

DOI: 10.19832/j.cnki.0559-8095.2020.0063

海洋贸易与北太平洋的早期全球化

王 华

(中国社会科学院大学 历史学院, 北京 102488)

摘 要: 北太平洋被纳入近代世界经济体系, 实现早期全球化, 是国际贸易不断拓展影响的结果。马尼拉大帆船贸易最早开辟了西欧—拉美—中国之间的跨洋商业联系, 北太平洋在其中主要体现为一条海洋贸易往返航线, 而远非一个由频密的商贸网络支撑的整体经济区域。18 世纪末至 19 世纪 30 年代, 北太平洋上发展起了新的跨洋国际贸易——美国贸易商主导下的对华海洋动物毛皮贸易和檀香木贸易。两种贸易共同作用, 最终开辟成直接联通北美西海岸和中国的北太平洋国际贸易商路, 并与西欧—北美—西欧—东亚两条传统世界贸易线相衔接, 形成新的三角或多角贸易, 在此基础上初步开启了北太平洋地区经济一体化的进程。北太平洋的早期贸易全球化, 更新和发展了全球贸易网络, 并为自由贸易时代的到来和世界经济“去大西洋中心化”奠定了基础。

关键词: 毛皮贸易; 檀香木贸易; 海洋商路; 北太平洋贸易网; 全球化

18 世纪 80 年代至 19 世纪上半叶, 太平洋自由贸易骤兴。欧美国家以清帝国的庞大商业市场为中心, 寻找和拓展商机, 在既有的欧洲和东方海上贸易网络基础上, 开辟出直接联通大洋两岸的北太平洋^① 国际贸易商路, 基本完善了近代世界贸易体系架构。跨洋海洋动物毛皮贸易和由此衍生出的檀香木贸易, 成为北太平洋国际商路成功开辟和贸易网形成的关键条件和要素。作为近代经济全球化进程的重要组成部分, 太平洋贸易网的形成与发展早在 20 世纪 90 年代就受到研究者的关注。何芳川先生对近代以来太平洋贸易网的沿革做了较为系统的梳理分析, 认为葡萄牙人经营的澳门—马尼拉贸易“与马尼拉大商帆贸易接轨而形成近代全洋性太平洋贸易体系”, 奠定了近代太平洋全洋性贸易网的根基; 产业革命后, 澳大利亚被纳入新型海洋贸易体系中, 使近代太平洋贸易网大幅度地扩展至南太平洋广大地区; 19 世纪末, 随着美国、日本两个内太平洋国家基本具备与外太平洋国家展开角逐的能力, 开始紧锣密鼓地在西太平洋地区展开扩张、征服, 大力推进与该地区的贸易, 才使太平洋地区日益连成一个整体, 近代太平洋贸易网最后完成。^② 这一归纳基本厘清了近代太平洋贸易网的生成脉络, 但也存在明显缺憾: 首先, 18 世纪末之前以马尼拉大帆船贸易(The Manila Galleon Trade) 为核心的跨洋贸易和太平洋贸易体系基本仍以西太平洋贸易为主体, 太平洋的大部分地区未被纳入, 因此“全洋性太平洋贸易体系”的提法有待斟酌; 其次, 何先生对 19 世纪上半叶至 19 世纪末太平洋贸易网扩展情况的论述仅增加了以澳大利亚为主体的南太平洋

收稿日期: 2020-03-21

基金项目: 国家社会科学基金一般项目“美国太平洋商业扩张与太平洋国家身份建构研究(1783—1900)”
(18BSS016); 中国社会科学院大学卓越学者支持计划“近代太平洋贸易与‘太平洋世界’的形成”。

作者简介: 王华, 中国社会科学院大学历史学院教授, 研究方向为太平洋史、美国史、世界近代史。

^① 文中的“北太平洋”和“南太平洋”并非按赤道划分, 而是依据历史著述中常见的标准分定, 大致以北纬 15 度为界, 该界限以南的太平洋部分即为各类史料中常见的多岛屿分布的“南海”(South Sea), 以北部分则基本是一片“海洋荒漠”, 仅零星分布有夏威夷群岛等少数岛屿。

^② 何芳川《太平洋贸易网 500 年》, 河南人民出版社 1998 年版, 第 92-94、132、137-140 页。

部分,北太平洋两岸(东亚与北美洲西海岸)的直通贸易及由此形成的贸易网则始终未予提及,因此使人留下了19世纪太平洋贸易网络呈现出“西密东疏”“南有北缺”的印象。实际上,真正的“全洋性”太平洋贸易体系的形成应该是在19世纪上半叶,直接得益于北太平洋海洋贸易网络的初构。18世纪末至19世纪前三十余年中,北美西海岸对华直通贸易兴起,在太平洋地区开辟出常态化的跨洋商路,从而初步形成了北太平洋贸易网络。^①

本文即以18世纪末至19世纪30年代美国主导下的北美西北海岸—中国的海洋动物毛皮贸易和夏威夷檀香木贸易为核心考察对象,探讨这两种贸易如何促成北太平洋国际新商路的开辟和北美西海岸—中国直通贸易的常态化,并由此初步实现北太平洋地区的贸易整合,进而推动了近代世界贸易新格局的塑造。

一、马尼拉大帆船时代世界贸易网络中的北太平洋

“远洋航行开创了世界性的联络体系”,^②16世纪下半叶开始,太平洋作为联结欧洲、新大陆和东南亚、南亚的重要海上通道被纳入世界贸易网络。绕合恩角沿南美西海岸至中美洲(墨西哥),再横穿太平洋到中国东南沿海和东南亚岛国的往返贸易线,在此后两个半世纪里承载起了跨洋物资和人员的频繁流动,在形式上支撑起了资本主义世界贸易的环状运行。正因如此,太平洋似乎已经成为近代世界贸易结构中毋庸置疑的存在,在学者们有关现代世界贸易网络发展情况的叙述中,很少再出现有关19世纪末之前太平洋地区贸易网络的更新与发展的分析。鉴于16—19世纪初国际贸易的重心——欧洲与中国、东南亚的贸易——主要发生在西欧—好望角—印度洋一线,中国、东南亚与新大陆之间的跨太平洋贸易相对冷清,马尼拉大帆船贸易几乎成为这一阶段太平洋地区参与国际贸易的唯一表现形态。

马尼拉大帆船贸易由西班牙人开创和运营。1565年,奥古斯丁会修士乌尔达内塔(Andrés de Urdaneta)首次探索出一条从菲律宾跨洋直达墨西哥阿卡普尔科港的航线,并开始了常态化的从菲律宾宿务向阿卡普尔科运销肉桂的贸易。1572年,中国与马尼拉之间的直通贸易线开通。^③在此基础上,1573年7月,阿卡普尔科直通中国的马尼拉大帆船贸易开启。^④马尼拉大帆船贸易时盛时衰,运行了两个半世纪。经由马尼拉大帆船贸易路线流通的商品涉及诸多品类,最重要的是东运的生丝、丝织品和西输的美洲白银,因此它也被称为“丝—银贸易”。18世纪末,当世界经济从商业资本主义向大资本控制下的大工业和蓬勃发展的国际贸易相结合的工业资本主义过渡,开始出现“真

^① 对19世纪太平洋贸易商路和贸易网的研究,国内外史学界的现有成果多从国别、小区域或具体议题着手,基本集中在西太平洋区域(如中国、东南亚、美国、日本、菲律宾、澳大利亚等)、马尼拉大帆船贸易、葡萄牙大商帆贸易等问题(如Dennis O. Flynn, Arturo Giráldez and James Sobredo, eds., *European Entry into the Pacific, Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Aldershot, Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2001; 费晟《论18世纪后期大洋洲地区对华通航问题》,李庆新主编《海洋史研究》第12辑,社会科学文献出版社2017年版)。从太平洋或世界经济整体视角做系统探讨的学者很少,何芳川先生是一个代表,他所著述的《太平洋贸易网500年》、《崛起的太平洋》(北京大学出版社1991年版)和《澳门与葡萄牙大商帆——葡萄牙与近代早期太平洋贸易网的形成》(北京大学出版社1996年版)等成为具有拓荒性意义的作品;其他还有如Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez, “Arbitrage, China, and World Trade in the Early Modern World Period,” *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 38, No. 4 (November 1995), pp. 429–448等。迄今为止,对19世纪北太平洋贸易商路和贸易网的系统研究尚未见专论,西方史学界对近代世界贸易网的观念一直停滞于由欧洲和大西洋贸易为中心向世界其他地区的发散延展,对19世纪北太平洋地区萌生的明显脱离传统“欧洲中心”的新贸易网络缺乏关注和认识。

^② [法]费尔南·布罗代尔著,顾良、施康强译《十五至十八世纪的物质文明、经济和资本主义》第一卷,商务印书馆2017年版,第505页。

^③ Junald Dawa Ango, “The Cebu-Acapulco Galleon Trade,” *Philippine Quarterly of Culture and Society*, Vol. 38, No. 2 (2010), pp. 149–153, 158, 164; Arturo Giráldez, *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Lanham: Rowman & Littlefield, 2015, pp. 120, 126–130; William L. Schurz, *The Manila Galleon*, New York: E. P. Dutton and Company, 1939, p. 182. 西班牙殖民者黎牙实比率领的这支船队首次完成该线路的往返航程,他们1564年11月21日从墨西哥出发,1565年2月13日到达菲律宾的萨马岛。6月从宿务启航回程,其中两艘北上循北太平洋暖流于10月8日抵达阿卡普尔科港。

^④ 林被甸《跨越太平洋——中国与拉丁美洲的文化交流》,何芳川主编《中外文化交流史》,国际文化出版公司2008年版,第950页。

正的世界经济”^①之时，受西班牙和欧洲商业资本支配的马尼拉大帆船贸易却逆势衰落，并最终消失。1811年，最后一艘马尼拉大帆船“麦哲伦”号从马尼拉启程，驶往墨西哥。四年后，它从阿卡普尔科港返回马尼拉，为马尼拉大帆船贸易画上了句号。马尼拉大帆船时代的结束，固然有西班牙国内各种因素的影响，重商主义经营模式赋予其的先天性缺陷恐怕才是根本性的阻碍。^②自近代以来，重商主义条件下以转口贸易为基本模式的国际贸易，对早期资本主义的原始资本积累、欧洲市场的培育和制造业的拉动发挥了重要作用。但随着18世纪下半叶大工业经济的逐渐兴起，工业生产反过来开始对商业贸易^③和销售市场提出直接的要求，转口贸易特别是垄断性转口贸易无法适应这一变化，其衰落和被新兴的自由贸易模式取代成为历史的必然。

马尼拉大帆船贸易采用的是一条相对固定的跨太平洋往返航线，由西向东的航行一般是循北纬40~42度之间的海域；从阿卡普尔科返程马尼拉的航行则循东北信风和北赤道洋流，沿北纬10~13度海域横跨太平洋，经关岛至马尼拉。马尼拉大帆船贸易确立了太平洋与拉丁美洲跨洋贸易的东部航线，并将之与马尼拉—中国贸易航路以及葡萄牙人开辟的太平洋西部跨洋贸易航线——里斯本至澳门和澳门至长崎——联结起来。这条贸易线的建成，“标志着以中国为中心的环球贸易航线的形成”。^④它不仅对明清经济和社会产生了深刻的影响，将中国带入世界市场和世界全球化的进程，而且促进了墨西哥经济的发展和结构调整，也在一定程度上影响了西班牙乃至欧洲经济。^⑤此外，马尼拉大帆船贸易还推动了欧洲、拉美、中国/东南亚之间移民的流动和文化的交流。马尼拉大帆船贸易编织出“以西班牙为主角的近代太平洋贸易网”，^⑥“一个常规性而持久的跨洋联系才在亚、非、欧、美四个大陆之间真正建立起来”，大帆船贸易的开始“是世界全球化的真正起点”。^⑦

然而，马尼拉大帆船贸易仅仅开辟了西欧—拉美—中国之间的跨洋贸易联系，在其中，太平洋的存在只是孤立地体现为一条海洋贸易往返航线，既不具备区域的整体性，也没有为世界经济贡献更多的价值和意义。它就像古代中国穿越沙漠的西域“丝路”一样，大致只是起到了连接两个终端洲际市场的作用。即便作为世界贸易的通道，太平洋也没有呈现出应有的独立性：内太平洋商业网络完全不存在，北太平洋两岸的跨洋直通贸易线和将南北太平洋纵向联通的海洋商路也远未形成。北太平洋的确已经被纳入环球贸易航线之中，但仍只是一个微不足道的附属。对世界经济的发展而言，其象征性价值远大于实际意义。作为商业资本驱动和支配的产物，单一性的商品（包括白银）流动互通是该贸易带给世界经济最重要的东西，历经两个半世纪而几乎没有变化。处在航线两端的市場，即马尼拉和阿卡普尔科，以及进而联系起来的中国和西班牙/欧洲，都不曾因之出现经济的连锁性结构转变。不仅如此，大帆船贸易尽管运行得比较规律，但规模有限，封闭性的垄断贸易特征更限制了其规模的扩大和影响的外溢。^⑧

北太平洋在马尼拉大帆船时代基本缺位于世界贸易，根本上是由欧洲市场对东方奢侈品的单一需求

① 费尔南·布罗代尔《十五至十八世纪的物质文明、经济和资本主义》第一卷，第xlv页。

② Benito Legarda, Jr., “Two and a Half Centuries of the Galleon Trade,” *Philippine Studies*, Vol. 3, No. 4 (1955), pp. 363–367.

③ 文中所涉及之“贸易”(trade)，是指经济行为中的商品和服务的交易(the transactions of goods and services)；“商业”则是指commerce，狭义上的商业，即一种经济实体间有关商品和服务的交换(the exchange of goods or services)，是一种宏观经济购销(the macroeconomic purchase and sale)，包括与特定商品买卖有关的所有交易，因此在范畴上比“贸易”更大。两者尽管在概念上存在一定的差异，却又具有很强的关联和相容性，都以经济实体之间有关商品和服务的购与销为核心，因此常被结合使用，如“商贸”(commerce and trade)。

④ 韩琦《马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响》，杨栋梁主编《世界近现代史研究》第10辑，社会科学文献出版社2013年版，第52页。

⑤ Dennis O. Flynn and Arturo Giraldez, “Silk for Silver: Manila-Macao Trade in the 17th Century,” *Philippine Studies*, Vol. 44, No. 1 (1996), pp. 62–64;

⑥ 何芳川《太平洋贸易网500年》，第92页。

⑦ 韩琦《马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响》，杨栋梁主编《世界近现代史研究》第10辑，第70页。

⑧ Benito Legarda, Jr., “Two and a Half Centuries of the Galleon Trade,” pp. 356–357; Steve Singer, “The Manila Galleon”. http://www.treasurexpeditions.com/manila_galleons.htm (2018-03-02); Dennis O. Flynn and Arturo Giraldez, “Silk for Silver: Manila-Macao Trade in the 17th Century,” pp. 59–60; 吴杰伟《大帆船贸易与跨太平洋文化交流》，昆仑出版社2012年版，第296–312页。

决定的。除了作为一个通道，北太平洋本身还不具有其他的经济意义。在这一模式下，欧洲并未确立起太平洋贸易的驱动地位或者中心地位，以马尼拉大帆船贸易为核心支撑起来的所谓近代太平洋贸易网的雏形，也不过是以中国为中心的传统西太平洋贸易网络的一个附属部分。资本虽然业已成为这一新贸易形态的深层推动性因素之一，但仍不是决定性的力量（贸易商们在这里更像是“掮客”）。大工业时代的到来才改变了这一状况，占据优势的产业资本和商业资本实现合作，把国际贸易与开拓资本的“外部市场”有机结合起来。于是，在传统的领土拓殖的同时，自由贸易作为隐性的经济殖民手段开始出现了。只有在这个时候，北太平洋才被资本主义的商业所“发现”，其时间就在18世纪80年代以后。

北太平洋在马尼拉大帆船时代世界贸易中的“缺位”，还与另外两个直接性因素密切相关。直到18世纪中叶，北太平洋还是一片地理上待勘测的区域，是欧美商业资本视野中的荒芜海域，一片令人望而生畏的“海洋大荒漠”。除了南美、中美海岸、与东南亚毗连的西太平洋岛屿（“南洋群岛”）、白令海峡沿岸地区以及马尼拉大帆船航线沿线外，其他更广袤的海洋地区和沿岸地带在欧洲地图上还都是空白。因此，地理认知意义上的“北太平洋”观念实际还没有形成。至于其所蕴含的商业乃至经济价值，更不可能被真正“发现”和开拓。其次，北美大陆的开发仍停留在东部大西洋沿岸，西部的经济价值还没有被资本所认知，仍属资本主义经济开发的“处女地”。对于东部的欧洲殖民者和英属北美殖民地人民来说，北美大西洋沿岸是中心，遥远的西部和太平洋海岸仅仅存在于想象中，连基本的地理观念都没有形成。北美大陆的开发，特别是美国这一新兴经济体的出现，才是北太平洋被纳入国际贸易视野的最重要条件。

二、航海探险、北美开发与北太平洋的“发现”

地理认知构成近代以来欧美资本在世界范围内进行商业开发的观念前提，北太平洋之所以能发展成为欧美资本和商业流动的平台，首先得益于它在空间意义上的被“发现”和观念层面上的被认识。航海探险发现和地图知识的普及是两个核心内容。

北太平洋作为一个具有初步整体意义的地区被欧洲人地理“发现”，西班牙人在其中起到了最基础和关键性的作用，但这一事实和作用却在今天的历史叙述中被过度淡化。自麦哲伦环球航行后，西班牙人对太平洋海域和环太地区特别是美洲西海岸断续进行了近三个世纪的航海探险。在北太平洋地区，16世纪至17世纪初，西班牙人陆续“发现”西太平洋的一些岛屿，初步探索了日本群岛海岸，并以墨西哥为基点向北推进，先后勘测并“占领”下加利福尼亚、上加利福尼亚、俄勒冈，最远到达了夏洛特皇后群岛。^①截至18世纪70年代，“新西班牙”已涵盖北美洲西海岸北纬60度以南的绝大部分地区。^②西班牙人还开发出了几条内太平洋和跨太平洋航线：马尼拉大帆船贸易线（包括拉美西海岸航线）是其中最重要的一条，从秘鲁经马克萨斯群岛、所罗门群岛、新几内亚到菲律宾的跨南太平洋航线、从美拉

① Donald D. Brand, “Geographical Exploration by the Spaniards,” in Dennis O. Flynn, Arturo Giráldez and James Sobredo, eds., *European Entry into the Pacific, Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Aldershot, Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2001, pp. 11-16, 19-25, 29-40.

② Military Posts—Council Bluffs to the Pacific Ocean (To Accompany Bill H. R. No. 465), May 27, 1842, 27th Congress, 2nd Session, Serial Set Vol. No. 410, Session Vol. No. 4, H. Rpt. 830, *House Report*, p. 9. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_decnum=14&p_queryname=3&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-10012014CEC94358@0\(2020-07-18\).](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_queryname=2&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-104A86A6790BC668@-13D5F89E0C531EF0@8(2020-07-18); North-west Coast of America, May 15, 1826, Referred to the Committee of the Whole House, to which is Committed the Bill to Authorize the Establishment of a Military Post or Posts within the Territory of the United States on the Pacific Ocean, and to Provide for the Exploration of its Coasts and Waters, 19th Congress, 1st Session, Serial Set Vol. No. 142, Session Vol. No. 2, H. Rpt. 213, <i>House Report</i>, pp. 1-4. <a href=)

尼西亚(新赫布里底群岛)北上马绍尔群岛过北回归线直通加利福尼亚的纵向航线、密克罗尼西亚和美拉尼西亚岛群内航线是另外三条将对19世纪以后的太平洋航运产生直接影响的航线。除马尼拉大帆船贸易线外,其他三条都因缺乏商业开发价值未能得到进一步利用,几近湮没。直到19世纪太平洋跨洋商贸活动繁盛之时,它们才被重新发掘。就此而言,近代的地理大发现如果没有随之而来的殖民和经济、商贸的密切配合,恐怕也很难形成真正的世界性意义和影响。

英国、法国和俄国在18世纪的航海探险,为北太平洋的发展带来了新的转机。1768—1779年,英国的库克船长(Captain James Cook)对太平洋进行了三次远航探险。在其第三次探险中,库克为寻找贯通大西洋和太平洋的“西北航道”,从塔希提岛北上,“发现”了基里巴斯和夏威夷群岛(Sandwich Islands),之后转向东北抵近北美西海岸,到达俄勒冈海域、努卡特角,沿海岸继续北上到达阿拉斯加和白令海峡,在驶过北极圈后折返,经阿留申群岛回到夏威夷。^①库克遇害后,船队在克拉克船长的率领下再次北上,到达堪察加半岛,在探寻“西北航道”未果的情况下经日本向南航行抵达澳门,再由印度洋返回英国。1784年,库克的航海日记正式出版,他的航海“发现”也由此为世人所知。继库克之后,法国的拉佩罗斯(Jean-François de Galaup de La Pérouse)和英国的温哥华(George Vancouver)又先后对北太平洋和北美太平洋海岸进行了进一步探险和勘测。知识传播的影响力是巨大的,库克的日记、勘测地图和同期其他几部出版的航海日记一起,让欧洲和北美人民得以更全面地了解 and 认识太平洋。^②北极圈以内的探险早在18世纪中期已基本由俄国人完成,只是这一“发现”长期被封锁,直到库克第三次远航和北美西北海岸(简称西北海岸)^③毛皮贸易兴起以后,该地区才得以被欧美世界广泛认知。1725—1742年,丹麦航海家白令(Vitus Bering)的探险,不仅勘测了堪察加半岛海岸,“发现”了白令海峡、阿留申群岛,而且最早对那里的海獭毛皮资源予以开发。在他之后,俄国毛皮贸易商跨越海峡,登陆阿拉斯加海岸,并进而在18世纪90年代以后将阿拉斯加纳入俄罗斯的领土控制范围。^④

航海探险直接带来地图知识的丰富和普及,使北太平洋的地理样貌逐步清晰化。大航海打破了“托勒密的世界地图”观念,新“发现”的“第三世界”部分被逐步纳入欧洲人的海图。1543年,热那亚地图制作人制作完成一本地图册,将太平洋和麦哲伦环球航海路线收入其中,并使之在西班牙王室流传。16世纪60年代以后,马尼拉大帆船贸易航线被西班牙人纳入新海图,但当时作为机密未向外界公布。太平洋地理最终成为欧洲的一种公共知识,得益于荷兰人的佛兰德海图的印刷普及。1564年以后,荷兰人发明了“墨卡托绘图法”(Mercator projection, 正轴等角圆柱投影绘图法),太平

① J. C. Beaglehole, ed., *The Journals of Captain James Cook on His Voyages of Discovery*, 3 vols., Rochester, NY: Boydell Press, 1999; John Ledyard, *The Last Voyage of Captain Cook, the Collected Writings of John Ledyard*, edited by James Zug, Washington, D. C.: National Geographic, 2005.

② George Vancouver, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World, 1791 - 1795: With an Introduction and Appendices*, 4 vols., London: GG & J. Robinson and J. Edwards, 1798; Jean-François de Galaup de La Pérouse, *A Voyage Round the World, Performed in the Years 1785, 1786, 1787, and 1788, by the Boussole and Astrolabe*, 3 vols., edited by L. A. Millet-Mureau, London: Printed for J. Johnson, St. Paul's Church Yard, 1799.

③ “北美西北海岸”(Northwest Coast of America)一词,多见于西方特别是美国历史著述,一般是指北美洲北起阿拉斯加南部、南至加利福尼亚西北部的太平洋海岸地区,20世纪的美国西部史研究中形成了单独的“西北海岸史”分支。

④ Northwest Coast of America, May 15, 1826, Referred to the Committee of the Whole House, to which is Committed the Bill to Authorize the Establishment of a Military Post or Posts within the Territory of the United States on the Pacific Ocean, and to Provide for the Exploration of its Coasts and Waters, 19th Congress, 1st Session, Serial Set Vol. No. 142, Session Vol. No. 2, H. Rpt. 213, *House Report*, pp. 4 - 5. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sst2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg-4MTg-6MT0xNT0xMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=14&p_queryname=3&p_docref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-10012014CEC94358@-@0\(2020-07-18\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sst2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg-4MTg-6MT0xNT0xMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=14&p_queryname=3&p_docref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-10012014CEC94358@-@0(2020-07-18)); Kent G. Lightfoot, “Russian Colonization: The Implications of Mercantile Colonial Practices in the North Pacific,” *Historical Archaeology*, Vol. 37, No. 4 (2003), pp. 14 - 28; James R. Gibson, “Russian Expansion in Siberia and America,” *Geographical Review*, Vol. 70, No. 2 (1980), pp. 127 - 136.

洋海岸线被初步描绘出来。1589年,亚伯拉罕·奥特里斯(Abraham Ortelius)将“太平洋”(Maris Pacifici)收入其制作的地图册《世界的舞台》中,尽管还只是被美洲大陆、亚洲大陆和“未知的南方大陆”(Terra Australis Incognita)包围的一个狭小的内海,却是对太平洋地理范围的首次“完整”呈现,对后世影响深远。18世纪,英国的海权崛起使其逐渐取代荷兰成为更加科学的海图和地图的制作者。库克船队对太平洋的大部分地方都做了更为精准的测量,还原了它作为一片广袤海域的本来面貌,并制作成更完整和精良的太平洋海图。这些新海图很快被纳入英国的世界地图知识谱系,在大西洋两岸被广泛印刷、传播,推动了西方对太平洋的整体性认识。^① 1814年,太平洋地区的完整形貌被基本确定。^② 地图知识的推进和普及,使得太平洋不再停留于单纯的想象空间,逐渐发展成为西方人头脑中一个科学化的具象存在,为对其进一步开发奠定了知识基础。

称谓的演变也能体现出西方世界对太平洋整体观念认知的变化。在麦哲伦最早赋予“太平洋”的命名之后,欧洲地图对它的标注仍长期偏爱“南海”(South Sea)这样一个不具完整性的称呼。直到1750年以后,“太平洋”的使用频率才超过“南海”,1830年之后西方世界的绝大部分地图都首选使用“太平洋”。而在航海日记、文学作品和官方档案中,1720年之前几乎只可见“南海”,1831年以后则普遍使用了“太平洋”。^③ 这反映出的恰恰是西方人对太平洋认识的不断深化:18世纪40年代之前仅限于对南太平洋岛屿分布更为稠密、航海“发现”更早的地区和传统的东南亚海洋部分的地理认知,18世纪下半叶北太平洋探险则拓展了人们对赤道以北更荒凉海域的认识,而北太平洋最终与“南海”结合成一个广袤的整体,则要归功于北太平洋贸易的骤兴。大约从1800年起,太平洋已不再只是航海探险、官方殖民和西班牙跨洲垄断贸易的开拓对象,伴随着以中国市场为中心的国际贸易向自由贸易演进,北太平洋潜在的商业价值也在更广阔的范围内被“发现”。贸易的发展最终促成了19世纪30年代新“太平洋”观念的成型,“南海”则作为一个区域概念被专用于对赤道以南太平洋部分(如“南海岛民”等)的称谓。

北太平洋地区自18世纪末开始被商业开发和利用,固然与当时国际贸易的重心集中在欧亚大陆为主的北半球密切相关,而北美大陆的资本主义开发特别是美国的兴起也是不容忽视的关键因素。自从北美作为欧洲国家的殖民地开发以来,它就与欧洲建立起了密切而频繁的联系,在大西洋彼岸的政治经济文化影响下步入新的发展阶段。17世纪至1763年间,北美殖民地社会稳步发展,渐趋走向成熟。一方面,它不可避免地被捆绑和依附于欧洲,在经济上成为以西欧为中心构建起来的大西洋区域市场网络的组成部分;另一方面,它也“由欧洲国家的海外拓殖地,逐渐演化为具有自足性、自主性和独立性”的具备资本主义特征的社会,在市场取向的经济发展特征影响下,北美殖民地渐趋完成其内部市场的发育。^④ 17世纪开始,“英法殖民者根据北美东海岸的情况,逐步发展起了以资源开发为主要特色的经济形式”,^⑤ 其中出口导向成为最突出的特征。依托于繁荣的跨大西洋贸易网络,英属殖民地中的新英格兰地区发展成“一个企业中心”,南部的大种植园经济也以对欧贸易出口为导向;法属殖民地新法兰西则形成主体依靠毛皮贸易维持的经济。^⑥ 英国长期主宰北美的跨大西洋贸易,1700年,哈德逊湾公司(The Hudson's Bay Company)取得对欧毛皮贸易的特

① Richard Sorrenson, "The Ship as a Scientific Instrument in the Eighteenth Century," in Tony Ballantyne, ed., *Science, Empire and the European Exploration of the Pacific*, Aldershot, Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2004, pp. 131-138.

② [日]宫琦正胜著,朱悦玮译《航海图的世界史:海上道路改变历史》,中信出版社2014年版,第177、181、197、201-202、205、207-209、238-240页。

③ O. H. K. Spate, "'South Sea' to 'Pacific Ocean'," in Tony Ballantyne, ed., *Science, Empire and the European Exploration of the Pacific*, pp. 4-8.

④ 李剑鸣《美国的奠基时代,1585—1775》,人民出版社2002年版,第1-2、226-234页。

⑤ 付成双《自然的边疆:北美西部开发中人与环境关系的变迁》,社会科学文献出版社2012年版,第153页。

⑥ 付成双《自然的边疆:北美西部开发中人与环境关系的变迁》,第154、155页;张崇鼎编著《加拿大经济史》,四川大学出版社1993年版,第49页。

许证和贸易独占权。^① 毛皮贸易和毛皮开发大大提升了北美在大西洋区域市场网络中的地位，也直接促成其向北美太平洋沿岸的拓殖。此后，英格兰、苏格兰和加拿大拓殖者开始无休止地向西部开发毛皮资源，并最终在 18 世纪末到达太平洋海岸。^②

截至 18 世纪中叶，英属北美殖民地业已形成比较完善的内部市场。以各具特色的经济分工为依托，各殖民地之间发展起了具有相当规模的频繁的商贸联系。作为“面包篮子”的中部殖民地为其他殖民地提供谷物和水果；南部种植园生产烟草、稻米和靛青；新英格兰地区则成为制造业的中心，并且和中部殖民地一起承担起贸易商的角色。新英格兰商人和纽约商人早在 18 世纪就积极投身海外奢侈品贸易，通过他们和英国商人的努力，成功地将北美市场和欧洲市场、拉美市场连接起来，并开拓出新英格兰—非洲—加勒比地区、新英格兰—加勒比地区—英国、新英格兰—英国—西班牙、葡萄牙等几条常规三角贸易路线，在大西洋贸易中发挥着重要的作用。^③ 当然，如果没有美国的独立，原英属殖民地的商人们也许就不会在之后的太平洋商业化上发挥那样直接和关键的作用。1781 年独立后，新生的美国遭遇英国和西班牙的经济抵制。1783 年起，美国与英属西印度群岛的贸易被禁止，跨大西洋贸易也因英国课重税而遭遇严重打击，国内商业资本失去了投资对象，传统贸易货源也被切断。由此，寻找和开辟新的对外贸易市场和商路成为美国商人面临的最迫切的现实问题。恰在此时，北美西北海岸毛皮资源及对华贸易潜力被发掘，美国商人迅速抢占先机，接手并主导了对北太平洋跨洋贸易的最初开发，成为太平洋上自由贸易的实践者。此后，这一开发又与大陆西进运动相结合，在美国发现太平洋对其发展的意义和形成美国太平洋意识的过程中，初步推动完成了北太平洋的商业化。^④

商业价值是北太平洋得以被现代经济开发并纳入世界经济体系的基础。正是北太平洋海岸本身的商业潜力被发掘，赋予了太平洋以新的时代意义，让它在单一的海洋通道作用之外获得了更多的开发价值；北美经济的市场化发展、毛皮开发带来的跨大陆开拓，特别是美国兴起后的市场扩张和贸易拓展需求，为北太平洋商业价值的实现提供了可能。我们甚至可以这样认为，如果没有美国主导下的北美崛起，北太平洋的商业开发和贸易网络化是不可能在 19 世纪上半叶完成的，而南太平洋地区的商业化进程以及泛太平洋的全球化进程亦将大幅延后。

三、毛皮、檀香木贸易与北太平洋的商业开发

北美西北海岸的对华海洋动物毛皮贸易是北太平洋商业开发的起点。康乾之际，中国形成了一个庞大的外来奢侈品需求市场，贵重木材和毛皮均是其中非常重要的货品。随着帝国“尚裘之风”日盛，对外来毛皮的巨大需求持久不衰。在 18 世纪 80 年代之前，中国市场上的外来毛皮大部分来自俄罗斯和朝鲜，中俄间的恰克图贸易更是支撑起了大部分的毛皮供应量。^⑤ 但到了 18 世纪下半叶，恰克图毛皮贸易的规模已经远远跟不上中国市场需求增长，毛皮价格高涨，牟利空间巨大。正是

① E. E. Rich, *The History of the Hudson's Bay Company, 1670 - 1870*, Vol. 1, London: The Hudson's Bay Record Society, 1958, pp. 50 - 55.

② Nancy J. Taniguchi, "Jed Smith, U. S. Trade, and Global Connections," *Southern California Quarterly*, Vol. 88, No. 4 (Winter 2006 - 2007), pp. 390 - 392.

③ Ralph Lee Woodward, Jr., "The Merchants and Economic Development in the Americas, 1750 - 1850: A Preliminary Study," *Journal of Inter-American Studies*, Vol. 10, No. 1 (Jan. 1968), pp. 138 - 139.

④ 很多学者认为美国在太平洋地区的利益从 19 世纪 40 年代的加利福尼亚“淘金热”才正式发端，但诸多证据表明，无论是在民间还是政府层面，美国在太平洋的利益之初莫都与共和国的建立同步。Kenneth J. Bertrand, "Geographical Exploration by the United States," in Herman R. Friis, ed., *The Pacific Basin: A History of Its Geographical Exploration*, New York: American Geographical Society, 1967.

⑤ William J. Berger, "New Players at the Table: How Americans Came to Dominate Early Trade in the North Pacific," *Southern California Quarterly*, Vol. 90, No. 3 (Fall 2008), pp. 231 - 233.

在这样的市场条件下，北太平洋毛皮贸易应运而生。1785年初，英属东印度公司授权几艘英国贸易船从事西北海岸毛皮贸易，贸易商詹姆斯·汉纳前往温哥华岛的努特卡湾收集了560张毛皮，于次年销至广州。^① 北美西北海岸和中国广州之间的海运毛皮贸易正式开始。此后近十年，英国人成为西北海岸与广州间海运毛皮贸易的主力，基本主导了该项贸易。^②

紧随英国人之后，美国商人也迅速介入海运毛皮贸易。1783年，曾参加过库克第三次太平洋探险的美国人利雅德(John Ledyard)，在费城出版了自己的航海日记，将西北海岸海獭皮贸易的巨大商业前景介绍给国人，引发了商界的关注。^③ 1784年“中国皇后号”开辟从纽约直通中国的贸易线，成为中美直接贸易的开始。三年后，几位波士顿商人联合出资购置了两艘商船，分由罗伯特·格雷(Robert Gray)和约翰·肯德里克(John Kendrick)指挥，赴西北海岸从事海洋动物毛皮贸易。^④ 1789年6月，格雷的“哥伦比亚号”结束毛皮收集，取道夏威夷西行，航抵广州。格雷及其船员所带去的海獭毛皮在广州市场以高价售出，获利丰厚。在用剩余利润购置了2.2万磅茶叶后，格雷率船经印度洋航线返程，于次年8月回到波士顿。^⑤ 格雷开辟的这条贸易线路，成为此后许多美国商人的选择。美国对华海运毛皮贸易全面开启，并与英国商人形成激烈的竞争。到18世纪90年代中叶，美国商人已后来居上，在世纪之交实现对该贸易的完全垄断，并延续至19世纪30年代初。1801年，西北海岸的23艘毛皮贸易船中有20艘来自美国。^⑥ 1804—1814年，共有90艘美国商船在从事西北海岸与中国之间的毛皮贸易，英国则只剩12艘。^⑦ 在美国贸易商的主导下，北美与中国间的跨太平洋直通贸易得以稳定发展。

随着毛皮贸易的迅速繁荣，北美西海岸从北至南得到初步商业开发。^⑧ 对华海运毛皮贸易以海獭皮和海豹皮为主。海獭皮广泛分布在亚洲海岸的堪察加、阿留申群岛、阿拉斯加、哥伦比亚河河口、温哥华岛、加利福尼亚等环北太平洋高纬度海域。海豹分布的范围更广，除上述地区外，大西洋的马尔维纳斯群岛等地、南太平洋高纬度地区等都有海豹群聚。基于毛皮资源开发的需要，商人们逐渐踏遍整个北美西海岸，美国毛皮商的足迹甚至散布到南美海岸和澳大利亚等南太地区。^⑨ 毛皮贸易在19世纪初进入鼎盛，延续至1813年。受美英1812年战争的影响，毛皮贸易业务在此后三年一度衰退。^⑩ 从1816年起，该贸易一定程度上恢复，但囿于西北海岸海獭海豹数量的急剧减少，加之夏威夷檀香木贸易兴起带来的冲击，已远不及战前繁盛。进入30年代，西北海岸的海洋动物毛皮贸易走向衰败，1832年之后基本结束。整个西北海岸毛皮贸易发展期间总共有多少毛皮进入中

① Captain George Dixon, *A Voyage Round the World*, London: Geo. Goulding, 1789, pp. 315-316.

② F. W. Howay, "An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade: Presidential Address," p. 7.

③ John Ledyard, *A Journal of Captain Cook's Last Voyage to the Pacific Ocean*, p. 70; Donald Jackson, "Ledyard and Lapérouse: A Contrast in Northwestern Exploration," p. 496.

④ Katherine H. Griffin and Peter Drummey, "Manuscripts on the American China Trade at the Massachusetts Historical Society," *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, Third Series, Vol. 100(1988), p. 129; Donald D. Johnson, *The United States in the Pacific: Private Interests and Public Policies, 1784-1899*, Westport, Connecticut: Praeger Publishers, 1995, p. 25.

⑤ S. E. Morison, *The Maritime History of Massachusetts, 1783-1860*, Cambridge, MA: Riverside Press, 1961, pp. 43-44.

⑥ F. W. Howay, "An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade: Presidential Address," pp. 7-8.

⑦ A. Jon Kimerling and Philip L. Jackson, *Atlas of the Pacific Northwest*, 7th ed., Corvallis, Oreg.: Oregon State University Press, 1985, p. 11; F. W. Howay, "An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade: Presidential Address," p. 7; Richard Mackie, *Trading Beyond the Mountains: The British Fur Trade on the Pacific, 1793-1843*, Vancouver: UBC Press, 2000, p. 36.

⑧ Exploration of the Northwest Coast, January 16, 1826, 19th Congress, 1st Session, Serial Set Vol. No. 141, Session Vol. No. 1, H. Rpt. 35, *House Report*, pp. 19-21. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MT0xNT0xMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=5&p_queryname=4&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-I001200B48C43F58@-@0\(2020-07-18\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MT0xNT0xMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=5&p_queryname=4&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-I001200B48C43F58@-@0(2020-07-18)).

⑨ G. R. Elliott, "Frontiers and Forms of Enterprise: The Case of the North Pacific, 1785-1825," pp. 251-261.

⑩ Julius W. Pratt, "Fur Trade Strategy and the American Left Flank in the War of 1812," *The American Historical Review*, Vol. 40, No. 2 (1935), pp. 246-273.

国市场, 缺乏准确的统计数据。但据不完全统计, 1804—1829 年间美商运销至广州的毛皮总数超过 184 万张, 总售价不低于 800 万西班牙元。^①

依靠对存量有限且更新缓慢的自然资源的掠夺性开采支撑起来的贸易通常不具有持久的稳定性, 毛皮贸易自然也不例外。1803 年, 传统毛皮资源采集地——哥伦比亚河口地区海獭数量剧减, 贸易商们只得靠扩大毛皮采集地来保证货源。与此同时, 他们又不断开发其他适合中国市场的高利润商品, 作为毛皮贸易的补充, 檀香木贸易由此出现, 它“只是 1790 年以后寻找硬币代用物的企图之一”。^② 作为毛皮贸易的附生者和附属部分, 檀香木贸易的确对填补毛皮贸易的空窗期发挥了重要的作用。^③ 与北太平洋毛皮贸易密切相关的檀香木贸易专指夏威夷檀香木贸易, 存续的时间是 1790—1839 年。作为太平洋毛皮贸易线上的重要中继站, 夏威夷群岛从 1786 年开始被毛皮贸易商作为补给和越冬地。美国商人垄断毛皮贸易后, 夏威夷的重要性进一步提升。^④ 1790—1791 年, 美国毛皮贸易商威廉·道格拉斯(William Douglas) 和约翰·肯德里克最早认识到夏威夷檀香木可能在中国市场具有商业价值。^⑤ 但是因为毛皮贸易的利润空间更大, 檀香木一直没有受到贸易商们的重视。加之此时期斐济、马克萨斯群岛更高品质的檀香木正源源不断地充斥广州市场, 夏威夷檀香木受到冷落。1804—1810 年间, 美国贸易商卖到广州的夏威夷檀香木总量只有约 1.15 万担, 年均约 1400 担。^⑥

1811 年, 南太平洋其他产地的檀香木资源陷于枯竭, 急需新的货品补充, 夏威夷檀香木才获得了广州市场的认可。这一年, 夏威夷国王卡梅哈梅哈一世(King Kamehameha I) 与波士顿毛皮贸易商温什普兄弟(Winship brothers) 合作, 向广州销售了一船檀香木,^⑦ 由此正式拉开夏威夷檀香木对华贸易的大幕。仅 1812—1813 贸易季, 贸易商销售到广州市场的夏威夷檀香木就达到 1936 担。^⑧ 到 1817 年, 几乎所有从事太平洋贸易的商人都意识到夏威夷檀香木的价值, 纷纷投身其中, 夏威夷檀香木贸易开始呈现繁荣景象。1816—1818 年是该项贸易的第一个高峰, 仅 1817—1818 贸易季, 美国商人销售至广州的檀香木就达到 1525 担。1819 年以后, 随着西北海岸毛皮资源的缩减, 檀香木作为更好的牟利品, 在跨太平洋贸易中占有越来越重要的地位。1821—1823 年, 夏威夷檀香木出口贸易空前膨胀, 很多原以毛皮贸易为主的美国贸易商转而主营檀香木贸易, 夏威夷由贸易中转站变成向广州口岸直接提供商品的重要货源地。1821—1823 两个贸易年度, 美国贸易商运销广州的檀香

① Paul E. Fontenoy, "Ginseng, Otter Skins, and Sandalwood: The Conundrum of the China Trade," *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, Vol. 7, No. 1 (1997), p. 7.

② [美]K. S. 赖德烈著, 陈郁译 《早期中美关系史, 1784—1844》, 商务印书馆 1963 年版, 第 30、40 页。

③ Dorothy Shineberg, *They Came for Sandalwood: A Study of the Sandalwood Trade in the South-West Pacific, 1830 - 1865*, Melbourne: Melbourne University Press, 1967.

④ Report of the Committee, to Whom was Referred a Resolution of the House of Representatives of the 19th of December last, directing an Inquiry into the Situation of the Settlements on the Pacific Ocean, and the Expediency of Occupying the Columbia River; Accompanied with a Bill to Authorize the Occupation of the Columbia River, &c., January 25, 1821. Read, and with the Bill Committed to a Committee of the Whole House, to-morrow, 16th Congress, 2nd Session, Serial Set Vol. No. 57, Session Vol. No. 1, H. Rpt. 45, *House Report*, p. 13. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC-4yNDg4MTg6MT0xNT0xMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=9&p_queryname=5&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB-699@SERIAL-0FE50DFE8B850150@-@0\(2020-07-20\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC-4yNDg4MTg6MT0xNT0xMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=9&p_queryname=5&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB-699@SERIAL-0FE50DFE8B850150@-@0(2020-07-20)).

⑤ George Vancouver, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean, and Round the World*, London: G. G. and J. Robinson, 1798, Vol. 1, pp. 172 - 173; Albert P. Taylor, *Under Hawaiian Skies, A Narrative of the Romance, Adventure and History of the Hawaiian Islands, A Complete Historical Account*, Honolulu: The Advertiser Publishing Company, 1926, p. 149.

⑥ [美]马士著, 区宗华译 《东印度公司对华贸易编年史》第四卷, 广东省出版集团·广东人民出版社 2016 年版, 第 440 页; [美]亨特著, 冯树铁、沈正邦译 《广州番鬼录·旧中国杂记》, 广东人民出版社 2009 年版, 第 98 页。

⑦ W. D. Alexander, *A Brief History of the Hawaiian People*, New York: American Book Company, 1899, p. 158.

⑧ 马士, 《东印度公司对华贸易编年史》第四卷, 第 440 页; James R. Gibson, *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods: The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785 - 1841*, Seattle: University of Washington Press, 1992, pp. 304 - 305.

木数量达到了历史新高。^①

与毛皮贸易的发展一样,资源的过度开发导致的货源急剧减少成为檀香木贸易走向衰落的主因。随着无序化砍伐的不断升级,群岛上的檀香木资源渐被耗光。1823—1824 贸易季,美国贸易商售至广州市场的檀香木数量已急降至不足 8500 担。到 1825—1826 贸易季,销售量进一步低至 3000 余担,檀香木资源已经接近枯竭。^②与此同时,广州市场的过度饱和也致使檀香木价格急速下跌。^③薄利甚至亏本之下,夏威夷檀香木贸易急速走向衰落。1826—1827 年的美国商业危机更导致西北海岸与广州间的贸易全面走向衰落。至 1831 年,夏威夷檀香木贸易已经无利可图。1839 年,夏威夷国王颁布檀香木砍伐禁令,夏威夷檀香木贸易终结。^④尽管檀香木贸易是作为毛皮贸易的一个衍生物和附属品出现和存在的,但不可否认的是,该项贸易的发展兴盛恰恰出现在 1810 年以后毛皮贸易价格疲软并开始走向衰落的背景下,在很大程度上保证了美国贸易商从事跨洋贸易的利润率。按照最保守的估计,仅 1804—1829 年,美国贸易商出口到中国的檀香木总价值不低于 600 万西班牙元。^⑤因此,檀香木贸易对于毛皮贸易乃至早期北太平洋贸易发展的作用是不容忽视的。如果没有夏威夷檀香木贸易,美国的跨太平洋贸易也许从 1812 年战争开始就会渐趋没落。所以在一定意义上,夏威夷檀香木贸易挽救了美国的跨太平洋对华贸易。

四、海洋贸易驱动下北太平洋贸易网络的形成

作为北太平洋地区最早出现的两种国际贸易类型,毛皮贸易和檀香木贸易对北太平洋近代贸易网络的形成和地区经济一体化发挥了关键性的作用。诚如上文所言,尽管在 18 世纪 80 年代之前已经存在联通拉美和中国市场的马尼拉大帆船贸易,且相对稳定地运营了两百多年的时间,但就其经济意义而言,北太平洋仅是作为一条海洋贸易通道存在,而且中国与墨西哥以北的北美地区始终没有建立起直接的跨洋商业联系。就世界贸易网络的构建和发展来说,它所联通起来的世界贸易环形通路仍只是初步的。由于北美和北太海域部分在该贸易网络中的缺位,北太平洋在经济全球化中并没有显现出重要的意义。世界海洋贸易仍以大西洋、印度洋和西太平洋连接起来的传统地缘经济板块为重心。西北海岸海洋动物毛皮资源的开发,赋予了北美地区以新的地缘经济意义,并将之与东亚市场实现跨洋直接联系,不仅接替并更新了马尼拉大帆船贸易航路,而且使这一跨太平洋贸易常态化,奠定了现代北太平洋商业网络的基础。当然,促成北太平洋商业网络初构的不只是跨洋毛皮和檀香木贸易。19 世纪 20 年代,当这两种贸易渐趋衰落之际,太平洋捕鲸业兴起,对北太平洋商业网络的进一步构建发挥了重要推动作用。在长达约半个世纪的时间里,美国的捕鲸从业者在整个太平洋地区的频繁捕猎和贸易活动,不仅进一步完成了对太平洋海域各地岛屿和岛礁的“发现”,极大地丰富和稳定了内太平洋和北太平洋东西两岸间的航路网络,而且还将美国东海岸经合恩角联

① 马士《东印度公司对华贸易编年史》第四卷,第 440 页。

② Charles Gutzlaff, *A Sketch of Chinese History, Ancient and Modern*, Vol. 2, London: Smith, Elder and Co., Cornhill, 1834, Appendix IV.

③ Harold Whitman Bradley, *The American Frontier in Hawaii: The Pioneers, 1789 - 1843*, Stanford: Stanford University Press, 1942, p. 67; James R. Gibson, *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods: The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785 - 1841*, p. 256.

④ Department of Agriculture, State of Hawaii, *History of Agriculture in Hawaii*. <http://hdoa.hawaii.gov/wp-content/uploads/2013/01/HISTORY-OF-AGRICULTURE-IN-HAWAII.pdf> (2013-12-24).

⑤ 马士《东印度公司对华贸易编年史》第四卷,第 440 页。

通西海岸、夏威夷和东亚(中国)的往返贸易航线固定为常态线路。^①

1785年至19世纪30年代北美西北海岸海洋动物毛皮和夏威夷檀香木的跨域运销活动,开辟出了东亚和北美西海岸之间的固定跨洋贸易路线:一条是在原有的马尼拉大帆船贸易线基础上更新的广州—墨西哥跨洋贸易线,一条是新开辟的广州—夏威夷—西北海岸之间的跨洋贸易线。这两条贸易线从形成之初,就与西欧—北美、西欧—东亚两条传统世界贸易线相衔接,涵盖全球的多维环状经贸网络进而得以完善。

借助于马尼拉大帆船贸易的传统路线,英国毛皮商最初确定从西北海岸经由夏威夷到广州的单程航路。在一定意义上,英国贸易商将西北海岸的毛皮运销广州的行为可以被视为英国北美毛皮贸易和对华贸易的自然延伸。投身西北海岸毛皮贸易的英国商人很多都具有北美毛皮贸易(北美—欧洲间的大陆毛皮贸易)的背景,对他们来说,海洋动物毛皮贸易是北美陆地毛皮贸易在地域上由东向西扩展的结果。^②但在贸易路线的选择上,英国贸易商并没有推动海洋动物毛皮贸易与大陆毛皮贸易的结合,而是将之运营成了一条相对独立的单向贸易线:单纯从西北海岸收集海獭皮和少量海豹皮,西行跨太平洋运销广州。在将毛皮销至广州市场后,英国商人通常会选择在当地购置中国货物,向西经印度洋航线返回欧洲。而且,由于从事西北海岸对华毛皮贸易的英国商人以散商为主,受东印度公司贸易垄断的影响,许多人甚至无法在广州市场采购到货物,最终只能空船回航,因此造成贸易收益率严重受损,影响了英国毛皮贸易散商的从业积极性。因此,英国的海洋动物毛皮贸易是欧洲—北美和欧洲—中国之间传统贸易结构的附生部分,是为增利目的随机补充的品类,不具备足够的稳定性,并且很单一,甚至没有与其他贸易线路联通实现贸易互动。

真正让跨太平洋毛皮贸易成为广州—西北海岸之间的往返贸易,从而实现北太平洋商业相对独立化的,是美国的毛皮贸易商和檀香木贸易商。海洋动物毛皮对华运销促成西北海岸与广州间直通贸易的常态化,是该商路得以固定的基础成因。从毛皮贸易的开始阶段,美商就在沿南美西海岸北上北美西北海岸的过程中,发现了夏威夷作为食品补给地的作用,并进而在西北海岸毛皮交易的过程中将夏威夷用作过冬地,使之成为跨北太平洋贸易线上的“商队大旅社”和北太平洋东部的商贸中转地。^③伴随着毛皮贸易的间歇性衰退,毛皮商在夏威夷发现了檀香木,将之补充进对华贸易的货源。檀香木贸易的出现大大提升了夏威夷的地位,使之成为北美西海岸至中国贸易线上不可或缺的部分,从而巩固了夏威夷在这一商路上的核心中转站地位,并使夏威夷在一段时期内成为跨洋贸易特定商品的供应地。在毛皮贸易和檀香木贸易盛行期间,西北海岸和中国之间的北太平洋上已经基

① Pacific Ocean and South Seas, Letter from the Secretary of the Navy, Transmitting a Report of J. N. Reynolds, in Relation to Islands, Reefs, and Shoals in the Pacific Ocean, &c., January 27, 1835, Referred to the Committee on Commerce, 23rd Congress, 2nd Session, Serial Set Vol. No. 273, Session Vol. No. 3, H. Doc. 105, *House Document*, pp. 16–28. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=21&p_queryname=6&p_docref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-I02AE1CFF64D4A78@-@0\(2020-07-18\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=21&p_queryname=6&p_docref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-I02AE1CFF64D4A78@-@0(2020-07-18)).

② Report of the Committee, to Whom was Referred a Resolution of the House of Representatives of the 19th of December last, directing an Inquiry into the Situation of the Settlements on the Pacific Ocean, and the Expediency of Occupying the Columbia River; Accompanied with a Bill to Authorize the Occupation of the Columbia River, &c., January 25, 1821, Read, and with the Bill Committed to a Committee of the Whole House, to-morrow, 16th Congress, 2nd Session, Serial Set Vol. No. 57, Session Vol. No. 1, H. Rpt. 45, *House Report*, p. 8, [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=39&p_queryname=7&p_docref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-0FE50DFE8B850150@-@0\(2020-07-18\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=064X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=39&p_queryname=7&p_docref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-0FE50DFE8B850150@-@0(2020-07-18)).

③ Captain George Dixon, *A Voyage Round the World*, London: Geo. Goulding, 1789, pp. 265–266; Ralph S. Kuykendall, “Early Hawaiian Commercial Development,” *Pacific Historical Review*, Vol. 3, No. 4 (Dec. 1934), p. 365; C. P. Claret Fleurieu, *Voyage Autour du Monde par Etienne Marchand*, Paris: An VI VIII, I, p. 410, from Harold Whitman Bradley, “The Hawaiian Islands and the Pacific Fur Trade 1785–1813,” *The Pacific Northwest Quarterly*, Vol. 30, No. 3 (Jul. 1939), pp. 276–277.

本形成一个贸易内网。以夏威夷为支点,其以东部分连接起了加利福尼亚至阿拉斯加的太平洋海岸,毛皮商通常或者先在夏威夷得到生活物资补给,然后前往西北海岸与印第安人(或俄国人)交易毛皮,或者直接先到西北海岸地区交易,然后来到夏威夷补充给养。之后,贸易船再从夏威夷启程,向西横穿太平洋,经北马里亚纳群岛以北海域,从菲律宾和台湾岛之间穿过后,进入中国东南沿海。^①在毛皮资源不足的时候,贸易商还会连续两个贸易季在西北海岸收集毛皮,中间则到夏威夷过冬。随着檀香木贸易的兴起,毛皮贸易商大多调整了其贸易行程。他们先在西北海岸收集毛皮,然后到夏威夷装运檀香木,补充给养,再出发前往广州销售。一般观点认为,在19世纪中叶之前的帆船贸易时代,跨太平洋贸易的航线和航向必须循洋流和季风而行,所以从广州直接东行回返夏威夷到西北海岸是不可能的,这的确是毛皮贸易运行期间最普遍的情况。一般来说,很少有船只敢于逆东北季风而行,但也并非完全没有例外。在檀香木贸易兴起以后,的确出现过几个从广州直接折返夏威夷的案例。比如,1812年上半年,“阿尔伯特鲁斯号”用六个月的时间完成了一次从夏威夷到广州的檀香木贸易往返航程。^②此后至1815年10月,它又数次往返于西北海岸—火奴鲁鲁—中国之间,其中在夏威夷和广州之间均采用了同样的路线。^③这种情况,在19世纪一二十年代初美国商人以檀香木为主的贸易中尤其多见。

以北太平洋跨洋贸易内网为中心,美国商人将之与传统的大西洋、印度洋贸易相联接,使得北太平洋被更紧密地纳入了全球贸易网络体系。^④美国贸易商采用的对华海洋动物毛皮贸易线路主要有两条。“哥伦比亚号”在1787—1790年开拓的线路是从新英格兰出发,绕过南美南端的合恩角进入太平洋北上,直达西北海岸,收集毛皮后经夏威夷(过冬或补给)前往广州,再从广州西行印度洋绕好望角北上,行经欧洲海岸西越大西洋返回新英格兰;^⑤第二条线路是从新英格兰东行横跨大西洋,沿西非海岸绕好望角入印度洋,循东南亚北上西北海岸后再折返,经夏威夷至广州,交易后原路返回新英格兰。除此之外,也有贸易商偶尔使用另一条从夏威夷南下绕道合恩角回返的路线,此航线因穿越麦哲伦海峡的航程充满危险,须在三四月间穿行才更安全,而这又很难与贸易商的返程时间相契合,因此使用者寥寥,直至19世纪30年代才更多为太平洋捕鲸者使用。^⑥相较而言,前两条往返线路中的第二条更安全,但路程过长,所费贸易周期太长,因此采纳者不多。第一条线路

① James R. Gibson, *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods: The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785 - 1841*, p. 50.

② Harold Whitman Bradley, "The Hawaiian Islands and the Pacific Fur Trade, 1785 - 1813," *The Pacific Northwest Quarterly*, Vol. 30, No. 3 (Jul. 1939), p. 289.

③ Ralph S. Kuykendall, "Early Hawaiian Commercial Development," *Pacific Historical Review*, Vol. 3, No. 4 (Dec. 1934), p. 371.

④ Steamers between California and China, to Accompany Bill H. R. No. 472, February 19, 1851, 31st Congress, 2nd Session, Serial Set Vol. No. 606, Session Vol. No. 1, H. Rpt. 34, *House Report*, pp. 3 - 4. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=5&p_queryname=8&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-I05E1363D92024E8@-@0\(2020-07-20\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=5&p_queryname=8&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-I05E1363D92024E8@-@0(2020-07-20)).

⑤ Exploration—South Seas, Memorial of Edmund Fanning, respectfully Soliciting a Loan from Congress to the Support and Advancement of Commerce, the Fisheries, &c., by Exploration in the South Seas, February 5, 1840, referred to the Committee on Naval Affairs, 26th Congress, 1st Session, Serial Set Vol. No. 364, Session Vol. No. 2, H. Doc. 57, *House Document*, p. 10. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=1&p_queryname=9&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-103F5ECBF8C01B50@-@0\(2020-07-18\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=1&p_queryname=9&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-103F5ECBF8C01B50@-@0(2020-07-18)); Hamilton Andrews Hill, *The Trade and Commerce of Boston, 1630 to 1890*, Boston: Damrell & Upham, 1895, p. 113; Harold Whitman Bradley, "The Hawaiian Islands and the Pacific Fur Trade, 1785 - 1813," *The Pacific Northwest Quarterly*, Vol. 30, No. 3 (Jul. 1939), pp. 276 - 277.

⑥ Pacific Ocean and South Seas, Letter from the Secretary of the Navy, Transmitting a Report of J. N. Reynolds, in Relation to Islands, Reefs, and Shoals in the Pacific Ocean, &c., January 27, 1835, Referred to the Committee on Commerce, 23rd Congress, 2nd Session, Serial Set Vol. No. 273, Session Vol. No. 3, H. Doc. 105, *House Document*, pp. 4, 25, 27. [https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=4&p_queryname=10&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-102AE1CFF64D4A78@-@0\(2020-07-20\)](https://infoweb.newsbank.com/iw-search/we/Digital/?p_product=SERIAL&p_theme=sset2&p_nbid=O64X5AHQMTYwMDQ5ODU3MC4yNDg4MTg6MToxNToxMDMuMjQ3LjE3OC4xNjA&p_action=doc&p_docnum=4&p_queryname=10&p_doref=v2:0FD2A62D41CEB699@SERIAL-102AE1CFF64D4A78@-@0(2020-07-20)).

中单程穿越麦哲伦海峡的航程比较危险,但线路里程相对较短,不仅省时,还可最大程度增加贸易环节,赚取更多的利润,故此更受贸易商青睐,成为美国对华毛皮贸易中最常被采纳的贸易路线。1788—1826年间,至少有127艘美国贸易船通过这条贸易线完成了环球贸易。^①以这条环球贸易线为依托,还形成了所谓“扬基人著名的三角贸易:马萨诸塞人的廉价小玩意儿卖到西北部;西北部的毛皮销往广州;中国货物环球一圈进入波士顿的市场”。^②不仅如此,一些美国毛皮商还将欧洲市场、印度市场甚至拉美市场等也纳入贸易线路中,形成多角贸易。如此一来,北太平洋贸易网络就与传统的大西洋、印度洋贸易网更加紧密地联系起来,促使世界贸易网络进一步丰富和完善。线路的固定和丰富化,也明显延长了毛皮贸易的单位周期。早期从事毛皮贸易的美国商船,在西北海岸海獭皮资源极其丰富的情况下,完成一次三角贸易所需的时间为19~23个月。随着毛皮资源的日趋减少,毛皮商往往需要花费更多的时间收集毛皮,导致完成一轮贸易的时间不断延长。到1802年以后,美国毛皮贸易商完成一次贸易通常都要三年以上。^③

结 语

18世纪末至19世纪30年代的北太平洋毛皮贸易和檀香木贸易,更新了16世纪以来的跨太平洋贸易线,新开辟出墨西哥以北的北美西海岸与东亚间的固定贸易商路,为近代世界贸易线路拼图补上又一块重要的拼板,也为自由贸易时代的到来和世界经济“去大西洋中心化”奠定了基础。北太平洋地区的初步商业网络化,使得涵盖全球的多维环状经贸网络得以开始构建。

传统观点一般认为,世界性的贸易网络乃至贸易体系结构在荷兰、英国、西班牙主导的欧洲—东方贸易体系之下已经形成。的确,这一世界贸易网络已将亚洲、非洲、南北美洲乃至澳洲容纳进来。但这是基于欧洲中心的视角,是以欧洲这个旧大陆的中心为原点,将其他新(发现)大陆和旧大陆的边缘(如东亚)联系起来的中心发散型网络,并不能概括19世纪自由贸易新时代世界贸易体系的全貌,更无法描摹出该体系开始向世界经济的多中心互动格局转变的真实情况。截至18世纪70年代,未来世界中的两个重要地缘政治经济区,即东亚与北美之间的跨洋直通贸易线尚未形成,因此真正意义上的世界性贸易网络和全球贸易体系的构建还有待完善。北美西北海岸的对华毛皮贸易以及由此衍生出的夏威夷檀香木贸易补上了这块短板,“该贸易在西北海岸、夏威夷和旧东方之间建立起了最早的商业联系”,^④还打通了美洲东海岸与中国间的跨太平洋直通贸易路线,并将这两条贸易路线与东亚—欧洲—美国东海岸的传统贸易路线连接起来,形成前文业已述及的三角乃至多角贸易所连接的贸易网络。

北太平洋地区商业网络的初步形成,是商业资本主义条件下欧美资本外溢、试图主动构建资本主义世界市场体系的结果。它将东亚传统经济区与北美新兴经济区有机地联系起来,开始了两个经济区之间的低层次经贸互动,大洋两岸的经济一体化由此初露端倪。截至19世纪30年代,东亚地区以中国和日本为中心的原有贸易体系和传统经济格局还相对稳固,欧美的新资本力量跨越了太平洋,却仍只能在东亚市场上作为外来参与者,去被动地适应。尽管如此,海洋贸易毕竟已经将中国和东亚带入了世界市场,融入全球经济和世界全球化的进程,^⑤暂时锁闭着的庞大市场已经面临着又一场来自新资本力量——产业资本的更猛烈冲击。鸦片战争后,随着中国市场逐渐对欧美资本开放,北太平洋西岸被纳入产业资本为主导的世界贸易体系,北太平洋地区也在更深的程度上走向市

^① Kenneth Scott Latourette, “Voyages of American Ships to China, 1784—1844,” *Transactions of the Connecticut Academy of Arts and Sciences*, Vol. 28(1927), pp. 255—261.

^② David Lavender, *Land of Giants, the Dive to the Pacific Northwest, 1750—1950*, p. 23.

^③ F. W. Howay, “An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade: Presidential Address,” p. 10.

^④ F. W. Howay, “An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade: Presidential Address,” p. 14.

^⑤ 韩琦《马尼拉大帆船贸易对明王朝的影响》,第70页。

场的统一，并展现出“强烈的外向性与依附性”，^①成为扩张中的资本主义市场经济体系的一部分，实现了初级版本的“全球化”。

北太平洋的贸易网络化和由此发端的地区经济一体化，以及整个太平洋地区的经济一体化和全球化，昭示了世界贸易格局从大西洋中心向大西洋—太平洋二元中心渐趋转移的开始。与地理大发现带来的地理和观念上的全球化、“哥伦布大交换”带来的物种和人员交流的全球化、殖民扩张带来的政治全球化、传教士带来的欧美宗教/文化全球化不同，近代国际经贸网络和体系的形成是世界经济的全球一体化过程，是促成现代全球整体化格局诞生的直接基础。

责任编辑：宋 鸥 郑广超

Martime Trade and the Early Globalization of the North Pacific

WANG Hua

(*Institute of History, University of Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, 102488, China*)

Abstract: The integration of the North Pacific into the modern world economic system and its early globalization was the result of the continuous expansion of international trade. The Manila Galleon was the first to open up the cross ocean commercial links between Western Europe, Latin America and China, in which the North Pacific Ocean was mainly reflected as a round-trip ocean trade route, far from being a complete economic region supported by frequent business networks. Form the late 18th century to the 1830s, a new cross ocean international trade was developed in the North Pacific Ocean, namely maritime fur trade and sandalwood trade with China led by American traders. The two kinds of trade worked together to form the North Pacific international trade routes which directly connected the west coast of North America and China, and combined with the two traditional world trade lines of Western Europe—North America and Western Europe—East Asia, forming a new triangle or multi-angle trade. On this basis, the process of economic integration in the North Pacific region was initially opened. The early trade globalization in the North Pacific updated and developed the global trade network, and laid the foundation for the coming of the free trade era and the “decentralization of the Atlantic Ocean” of the world economy.

Key words: maritime fur trade; sandalwood trade; ocean trade routes; trade network in the North Pacific; globalization