〕頭便不會擱淺，而我們也就可以免除所有的危險了。當中式帆船擱淺後，我自寢艙中被召喚出來，手中心一萬一千聖女頭骸〔聖觸〕協助，我開始安慰大家，並要他們懺悔自己的過錯。這是顯而易見的，因為星期日下午船上將近三百個〔人〕靈魂都如此的快樂，似乎從那裡順著風再過五、六天就可見到富裕與繁榮的日本，而怎能不高興呢？第二天早上所有的人都悲痛流淚起來，祈求慈悲的上帝，〔雖然〕他們的財物已經都失去了，但至少拯救他們的性命。我們四位神父聚集起來要人們告解，當一些人在告解時，其他的人則在減輕自己的家當，另外的人則將主桅鋸斷，連同帆及橫槓擲入海中。有人準備好我們船上載有

¹¹ 中國曆法雖然習慣上稱為陰曆，其實是陰陽曆，同時考慮太陽和月球的運行，兼具陰曆和陽曆二者的特點。

¹² 語出陳第，〈東番記〉。

¹³ 換句話說，這些地區從儒略曆十月四日直接跳到格里曆的十月十五日，於是這一年有十天消失了（10月5-10月14日）。

¹⁴ 為了將儒略曆7月11日和7月16日換算成陰曆，一般的作法是，先將之換算成格里曆——也就是7月21日和7月26日，再以這兩個日期換算成陰曆。但是我們須知，1582年10月15日以前，格里曆尚不存在。

¹⁵ Catholic Encyclopedia: St. Ursula and the Eleven Thousand Virgins.

的舢舨和小舟 (manchua)，其他的人則是忙著用木板和蔓藤做木筏。在大家都告解過後，下令非常小的小舟前往岸邊，有四個人搶著登上小舟中，但是因為距離岸邊附近約有四里格，而小舟上既無帆也無槳，但是風卻非常的大，因此翻覆在海裡，之後就沉沒了，只有一個葡萄牙人逃出小舟。之後我們將舢舨放入海中，它是大的，我們冒險(登船)出航，因為別無其他更好的選擇。

七或八個人以及我們中的四個人登上舢舨，一人與其他)人們和處女頭骸留在中式帆船上，我被迫成為四個(登上舢舨的神職人員)之一。因為舢舨既無舵無槳也無槳，只有海、風與浪，我們多次差點沉沒，若不是我們的主彰顯祂的慈悲，我們絕對不可能獲救，因為只有祂能使得此船不致沉沒，以及不轉向而朝著陸地(前進)，而沒有往海中(航行)，沒有槳只有我們的意願，於是我們隨波逐流而行。…… (Gómez, 3-4)

我們知道，大船有一定的吃水量，航行時不能太靠近海岸，因此，觸礁時通常離海岸線還有一段距離，乘客想上陸，如非游泳可及，就得靠小船。這是為什麼眾人急得準備小艇，並趕造排筏。這艘船發生船難的地方離海岸有四里格，也就是二、三、二、四公里，是一段距離(筆者案：22公里頗遠，是否書信誤記？無從查攷)。由於波濤洶湧，艣艚無濟於事，翻覆了，死了三個人。哥玫斯神父和船長共十一、二位搭乘舢舨逃生。¹⁶

最後我們終於到達(海)邊，我們從那裡沿海床(涉水)上岸。此時中式帆船的裂縫越來越大，而水已滿至舢舨筒(bomba)的口，因此在(船)上面的人開始擔心中式帆船會完全瓦解，到時所有的人只有死路一條，於是開始往海裡跳，一些(人)用長枕頭(trousseiro橫樑?)，其他的人抱住床、有的人附在木板、有的人則是在木筏上，隨波逐流。由於所有人的呼喚而獲得我們的主與我們的聖母的憐憫與慈悲，在此時天使的手照護著他們，並且盡各種方法來援助，因此僅僅一人喪命，所有的人都抵達(岸邊)，包括那些落水的人，例如許多人中的Christouão Moreira神父一般，他伴著聖徒頭骸反對我的善意(而未登上舢舨)，由於他被附近的幾個善泳年輕人帶上木筏，並將處聖徒頭骸與手臂繫綁，許多次海浪將木筏弄翻，可憐的神父落水後，我心中(默禱)聖經詩篇的「上帝憐我(Miserere)」，他在水中載浮載沉，神父拉著處女頭骸，處女頭骸秘密地拉著神父，當兩者都抵達岸上時，在岸邊我們不禁互相的擁抱彼此，我認為他應該是(所有人中)最後上岸的。現在我瞭解到如果我留在中式帆船，一定必死無疑，而不可能和其他神父一起上

¹⁶哥玫斯神父信中提及四位神父和其他七、八位搭乘舢舨，據同行的耶穌會修士Pirez的信，船長Andre Foyo一起登上舢舨。(Pirez, 13)。

岸，因為我並不會游泳，即便在任何一个木筏上我都不可能獲救。但是我們的主並不認為我配享聖餐，不想將我從那裡帶走，再讓我活上一陣子，以便能再多服侍祂。(Gómez, 4-5)

據此，船從觸礁到破成碎片之間，眾人或乘排筏、或泅水，以求能抵達海岸。在這過程中，四人不幸喪生，其餘都上岸了，不能不說頗為幸運。Cristobal Moreira神父留後，一開始沒和其他四位神職人員搭舢舨，最後離開時，他手臂上綁著聖觸在風浪中載沈載浮。可能由於這個情景實在令人難忘，修士Pirez也在信中寫道：「他們利用有用的木頭、繩索、帆，造了兩個木筏。Cristobal Moreira神父帶著一萬一千處女頭骸，搭上其中一個木筏，由於灌了許多水，他上岸時幾乎是半死狀態。因為海浪翻覆木筏，幾度把他弄下水，這是為什麼他一直很孱弱。」(Pirez, 13) 船遇難時必得有神父留後，這是信仰和忠於職責的表現。有位虔誠的教徒在跳船逃生的過程中遇難。修士Pirez在信中提及：事後他們在沙灘發現一個死去的葡萄牙人，他的腰上綁著一個聖餐杯。修士Pirez認為他這麼做，是出自虔誠之心。或許由於有這類虔誠的信徒，日後劫後餘生的哥玫斯神父才能在信中說：「我們的神父，這些我記得所及有關我們船難(的經過)，並等待我們的主上帝讓我們(靈魂)得救(salvação)，我們救出聖餐杯與一些貴重(rico)的祭服(ornamento)，……。」(Gómez, 9)

船觸礁在天剛破曉時，全部人上岸，大約是上午十時五十分。(Pirez, 13) 他們上岸後，開始一段和「土著民」的邂逅：

在所有的人都上岸後，我們聚集在海灘上，有的人穿衣衫襤褸，有的人則是赤裸著身體，有的人則是全身濕淋淋的，所有的人都因為不知我們身處的這片土地為何處以及該如何是好而感到恐懼，正當此時大約二十個當地人來到我們(身邊)，全身赤裸，只有圍著像加納利(Canarins)群島住民一般的遮羞布，披頭散髮髮長及耳，一些(頭上)戴著像王冠般的白紙條，所有的人都隨身帶著弓，以及許多札語，便開始撿集(岸邊)上所有白色的衣物，如披巾、毛巾、襯衣等等，在場的葡萄牙人不但加以制止，甚至還善意地(主動)拿給他們，因為(我們)沒有武器，既不知那些人是誰，是否吃人肉，所以對(他們的)行為不敢有所違抗，事實上最主要的是，這已經是主最偉大的恩典了，(若是他們)用他們的弓箭要我們繳械，然後射殺我們，必然沒有幾個人能活命，因此沒有(人)制止他們，他們取走(物品)後藏在原野裡，然後再回來，如此地自在好像我們沒有一個人在海灘上一般，(我們)僅僅是把金條、銀器藏好方得以逃過他們(的撿集)，但其實他們已經取走一些了。(Gómez, 5)

讓我們看看同行的桑切斯神父如何描寫這個最初的邂逅：

……然後沒多久，這艘大中國帆船斷成碎片，所有的財物散落在那裡的海灘上任其腐壞。之後一些赤裸帶著弓和箭袋的土著民，精神振奮未有遲疑地到來，既沒有修復任何物品，也沒有傷害任何人，直接進入我們之間搶奪我們僅餘的物品，直到我們弄乾身體開始武裝自己以便防衛我們自己。（Sánchez, 11）

這是目前我們知道的西方文獻中關於臺灣土著民族的最早紀錄。

我們可以想像，船觸礁後，約三百左右的乘客好不容易上岸了，緊接著又要面對一群予取予求的土著民，真可說「屋漏偏逢連夜雨」。根據哥玫斯神父，他們在恐懼之中，採取的行動是要和這些異教徒親善。首先，他們分成兩路，分別由哥玫斯神父和桑切斯神父帶領，希望能透過「手語」和土著的王見面，請求幫助，但兩路人馬半途折回。哥玫斯神父的理由是：這些「黑人」（negro，即土著民）可能沒有王，如果有王，雙方無法溝通；就算能夠溝通，船難人數這麼多，土著民看來很窮，大概也無法救濟他們。此外，他們大概也都對土著民存著恐懼之心。（Gómez, 5-6）雖然分路拜訪「王」的計畫半途而廢，桑切斯神父從馬尼拉帶來的一位呂宋土著男孩，設法和來搜刮物品的「野蠻人」溝通，並跟著他們到他們的社去。（Pirez, 13-14）在這裡，很有意思的是，當時，人們似乎認為菲律賓的土著可以和臺灣的土著溝通！

船難者上岸後，除了面對土著的威脅之外，最緊急的是如何維生。我們得記住，這是三百人的生存之計，一餐飯一開口就是三百張嘴。這麼多的人要在孤立無援的情況下自力救濟，非得有領導、有組織不行，且不能失序。從三位教士的書信中，我們可以看出船長的反應很迅速，上岸不久，在放棄尋求土著援助的想法之後，船長和神父等人達成共識，認為求生只有靠擱淺的船了。換句話說，維生、自衛，以及脫困，全繫乎一條沈船。

在船長的命令之下，一些人趁著退潮時，回到船上搶救補給品（如稻米、肉品、酒、罐頭食品），武器，以及木頭等。另一些人割取草桿，開始在海邊搭蓋茅屋。所有搶救到的東西都是公共財產，集中一處，再行分配；尤其是來自孟加拉的米，那是船長夫人為水手們準備的，煮熟的，雖然濕了，卻讓眾人得以維生。（Gómez, 6；Pirez, 14）從這一點，我們可以看出，這三百名左右的「烏合之眾」，在一開始即表現相當井然有序。他們最令人佩服的作為，還在後頭。

要從沈船搶救物品，並非易事。如前所述，帆船觸礁的地方離海灘頗有一段距離——約二十二公里。當時是小潮，海水較平常為低，船難地點距離海岸比起大潮時近多了。在這裡，我們忍不住想，如果不是遇上小潮，說不定這艘帆船不會觸礁——「大舟畏淺」，洵哉斯言；但是話說回來，也就是因為是小潮，才使得他們上岸較為容易——既淺且近。Pirez修士說：船難之時「由於已經是低潮，我們經由沙地和大海，很困難地抵達陸地」（Pirez, 13），而當他們決定回去搶救補給品時，帆船全乾了，「立在低落的水中」（Pirez, 14），當時海水低落，於此可見。不過，我們須知道，海水每天有兩次漲退潮，哥玫斯神父說：由於海水漲潮時海浪太大，無法靠近中式帆船，所以他們每天都要等一陣子，待退潮風平浪靜時，才到船上取一些東西。「經過了八天，中式帆船整得解體成碎片，因此再也不能將一些剩下待取的食品拿來利用。」（Gómez, 6）換句話說，船難之後，他們即刻回去搶救食糧物品，搶救了八天，剛好也是月圓時候，海水高漲，或許因此，破船終於在大潮中解體了。

在這裡，讓我們回頭看看那位在第一天即跟著「野蠻人」到他們的部落去的呂宋男孩有何著落。第二天，男孩回來了，帶來七十位武裝的「野蠻人」，他們對船難者表示友誼的歡迎。這個時候，船難者已經從船上取得武器，他們向上著展示槍，並往一根木棒開槍，之後把穿個洞的木棒拿給土著看，土著「嚇著了，把他們的手指放進口中。」（Pirez, 14）我們可以想像，開天闢地以來，第一次看到槍枝，見識到子彈之威力的土著，如何張大嘴巴，把手指放到口中，一副錯愕不可置信的樣子。這可能是臺灣土著民族第一次接觸到現代武器——槍枝將在往後的三百餘年，在他們的文化中，扮演非常特別的角色。這是後話了，容待以後再討論。¹⁷展示槍之威力之後，船難者比較能自由自在在地活動。這應該也就是船難者「開槍示威」的用意所在。

他們和土著無法維持良好的關係。這是可以理解的，雙方一開始就是「利益衝突」的，土著在他們甫上岸，驚魂未定之時，就把他們身邊的東西搜刮殆盡；於是「葡萄牙人則開始修理他們的火槍，以備防禦此地的『黑人』」（哥玫斯神父稱土著為negro），而他們不斷地騷擾我們，前來我們〔這裡〕看是否能撿拾到自海上漂至沙灘上的勘干（canga）布。」（Gómez, 6）船難者阻止他們來拾取，因為他們想用這些物品和土著交換黍（miho）或稻米，但後來，由於一些詳情不明的失序狀況，雙方關係弄壞了，土

¹⁷關於臺灣土著民族和西洋鎗的關係及其文化意涵，可參考陳宗仁，〈近代臺灣原住民圖像中的槍——兼論槍枝的傳入、流通與使用〉，《臺大歷史學報》，第36期（2005年12月），頁53-106。

著不惟不再提供幫助，還向他們放箭。在敵對中，雙方各有傷亡，土著至少殺了五位船難者（三個「黑奴」、兩個中國人），船難這方則殺了一、二個土著。¹⁸

船難者先是在上岸的同個海灘，在海水無法沖到的地方搭建茅草屋，但後來發現該地，不惟水非常不好（沒有水，只有一個小湖），而且地勢不適合自衛，也不適合建造一艘船。一些前往探查海岸的人發現半里格（2.778公里）之外，有一條溪，先流入一個小海灣，然後入海。（Gómez, 7）他們決定遷移到那裡，除了飲用水之外，最重要的是，這個地方提供了脫困的可能。修士Francisco Pirez說：「在滿潮且天氣良好時，一條小船可以通過這個海灣。這裡看來是以帆船的木頭來建造一艘新船的最佳地點。」（Pirez, 14）哥玫斯神父描寫得更為詳細，他說：

那兒有一條水質非常好的清新小溪，而且可以建造一艘船隻，因為〔船〕可以經由小溪入海。我們開始動工將我們所有的生活物資搬過去，並將已破碎的中式帆船上木材運來建造一艘船。若不是親眼所見真是不敢相信：我們在寂靜中做這些工作，在雨中，又寒冷又滿身大汗，光著腳又全身濕透，如是工作了很多天。最後我們在經過許多日子後，我們搭建起一間大茅屋，置放我們的所有生活物資，一部份供神父們〔使用〕，另一邊則是船長，其他的人則在〔大茅屋〕周圍搭建他們的茅屋。（Gómez, 7）

如果我們只看哥玫斯神父自己寫的信，或許會以為他只是個旁觀者，但是修士Francisco Pirez告訴我們，當大家決定要把海上的木頭也帶上岸時，「穿著白色內衣的哥玫斯神父是最早下水並拉繩子的人士之一。」（Pirez, 14）可見哥玫斯神父一馬當先，參與搶救工作。

眾人的營養來自從帆船取得的米和牡蠣；牡蠣是一些有武裝、攜帶彎刀以備黑人的年輕人到海灘撈捕的，他們也在小溪捉魚，或用火槍獵鹿，並且大方地和其他人分享。（Gómez, 7）修士Pirez因發高熱而病倒，日後他寫道：「由於我們的營養很差——只吃一點點醃肉作的湯和一些海產，我無法復原。」他持續發熱達一個半月，其他神父顯然認為他已瀕臨死亡，想好了埋葬他的地方——一個理想的地方。（Pirez, 14）這些耶穌會神父非常虔誠，如前所述，當船觸礁之時，他們最關心的是眾人死前的「告

¹⁸ 桑切斯神父說：「他們每天都來，通常在晚間，用弓箭殺死一些人，傷了很多人，以致於我們非得盡全力自衛不行。」（Sánchez, 11）修士Francisco Pirez寫道：「野蠻人晚間來襲，殺了我方兩個人，另外傷了一些人。我們也殺了他們的一、兩人，使得他們不敢來騷擾。」（Pirez, 14）但修士Francisco Pirez所寫的，發生在遷居之後。

解」。一移居到新地方，他們即刻著手建造十字架，並且蓋教堂。哥玫斯神父寫道：

我們也下令搭建一間小禮拜堂（capela）以便每日彌撒與祈禱的需要，這是在此工作中最能讓我們感到安慰的一件事，因為我們每天要舉行四次彌撒，很多次的布道，許多的人要進行懺悔以及領聖禮，我們〔神父〕彼此之間亦是互相進行〔這些儀式〕。每天我們都在小禮拜堂裡祈禱，然後帶著處女頭銜進入宗教遊行。然後我們在一座小山上立起一個很大的十字架，在那裡我們脫衣脫帽伴隨著歌者的樂聲，陪同〔處女〕頭銜至袍的地方，我們在那裡將自己託付給他。（Gómez, 7）

修士Pirez同樣提及蓋教堂的事，他更進一步交代他們如何準備聖體和聖血：

我們立起一個美麗的十字架，並且蓋了一個以稻草鋪頂的小屋，作為教堂。付有聖餐壇。上帝以複雜的意旨要我們在禮拜的物件中找到酒；我們也發現一小瓶的麵粉。由於我們沒有鐵片來模塑聖餅（hosts），我們設法用兩個小肥皂盒做了一些〔聖餅〕，讓我們安慰的是，這已夠好到慶祝（舉行）每日四次的彌撒。在靠近教堂的地方，安置十字架的所在，神父們決定將要把我埋葬在那裡，他們相信我因發熱而瀕臨死亡；……（Pirez, 14）

可憐的Pirez修士，他以為他就要埋葬在這個島嶼，在教堂附近的十字架下。這是臺灣島上第一個十字架，也是第一座教堂！神父們領導信徒，以赤腳遊行的方式把十字架安置在山頂上，環伺一旁的土著若看到這個景象，不知作何理解？神父每天在教堂舉行四次彌撒，講道多次，四百餘年後，仍讓人感受到尊嚴的熱忱。如果——容許我們作此想像吧；如果一六四二年是西班牙人打敗荷蘭人，並且長期佔領臺灣，如菲律賓的例子，那麼，這件事要有多重大的意義呢！——天主教在臺灣的濫觴，主對臺灣的最初眷顧。「一萬一千處女」也很可能成為臺灣的主保聖徒。然而，歷史的發展使得這些事情成為一段被人遺忘的插曲，深鎖在記憶世界中積滿灰塵的一個小角落。

當然，假如這些船難者葬身這個島嶼，我們則連這些事情都無法知曉。在談到他們的脫困經過之前，讓我們再度看看他們筆下的土著——臺灣的土著民族，他們在信中稱為「野蠻人」或「黑人」的人群。

船難者新移居的地方，很空曠，一路是石頭，一直到山腳下；所在地距離山腳將近一里格（5.556公里）。「若干人爬上那有時候浮在雲上的山頂。山裡有很多樹，有些地方草地廣袤，野鹿成群，有些鹿體軀頗大。一個個做

Balthasar Monterio的葡萄牙人爬了很多次，且殺了許多鹿。他有一次看到野蠻人的捕獵陣仗，發生在鹿群吃草的空曠地方。他們圍成圓圈包圍鹿群；他們射出的每根箭，都有一個鉤，使得他們的獵物在草地和樹叢之間落入陷阱。他們跑得很快。這個地方除了二、三個社之外，沒有別的人群；每社的距離大約三里格（16.668公里），社與社之間相互為敵。」（Pirez, 14-15）

土著這種圍獵方式、弓箭的形制、善跑的特徵，以及鄰社相讎的情況，我們在數十年後的文獻中還會看到（如陳第〈東番記〉，雖然不必然是同個族群）。他們不只在住在出裡的土著接觸，也和乘排筏而來的土著有所接觸。修士Pirez的信透露出相當特別的訊息：

有一次，來了幾個用藤綁在一起，像蓆子般的船。他們帶給我們米、南瓜、無花果，以及醃肉，其中有一個熊掌。出於溝通不良，或不信任，他們砍了一個異教徒的頭而離去，從此不再出現。（Pirez, 15）

這些乘排筏而來的土著，來自海上，還是溪流，並不清楚。但是這條史料，讓我們重新思考一個問題：臺灣土著固然「不能舟」（不具有航海技術），但有些部落懂得在溪流中靠排筏交通。修士Pirez說，這些土著「砍了一個異教徒的頭而離去」，如果我們能照字面的意思理解的話，那麼，這些乘筏而來的土著似乎有獵人頭的習俗。

誰是「異教徒」呢？從資料得知，這艘帆船的乘客有中國人、日本人、菲律賓人、葡萄牙人、西班牙人、「黑奴」等。「異教徒」指不信奉基督教的人，在這些書信裡，似乎泛指指亞洲人。「異教徒」在他們脫困的過程，中扮演重要的角色。我們知道，在船難後不久，船長和神父們即想到要利用沈船的木頭重造一艘船，以求離開這個島嶼。擔任造船重任的是一位「異教徒」，由於書信內容不夠詳盡，我們無從知道這位「異教徒」是中國人、日本人，還是來自其他地方的人。總之，應該不是歐洲人。他一開始即決定造一艘大一點的船，以便載所有的人。但是船造成之後，卻讓神父們大失所望，因為船太大，需要一定的吃水量，無法通過河流的彎曲處——只有當月亮和太陽相合也就是大潮時，才能通過河流。這艘船要能出海，須有三個條件配合：風平浪靜、漲潮時期，以及不載貨品。（Gómez, pp. 7-8）

發生船難是七月十六日，船造好時，已經是九月，冬天即將來臨，河口越來越窄，而他們的補給品幾乎用完了。哥玖斯神父感到很悲觀，認為很可能就要計畫留下來了，然後慢慢地等死，或是任由落下的箭矢射死。（Gómez, 8）我們可以想像，這個時候，船難的三百人已

經在這個地方自立更生兩個月了，歷暑假秋，眼看河水一天一天低落，糧食一天一天減少，能不緊張？能不焦慮嗎？那望海的眼，可以說是要望穿了。那望月的眼，也該如此——船造好後的第一個滿潮日，是九月十六日（陰曆8月1日），能碰巧有好天氣嗎？誰知就在這個時眼，發生了一樁大意外：

（我們的）小中式帆船，原本用六條，或是八條繩索繫泊在小河的下游，在九月中時暴雨氾濫並颳起大風，所有的繩索紛紛斷裂，此時我們只能眼睜睜看著它漂流，然後中式帆船被洪水衝往海中而無能為力。閣下可想見淚水再次迷漫在我們的眼眶，不斷地仰天長嘆，呼喚著聖母瑪利亞，因為沒有任何方法可以逃離此地，而得留在這裡了，小中式帆船一旦漂流，我們便失去了它，因為它將漂到海上去，然後會被海中的大浪衝回海灘上，然後成碎片，或是擱淺在陸地上，然後被浪潮沖擊變成碎片。不過我們的主上帝決定要救我們的命，祂讓船卡在彎曲的河道裡離海還很遠的地方，海浪無法對它造成損壞，到了晚上中國人涉水到達船隻的所在地，發現它毫無損傷完好如初。（Gómez, 8）

真是虛驚一場。如果船被吹走了，或撞上海岸，他們可就沒救了。幸而被暴風雨吹到海上的船竟然又被吹回河中，安然無恙！在這裡，我們看到冒險涉水去查看這艘船的是中國人；或許參與造船的人以中國人為主，也說不定。

唯一的希望失而復得，眾人的歡欣可想而知。他們把船繫緊，等暴風雨過後，把船拉曳回原先停泊的地方。我們可以想像，他們每天晚上看著月亮，等待滿月來臨，也就是大潮之時。在聖米迦勒節（9月29日；滿月前三天）¹⁹的下午，海水開始高漲。遠離帆船時代的我們，很難了解帆船啟航的種種程序。由於他們要通過的沙洲很淺，而且海岸很崎嶇，他們花了一個多月計畫如何把船帶出海。我們了解，關鍵在於要靠海水漲潮，連帶地把河水的水位提高，讓船上浮，避開河床的障礙物。第二天（9月30日；滿月前一天）²⁰清晨，一批人先上船，另一批人留在陸地上。然而，最重要的是如何把船推出河口——他們雙管齊下，一些人在河岸用繩子拉，一些人則在水中拉，一步深似一步，直至快「滅頂」為止。船到了海上，那些留後的人再搭乘接駁小船，迫至海上，上船。讓我們直接看哥玖斯神父如何描寫吧。

首先先得把帆船曳出海：

¹⁹ 格里曆10月9日，月相滿月前三天。

²⁰ 格里曆10月10日，月相滿月前一天。

……我們等待漲潮日以便離開，因此〔船隻〕不能太重，由於不需要太多水，所以僅裝上一些稻米作為壓艙物，以便作為沿途食用，接著三位神父及一些中國人上船，分別是水手及船長，留下我和另一位神父在陸地上以便安撫留在陸地上的人們，蒙福的聖熱羅尼莫日（按9月30日）²¹的早晨漲潮日適合冒險出航，他們在海上（譯者按，指船隻在河上之意），而我們在陸上用繩索〔拉纜〕來協助，水先到〔我們的〕腰部，然後到〔我們的〕脖子，此一神聖的冒險出航，在我們的眼淚及彌撒的幫助下，小中式帆船順利出海。當我們看著船將我們自陸地進入海中時，不禁跪下來感謝我們的主上帝的慈悲，人們開始相互擁抱，灑聖水並且哭泣，因為我們認為我們可以前往那個島（澳門），見到基督的土地。（Gómez, 8-9）

帆船成功到了海上，但還有九十個人留在陸地上——包括兩位留後的神父，他們必須靠小船接駁，才能搭上已經在海面上且離海岸頗有距離的小帆船：

小中式帆船不能太靠近陸地，否則會有轉向回海岸〔邊〕的危險，所以〔它〕必須保持在一段距離外〔的海上〕。風因為月亮交會而變得涼爽，並且開始增強，小中式帆船被迫要出發，而所有的人將會被迫留在島上。當可以登船時，我喚求〔大家〕在〔飲用〕水及所有的人沒有上船前，不可以裝載家當，如果風勢〔許可〕並有空閒時我們再裝家當，否則至少先將人救走。

因此我們首要的工作是讓所有的人上船，在最後一艘船上，相較於過去所遭逢的危險，我未曾如此失落，由於這艘船很小，水一直進來，即使用兩個水桶一直舀水〔出去〕，但仍是無濟於事；我們約有九十幾個人，伴隨著涼風，但是海浪很大。不過我們的主，還是讓我們抵達了小中式帆船，人們還在上船時，風浪便開始增強而無法再逗留，否則會更加危險而對我們不利……。（Gómez, 9）

這是很驚險的，如果停泊在海上的帆船，在他們的小船還沒抵達時，就被風吹走，或是他們的小船因漏水而沈沒，這九十人就沒救了。生死之間，真是千鈞一髮！但是「主」要他們追上帆船，最後所有人都搭上了。這艘帆船滿載著乘客，此外只載著有限的水和糧食，在九月三十日的晚上，亦即蒙福的聖熱羅尼莫（São Ieronimo; St Jerome）節的晚上啓程——足足花了一整天把船和人弄出海。根據陰曆，這天是八月十四日，滿月前一天，天氣晴

朗，當他們揚帆航向大海時，正是月出嶽兮，銀色之光瀾滿高漲的海波之際。滿月之日，月亮在太陽下山後上升，此時此景或許會令人想起詩句：「海上明月共潮生，瀾灩隨波千萬里」。八月十五日是中秋節，船上的中國人或許正惦念著這個佳節，心情既興奮又忐忑不安，真的可以和和家人團聚嗎？這艘船航向澳門，八天後安然進入碼頭。²²

船難者原先搭乘的高船載有三百多名乘客，倖存者在臺灣總共停留二個半月，從大商船觸礁到新造之小帆船啓航之間，至少有十三人因不同原因而喪生，²³桑切斯神父說，共有二百九十人以上搭乘小帆船離開，是符合實際的。以約三百人之眾，局促一地二個半月，而能重新打造一條船，近乎全數的人得在一起順利離開，不能不說非常特別，有如奇蹟一般。耶穌會的神父們自然把這一切歸功於上帝，認為是主的恩惠、主的旨意；而實際上，其間的領導、組織、秩序的維持、物質的分配、人才的利用、出航的籌畫等等「人力」，應該起關鍵性的作用才是。

桑切斯神父說，這艘船非常大，「運載著澳門所有的財富」。因此，雖然絕大多數的乘客安全地返回澳門，船難造成財富上的重大損失，很多人因此傷心不已。（Sánchez, 11）滯留在澳門的范禮安（Fr.Alexandre）神父也深感損失慘重（Pirez, 15）；讀者當記得，范禮安神父帶領日本遣歐少年使節團來到澳門，正等待季風以便出發到羅馬，我們推測：他把許多貴重的東西交付這艘船運送到日本，因而損失慘重。倒是商人擬帶到日本的二百條黃金保住了（Gómez, 9）——這可能要感謝美麗島的土著尚不解黃金為何物。

桑切斯神父終於在一五八三年二月返回馬尼拉，距他於一五八二年一月從馬尼拉出發前往澳門，已經一年一個月了，真是比鄰若天涯。哥玫斯神父繼續待在澳門，學習日語，預備在一五八三年五月前往日本。他從一五九〇年至一六〇〇年擔任日本耶穌會的副省長（日文稱為「準管區長」）。至於陪伴他來亞洲的Francisco Pirez修士，到底如何，尚待進一步查攷。

²¹9月30日，陰曆9月14日，滿潮前一天。

²²哥玫斯神父說：「我們航向澳門，八天之後我們在那裡進入碼頭」，桑切斯神父說：「於是七、八天內，我們回到澳門」。（Sánchez, 11）然而，根據修士Francisco Pirez，他們於聖方濟各節（十月四日）抵達澳門（Pirez, 15），也就是五天之後（9月30—10月4日）。

²³三位在搭乘艫舳往岸上時，溺斃；一位搭排筏，喪生；四位「黑奴」被土著射殺；二位中國人被土著殺死；二位過勞死；一位遭乘排筏來的土著砍頭。

以上是四百二十四年前，一個因颱風而和臺灣結下因緣的故事。雖然事後眾人各奔前程，但這應該是眾人刻骨銘心的經驗，或許午夜夢迴之際，他們會想起戴著弓箭環伺他們的土著，乘竹筏倏然而來的獵人頭族，或是那浮在雲層上的山嶺，聽聽俟俟、食野之萃的鹿群，以及月光下潮水逐漸上漲的小海灣……。這些我們無從知道，但是，我們的讀者最想知道的或許是：他們在臺灣哪個地方登陸？

目前一般認為海難發生在臺灣北部海岸。²⁴不過，文獻內部的資料卻指向另一個地方。讓我們先把相關史料羅列於下。

第一條：……但船頭突然括起的一陣強烈東風，我們被迫循先前的路線回航，直到距離此島（澳門）六里格，……這一陣風（讓我們）歡喜持續了四天，我們因此航行了一百二十里格。……在同一個月即七月十六日的早上，……來到一個島及蠻荒的海岸，不知葡萄牙人是否曾造訪過此地，他們稱此為小琉球（Liqueo Piqueno），……（哥玫斯神父）

第二條：在此臺灣航行或旅行的途中，有一個被稱為艾爾摩沙（*Hermosa*）的島嶼，由於此島擁有美麗的外觀而得此名，從海這邊可看見它又高又綠的山脈。葡萄牙人經由此島與中國海岸之間航行到日本已超過四十年的時間，但從未勘查或停靠過此島。（桑切斯神父）

第三條：他們說我們抵達的這個地方離中國海岸（*da banda de China*）有18里格。（修士Francisco Pirez）

第四條：在海岸更南方（*da banda mais ao sul*），在這個島的尾端，我們聽說有個港口，在那裡，二、三艘中國船前往捕魚，並購買動物皮。（修士Francisco Pirez）……（另一段）我們試著買一艘船，但是沒成功。

首先，如前所述，從澳門外海六里格處，沿著澳門，日本航線航行一百二十里格，緯度大約等於臺灣西海岸的中心位置，不當超過於此。這個一百二十里格的里程具有相當的可靠性。這艘大帆船在「好風」相送之下航行四天，這是在相當穩定的情況下測得的里程（帆船航行時通常每半小時即測一次航速）。我們沒有理由懷疑其可靠性，即或有差距，應該不大。如果我們相信這個里程，船難地點最可能在臺灣島西海岸約中心的位置。

其次，這個島嶼叫做什麼？哥玫斯神父說：他們的船撞擊到葡萄牙人稱為「小琉球」（*Liqueo Pequeno*）的島

嶼；桑切斯神父則說：途中，航經這個海灣時，是個稱為福爾摩沙（*Hermosa*）的島嶼。福爾摩沙和小琉球都可以是臺灣島的通稱。不過，在這裡，我們可能必須處理「臺灣三島」的問題。

在十六世紀，臺灣雖從航路上可望見，是航標，而非停靠站，這是為什麼葡萄牙人四十年間「過門不入」。此時，歐洲人對臺灣缺乏實際的認識，一幅一五九二年的地圖，把臺灣畫成三個島。²⁵遲至一六二一年荷蘭人繪製的「東亞海圖」仍然把臺灣畫成三個島。²⁶根據威廉·布勞（*Willem Blaeu*, 1571-1638）繪製的亞洲地圖，這三個島的名稱，由北至南依序為：*Formosa*、*Lequeo Pequeno*、*Lequeo minor*。²⁷哥玫斯神父說：「我們的帆船撞擊到一個葡萄牙人稱為「小琉球」（*Liqueo Pequeno*）的島嶼。」如果哥玫斯神父對臺灣的認知停留在「三島」的認知，船難發生在中間的那個島嶼。

然而，桑切斯神父則說：「在此臺灣航行或旅行的途中，有一個被稱為艾爾摩沙（*Hermosa*）的島嶼。」這裡的*Hermosa*島是指臺灣全島呢？還是三島中的北島？如果是在北島，桑切斯神父所說的和哥玫斯神父不是正相矛盾嗎？鮑曉鷗認為這並不一定矛盾。他指出，三島的認知可能是葡萄牙的影響，哥玫斯神父寫這封信時，心中浮現的是中間的那個島嶼。

²⁴如鮑曉鷗認為：「大概是在臺灣北海岸處遭遇船難」，見José Eugenio Borao（鮑曉鷗）簡介、林娟卉翻譯，〈關於臺灣的首份西方文獻：1582年7月16日，西班牙教士Pedro Gómez於臺灣北海岸之船難敘事〉即於標題標出「臺灣北海岸」，《北縣文化》第58期（1998年11月），頁42。

²⁵彼得·布朗休斯設計、哥涅里斯·格拉斯松印刷出版，「東南亞地圖」，收於《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》上冊，《漢聲雜誌》105期（1997年9月），頁7。

²⁶黑索·黑利得松繪製，「東亞海圖」，收於《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》上冊，頁83。

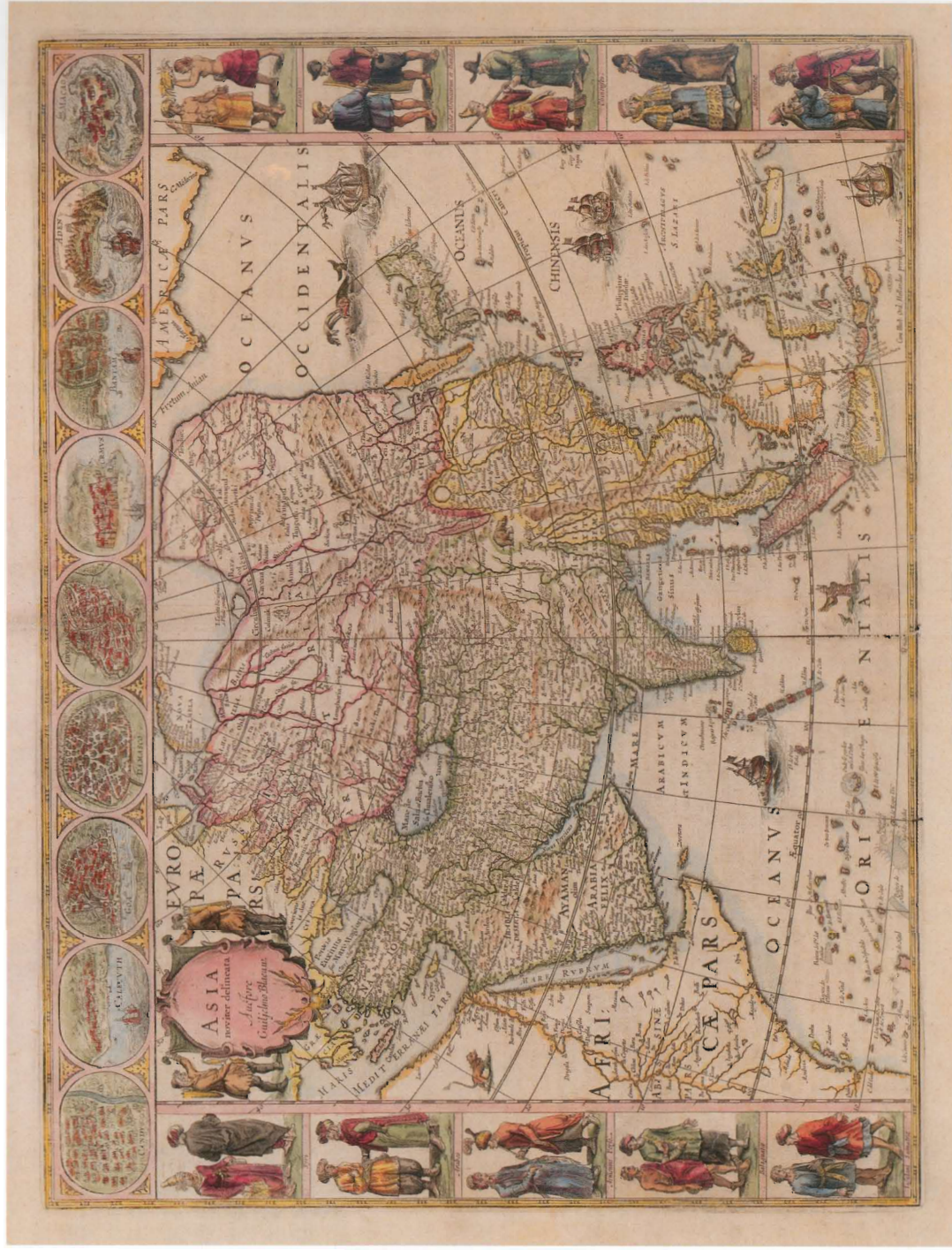
²⁷威廉·布勞創辦了十七世紀最成功的地圖出版公司，他是丹麥人，在荷蘭阿姆斯特丹設立公司，製造科學儀器，並出版海圖集和地圖集。他繪製了著名的各大洲地圖，在亞洲地圖中，他把臺灣畫成三個島，由北而南依序標注：*I. Formosa*、*Lequeo pequeno*、*Lequio minor*。赤道通過中間的島；在臺灣北邊，今天琉球（沖繩）群島的位置上，有個島標明為「*Lequeo grande*」，即大琉球之意。地圖見Christine Verrente、許雪姬、吳密察主編，《先民的足跡——古地圖話臺灣滄桑史》（臺北：南天書局，1991），頁114-115；前引彼得·布朗休斯設計、哥涅里斯·格拉斯松印刷出版，「東南亞地圖」，北島註明為「*I. Formosa*」，中間的島嶼，未標名稱，南島註明為「*Lequeo minor*」；黑索·黑利得松繪製，「東亞海圖」則把三個島標為「*Lequeo Pequeno*」，即小琉球之意。

這類的地圖。當時，西班牙的地圖製作比葡萄牙精確，桑切斯神父長期居住於馬尼拉，可能比較熟悉較為正確的西班牙地圖；一幅詳盡的臺灣地圖於一五九七年由西班牙繪製。²⁸換句話說，桑切斯神父可能知道臺灣不是三個島，而是一個稱為「Hermosa」的島嶼；若然，他筆下的「Hermosa」不是三島最北的島，而是這整個島嶼的通稱。由於哥玫斯神父所說的「Liqueo Pequeno」更具體，我們可以推測，船難發生在臺灣中部海岸。第三、第四條史料進一步支持我們的推測。

Pirez修士說：他們說我們抵達的這個地方離中國海岸

(da banda de China) 有18里格。這裡的「他們」，很可能指華人或日本人；這是「他們」對臺灣海峽寬度的認知。十八里格等於五十四海里，即一百公里。我們知道臺灣海峽最窄的距離是一百三十一公里，如果以北緯24°所經的寬度來算，大約一百五十公里。我們無法苛求船難者給予我們正確的距離，這是他們的估算，至少告訴我們，這樣的認知不算太離譜。

Pirez修士又說：在海岸更南方(da banda mais ao sul)，在這個島的尾端，我們聽說有個港口，在那裡，二、三艘中國船前往捕魚，並購買獸皮。十六世紀末，今天嘉南平原



²⁸ José Eugenio Borae Mateo ed., *Spartians in Taiwan (Documentos)*, Volume I, 1582-1641 (Taipei: SMC Publishing INC., 2001), pp.10-41, note 3。鮑曉陽教授雖然在此註釋中指出哥玫斯神父和桑切斯神父的認知未必衝突，不過他本人卻認為船難發生在臺灣北海岸。見本文註24。

Willem Janszoon Blaeu, 亞洲新圖
(Asia nuper detecta) (1617) 1630

103 x 77.5 cm
國立臺灣歷史博物館籌備處

海岸線一帶華人相當活躍，艋港、北港都是早就出現於中文文獻的港口，有華人來捕魚和購買獸皮的港口，很可能就是艋港、北港，或是再過十餘年堂堂登場的大員。由於有華人出沒，船難者試圖和他們接洽，想購買船隻，但沒有結果。我們不知道確實的原因，或許沒有足以載三百人的大船，或許已經過了行船的季節，不願冒險。總之，這個嘗試失敗了。

然而，船難是否可能如一般所認為的，發生在北部臺灣呢？除了第二條資料有可能（但不必然可）做此解釋之外，其他三條都指向中部海岸。但是，還是讓我們先假設是在臺灣北部海岸，再來評估其可能性。我們知道，此時的淡水和雞籠，已經為華人所熟知，是華人活躍的港口。我們可別忘記：這條船上華人可能占最多數，船難發生後，求生第一，這是大家共同的利益。根據修士Pirez的信件，他們顯然派人到過南方的港口試圖購買船隻，但沒有成功。如果船難發生在北海岸，華人應該往淡水和雞籠尋求救助才對；如此攸關生死的大事，就是步行都走得去。但是，三份文獻無一提及往北探查的事。這可能因為發生船難的地方，是個「前不著村，後不著店」的地方，而距離最近而有華人活躍的地方在更南的地方。以此，船難發生在北海岸的可能性並不高。

此外，文獻告訴我們船難者上岸的地方，具有如下幾個特點：

- 1、船難地點距離海岸（小潮時）二十二公里，海岸是個沙岸。
- 2、船難者上岸停留的地方是個「長條狀的空曠沙地」（Pirez, 14）。
- 3、船難者後來移居到半里格之遠的地方（Gómez, 7），這個地方靠溪，河道彎曲，靠海地方有個小海灣。
- 4、新移居之處離山腳約五公里半，一路是石頭。
- 5、這個地方草地廣袤，野鹿成群，土著用圍獵方式補鹿。
- 6、海岸線很崎嶇，沙洲很淺。
- 7、這個地方往南有華人來捕魚和購買皮貨的港口。

這些地理景觀在在讓我們想起臺灣西海岸。臺灣北海

岸很難找到符合這些條件的地方，首先，空曠的沙岸一條就是問題。如果以淡水河河岸來說，從海邊到山腳距離很短，沒有五公里半之遠。其次，臺灣北部腹地不大，並無曠野可供鹿群食野之萃。再者，臺灣北部海岸不是沙岸，沿海一帶也不見到處有淺的沙洲。

以此，我們可以排除船難在臺灣北海岸的可能性。但是，我們可以知道確切的地點嗎？文獻的里程資料告訴我們，這個地方約在臺灣西海岸的中心點。若純以距離來說，很可能在彰化一帶的海邊。或許那座山頂「有時候浮在雲上」的山，是八卦山，也說不一定。或許，大度山更有可能？²⁹

關於一五八二年的船難事件，我們依靠的是三位耶穌會士的書信，他們所記載的事情經緯，角度稍有異同，詳略差別亦大，但大致不矛盾。很可惜的是，中文文獻似乎未見相關的記載。由於耶穌會士特別專注於宗教事務，因此，我們知道很多細節，如一位葡萄牙人跳船逃生時把聖餐杯繫在腰間，聖餅是用小肥皂盒（shaving bowls）³⁰製作的，教堂一天舉行四次彌撒等……他們對「異教徒」的事情記載很簡略，對於救難的最大功臣之一——帶領眾人重建一艘船的人物，除了說他是「異教徒」，並抱怨他把船造得太大之外，未提供任何細節。由於這些書信主要在報導耶穌會士念茲在茲的傳教事業，其於世俗之事不多加著墨是可以理解的。

如果歷史允許中國船難者也留下類似的文獻，或許，我們將看到同一事件很不同的「側面」。帆船觸礁時，當耶穌會神父忙著替信徒告解時，中國乘客可能正忙不迭地跪求媽祖保佑。或許，我們也會看到帆船遭到暴風雨襲擊，船無法靠岸時，華人一起「划水仙」的景象。一六九六年，康熙三十六年（1697）四月十九日（陰曆），一艘帆船在後壠附近的海面遭強風襲擊，讓我們看看船上的人如何因應：³¹

……少間，風益甚，舟欲沉，向馬祖卜筮，求船

談

²⁹ 八卦山是我的學生李東慶同學的「直感」，他是彰化人，熟悉附近地理景觀，此一猜測未嘗沒有道理。李毓中先生則指出，以山海距離來看，大度山似乎比八卦山更符合文獻的記載。兩說姑記於此，希望引起大家一起來猜謎的興趣，說不定因此而發掘出新材料，得以解開謎底。

³⁰ 「shaving bowl」是一種裝男士刮臉用肥皂的小圓盒。

³¹ 郁永河，《裨海紀遊》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1979），頁21-22。

安，不許；求免死，得吉；自棄舟中物三之一。至二更，遙見小港，眾喜倖生，以沙淺不能入，姑就港口下碇。舟人困頓，各就寢。五鼓失碇，船無繫，復出大洋，浪擊舵折，鸞首又裂，知不可為，舟師告曰：「惟有划水仙，求登岸免死耳！」划水仙者，眾口齊作鉦鼓聲，人各挾一七箸，虛作棹船勢，如午日鷗渡狀；凡洋中危急，不得近岸，則為之。船果近岸，拍浪即碎；王君與舟人皆入水，幸善泗，得不溺；乘浪勢推擁登岸，顧視原舟，惟斷板折木，相擊白浪中耳。

這是一百又十四年後的事情，情況不是很一樣。例如，這艘帆船比哥攻斯神父搭乘的澳門商船小很多，觸礁的地方離海灘也比較近，眾人得以靠泗水上岸。又如，澳門商船被颶風吹離航線，撞擊到臺灣海岸沙地而沈船，後者則原本就是沿著海岸航行，怕飄至大洋而不可救，因此主動撞海岸，導致沈船。雖然背景各異，船觸礁後，眾人奮力上岸後，「顧視原舟，惟斷板折木，相擊白浪中耳」，此情此景則又何等相似！

我們也可想像，當哥攻斯神父等人每日定時舉行彌撒時，華人說不定也在臨時安置的供桌上祭拜天后娘娘——媽祖。媽祖信仰發源於福建興化莆田，原本是鄉土神，南宋間興盛起來，元以後媽祖成為全國的航海守護神。明朝時，媽祖信仰隨著鄭和海外宣論活動、遣使冊封琉球，以及明季海上的秘密貿易而傳布至海外，遍及琉球、日本、南海（東南亞）等地。³²由於媽祖是海上保護神，當華人——欽差使者也好，洋商、海盜也好——出海時，他們往往在船上祭祀媽祖，官民一同。例如，嘉靖年間奉命出使琉球的官舫，官員「爰順輿情」供奉天妃，舟中之朝夕拜禮。³³民間的船上往往奉祀「船仔媽」、



媽祖顯聖圖，
《天后天母聖
跡圖志》，
(清同治刊本)
2001

「船仔婆祖」（即媽祖）；³⁴個人或「載神香火以行」，³⁵或隨身攜帶神明香火袋、小尊神像。³⁶

在我們的故事裡，這艘船不是中國人的船，因此，船上或許未公然奉祀媽祖，但是，個別的華人攜帶香火或小尊神像，是可能的。當船遭暴風觸礁沈沒之際，眾人「若有神助」逃過一劫，此時想必不少華人深信是祝禱天妃的結果，因此，他們登岸之後，在茫茫無頭緒之際，諒必更要祈求媽祖再度保佑了。如果這些華人中也有「能文之士」，他可能也會以不輸哥攻斯神父的虔誠口吻，寫道：某日，「颶風陡作，舟蕩不息，大桅……折去，須臾舵葉亦壞……」。當此時，舟人哭聲震天，……但大呼天妃求救。……果有紅光燭舟，舟人相報曰：天妃至矣，吾輩可以生矣。……」³⁷

這艘船有不少日本人，那麼，日本人要向何神祈求保佑呢？……我們可以進一步想像，但如果我們的目的不在「空想」，而是要作「有效的」歷史想像的話，我們需要更多的相關知識。讓我們就此打住。

一五八二年的船難，對四百年後居住在臺灣的人群而言，最重大的意義或許在於：拜此一事件之賜，西方文獻中有了關於臺灣島上土著的最初記載。雖然不是很詳細，但也非驚鴻一瞥。臺灣離澳門不遠，然而由於航路以及海潮等原因，乏人問津；葡萄牙人雖遠望而讚嘆其美，卻過門不入。直到十七世紀，這個島嶼才逐漸為人所知，並且成為不同歷史脈絡交錯、輻輳、衝撞在一起的地方。一個小島，正等待著歷史的黎明——不，這是浪漫的文學家的說法，我們或許應該說：一個小島，正等待拉起文字歷史的序幕。

³² 參看李獻章，《媽祖信仰の研究》（東京：泰山文物社，1979），頁205、258-288。

³³ 陳侃，《使琉球錄·夷語夷字附》〔國立北平圖書館善本叢書第一集〕（四部叢刊續編；據明嘉靖刻本影印；臺北：臺灣商務印書館，1966影印），頁5b、39a-b。

³⁴ 以上是早期臺灣移民的作法，見林美蓉，《媽祖信仰與臺灣社會》（臺北：博揚文化事業有限公司，2006），頁439、442。

³⁵ 李獻章，《媽祖信仰の研究》，頁280。

³⁶ 林美蓉，《媽祖信仰與臺灣社會》（臺北：博揚文化事業有限公司，2006），頁439。

³⁷ 文字襲用陳侃，《使琉球錄·夷語夷字附》，頁20b-21a。