

太平洋貿易網

500年

前 言

太平洋贸易网 500 年

在人类文明的发展史上,海洋一直起着特殊的作用。随着第三次社会大分工即商业的出现,各民族之间通过海上交通的贸易往来日趋频繁。天长日久,便形成了海上交通与贸易的网络组织。

世界历史上第一个比较正规意义上的海洋贸易网,是古代地中海贸易网。在一定意义上可以说,它支撑了古代希腊、罗马奴隶制文明的繁荣。到了中世纪,欧洲的封建文明在罗马帝国的废墟上蹒跚摸索。而在更广阔的视角上,人们却看到东方诸封建文明的异彩奇葩。在古老的陆上丝绸之路不断演进的同时,勃兴了以印度洋为主干的海上丝绸之路,因而也勃兴了以海上丝路为重要内容的古代印度洋贸易网。

近代资本主义的准备和兴起,使世界经济重心再一次摆回欧洲大西洋沿岸。它把人类对海洋的征服推向地球上每一

片海域,破坏、利用或改造了古代世界旧有的各海洋贸易体系,逐步建立起一个完整的全球海洋贸易网。其核心和主要组成部分是继古代地中海和印度洋贸易网而崛起的近代大西洋贸易网。在大西洋贸易网的发展初期,一桩特殊的“贸易”,即非洲黑人奴隶的掠卖,构成了这一贸易网活动的主要内容。欧美资产阶级革命的胜利和产业革命的完成,更使北大西洋地区这一世界资本主义的中心区的海上贸易,具有空前的规模和水平。

同其它海洋贸易网相比较,太平洋贸易网是最年轻的一个。

广阔无垠、跨度过大的太平洋,在古代人类社会生产力的条件下,难以产生频繁的、全洋性的海上交往。至多,仅仅可能在它的局部地区组织起某些地区性的海上贸易网络。历史上,这种局部性的海上贸易网络组织在太平洋的西缘确曾存在。这就是以中国为中心,从东北亚的日本、朝鲜到东南亚地区的海上贸易网。从它的地理分布形状看,我们称之为古代西太平洋半环贸易网。不过,当我们仔细考察的时候,便会注意到:这个西太平洋半环贸易网并不是面向太平洋,而是面向印度洋的。其半环的轨迹,伸入印度洋海域,成为印度洋贸易网的外延组成部分与主要后援。大量中国的丝绸、瓷器等物品,通过这一半环从海上西流,再换回海外各种珍奇物品。从中国尚不具备远洋航行的时代起,就依靠东南亚、南亚各民族人民的帮助,用“蛮夷贾船,转送致之”的方式西去印度洋。到了中国拥有适于远洋续航的巨舶之后,更是频繁驶向遥远

的波斯湾及印度洋各地。郑和的伟大航海活动,就其经济意义而言,正是将古代西太平洋半环贸易网的作用发挥到了极致。

发轫于西欧的开辟新航路的活动,揭开了人类历史的新篇章,也揭开了太平洋贸易网的序幕。哥伦布和达·伽马的航行虽然都没有达到太平洋海域,却在逻辑上为未来的太平洋贸易网织下了第一针。哥伦布的航行,目标十分明确,就是按照地圆说的指引,从欧洲大西洋海岸向西探索,从海上寻找一条抵达印度、日本和中国的新路。其终极目的地,正是马可·波罗笔下的元代首都汗八里(大都),即北京。

1519年—1521年麦哲伦的环球航行,第一次自觉地自东向西横渡太平洋。可以认为,这次航行标志着太平洋贸易网形成的开端。从这时开始,直到18世纪,是太平洋贸易网的形成时期。在这一时期,不是太平洋沿岸各民族,而是来自外太平洋的欧洲殖民主义者,充当了编织贸易网的主角。先是葡萄牙人和西班牙人,后来又加入了荷兰人、英国人和法国人,驶进太平洋一个又一个陌生的海域,把航海网也把贸易网织到太平洋各个地方。早期欧洲殖民者在利用古代西太平洋半环贸易网的同时,最突出的一项活动就是建立了中国——菲律宾——拉丁美洲这一新的海上贸易体系。中国的丝绸、瓷器等工艺品南下菲律宾群岛,再由西班牙殖民者用马尼拉大帆船东渡太平洋。然后从美洲将白银及其它产品运回菲律宾,再流往中国。这一通常称为马尼拉大帆船贸易的新贸易体系,其意义远不止在于它是旧有的海上丝绸之路的拓展和

延伸,而在于它归属于资本原始积累范畴所具有的新性质,更在于它为日后正规意义上的近现代太平洋贸易网所作的准备。

产业革命在欧洲的进行与完成,使太平洋贸易网在 19 世纪步入其大发展时期。18 世纪末澳大利亚殖民地的建立与成长,19 世纪中叶中国、日本大门相继被打开,美国用暴力对加利福尼亚的兼并,使资本主义世界市场终于形成,也使太平洋贸易网终于形成。这个在近代形成的新海洋贸易网,带有强烈的时代和阶级属性。在 19 世纪大部分时间里,它是自由资本主义商品倾销和原料掠夺的网络。从 19 世纪末到本世纪中叶,它又服务于帝国主义的殖民掠夺。这一历史时期太平洋贸易网的特征:从总体上看,它显示出一种纵向的辐射状,即以北大西洋资本主义心脏地区为轴心,辐射向太平洋各殖民地、半殖民地地区和国家。而环太平洋各民族,特别是被压迫民族之间的经济联系则相对较弱。尽管美、日两国从 19 世纪末日益发挥了重要作用,但外太平洋殖民列强依然处于或很大程度上保持着太平洋贸易网控制者的地位。在古代西太平洋半环贸易体系里处于支配地位、直到近代早期太平洋贸易网形成阶段仍居重要地位的中国,此时则已丧失了以前的优势,沦为西方资本主义的经济附庸,在纵向辐射型的太平洋贸易网中沦为消极的被辐射、被剥削的角色。

第二次世界大战,在很大程度上改变了世界的面貌,也改变了太平洋贸易网的面貌。中国和其它亚洲社会主义国家的成立与发展,战后民族民主运动的高涨与民族国家的涌现与

发展,冷战格局的形成与解体,都直接影响着、制约着太平洋贸易网的发展和走向。在战后长达 30 余年的时间里,受帝国主义及其矛盾主要方面的冷战格局的制约和限制,中国和其它亚洲社会主义国家曾在相当程度上被隔离在太平洋贸易网之外。80 年代以来,随着冷战格局的逐步解体,中国实行了改革开放的政策,中国重新以积极、活跃的姿态回到太平洋贸易网中来。

战后日本、亚洲诸小龙的经济起飞,美国经济重心的逐步西移,澳大利亚对太平洋的向心趋势和中国的社会主义建设与改革开放,合力所致,令太平洋贸易网空前活跃。随着 70 年代末世界贸易路线发生的重大转折,即“美国——亚洲”贸易路线取代了“美国——欧洲”贸易路线成为世界主要贸易路线,旧日太平洋贸易网的纵向辐射型,逐渐演进为环洋横向联系型。今日的太平洋贸易网,除有经济互利的因素外,也有经济竞争因素,更有发达与落后、剥削与被剥削的矛盾因素。

太平洋贸易网的演进和发展,同国际关系和国际文化交流都有着密切的关系。

从国际关系方面看,古代西太平洋半环贸易体系,是同当时以中国为中心的东亚地区古代华夷世界秩序相适应的。而近代太平洋贸易网的形成过程,也就是古代华夷世界秩序的国际关系体系瓦解、新的资本主义国际关系体系在太平洋地区建立的过程。

从文化交流方面看,经济交流本身,就属于广义文化(包含物质文化)交流的范畴。早在近代太平洋贸易网形成时期

的马尼拉大帆船贸易中,中国丝绸远销拉丁美洲,美洲的甘薯等产品运来中国,都促进了对方的生产活动,丰富了彼此的物质生活。在精神文化方面,从葡萄牙人开辟果阿——澳门——长崎贸易的 16 世纪起,太平洋贸易网在中西文化交流和东西方文化交流方面就起着十分重要的作用。可以说,绝大多数西方文化“载体”:商人、传教士、外交官,都是从太平洋贸易网而来的“舶来品”。自然,那时东来的西方文化,都是以压迫民族文化的形态来到中国和环太平洋各地的。今天,环太平洋各族已成为独立自主的人民,在争取平等互利的国际经济关系的同时,也以新的轩昂姿态,争取一个新的文化交流的国际环境。作为太平洋地区主要大国之一的中国,也必将充分利用太平洋贸易网带来的各方面的机会,勇于交流、长于取舍、善于消化,以促进自己的社会主义现代化事业。

目 录

前 言	太平洋贸易网 500 年	(1)
第一章	导论:人类历史上的海洋贸易网.....	(1)
第二章	古代太平洋地区的海上交通与贸易	(16)
第三章	葡萄牙、西班牙与近代早期太平洋贸易网的 形成	(62)
第四章	产业革命前后太平洋贸易网的巨大发展.....	(110)
第五章	1890 年~1945 年的太平洋贸易网	(142)
第六章	西欧帝国主义与太平洋贸易网.....	(179)
第七章	美国与战后太平洋贸易网.....	(216)
第八章	日本与战后太平洋贸易网.....	(250)
第九章	亚太诸国(地区)与太平洋贸易网.....	(278)
第十章	太平洋贸易网与国际政治经济格局.....	(318)
第十一章	太平洋贸易网与中西文化交流.....	(362)
第十二章	太平洋贸易网与华侨华人.....	(395)
后 记		(411)
附 录	主要参考书目.....	(413)

第 一 章

CHAPTER 1

导论：人类历史上的 海洋贸易网

海洋，占据了这座星球表面的大部分。它时而和颜悦色，风平浪静；时而冲冠一怒，海覆天翻。人类赖以生存的陆地，在海洋的环抱之中，也在海洋的包围之中。因此，人类与海洋的关系极深。从某种意义上讲，一部人类社会的发展史，就是人类认识海洋、征服海洋和向海洋索取的历史。

上古时期，世界各地濒海而居的人民对海洋的兴趣，最初主要集中在向海洋索取生活资料。在农业和狩猎业之外，海洋动植物的捕捞，也是当时人们生息、繁衍的一个重要补充手段。早期滨海人民生活遗址中简单舟楫残骸和各种鱼骨化石的发现，便是明证。当造船技术有所发展而人类的剩余劳动又有条件养活一批氏族贵族时，海洋又给人们提供了嬉戏与优游的场所。

伴随着各地古典文明的出现，人类和海洋的关系产生了

一次飞跃。

我们知道,古代人类文明的发祥地往往出现在大河流域。而大河则一般与海洋相通。步入文明初期的民族如果同海洋相近,就必然会产生一种通过海洋影响外界、了解外界的欲望。这样,就产生了海上交通的社会需求。限于当时人类社会的总体条件,这种社会需求只能在近海海域内得以实现。在这方面,封闭的地中海最占优势。古埃及人很早就同北方海上的克里特岛有着海上交通,也同地中海东岸地区有所联系。至少到新王朝时期,埃及同克里特岛、腓尼基地区已有着相当繁忙的海上交易。这种海上交易,促使腓尼基人发展成为蜚声古代地中海世界的航海民族,也使古埃及文明透过克里特—迈锡尼文化,影响了日后希腊古典文明的崛起。

奴隶制是原始公社瓦解后较早出现的剥削形态,也是比较适应这一特定历史阶段的生产力发展水平的社会制度。然而,当我们仔细观察,就可以发现这样一个有趣的历史现象:在那些比较单纯的农业社会和牧业社会里,奴隶制往往桎梏于原始公社制残存之中,难以获得充分的发展。在不少由原始公社瓦解而出现的古代阶级社会中,奴隶制虽然存在,但始终未能构成这一社会的主要内容,未能决定这一社会的发展走向。而在古代滨海民族那里,由于海上交通与交换的需求与刺激,商业、手工业乃至农业的商品化大大增强。原始公社制的瓦解就比较彻底,因而奴隶制也更容易从原始公社制残余中解脱出来,得到比较充分的发挥。

在古代地中海世界,希腊、罗马古典奴隶制文明之所以能获得极致的发挥,大放光华,在很大程度上正是得益于它们编织的古代地中海贸易网。由于这张海洋贸易网,希腊人和罗马人能从地中海南岸的非洲地区获得大量谷物、果类和其他

农产品以及奴隶,并将自己发达的手工业品输往海外文明层次较低的地区,影响那里的社会进步。不仅如此,伴随着罗马帝国的鼎盛,地中海贸易网更超越了地中海的范围,罗马船队继腓尼基人与希腊人之后,西出直布罗陀海峡,南下非洲西北海岸,北上不列颠群岛及西北欧滨海地区,东出尼罗河—红海运河,扬帆红海、印度洋海域,将更大范围内各民族的农、牧、狩猎业的产品纳入自己的海洋贸易体系。同时,还将自己的贸易触角伸向更遥远的陌生世界。

同西方希腊、罗马遥相对应的,是东方中国历史上的战国至秦汉帝国。战国以前,中华民族处在其形成的早期阶段。它的主体还在黄河中下游内陆地区活动。当时中国大陆东方与南方滨海居民,还处在被征服、被挤压对象的地位。有的被以各种形式纳入形成中的中华民族,成为这一民族日后发展成为伟大航海民族的重要基因,有的则泛海而逃,迁徙到太平洋各地。并在那里融入先来后到的居民之中,生息、繁衍,形成诸多航海民族。

秦汉帝国时期,中国第一次形成了统一的中央集权制古代帝国。作为一个亚洲农业圈的国家,它的主要目光集中于北方,面对着它的主要外来威胁,是游牧圈诸民族的威胁。为了对付北方之敌,汉帝国大力经营西域。张骞和班超的事业,既可从侧翼对匈奴造成反包围态势,又可打通并维持丝绸古道。两汉时期,这个大陆政策一直是帝国对外经略的基调。不过,既然帝国拥有极长的海岸线,又一统了沿海诸族,继承了那里的航海基因,因而海上事业亦成为一项“副业”。

两汉的强盛与繁荣,自然吸引了远近域外诸族的注意。北方游牧民族的“注意”,表现为弓盘马跃、入侵中原;而南方海洋民族的注意,则表现为帆张樯聚,来华贸易。从比较正规

的意义上讲,朝贡贸易的制度正是在这一时期形成的。以中国为中心的西太平洋半环贸易网,也开始形成。这个贸易网,东北亚方面有日本、朝鲜半岛加入,南及东南亚诸地区,自西南方向,接印度洋。

以海洋政策为基调的罗马帝国,刻意经营地中海贸易网。地中海贸易网的发展和繁荣,反转过来直接促进了罗马帝国的高度繁荣。汉帝国以大陆政策为基调,海上事业被置于次要地位,因而海洋贸易网的发展,只是帝国盛世的一个补充。

罗马帝国与汉帝国的繁荣、富庶,都招至北方“蛮族”的入侵。罗马帝国的衰亡,导致地中海贸易网的式微。尽管地中海诸族仍是优秀的航海民族,但地中海贸易体系已是昨日辉煌了。相反,汉帝国的崩溃,游牧诸族长驱直入,中国北方出现了一个民族大融合期,中国经济重心向东南沿海转移,使海洋的分量急剧上升。西太平洋半环贸易网,反而获得了一个大发展的契机。

中华唐宋帝国,面对着北方游牧圈时弱时强的存在,其大陆政策仍然一以贯之。然而,对海上事业所倾注的力量却是大大增强了。这里出现了一个有趣的现象,即中华帝国在极强与极弱的时候,其面对海洋的色彩都十分浓重。盛唐时期,北边安靖,海上活动则十分频繁。不仅日本遣唐使络绎不绝,中西海上丝路也大大繁荣,唐代宗在位时,每年抵达广州的各国船只达 4 000 艘,帆樯云集,盛况空前。又如南宋时期,国势积弱,大量北方疆土的失陷,使“海舶”更成依赖对象,借以谋财。同南宋通商的海外国家,竟达 50 余个。正是在唐宋时期,古代华夷秩序,特别是朝贡贸易制度更加完备。西太平洋贸易网,不仅使中华帝国在经济上受益,而且特别促进了周边诸国的发展与繁荣。其中,日本受中国影响,实行大化改新,

在向封建文明过渡中跨上了一个新的历史阶梯,更是明证。

在西方,继地中海贸易网衰落之后,印度洋贸易网应运而兴。原来,自公元7世纪以后,伊斯兰教勃兴,阿拉伯人建立了横跨欧、亚、非三洲的大帝国。伊斯兰文明以阿拉伯半岛为中心迅速向四处扩展。伊斯兰文明的流播,主要在欧洲基督教文明圈和东亚儒学文明圈之间的中间地带。这样,在公元10世纪前后,就形成了以阿拉伯半岛和波斯湾地区为北缘、以东非沿岸斯瓦希里诸城邦和印度次大陆直至马六甲以西为两翼的中古时期的印度洋文明圈。同东亚文明圈相比较,中古时期的印度洋文明圈在政治上关系甚为疏松,其中心区阿拉伯帝国因内部不断分裂与纷争,呈明显弱势,难以形成古代东亚华夷秩序那样的国际关系体系。其政治格局是分散的、多元的。经济联系比较紧密,是这个文明圈赖以存在的重要基础。自古以来,印度洋的海上贸易就相当繁荣。公元前1世纪,汉代的中国商人远去印度洋地区贸易,靠的就是“蛮夷贾船,转送致之”^①的办法。公元初年,当罗马人掌握了印度洋信风的秘密之后,打通东方航路的势头大大增强。每年从埃及驶往印度洋的商船总数,高达120艘^②。1945年以来,在南印度东海岸阿里卡梅杜发现的古代商埠,出土了大量罗马时期的钱币与文物,更是明证。进入中古时期以后,印度洋作为东西方海上通道意义倍增,性质却起了很大变化。从古代线型通道发展成网络型通道。由阿拉伯、波斯、印度各地与东非斯瓦希里诸城邦的商船穿梭往返,组成了一个完整的印度洋贸易网。当时,阿曼的商船出入于东非诸港;波斯湾常见印

① 《汉书·地理志》。

② Strabo, Geography, xii, P. 798.

度泊来的帆樯；马六甲停泊着来自东非各城邦的船舶；阿拉伯世界的商人则乘船在印度洋各地奔波，仅仅法蒂玛时期的埃及，卡里米大商人集团就有数以百计的商船在印度洋游弋^①。印度洋地区以一个完整的海洋贸易体系承担着东西方交流通道的任务。同时，这一海洋贸易网的繁荣又促进了印度洋地区众多中古文明的繁荣。

在中古时期，人类的海洋视野与航海活动大幅度地扩展。同罗马时代相比，西方人早把自己的活动从几乎封闭的地中海延伸到红海、印度洋，延伸到大西洋的北海海域。在东方，中国人不再靠“蛮夷贾船，转送致之”的办法完成远洋航程。中国商船不但络绎不绝地驶往西太平洋、印度洋各地，而且有了自己的“海道针经”，熟知了这一广袤海域的航路，并且以声威煊赫的郑和远航，将这一事业推向巅峰。同时，印度洋贸易网的人们也渴望将自己的活动扩大到西太平洋地区。阿拉伯帝国第二代哈里发曼苏尔莫都巴格达时就宣称：“这里有底格里斯河，可以使我们接触像中国那样遥远的国度，并带给我们海洋所能提供的一切。”^②印度洋和西太平洋事实上早已全面打通。到了中古时代晚期，西起欧洲大西洋沿岸，东到东亚太平洋沿岸，人们的航海活动，已经打通了半个地球。

中古时期人类海洋活动大幅度扩展，并不是偶然的。从表面上看，中世纪时代或封建制时代，是自然经济获得巨大发展的时代。而自然经济的大占优势，似乎非海洋贸易之福。实际上，这只是问题的一个方面。从生产力水平上看，无论古代世界（如罗马和秦汉帝国）时生产力有多么大的发展，在许

① R. Oliver, ed. *The Cambridge History of Africa*, vol. 3, 1977.

② al-Tabari, *Annals*, vol. 3, Leiden, 1964/1965, P. 272.

多方面由于失传而难以达到昔日的辉煌,但从总体上讲,人类中古时期,生产力比起古典时代仍有了整体上的长足进步。伴随着各民族的经济的发展,各类产品(剩余产品)日益增加,国与国、地区与地区之间经济交流的需要也日益增长。这是一个基本估计。而在大陆方面,游牧圈与农业诸民族之间始终处于矛盾、摩擦与各种冲突之中,甚至时有蒙古人西征、铁木耳称霸这样大规模的战祸,因此,陆路交通畅通时少,风险极大,这就更加刺激着国际经济交流的需求面向海洋。在中世纪的或封建的社会里,由于王公贵族的压制,商人的地位低下。但是,经济发展的客观规律是无情的。海上贸易的扩大与繁荣,增加了各国商人集团,特别是海商集团财富的积聚与势力的壮大。除了在那些中央集权制大帝国(如中华帝国、阿拉伯帝国、奥斯曼帝国)和那些中央王权比较强大的王国之外,在那些规模较小、国势较弱的国家,商人或海商集团的势力就成为该地区或国家的一个重要力量。甚至在日本江户时代,大商人的财富与势力早已突破“重农抑商”的外壳,以至日本流传着“大阪的商人发怒,大名为之震动”的民谚。在西方地中海地区,海上贸易带来了意大利半岛诸城市共和国的繁荣,也带来了这一地区在14世纪资本主义经济因素的稀疏出现。在西欧大西洋沿岸,海上贸易无疑带来最初的资本原始积累。总之,从总体上看,人类在中古时期的海洋活动,扩大了各地区、国家与民族的经济交流,刺激了各地区、国家与民族的经济发展和进步。这种发展与进步的最高成果,就是为日后资本主义的产生与发展准备了物质条件。

中古时期海洋贸易网的发展与扩大,其意义已经开始超出了经济领域。例如,从中华帝国方面讲,帝国的统治集团支持海洋贸易,固然有其经济上的考虑,如搜求海外奇珍异物、

珠宝特产,以满足皇室权贵的穷奢极欲,但更重要的,则是政治上的考虑。作为当时整个亚太地区最先进、最发达的封建国家,中华帝国所追求的,乃是“帝王居中”、“抚驭万国”和“四夷慕圣德而率来”这样一种国际政治格局,乃是中国封建皇权对其威权和德化,即所谓“皇威”与“皇德”两个方面的无限膨胀。简言之,就是所谓的华夷世界秩序。在这一秩序下,以中华帝国为中心,在中国封建皇权的约束和保护下,建立国际和平局面;在中华封建文明的影响和推动下,促进各国的进步与繁荣。这种华夷世界秩序的国际关系体系,既是儒家学说为中国封建统治者所规定的理想,也是封建的中国国情给一代又一代统治者留下的历史遗产。只要国力能及,中华帝国的统治者就总是不倦追求这种世界秩序。自秦汉以降,在中国大一统的封建王朝兴衰往替的历史上,曾多次出现过这类追求。

从原则上讲,这种对华夷秩序的追求,应该是面向中华帝国所有周边国家、民族和地区的。然而,在绝大多数情况下,帝国面向游牧圈被迫采取守势,即令是在其国势强盛之时,也只能打几场漂亮的“自卫反击”战而已。于是,华夷秩序的建立,便主要面向了通过海洋交通与贸易来打交道的那些大大小小、远远近近的周边国家。郑和远航,便是这方面的典范。永乐七年,明成祖朱棣下令郑和出航,“敕谕四方海外诸番王及头目人等……祇顺天道,恪守朕言,循理安分,勿得违越,不可欺寡,不可凌弱,庶几共享太平之福。”^① 还有一次,他明白表示自己遣使远航的目的是为了“宣教化于海外诸番国,导以

^① 《明成祖实录》。

礼仪,变其夷习”^①。果然,郑和每次出使、出航,常常不是礼送十几个国家使者回国,就是带着十几个国家使者来华。中华帝国经略西太平洋贸易网、参与印度洋贸易圈,给上述海洋贸易体系打上了深深的政治印记。

中古时期人类的海洋贸易网,还开始成为规模性国际文化交流的载体。在东亚文明圈,儒学突破国界,在日本、朝鲜、越南等周边国家的社会生活中占有日益重要的地位,发挥着广泛的影响。以日本的大化改新为例,这次日本全面向中国学习,将日本文明提高到一个崭新的层面。而中国大唐王朝高度发展的封建文明之精粹,正是由一批又一批的遣唐使,经由海上交通、贸易网而带回日本去的。在印度洋文明圈,情况更为突出。东非斯瓦希里文明,正是阿拉伯半岛与波斯湾的商船将伊斯兰文明运进那里,同当地班图文明交融的结果。同样,伊斯兰教在南亚乃至东南亚广大地区的传播,也是经由海洋贸易网而进行的。至于佛教文化的流播,海洋贸易网也功不可没。法显取经、鉴真东渡,自印度而至日本,已经有赖印度洋和西太平洋两洋贸易网之力了。

自16世纪以来,人类进入了资本主义时代。而我们可以毫不夸张地说,这一资本主义历史时代的曙光,正是从哥伦布、达·伽马和麦哲伦等远航船队的桅杆上闪现的。

资本主义天生需要海洋。

欧洲诸侯林立的中世纪格局,便于城市在封建王公领地的缝隙中成长,因而也便于工商业的发展与商品经济的发展。这种发展的结果,是封建社会内部新经济因素的萌生。在欧

^① 《明成祖实录》。