

【欢迎辞】

19 世纪的菲律宾

——以马尼拉大帆船贸易为中心——

Maquito Ferdinand

[原文为日文 翻译：宋 刚]

非常高兴今天能够在菲律宾召开这样一个极具挑战性的圆桌会议，共同讨论“日本、中国、韩国在国史层面对话的可能性”。因为会议并未将英语设为通用语，这里还请允许我用日语来向各位致以诚挚的欢迎。

先自我介绍一下，我是本次研讨会协办方菲律宾大学洛斯巴尼奥斯分校的 **Maquito**。回想 25 年前，我在东京大学撰写博士论文的时候，曾经获得渥美财团的帮助。而如今，第五届亚洲未来会议得以在菲律宾召开，也正是当年这份珍贵缘分的延续。其实，我的专业并非历史，而是经济学，那么借此机会，我向大家介绍一下截止至 19 世纪为止的菲律宾大帆船贸易。

在座各位中，如果您报名参加了会议最后一日的研究参观・马尼拉之旅 1 的话，会有一站参观西班牙大帆船博物馆。这个博物馆是中华系财阀大班和施至成(Henry Sy)先生的财阀共同开发的，位于马尼拉亚洲购物中心内，于 2017 年试运营，最终将建成一艘与实物等大的西班牙大帆船。在这所博物馆中，陈列着与马尼拉的大帆船贸易相关的各类历史资料。

在马尼拉的大帆船贸易中，大帆船从马尼拉港出海，历经一到两年的时间横渡太平洋，到达现在的墨西哥阿卡普尔科，再返航马尼拉。这条航线从 1565 年被发现开始，一直持续到 1815 年墨西哥独立为止，通过当时的记录可以看到，在这 250 年中，共有 110 艘大帆船来往于太平洋之上。

在航线开辟的最初，每年都各有超过 3 艘帆船分别从马尼拉和阿卡普尔科发出；后来，在葡萄牙的抗议下，于 1593 年制定了新的法律，两港每年的航运船只被限制在各 2 艘之内。也就催生了对建造更大的船只的需求。西班牙大帆船平均载重在 1700~2000 吨，使用菲律宾的木材建造，一次能够承载 1000 名乘客。几乎所有的大帆船都建于菲律宾，在墨西哥建造的据说只有 8 艘。

菲律宾对当时的国际化做出了积极的贡献。在大航海时代，西班牙和葡萄牙是扩大人类对世界边界认知的先锋。16 世纪，在西班牙的资助下，航海家麦哲伦和谟尔卡诺证明了地球并非平面，而是一个球体。

麦哲伦的船队共有 5 艘船只，270 名船员，于 1519 年 9 月 20 日从西班牙出海，其后南下横断大西洋。当船队到达并发现南美洲最南端时，为了纪念当时的船长斐迪南・麦哲伦（我正好和这位葡萄牙人同名），将那里命名为麦哲伦海峡。船队由此横跨太平洋，于 1521 年 3 月 16 日，这里借用菲律宾历史学家雷纳托・康士坦丁诺先生的说法，实现了“菲律宾的再次发现(re-discovery)”。

为了解释“菲律宾的再次发现”的意义，我想先从伊斯兰教开始说起。正如大家所知，伊斯兰教于7世纪诞生于阿拉伯半岛，其后采取扩张政策，在9世纪初几乎侵吞了当时西班牙的所有土地。11世纪，基督教国家结成十字军，意图夺回这些领地；到了13世纪，尽管基督教在一定程度上恢复了自己在欧洲的势力，但是与此同时，伊斯兰教的教义也向东扩张到了印度地区。15世纪，基督教夺回了西班牙，伊斯兰教的信仰也扩大到了印度尼西亚地区。

因此，当麦哲伦到达菲律宾时，菲律宾、尤其是靠近印尼的棉兰老岛是处于伊斯兰教的支配下的。我的历史老师就曾这样描述过当时的情形：“1521年，到达菲律宾中部的宿务岛的西班牙探险船队‘竖起十字架，截断南来的伊斯兰之潮’。”从这时起，菲律宾人大部分都成为了基督教徒。而令人遗憾的是，棉兰老岛基督教和伊斯兰教的对立问题也从那时一直持续至今。

而后，麦哲伦在与拉普拉普率领的马克坦岛部族的战斗中战死，仅剩的一艘从菲律宾向西班牙返航的船只也交由埃尔卡诺船长掌舵。于是，在船队驶出西班牙大约两年后的1822年9月6日，5艘船队中仅存的维多利亚号载着仅相当于出发时6%的船员，回到了西班牙海港。

在一开始，西班牙的据点设在宿务岛，然而很快就发现来自亚洲各地的船只并不太会经过这个岛屿。来宿务岛进行贸易的，主要还是马尼拉的船只。当时，马尼拉湾有来自近邻亚洲各地的船只，在此卸下的货物中一部分会被运往菲律宾的其他岛屿。在西班牙在此发现菲律宾之前，马尼拉已经有了中转贸易。

因此，西班牙将据点从宿务岛向马尼拉转移，也是理所当然的了。现在马尼拉市内仍然留存着西班牙时代建立的“市中市”（字面意思为墙壁之中）遗迹。

年轻的西班牙殖民地所面临的下一个问题，就是在如何将聚集在马尼拉的货物运往西班牙。虽然有麦哲伦横渡太平洋时的航线，但是如果沿着这条航线自西向东行驶，就会收到自东向西强风的影响，当时的船只寸步难行。经过了几次失败后，人们发现了一条沿着黑潮向日本方向北上，再从日本向东行进的风带，于是，在1565年诞生了马尼拉-阿卡普尔科的大帆船贸易。而菲律宾也由此进入了当时国际化经济发展进程中的重商主义（mercantilism）时代。在重商主义的影响下，当时的大帆船贸易由政府垄断，有着强烈的保护主义色彩。

装载着印度尼西亚的香料、中国和东南亚的瓷器、象牙、漆器和丝绸制品的大帆船，从马尼拉出发驶往墨西哥。又因其中中国的丝绸制品较多而得名“丝船”。到达阿卡普尔科的货物通过陆路横跨墨西哥，被运往加勒比海附近的港口韦拉克鲁斯，再乘上西班牙王国群岛舰队开往西班牙。

同时，从阿卡普尔科驶来的大帆船中，最多的货物就是当时东亚地区通用货币原料——银。当时，银是贵重物品，也是套购贸易的主要对象。而在墨西哥和马尼拉之间巨大的白银价差之下，大帆船贸易的利润可以达到100%到300%之间。耽于巨大利益的西班牙政府忽略了菲律宾国内经济的开发。即使有人提出开发计划，也由于利润远远不及大帆船贸易，从而几乎全部受到了忽视。大概正是由于这种政策，使得菲律宾国内的资源几乎没有成为贸易对象，这也让西班牙在南美实施的大土地所有制无缘菲律宾。

大帆船贸易一直延续到了1815年。随着西班牙影响力的下降，其他的殖民国家也开始插手太平洋贸易。马尼拉的大帆船贸易也在激烈的竞争下，逐渐走向了衰退。

1819 年，英国以马尼拉的中转贸易发展模型为蓝本，对其殖民地新加坡进行了开发，由此，新加坡成为东南亚的重要港口，继承了马尼拉大帆船贸易。1860 年，香港也同样走上了中转贸易型发展的道路。

那么，为什么马尼拉的大帆船贸易尽管有着漫长的历史，却没有像新加坡和香港一样保持其世界贸易的地位呢？

我想，其原因有许多，从经济历史学角度，我们可以得出一个十分有意思的解释。在麻省理工学院的阿西莫格鲁教授研究小组提出的“命运逆转”理论中，认为基本存在两种殖民地化模式。即“榨取殖民地化”(colonization of extraction)和“协议殖民地化”(colonization of settlement)。

前者在殖民地化初期，人口密度较高，易产生排他性质的制度，而后者人口密度低，易产生包容性的制度。马尼拉大帆船贸易属于前者，能够参与到这项贸易活动中的，基本上是社会上的掌权者们，采取政府保护下的垄断模式。

西班牙的保护主义和英国的自由主义形成鲜明对比。经历了 18 世纪产业革命的英国，已经站在了世界经济的顶端，因此有余力采取自由主义。而自由主义下，财产权得到充分保护，创业者受到优惠待遇，社会精英阶层过多的力量被限制，从而产生了包容性的制度。

根据“命运逆转”理论，“榨取殖民地化”会在比较富裕的地区（即人口密度较高）建立带有排他性质的体制以榨取社会财富，这使得几个世纪后，当地的发展趋于缓慢。相对的，“协议殖民地化”则会在比较贫困的地方（人口密度小）建立包容性的体制。

这也许不能解释所有问题，但是足以说明马尼拉大帆船贸易的衰退和今天菲律宾经济的现状。

至此，我对 19 世纪前的菲律宾历史的介绍也将告一段落。

谢谢大家！