

## 主持人语

在“一带一路”倡议之下，21世纪海上丝绸之路、海上丝绸之路、海洋史、环太平洋等话题日益热络，“马尼拉大帆船”研究也是“东风满帆来”。大帆船贸易早先于1898年“美西战争”前后成为美国智库项目，20世纪六、七十年代在国际上形成学术共同体，九十年代末被《白银资本》带到一个新的历史高度。由此，国内学界由介绍入研究，但一直面临“小语种”之惑（他加禄语、西班牙语）、材料不易对接等难题，比如浩繁的《菲律宾群岛》（Philippine Islands）存在极大的选择性和翻译操纵，中国有徐光启《番薯疏》而不知如何从加勒比、安第斯舶来，墨西哥见大批圣像牙雕而无法还原其产业链。这要求中国学者们将中原-农业思维切换到海洋-商业思维，关注西班牙、墨西哥、中国台湾、菲律宾和日本等地的学术中心和代表学者，从各学科出发掌握一手材料，以微观的分析，提炼中观的理论，真正建立宏观的全球视野。

本次工作坊每一位学者都鲜明地展现了学术兴趣和所长：韩琦教授以“经济制度史”功底潜心揣摩了55卷的《菲律宾群岛》，梳理“大帆船贸易”早期如何逐步以法令限定航行次数、船队规模、商品数量、关税数额等方面，建立起“许可证”、货票、整批交易等制度，并为该贸易的发展埋下隐患。

李毓中副教授擅长搜集和处理各类史料，此次以寻获的1620年至1681年马尼拉海关货物税档案为例，加入到该贸

易活动最热门的白银话题中，将之前各种模糊的估算分期连续化、精确化，更好地印证了白银向大中华地区的流入与数额。

Roberto Junco 自 1999 年下加利福尼亚发现沉船起一直致力于建立“大帆船考古”概念，并将墨西哥考古学从史前时期拓展到殖民时期。他依据 1587 年世界上第一本印刷造船手册介绍了“大帆船”形制，并以出水铅板、铁钉原料的多地来源确证当时菲律宾、墨西哥、秘鲁之间的紧密协作。

刘淼副教授细致解读了多处沉船出水或遗址出土的陶瓷器（片），进行时代认定并分析了不同时期的海外贸易背景，提出“大帆船”不是孤立、稳定的贸易活动，而是有不同的海洋势力、航线交织，长期复杂且具有明显的阶段性特征。

艺术史专家 Cinta Krahe 基于王室贵族财产清单、贸易档案等大量文献，辅以传世瓷器、出土瓷片和同时代油画作品，对中国瓷器在新西班牙和西班牙的流传进行了梳理和评价。

翁彦俊副所长从恩森那达沉船个案入手，通过对瓷器精细的分类统计，对大帆船贸易的开始时间和早期贸易性质进行探讨，提出多批次累积叠加、不同商人群体主导陶瓷贸易的观点。

吴杰伟教授从博士论文撰写时便关注大帆船贸易中的人文交流，他介绍了菲律宾在“船只”和“航行安全”的信仰基础上形成颇具异教色彩的“安蒂波罗”和“黑耶稣”信仰，是一个典型的涵化过程。

于施洋引用一份几乎不为人所知的史料，尽量全面地还

原 1583 年一位西班牙小贵族从秘鲁前往菲律宾、潜入闽粤地区采购而被取缔的历史过程，提出 16 世纪六、七十年代，西班牙尚未对如何接近中国建立起清晰认识，而帝国内部多地对大帆船贸易也存在利益争夺。

本次工作坊紧密围绕“马尼拉大帆船”展开，对象清晰、时期明确，从经济问题入文化考察，其间以热点“外销瓷”作商业到艺术的桥接，确立了西班牙语的工具作用，形成了相关学科的布局阵列，挖掘出“21 世纪海上丝绸之路”的另一方向及其历史渊源，拉近了中国与西语美洲、西班牙之间的距离。

2009 年，联合国教科文组织将每年的 10 月 8 日定为“国际马尼拉大帆船日”，纪念 1565 年那一天，教士航海家乌尔达内塔从菲律宾开启 129 天的发现回航之旅、也开启此后 250 年并延续至今的跨太平洋互动。衷心希望“马尼拉大帆船”能够早日摘掉表示特定称谓的引号，成为一个更加广泛深入的思想资源，让中国和世界更好地观看麦哲伦-埃尔加诺环球航行以来这波澜壮阔的五百年。

于施洋

2019 年 10 月 7 日

## “博雅工作坊”第23工作间

### 马尼拉大帆船——现代早期跨太平洋互动

2019年9月27日

本期工作坊邀请到来自北京大学、南开大学、厦门大学、台湾新竹清华大学、墨西哥国立人类学与历史研究院、西班牙阿尔卡拉大学、景德镇市陶瓷考古研究所等海内外高校及研究机构的8名专家学者参与研讨。

北京大学区域与国别研究院院长钱乘旦教授在致辞中首先表达对与会学者的欢迎与感谢。他表示，海上航行及贸易问题受到国际学术界的高度重视，目前西方学者以环大西洋商贸合作为研究重点并取得丰硕成果。关于太平洋海上航行和贸易，由于各种限制没有做更多研究，因而在国际学术界留下空白。近年来越来越多的学者意识到这些研究空白并开始对其进行研究。希望参与本次工作坊的中外学者能就相关问题进行深入交流与探讨，推动该研究领域的进展。

北京大学外国语学院讲师于施洋在主持上午阶段发言时表示，今年是人类首次环球航行500周年，1519年，葡萄牙航海探险家麦哲伦率领探险船队从西班牙桑卢卡尔—德巴拉梅达出发，1522年，其同伴埃尔卡诺带领船队返回塞维利亚，印证了“大地”（La Tierra）是一个球体，拉开了全球物质和信息交换的大幕。2019年，西葡两国就“首次环球航行”联合申遗，因为这一壮举造就了我们目前所知的完整的世界图景，但在中国，其与“郑和下西洋”“丝绸之路”等

话题相比还缺乏认知，即使导入“海上丝绸之路”的范畴，研究主体、对象和方法仍然不甚清晰。因此，本次工作坊首先提取“马尼拉大帆船”这一意象，从经济到交通、从商品到文化，试将明末起中国通过太平洋航线与美洲建立的关联作更多的揭示。

南开大学拉美研究中心教授韩琦首先发言，题目为《马尼拉大帆船贸易垄断体制的建立——基于对〈菲律宾群岛资料〉的研究》。该研究创新之处在于通过《菲律宾群岛，1493-1803》来探讨该贸易体制是如何形成的。

韩琦指出，既有的研究存在两个误区，一是认为马尼拉大帆船贸易是中国与拉美地区的直接贸易，但实际上，它是以菲律宾为中转站，将中国商品运往拉丁美洲的间接贸易；二是认为马尼拉大帆船贸易是一种自由贸易，其实起初虽有了一段自由贸易时期，但不久便演变为由宗主国（西班牙）控制的美洲殖民地之间的垄断贸易。

《菲律宾群岛》（The Philippine islands）是 1898 年美西战争后，美国为在菲律宾推行殖民政策而进行的大型编译项目，由美国历史学家艾玛·海伦·布莱尔（Emma Helen Blair）和詹姆斯·亚历山大·罗伯逊（James Alexander Robertson）负责，主要由西班牙语手稿和书籍翻译成英语，共 55 卷，1903 年至 1909 年陆续出版，总序言得到美国拉美史创始人之一爱德华·盖洛德·伯恩（Edward Gaylord Bourne）撰写。这本资料集的内容主要是早期航海家、天主教传教士、殖民地官员等对菲律宾群岛的地理地貌、人文历史的记载和描述，同时包括一些王室法令和法律，描绘出菲律宾群岛的政治、经

济、商业和宗教状况，以及从 15 世纪末到 19 世纪菲律宾群岛与其周边的中国、日本、印度等国及欧洲的关系。因此，它不仅是研究菲律宾历史和西班牙殖民史的重要资料，也是研究中国与拉美“海上丝绸之路”历史的重要资料。

据韩琦介绍，贸易垄断体制建立前为航路开辟和自由贸易阶段。1565 年西班牙殖民首领黎牙实比占领宿雾岛，修道士航海家乌尔达内塔探索到一条经北太平洋由西向东的新航路，但此时回墨西哥的“圣巴布洛”（San Pablo）号船上载的是宿雾岛的肉桂，并没有来自中国的商品。1567 年，中国明朝政府正式开放海禁，东南沿海华商得到较大的海外贸易自由，其商船纷纷前往菲律宾。1571 年，西班牙人占领马尼拉，实现对菲律宾的统治，1573 年 7 月 1 日，即太平洋航线开辟 8 年后，两艘载着中国货物的大帆船扬帆首航，离开马尼拉前往美洲，所载货物包括 712 匹中国丝绸和 22300 件精美瓷器。这次航行历时 5 个月，于同年 11 月抵达墨西哥的阿卡普尔科港。这就是历史上著名的马尼拉大帆船贸易的开端。据《菲岛》资料，征服之后 30 年内，岛上贸易不受限制，经济繁荣发展。大帆船贸易航行由中国的漳州月港出发，到达菲律宾的马尼拉，再行至墨西哥的阿卡普尔科，陆路转移到韦拉克鲁兹港，最后延伸至西班牙。

马尼拉大帆船贸易垄断体制的建立包括五个方面的原因。首先，此时的大背景是西班牙宗主国已经在美洲殖民地建立起重商主义的贸易垄断制度，包括宗主国建立贸易署，殖民地只能同宗主国进行贸易，双方限定贸易港口，实行“双船队”制度，殖民地各区域之间的贸易受到严格限制等。其

次，大帆船贸易冲击了宗主国原先在美洲殖民地的制成品贸易，随船而来的丝绸、瓷器等由于价格低廉，抢占了西班牙商品的市场。第三，大帆船贸易导致王室关税减少，这在塞维利亚和韦拉克鲁兹的海关都有记载。第四，大帆船贸易使美洲白银流向亚洲国家，其中主要是中国。第五，商业繁荣而农牧业、手工业特别是建筑业等缺乏劳动力，不利于菲律宾殖民地的开拓。

鉴于上述原因，西班牙王室从 1586 年开始陆续颁布一系列法令法律，建立起大帆船贸易的垄断体制，其中包括：1586 年《关于与中国贸易的法律规定》、1589 年《关于贸易的王室法令》、1590 年《规范菲律宾群岛贸易的王室法令》、1591 年《关于航海和贸易法令》（第五条法令）、1593 年《关于航海和贸易的法令》（第一、六、十五、三十四、四十四、六十八、七十一条法令）、1595 年《关于航海和贸易的法令》（第七十一条）、1604 年《国王费利佩三世制定的有关新西班牙商业的法令》。总体上看，这一贸易垄断体制对航行次数、船队规模、商品数量、贸易关税、商品在美洲的流通区域以及人员往来都进行了严格限制，特别体现在许可制度、货票制度、整批交易制度上。其中，许可制度主要规定船只的数量、吨位、货物价值额度和贸易参与者的身份。货票制度是指通过货票分配载货空间，货票代表着运输货物的权力，只有获得货票的人才有资格向贸易船上装货。整批交易制度是指先由菲律宾都督、海军统帅和马尼拉市议会每年任命的两三人来评估商品价格，之后从中国商人处批发货物，再根据本金向岛上居民分配商品，从中赚取利润。

1593 年的法令是一项全面的贸易限制法令，但在 1604 年之前并没有得到严格执行。1604 年法令颁布后，贸易限制才逐渐得到贯彻实施。这些贸易限制的影响有：一是该制度将每年菲律宾群岛和美洲的贸易额限制在一个固定的数值上，遏制了经济发展；二是阻碍了西班牙人的创业精神，减缓其人口增长；另外还导致了当地腐败的滋生。

台湾新竹清华大学历史所副教授李毓中的发言题目是《美洲白银从马尼拉输往亚洲港口的数量及其流向研究：以 1620 年至 1681 年马尼拉海关货物税史料为讨论》。

美洲白银是太平洋贸易中最重要的问题，关系到明朝中叶以后的经济发展。最早的研究者 Earl Jefferson Hamilton 曾撰写关于美洲白银和西班牙物价革命的著作，法国年鉴学派的 Pierre Chaunu、《白银资本》的作者 Andre Gunder Frank、梁方仲、全汉升、钱江、何芳川、万明等学者也进行了相关研究。由此可见，太平洋贸易中的美洲白银一直是学术界非常关心的议题，有较多学者对其进行持续的研究，但到目前为止仍处于探索阶段。

李毓中表示，他研究的史料包括：20 世纪初由美国学者 E.H.Blair 与 J.A.Robertson 所编译的 55 册的 *The Philippine Islands, 1493-1803*；法国年鉴学者 Pierre Chaunu 使用的西班牙塞维利亚（Sevilla）印地亚特总档案馆（*Archivo General de Indias*）的第一手“会计档（*Contaduría*）”（18 世纪西班牙国王曾下令将各机构档案统一送至塞维利亚，其中通过贸易制度管理人员和财务的档案称为“会计档”），但由于装载档案的部分船只沉没且不确定后续官员是否补上，因而档案可能



并不完整。此次发现的资料处于 1620 年到 1680 年之间的 60 年，其关键之处在于包括明朝灭亡的 1644 年，而且由于其连续性，可以避免 Chaunu “五年平均值” 的一些模糊之处。

评估美洲白银，目前学界有以下几种研究方法：第一，产量比例法，根据西班牙对美洲白银开采计税及其中流入中国的比例进行计算；第二，中国船只自马尼拉回航的年平均数，以其载重吨数推算所载白银数量；第三，各年度零散的由马尼拉官员报告的推估数；第四，法律规定自墨西哥可运往菲律宾的比索数（折算成公吨），乘上从马尼拉返回中国的船只比例。此次研究采用的是货物税（almojarifazgo）统计法，即通过海关登记的货物缴税总额（税率为 3% 或 6%，或面粉等必需品不用缴税）计算出“地板价”，区别于上述方法的“天花板价”。

美洲白银从太平洋航线流往亚洲的基本数量，首先是合法流通的，在《印度群岛法令集汇编》（Recopilación De Las Leyes De Las Indias）里有清楚记载，即仅允许两艘船只各载 25 万比索，共计 50 万比索，约为 12.8 吨白银；其次是走私的，主要分两类，一是船只夹带的走私，这个较难计算，需要更多资料，目前相关研究较少；而有规模的另外派船私自到马尼拉进行贸易的可能性不大，这是由于航程需一到两个月时间，出航需携带大量物资，因此很容易被他人发现，综上，走私白银的额度还需进一步研究；第三是个人可以携带的白银如簪子、十字架，最后三者汇总起来即为通过太平洋贸易流到亚洲的美洲白银数量。但必须注意，到达菲律宾的所有白银并非全部流入中国，一方面，菲律宾在白银流入后

也进入了货币时代，因此西班牙人在菲律宾也以白银进行消费；其次，部分白银被用来作为宗教或者装饰用途，数量也不小，剩下的才通过转口贸易流到亚洲其他地区。

李毓中介绍说，他依据的材料是 1681 年马尼拉高等法院（Audiencia）法官 Diego Antonio de Viga 所记录的 1620 年至 1680 年菲律宾海关货物税史料（1,077 艘船），其中记载了船从哪里来、船长是谁、是否有官员视察、缴税额等情况。通过税额和税率可以得出货物销售额，即船只可以带走的比索数，以此作为“地板”，前提是假设买完货所得的货币全部带走。统计显示，就船只数量而言，1644 年是一个非常重要的分水岭，明朝灭亡前相关贸易仍处于非常繁荣的时期，整体而言平均值达 30 艘以上，尤其以 1642 年为高峰。明朝灭亡后到郑成功政权投降以前，虽然部分年份船只数量看起来较多，但在缴税金额上却仍然较低，也就是说船只数量虽然增加，但货物价值并未增高。

是否所有的白银都从马尼拉流到中国？材料显示，87% 以上直接运往了包括中国大陆和澳门的大中华地区（澳门在 1641 年额度约占 20% 以上）。由此数据验证，多数到达马尼拉的美洲白银确实是流向中国的。但值得注意的是，驶向他地的船只，如记载为印度果阿，是否真的带着白银离开了呢？事实上不是。据耶稣会传教士 Adriano de las Cortes 记载其 1625 年左右在广州的见闻，恰好提及船长 Benito Barbosa，他在我们所使用的材料中也出现过，记为前往果阿，原来是先到澳门购买中国商品再前往果阿。以此例看，应该还有一部分白银会辗转回到中国。

综上，既有研究认为美洲白银在运抵马尼拉后，转口贸易流出的白银多数流入中国，从马尼拉海关税收来看，确实有近 90%的税收来自大中华地区，但其在运至马尼拉的美洲白银中占多少比例，还有待新的史料验证。第二，来自南亚和东南亚的果阿、马六甲等葡萄牙殖民地的船只，从马尼拉载走的美洲白银，有可能在返航时再次经澳门流入中国。另外，如果明朝末年缺乏白银的问题在清朝初期即 1680 年以后逐渐获得解决，其主要的来源可能不是美洲白银，或至少不是来自于马尼拉的美洲白银，有可能是因为日本白银大量输往中国，或是从欧洲运来的美洲白银，因为 1640 年以后，马尼拉转口贸易的金额已经大幅衰退，特别是 1684 年清朝将台湾纳入版图，1685 年成立粤（Canton）海关，开放外国船只直接前往中国贸易，马尼拉便失去其优势。

墨西哥国立人类学与历史研究院水下考古中心副主任罗伯特·洪科（Roberto Junco）的发言题目是《马尼拉大帆船考古和帆船建造》。

马尼拉帆船贸易始于 1565 年，结束于 1815 年，在 250 年间联结着不同的国家、地区和文化。该航程主要来往于新西班牙和菲律宾之间，但延伸范围也包括南美洲秘鲁、中美洲巴拿马和亚洲。欧洲人抵达前，东南亚已有较为庞大的商贸网络，因此欧洲人实则是将自己融入到这条已有数百年历史的贸易路线中。这种融入在科尔特斯抵达墨西哥的时候就开始了，众所周知，这位西班牙征服者 1521 年占领墨西哥城，正式开启了今日墨西哥多文化共生的局面，实际上，他随后立刻开展了建造船只、探索太平洋沿岸的计划，因为美

洲本来就是欧洲人在追寻“亚洲之梦”时的一个小小意外。所以我们看到，1525、1527、1532年，一直有探险队从新西班牙出发向西航行，逐渐取得了黎牙实比占领菲律宾、以及乌尔达内塔发现回航的成果。

马尼拉与阿卡普尔科之间航程长达16000公里，航行时间超过六个月，几乎是当时船体所能承受的最远距离。在这样的条件下进行贸易，背后的动机无疑是经济利益：亚洲市场对西班牙或墨西哥的手工艺品并不是很感兴趣，但对墨西哥白银趋之若鹜，而美洲市场极其追捧优质的亚洲产品，比如瓷器和最看重的纺织品——印度的棉布、中国的丝绸，可惜很少保存下来——另外还有香料、象牙制品、家具、铜活。

洪科表示，马尼拉大帆船考古始于1999年，在墨西哥下加利福尼亚的考古遗址中发现了不少中国陶瓷碎片，可以上溯到十六世纪，在历史学家研究官方许可的贸易之外，为考古学家提供了走私贸易的实物，而且数量大大超过预期，类型涵盖陶瓷（精细和粗制的都有）、菲律宾蜂蜡、硬币、铜件等物品，甚至一尊不动明王像和中国铜镜。可以想象，大帆船贸易早期，商人们还在试探同时也是塑造新西班牙市场的需求。

与瓷片一起被发现的也有船的部件。关于船，文献少，考古资料也很有限，目前在马里亚纳、菲律宾和中美洲发掘过一些大帆船，还没有形成较完善的实例，但我们可以看到比如铅板，一种铺满全船以使木料保存更长时间的材料，在一个大约16世纪七八十年代的沉船遗址中发现后，同位素分析显示一些铅产自中国，一些产自秘鲁，还有一些产自墨

西哥。所以从很早期开始，这些地区已经在紧密协作了。钉子也是同样的情况。

这两类部件都符合历史文献的描述，我们对马尼拉大帆船构造的了解主要来源于一部文献：García de Palacio，一位著名的航海家和造船师，1587年在墨西哥出版《航海指南，以墨西哥为例的造船行船经验》(Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traça, y su gobierno conforme a la altura de México)，是世界上第一次把造船的个人经验印制成书，提供了珍贵的大帆船设计图，对各种尺寸也进行了详细描述，为这一时期从事太平洋贸易的船只结构制定了规范。

根据历史资料，目前所知太平洋沿岸最早的船 1535年由科尔特斯下令在墨西哥建造，有两到三艘，体积较小，仅长约 15 米；随后，船舶规模随贸易需求迅速增长，吨位不断上升，如 1564 年的“圣路加”号载重约 40 吨，“圣胡安”号 80 吨，1566 年“圣哲罗姆”号 500 吨，“圣灵”号 400 吨，而 16 世纪末的船已达到 1000 吨，非常急剧的增长。这与菲律宾的贸易法律直接相关，因为法律不允许大量小船往返，所以人们少造船、造大船。

最开始船只在墨西哥制造，形状偏圆（到 17 世纪末 18 世纪初，这些船只更趋于欧洲标准，变得更长、体积更大、形状更细长）。16 世纪 70 年代，中美洲也开始建造船只，因为能提供很好的木材，而且也有从该地穿越大洋的准备。造船业同时在菲律宾兴起，其中较为有利的条件除了木材之外，还有中国出口当地的铁，使得当地造船成本较中美洲或墨西

哥更为低廉。16 世纪末，所有的马尼拉大帆船都在菲律宾制造。

罗伯特·洪科最后指出，早期大帆船建造地点在墨西哥，遵循不同的传统，受到西班牙、葡萄牙和威尼斯影响，世纪半时转移到中美洲，世纪末被菲律宾取代（包括部分柬埔寨制作）。希望能在陆上和海下进行更多的勘探发掘，为马尼拉大帆船的考古及研究提供更多细节。

厦门大学历史系副教授刘淼的发言题目是《从沉船瓷器看 16-19 世纪的马尼拉帆船贸易》。

马尼拉帆船贸易的大背景是 16 世纪初东西方进入大航海时代。明代中期以后，海禁政策逐渐放宽，海上私商贸易兴起，东南沿海的大量私商到东南亚进行贸易。就西方而言，地理大发现之后，葡萄牙和西班牙陆续到达东亚海域。最早到来的葡萄牙与东南沿海的私商进行了长达半个世纪的走私活动，直到 1557 年占据澳门后才以其为基地进行长距离大规模的跨洲贸易。随后，西班牙向西占领美洲后又向西跨越太平洋到达东亚海域。

马尼拉帆船贸易路线的范围基本是赤道到北纬 30 度之间的北太平洋区域，向西路线是略高于赤道的东北信风带，向东路线主要由位于北纬 30 度附近的西风带推动。由于需要跨越广阔的太平洋，此航线被认为是历史上最危险的航程，而且约 90% 的沉船事故发生在西段，即菲律宾、日本、马里亚纳海沟西区等地。

刘淼按照时代顺序对几艘具有代表性的沉船资料或相关遗址进行简单梳理。

墨西哥城主神庙遗址出土的明中期（1550-1570 时期）青花瓷片，与 16 世纪中期沉没在莫桑比克附近发现的葡萄牙内的器物非常相似。由于西班牙本土考古发现中并没有早期资料，人们认为在马尼拉基地建立前可能已经存在这样的帆船贸易。

墨西哥下加利福尼亚西海岸发现了一艘沉船，Edward Von der Porten 最新观点认为就是 1578 年的 San Juanillo 号，其出水的中国陶瓷以景德镇精细瓷器为主，主要包括青花和红绿彩，另外还有少量漳州窑瓷器，器型和纹饰显示与广东“南澳 I 号”沉船、菲律宾海域发现的明代沉船“皇家舰长暗沙 2 号”、西沙海域发现的“北礁 3 号”沉船以及石屿 3 号沉船、华光礁 4 号沉船的时代相去不远。

风格一致的器物在美国东南部南卡罗来纳州帕里斯岛上的西属圣埃琳娜 (Santa Elena) 小镇上也发现过。该镇 1566 年到 1567 年被西班牙占领，1587 年被废弃，因此出土瓷器的时代便非常明确，属于嘉靖晚期到万历前期。

另外，德雷克海湾 (Drake Bay) 的出土器物可分为早晚两期，一类是与上述 San Juanillo 沉船相似，一部分可能是 1579 年英国海盗兼大航海家德雷克船长乘“金鹿”号 (Golden Hind) 环游世界在此地休整时向当地人交换物资用的礼物 (掠自从马尼拉返回美洲的大帆船)，还有一部分属于 1595 年因风暴触礁沉没在此的西班牙帆船“圣奥古斯丁”号 (San Agustin)。另一类为开光装饰的景德镇克拉克瓷及漳州窑大盘、碗等，与 1600 年沉没于吕宋岛西南马尼拉湾口的西班牙战舰“圣迭戈”号 (San Diego) 出水文物相似。

“圣迭戈”号 1991-1994 年发掘，5600 多件陶瓷器中有 500 多件明代万历时期的青花瓷，器形有碗、碟、瓶、罐、大盘、盒等，其中既有景德镇窑产的克拉克瓷器，也有福建沿海的漳州窑产品。

1985 年，菲律宾海域打捞了据说是 1620 年沉没的“纳斯特拉·塞诺拉·维达”号（The Nuestra Señora de la Vida），典型特征也是大量开光装饰的景德镇和漳州窑瓷器，与同时期葡萄牙、荷兰的“万历”号、“毛里求斯”号、“白狮”号、“班达”号等非常接近，同属于 16 世纪 90 年代至 17 世纪 20 年代，多为盘、碟、碗、折沿盆、瓶等，中心装饰为鹿纹、虫草纹、杂宝纹等。

塞班岛发现的 Nuestra Señora de la Concepción 是一艘 1638 年的沉船，根据文献，主要载有丝绸和香料，出水近 10 千克景德镇青花瓷片（克拉克瓷器和一些过渡期器物风格）和一些镶嵌宝石、水晶、钻石的黄金首饰。

总体来说，上述沉船的时代应在 17 世纪 30 年代到 50 年代，出水瓷器以青花瓷为主，但装饰风格明显包括两组，一是前期已经非常流行的开光装饰的克拉克瓷器，其依旧盛行并占据较大比重，但同时还大量出现另一种文人画风格的装饰瓷器，即人们所称的“过渡期”或“转变期”（the transitional period）风格器物，且越向后发展所占比重越大。同时还出现适应欧洲人日常饮食习惯的器具。

目前还未找到明确属于 17 世纪 60 年代至 80 年代的西班牙沉船，但在福建东山沿海发现过一艘冬古沉船，人们多认为是一艘明郑晚期沉船，其中出水了大量华南地区窑口产



品、几件景德镇产品和几件日本瓷器，相似器物组合在东南亚远至西属美洲殖民地都有发现，代表了这一时期华南地区瓷器的生产和使用情况。

17 世纪末至 18 世纪早期比较有代表性的是蜂蜡沉船（Beewax Wreck），出水文物主要是康熙、雍正时期所产的景德镇青花瓷器以及少量德化白瓷，与平潭海域碗礁一号沉船和越南海域“头顿号”沉船的出水器物相似，虽然也出现我国传统的装饰题材，但是造型和装饰风格更多地呈现出异域特色，有一些纹饰，如卷枝番莲纹、折枝藤纹、蔓叶朵花纹、横杆结网纹、不知名折枝花卉、西洋宫苑景等题材明显来自西方，体现了其外销的特性。

刘淼指出，目前还未找到马尼拉大帆船贸易晚期，即 18 世纪中期以后的沉船资料，但西属美洲殖民地遗址情况表明，流传有景德镇批量化生产的日用瓷器，其纹饰较为固定统一，另外还有德化生产的白瓷、青花瓷、彩绘瓷器。

针对上述沉船资料，可以分析不同时期的海外贸易背景。

1. 在早期的马尼拉帆船贸易中，船货的供应者很可能是当时已在亚洲建立起较稳定的贸易基地和贸易网络的葡萄牙人尤其是葡萄牙犹太商人。
2. 1571 年马尼拉基地建立以后，西班牙人积极开展贸易，很快与中国商人建立往来，这一阶段景德镇陶瓷占据主导地位。
3. 16 世纪末至 17 世纪上半期是马尼拉帆船贸易繁荣时期，景德镇生产的专销欧洲市场的开光装饰克拉克瓷在这一时期的沉船及海外遗址中被广泛发现，仿景德镇窑开光装饰风格的漳州窑产品也大量出现，并且应当来自不同的贸易者（从漳州月港到马尼拉的中国商人，

和从澳门到马尼拉的葡萄牙人)。4. 17 世纪 30 年代以后荷兰东印度公司改变了原有的贸易体系，将葡萄牙人一步步逐出亚洲市场，既要求“旧品种瓷器”即克拉克瓷，也提出“新品种瓷器”即转变期瓷器。这一时期马尼拉帆船贸易依旧兴盛，也得到郑氏集团重视。5. 17 世纪中期，中国的内战及朝代更迭，导致景德镇瓷器制造和外销的停止，日本有田窑业迅速发展，被重视马尼拉贸易的郑氏集团输送到欧洲、美洲等地。6. 随着郑氏集团 1684 年退出政治舞台，清廷废除海禁、恢复景德镇窑业，重新通过马尼拉帆船贸易送往美洲。7. 18 世纪中国沿海与马尼拉的帆船贸易逐渐走向衰落。闽南德化、安溪等地生产的清代青花粗瓷在马尼拉的西班牙王城遗址、宿务考古遗址及日本等亚洲港口中大量发现，却不见于墨西哥等地的考古遗址中，其性质及消费市场值得进一步探讨。

综上刘淼认为，马尼拉大帆船贸易并非孤立的贸易，而是和当时不同的海洋势力和海洋航线相互交织。它是一个长期复杂的过程，呈现出明显的阶段性特征。

西班牙阿尔卡拉大学东亚艺术与物质文化硕士项目专任教师辛塔·克拉埃（Cinta Krahe）的发言题目是《经马尼拉大帆船运抵西班牙哈布斯堡王朝的中国瓷器》，她通过大量文献对中国瓷器在新西班牙和西班牙的流传进行了梳理。

16 世纪的地理大发现扩大了西班牙帝国的统治边界，菲利普二世统治时期西班牙将菲律宾变成其殖民地并于 1571 年进驻马尼拉开始殖民统治。西班牙从一开始就对中国的制成品贸易很感兴趣，也想要获得供应来源。中国帆船从沿海

地区出发航行，携带瓷器、丝绸或漆饰家具等商品。部分瓷器烧制于江西景德镇的窑炉，另一些则来源于福建省漳州和德化，大多数属于克拉克瓷，其中包括一件珍贵的纹章瓷（16世纪末的秘鲁总督 **García Hurtado de Mendoza** 订制），还有更具特色的金襴手（日语意为金锦缎），釉上饰金箔，出现于16世纪下半叶，除此之外还有五彩瓷和过渡期青花瓷（约1620至1680年）。另可见一些质量较差的漳州窑和德化窑产品。

大多数瓷器都留在了新西班牙，成为当地和西属美洲家庭中的日用品，作为餐具、容器，17世纪还用于装潢，墨城 **Don Isidro Fabela** 家喷泉就是一个各类型各时期中国瓷片砌成的巴洛克装饰。中国瓷器在文化多元的新西班牙广泛流传，因为有异域风情、漂亮、轻便、易清洁，而且价格并不贵。在新西班牙，买卖中国瓷器逐渐成为高利润的交易，值得注意的是，其并不由王室垄断，而是存在大量私商，为避税会隐瞒瓷器数额。

中国瓷从韦拉克鲁兹再次装船，在哈瓦那跟亚洲和美洲的其它货物混合，通过双船队运抵西班牙的塞维利亚，16、17世纪欧洲最重要的经济和金融中心之一。从档案看，奢侈品中，珍珠是最大宗的进口货物，中国瓷比例并不高。

根据16世纪末的记述，塞维利亚一条街有超过50家店铺，以很合理的价格出售“相当好的陶瓷”（这一带现在还是塞维利亚的陶瓷街）。此外，这些店铺的地主是多家宗教机构，常常收取瓷器作为租金，不仅有出土瓷片和现存仅有的几件完整瓷器印证，而且在修道院画师弗朗西斯科·德苏

巴朗的画中反复出现。

从中国进口的大多数瓷器都运往马德里的王室，必然经过科尔多瓦、托雷多等地，在后者的嘉布遣修道院里留下了一个陶瓷绣墩，是墨西哥对其 1664 年资助建立修道院的回赠，具体运抵时间不详。

国王们去世后的财产盘点显示，卡洛斯一世对中国瓷并不太感兴趣，而其继任者菲利普二世（1556-1598 在位）拥有 16 世纪下半叶全欧洲最大的中国瓷收藏，存于王宫南侧阿尔卡萨新塔楼的一个方形房间中。菲利普二世的财产清单第一次把瓷器单独列表，甚至根据产地（包括中国）进行了分类。共有超过 3000 件瓷器登记造册，主要用作餐具如盘、碗、船型调味汁碟、水壶、水瓶、盐台等。由于阿尔卡萨后来经历火灾、瓷器无一幸免，但此地的考古发掘起出了不少 16 世纪后半叶代表性的瓷片，加上作为礼品赠送到奥地利保存下来的金襴手碗、萨拉戈萨一修道院保存的镶银青花瓷碗、其女儿带到低地国家的 300 件陶瓷（弗莱芒画家忠实记录），让我们可以对菲利普二世的收藏略作揣测。

菲利普三世不像他父亲那样热衷于收集瓷器，但有档案记录他日常使用、数次出行时也携带过瓷器，同时破损、公开拍卖的情况也较多，还有被欠薪的仆人夹带出宫。另外，王宫附近的修道院还常常收到王室赏赐的食物，以银器或瓷器装盛。

菲利普四世是一位伟大的鉴赏家，收集了西班牙有史以来最瑰丽的绘画和雕塑。遗憾的是，他的财产清单没有完整保留下来，只有一些片段，其中偶尔提及中国瓷。这一时期，

菲利普二世的收藏已经大量散佚、破损、替换，王室收藏的中国瓷器数量大大减少，并与欧洲瓷器混杂，不过也有新增，如两件来自福建德化的佛狮香插和带有纹章的青花瓷瓶。同时期绘画中也可以看到中国瓷器的身影：胡安·范·德·哈曼（Juan van der Hamen）在一幅静物画中描绘了青花瓷作装饰的置物架；弗朗西斯科·德·苏巴朗（Francisco de Zurbarán）的圣母像中也有典型的克拉克瓷浅汤盘；安东尼奥·德佩雷达（Antonio de Pereda）在其 1652 年的画作里也细致描绘了一个被当作托盘的中国青花瓷盘。有趣的是，这些瓷器入画时已经显得有些老旧。

巧克力是新西班牙征服者埃尔南·科尔特斯 1528 年带回西班牙的第一种热饮，1620 年代，西班牙公主、奥地利的安妮将喝巧克力的习惯引入路易十三的宫廷并传遍欧洲，使用的就是钟形瓷杯（jícara），装饰为过渡期风格，同样在胡安·德苏巴朗、安东尼奥·德佩雷达的画作中有展现。

卡洛斯二世是最后一个哈布斯堡王朝的国王，他的财产清单里，中国瓷不仅列在“宝物”，也出现于王宫其它部门如“食品和酱汁”；他夫人喜欢喝巧克力，收藏巧克力杯多达 108 套。王室成员不仅使用，还设“奇物柜”陈列，使瓷器成为室内装潢的一部分，尽管不太着意区分伊万里、粉彩等不同来源。

随着哈布斯堡王朝的覆灭和波旁王朝的到来，室内装饰风格和美学追求在 18 世纪发生转变。如同“新白金”的中国瓷器地位更加重要，逐渐成为日常餐桌服务和豪华家具摆设中不可或缺的一员。

景德镇陶瓷考古研究所副所长翁彦俊的发言题目是《关于恩森那达 Ensenada 沉船瓷器的调查及相关思考》。他从恩森那达沉船个案入手，通过统计比对，对大帆船贸易的开始时间和早期贸易性质进行简要探讨。

据介绍，恩森那达是墨西哥下加利福尼亚州的第三大城市，是下加州唯一的深水港和国际航程中的重要港口，1999年发现了一艘16世纪沉船，中国瓷片在11公里长、180米宽的水域都能找到。这些遗物被分类装盒保存于恩森那达历史博物馆（西班牙殖民时期的监狱改造而成）。翁彦俊表示，如果将遗物中的瓷片按窑口比例划分，其中98%是景德镇窑口，漳州窑口不到1.6%；器类中碗盘是大宗，占了91%，其余为小杯，相对来说比较单调；从工艺分组看，有86%是青花瓷，13%是五彩瓷（五彩瓷全部是景德镇窑口，属于工艺复杂的高端产品），还有少量白瓷约占1%；如果分别比较器类，五彩瓷中碗的比例更高，达到了86%，青花碗则占54%。

青花碗主要有五种样式：A型侈口深曲腹碗，兰花纹占比35%，内外螭龙纹占21%，花鸟纹8%，精细凤纹6%，写有中国书法的瓷器品质很高但数量较少、占3%，对断代参考研究有重要意义；2%的花口、侈口深曲腹碗数量不多，但胎釉和画工非常精细，带有原始的克拉克风格（单双线条分隔）；4%类似杯但比杯大的碗，为内外画工精细的重工碗；余下的是以鸟纹为主的直口碗和大一些的敞口碗。

青花盘集中度很高，丹凤朝阳图案的浅折沿盘占比最多（85%），画风精细和产品粗略有时候并存。有趣的是有些残片存在打磨过的痕迹，比如资料显示印第安人营地地发现过

七十多片加工过、很难分辨的残片。漳州窑占的比例不高，仅凭画面比较接近景德镇窑，但剖面显示其胎质更疏松。做工更为精细的碟（10cm 以下）占比也不高。

青花杯的产品种类则很单调，只是口沿直径和底部直径有细微区别，绝大多数（78%）是雀立枝头纹饰。

剩下还有一小部分青花罐，景德镇和漳州窑都有，后者为多。

五彩瓷器中杯、碗类占的最多，碗有外部五彩、内部青花的，也有内外五彩的；盘有折沿小沿、折沿平沿的。杯数量较少，剥落严重。

白釉占的比重很小，品种也比较单调，有类似前述青花杯的，还有少量罐，看不到装饰但做工精细。

就瓷器的烧制时间而言，这批货物里铭文纪年最早的是大明嘉靖年制，还有大明宣德年制、大明正德年制（寄托款），但是没有大明万历年制的瓷器。通过与“南澳一号”沉船情况进行对比发现，“南澳一号”70%是漳州窑、30%是景德镇窑，两艘沉船瓷器的丹凤朝阳纹很相似，白釉杯和青花杯也非常相像，均有高官厚禄纹、凤纹、酱釉黑釉陶罐，贴塑、刻划等也比较接近。不久前对“南澳1号”进行的热释光鉴定显示瓷器的年代下限在隆庆年间，由此可以大致推断上文恩森那达沉船的瓷器应烧制于16世纪60年代至70年代。

翁彦俊对恩森那达的沉船年代提出一些思考：考古研究是否可以跳脱出文献中绝对的时间划分进行推测？所有船只是否都是官方派出的？是否存在民间船只进行贸易的可能性？所有官方船只的记录是否都是完备的？他认为，结合

前文来看，恩森那达沉船属于早期贸易时期，其产品带有一定的私销性和尝试性。另外它的瓷器是非定制的，做工相对精细。

从贸易性质的角度看，这次贸易更像是二次选择，即商人将货物运至菲律宾存储，多批次累积后再前往拉美国家进行批发。有时某些大型仓储批发场地不光收集来自中国的瓷器，还有其他亚洲国家的货物，由此菲律宾提供了贸易中转的优良港口，供来自世界各国不同的商人选择不同的商品。更引人兴趣的是，谁主导进行了这些贸易？是中国商人、西班牙人、菲律宾人还是墨西哥人、日本人，或是其他东南亚人选择了货物的种类和构成？这些问题的答案都有待继续探寻。

北京大学外国语学院副院长吴杰伟的发言题目是《大帆船贸易中的菲律宾宗教文化交流》。他指出，天主教通过大帆船贸易传播到菲律宾并经历了本土化，最终形成了“安蒂波罗”女神海上信仰和“黑耶稣”。

吴杰伟首先分析了“安蒂波罗”信仰的形成过程。作为一个岛国，菲律宾的信仰体系主要有两种形式。第一种形式和船只有关，船只从物理层面连接了不同的岛屿，同时作为交流的载体连接现世和来世、现实世界和精神世界，比如墓穴为船型，或者瓮葬的瓮口作划船的装饰。第二种形式是祈祷海上航行安全的信仰，菲律宾人希望海上航行中存在一个能够将人联结在一起的信仰形式。

从社会结构的角度看，菲律宾的传统信仰形式主要是万物有灵，西班牙人进入菲律宾后，原来存在的信仰形式被当



作异教和魔鬼遭到破坏，西班牙信仰传入，但同时被菲律宾人改造，经历了本土化过程，这种过程在很多宗教的传播过程中都很常见，比如中国观音信仰虽然来源于佛教，但其在中国的兴盛程度远远高于印度和东南亚地区。

安蒂波罗信仰形成的过程与大帆船贸易相关，这种信仰实际上是西班牙殖民者带入菲律宾的舶来品。安蒂波罗女神的主要功能是保佑海上航行安全，保佑大帆船上绝大部分的西班牙人和一小部分菲律宾人。但没有进行海上航行的人也愿意去推崇这种信仰，因为他们通过大帆船贸易进行货物买卖，希望货物能够顺利抵达目的地阿卡普尔科。所以这种信仰是双方共同参与的，尽管并没有返传给西班牙。安蒂波罗信仰经历了独特的显圣过程，其原形是具有显圣功能的圣母玛丽亚雕像，地点则位于安蒂波罗。值得注意的是，基督教或天主教最核心的教义在于原罪和赎罪，但在安蒂波罗这种信仰中，教徒却希望信仰能给自身带来实际利益，即没有和精神世界发生联系，却与现实生活联系紧密。从宗教研究的角度来看，安蒂波罗信仰经历了泛化涵化的过程，被菲律宾人带到海外，也受到墨西哥文化的影响。

就安蒂波罗女神信仰的社会功能而言，它通过仪式和巫术减轻了大帆船贸易中人们对于海上风险的担忧。大帆船贸易过程中，有些困难是无法预料和难以克服的，赌博和喝酒被严令禁止，所以出海之前大帆船上的人员都会到安蒂波罗教堂祈祷，通过对安蒂波罗女神的信仰获得心理上的安慰，这是当时任何科学知识都无法办到的。安蒂波罗女神信仰一方面满足了人们趋福避祸、寻求心理安慰的需要，另一方面

满足了人们创造文化环境，通过文化环境相互认同的需要。吴杰伟将安蒂波罗与妈祖信仰进行对比：虽然后者也保佑海上航行安全，两种信仰形式都通过民间传说来描述“显圣”情节，且崇拜对象均为女性，但二者之间存在来源和功能的巨大不同。

关于菲律宾的“黑耶稣”节，吴杰伟介绍说，在菲律宾米兰达广场的奎阿坡教堂供奉着一尊黑木雕刻的耶稣像，每年的1月9日是“黑耶稣”节庆日，菲律宾人会抬把“黑耶稣”从教堂抬出来巡游，另外宿雾地区也有“黑圣婴”。理论上说都是彩色的，因为经历火灾没有被烧掉而形成黑色，并且被认为有显圣功能。与安蒂波罗女神保佑海上安全相对应，“黑耶稣”保佑的是陆地安全，包括巫医治病。“黑耶稣”信仰也是基督教和本地文化相结合的一种表现形式。吴杰伟强调，通过研究可以发现，菲律宾宗教方面的交流不是和西班牙的交流，而主要是和西属美洲文化方面的交流。

北京大学西班牙语研究中心主任于施洋的发言题目是《1583：秘鲁进入中国的一次失败探索》。她首先从《堂胡安·德门多萨从秘鲁利马城前往菲律宾马尼拉城及中国之行记述》这本书入手，介绍了《记述》作者门多萨的生平。门多萨是一名西班牙商人，1583年2月从秘鲁出发、4月到菲律宾，6月启程“前往新西班牙”而到达南澳岛附近，辗转潮州、广州、肇庆，8月底抵达澳门，之后于1584年5月离开澳门。门多萨在《记述》中用50页、一万多词记录了两个月的行程，之后滞留超过8个月却没作任何提及。

经查找同期西语史料，门多萨一行于1584年5月被从

菲律宾派来的官员强力镇压，几人就地处决，门多萨本人虽然幸免，但历尽艰辛才乘葡船逃到印度，不久再遭驱逐，1587年左右回到西班牙，之后再回到秘鲁、智利等地寻求殖民开拓和银矿勘探，1613年上书国王时留下的本《记述》。

总体来说，门多萨被处置的直接原因是出发不久就煽动船员哗变，抢占了船上的资本尤其是黄金，确属巧取豪夺，来路不正。但进一步探究，他用远远比西班牙人有效的手段，短时期内就取得在澳葡人的信任，甚至似乎有望取得贸易权，并已经在采购货物运往秘鲁，这踩到了当时在菲西班牙人的雷区。

这里涉及两个问题：一是当时的西班牙是要入侵中国还是和中国做生意？16世纪六、七十年代西班牙人在菲律宾站稳脚跟后，极力想复制侵占美洲的成功经验，所以很多人发出主战的声音，可以在二十多年里的数十份资料中看到提议直接出兵征服中国，或者做生意加征服，或者传教加征服。但同时也存在一些反对声音：认为此举会破坏耶稣会在中国取得的成果，并且跨两大洋的实际操作并不现实；塞维利亚商人群体刚刚开始从大帆船贸易盈利，不想被损害利益，或者让得利者变成马尼拉商人群体；另外，菲利普二世四处开战、屡次破产，1588年无敌舰队沉没，再没有兴致论证进攻中国的庞大计划。总的来说，大帆船贸易之初，西班牙对中国的策略处于争论状态，要侵占中国还是和中国做生意尚不清楚，但无论如何，菲律宾的统治集团不希望由门多萨占住先机或者扰乱局面，。

第二个问题是，如果要和中国做生意，由谁来做？是菲

律宾、墨西哥还是秘鲁方面？马尼拉大帆船研究的奠基人舒尔茨在其 1918 年的论文中其实已经提到墨西哥-秘鲁和马尼拉大帆船，2010 年以来，墨西哥学院的一位教授也一直在提“被遗忘的南海”，“中国货物转运秘鲁”以及菲律宾、墨西哥和秘鲁的三角贸易与走私问题，提出帝国视野中“西班牙湖”太平洋实际是“东西印度湖”，应当把太平洋南部囊括进来。当时秘鲁本土制造业较落后而拥有大量白银，因此具备了市场和购买力，也确实将运抵阿卡普尔科的大部分船货拍卖送回了国。

事实上，1521 年麦哲伦船队就是从智利以北开始往东、跨太平洋到达的菲律宾群岛，1568 年，还有一支秘鲁出发的船队到达所罗门群岛、马克萨斯群岛并返航，这与北太平洋的探索几乎同步。《记述》开篇第一段即表明何年何月到达菲律宾，并专门倒叙来航 74 天的气象和水文情况，这可以视为一种印证和存照。

综上所述，门多萨 1583 年至 1584 年在中国滞留，没有及时返程。这段个人的失败经历的确是因为其非法侵占他人财物，但从体制上来看，也体现出西班牙当时对中国认识不清，策略不定，以及殖民地内部存在着许多利益斗争。

在讨论环节，与会者就上述发言内容发表各自观点。

针对袁世凯时代中国南部部分地区在使用墨西哥比索币，银币进入中国后是直接流通还是重新铸造的问题，李毓中表示，银币回到中国主要是进行再熔再造从而回到传统银币形式，但也有特殊地区派人去广州收集墨西哥银币，如沿海地区存在保留银币的情况。因为西班牙或墨西哥的银币以

及其他国家的银币在含银量上会比银锭安全，针对各种银锭造假方式，沿海地区居民若取得银币会保留一部分，但并非将其视为货币，日常与其他中国人交往时还是使用银两。

韩琦对墨西哥、秘鲁等地生产的大量白银外流后留在拉丁美洲的数量以及对拉丁美洲的影响较为关注。经其研究发现，大概有 20% 的白银留在美洲，对美洲的经济起到促进作用。韩琦认为有 2/3 的美洲白银流入中国这个数字相当高，也有学者称高达 1/2 的白银来到中国。1565 年到 1815 年间，大帆船运载货物到美洲，从美洲运载到亚洲的白银总数到现在还没有统一的认定。他认为白银总量还有个估算办法是：统计其从开始到结束的船只数量，再扣除沉船数量得出实际运行的船只数量，最终计算这些实际运行的船只所载的货物总价值。但现在的问题是，船只载重量虽有限额，但实载货物量可能会超过标准，由此给白银估算带来困难。

中国社会科学院的张宝宇指出，目前对中拉经贸往来的研究对象主要涉及西属美洲，而巴西由于不在固定航线上因此很少被提及。不过，历史上巴西和中国通过澳门也进行了较为密切的联系，特别是葡萄牙王室迁到巴西以后。曾有葡萄牙商船载着中国货物直接到巴西，所以巴西目前有许多遗存，当地习俗、建筑等物质文化也受到中国影响，如 19 世纪初中国茶农引导巴西人种茶，这方面材料比较丰富，可以加强研究。

国家文物局水下文化遗产保护中心副主任宋建忠表示，从地理大发现的角度看，马尼拉大帆船和太平洋航线属于地理全球化和经济全球化的范畴，是很好的背景资料。这一宏

大课题跨越了 250 年的历史，但目前研究还远远不够，可待探索的空间较大。希望中方未来可以通过北京大学的学术平台，联系西班牙、葡萄牙、墨西哥、菲律宾等国，共同发起一个马尼拉大帆船航线和太平洋航线的学术研究联盟，从不同的角度进行课题研究。从水下考古的角度研究会遇到跨学科知识匮乏的问题，来自不同国家的学者们可以从多元的学科角度进行交流，能够很好地推进马尼拉大帆船课题的研究发展。

最后，于施洋对本期工作坊进行总结。她首先感谢各位学者参加研讨，表示各位参会学者从经济、历史、考古、文化等多个角度分享了多年的知识经验和研究方法，马尼拉大帆船课题本身也有很多空间可供挖掘。她期待未来能通过跨学科的整合研究推进这一课题收获更多的学术成果，愿意以此为目标积极推动相关项目的落实与合作。