

ĐÀNG TRONG VIỆT NAM TRONG TUYẾN THƯƠNG MẠI TRUNG QUỐC - NHẬT BẢN TỪ 1635 - 1771: NHÌN TỪ GÓC ĐỘ HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI CỦA CÁC HOA THƯƠNG

TƯỚNG QUỐC HỌC*
DƯƠNG VĂN HUY**

Chúng ta biết rằng, thời kỳ thế kỷ XVII hệ thống thương mại châu Á phát triển đến đỉnh cao của nó. Sự hưng thịnh này do việc giao lưu tiếp xúc, trao đổi thương mại gia tăng một cách mạnh mẽ giữa các thị trường như Trung Quốc, Nhật Bản, Đông Nam Á và sự tham gia tích cực của người Phương Tây. Đây cũng là thời kỳ mà Đông Nam Á nổi lên mạnh mẽ hơn, và ngày càng dự nhập mạnh mẽ hơn vào những hoạt động thương mại quốc tế. Trong đó, Đàng Trong Việt Nam (với cửa ngõ chính là cảng thị Hội An) đóng vai trò là một trong những trung tâm thương mại quốc tế quan trọng trong khu vực, nhất là trên tuyến thương mại giữa các cảng thị Đông Nam Trung Quốc - các cảng

thị Đông Nam Á - Nhật Bản. Và, các Hoa thương đã đóng vai trò quan trọng trong việc gắn kết thị trường Đàng Trong với thị trường khu vực, nhất là hai thị trường lớn là Trung Quốc và Nhật Bản.

I. THƯƠNG CẢNG ĐÀNG TRONG TRƯỚC 1635

Chúng ta biết rằng, từ năm 1371, nhà Minh Trung Quốc thực hiện chính sách hải cấm, không cho tàu thuyền Trung Quốc tự do buôn bán với nước ngoài và cũng không cho tàu buôn các nước tự do buôn bán với Trung Quốc. Triều đình nhà Minh thu tóm nền thương mại bằng "chính sách triều cống". Đến năm 1567, dưới những tác động của tình hình Trung

* Tướng Quốc Học, NCS Đại học Hạ Môn, Phúc Kiến Trung Quốc

** Ths. Dương Văn Huy, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á

Quốc và bên ngoài buộc Trung Quốc phải thực hiện mở bãi bỏ chính sách hải cấm với các nước Đông Nam Á, nhưng vẫn duy trì chính sách này đối với Nhật Bản. Vào năm 1644, nhà Thanh thay thế nhà Minh và do nhiều lý do về an ninh, chính trị, chính quyền vẫn thực hiện chính sách hải cấm cho đến năm 1684. Chính sách này đã tác động mạnh đến hoạt động thương mại khu vực Á Đông thời kỳ này.

Cũng vào thời gian này, để đảm bảo cho các thuyền buôn chính thức do nhà nước quản lý, năm 1592 chính quyền Toyotomi Hideyoshi đã ban hành chế độ *Châu ấn* (Shuin-jo) và cấp 9 giấy phép đầu tiên cho các thương thuyền đến buôn bán ở Macao, Đài Loan, Việt Nam, Campuchia, Ligor, Patani, Luzon, Siam... Nhu cầu của thị trường về hàng hoá của Trung Quốc rất lớn, nhất là về tơ lụa, gốm sứ... Và, Trung Quốc cũng rất cần những mặt hàng của Nhật Bản như đồng, lưu huỳnh, vũ khí... Cho nên, để giải quyết vấn đề này, hai bên đã chọn cách tìm đến một thị trường trao đổi chung, chủ yếu là vai trò trung gian của các cảng thị Đông Nam Á. Trong đó, Đàng Trong - Việt Nam luôn giữ vị trí hàng đầu.

Cho dù chính quyền Trung Quốc và Nhật Bản từng thực hiện đóng cửa đất nước. Nhưng, những hoạt động trao đổi, buôn bán giữa hai thị trường lớn ở khu vực châu Á này vẫn được diễn ra thường xuyên. Bên cạnh đó, cũng phải khẳng định rằng, những thay đổi trong chính sách đối ngoại của Trung Quốc và Nhật Bản thời kỳ này có những tác động không nhỏ tới hoạt động thương mại giữa hai

nước. Nhưng, đây lại là cơ hội để cho các cảng thị ở Đông Nam Á có cơ hội khẳng định vai trò của mình hơn trong hoạt động thương mại khu vực. Hội An với tư cách là cửa ngõ quốc tế của Đàng Trong và là một trung tâm mậu dịch có nhiều Nhật kiều, Hoa kiều đến cư trú, buôn bán góp phần tạo nên sự hưng thịnh của thương cảng này.

Chúa Nguyễn ở Đàng Trong với cái nhìn khai mở về ngoại thương và đã khuyến khích nhiều thương nhân nước ngoài đến buôn bán, đúng như lời nhận xét của Cristophoro Borri năm 1621: "*Họ dễ dàng cho người ngoại quốc vào hải cảng của họ và họ thích thú thấy người ta tới buôn bán trong lãnh thổ của họ, không những từ những nước và tỉnh lân cận mà từ những thứ rất xa*" và "*Chúa Đàng Trong không đóng cửa trước một quốc gia nào, ngài để cho tự do và mở cửa cho tất cả các người ngoại quốc*"⁽¹⁾. Đồng thời, chúa Nguyễn cũng dành cho các thương nhân, nhất là Nhật thương và Hoa thương nhiều ưu đãi trong hoạt động thương mại ở trên lãnh thổ của mình. Chính vì vậy, trước năm 1635, Hội An ở Đàng Trong là một thành phố - cảng thị mà ở đó chủ yếu là người Nhật và người Hoa cư trú và làm thương mại. Những thương nhân này được nhiều ưu đãi như: "*Chúa Đàng Trong trước kia cho người Nhật, người Tàu chọn một địa điểm và nơi thuận tiện để lập một thành phố cho tiện việc buôn bán. Thành phố này gọi là Faifo (Hội An), một thành phố lớn đến độ người ta có thể nói được là hai thành phố, một phố người Tàu và một phố người Nhật. Mỗi thành*

phố có khu vực riêng, có quan cai trị riêng, và sống theo tập tục riêng. Người Tàu có luật lệ và phong tục của người Tàu và người Nhật cũng vậy”⁽²⁾.

Mặt khác, Đàng Trong toạ lạc trên vị trí rất thuận lợi trên tuyến thương mại khu vực và quốc tế, là vị trí trung tâm của khu vực Đông Nam Á và là nơi mà “Người ngoại quốc đủ bị quyến rũ bởi đất đai phì nhiêu và thêm muốn những của cải tràn đầy trong xứ họ. Không những người xứ Đàng Ngoài, xứ Campuchia và Phúc Kiến và mấy xứ lân cận đến buôn bán, mà mỗi ngày người ta còn thấy các thương gia đến những miền đất xa xôi như Trung Quốc, Macao, Nhật Bản, Manila và Macao. Tất cả đều đem bạc tới xứ Đàng Trong để đem hàng hóa của xứ này về”⁽³⁾. Đàng Trong còn có hệ thống cảng thị dày đặc và rất thuận tiện cho buôn bán, theo như Cristoforo Borri đã nhận xét: “về hải cảng thì thật lạ lùng, chỉ trong khoảng hơn trăm dặm một chút mà người ta đếm được hơn 60 cảng, tất cả đều thuận lợi để cập bến và lên đất liền”⁽⁴⁾.

Thương cảng Hội An trở thành cửa ngõ thông thương quan trọng nhất Đàng Trong. Đây là một cảng sông ở cửa biển (không chỉ là sản phẩm của sông mà còn là sản phẩm của biển), vốn đã phồn thịnh từ thời đại Chăm-pa, nay chuyển sang cảng Việt với những cơ hội mới nó càng trở nên phồn thịnh hơn. Nếu nhìn vào bản đồ thương mại trong khoảng thế kỷ XV - XVII, thì Đàng Trong với cảng thị Hội An gần như nằm ở trung tâm của khu vực và trung tâm luồng thương mại thế giới, một nơi theo như đánh giá của Keith W. Taylor

thì đây là “Một nơi đồ hội được nhắc đến chỉ có thể ám chỉ địa điểm tập trung người Trung Quốc, Nhật Bản, Bồ Đào Nha và những người thương nhân khác, nơi được người Châu Âu biết đến với cái tên Faifo và được người Việt Nam hiện nay gọi là Hội An, nằm không xa về phía Nam của thành phố Đà Nẵng hiện đại. Cảng buôn này được đặt một cách thích hợp trên tuyến đường giữa Malacca và Macao, người Bồ Đào Nha đã thiết lập như những địa điểm trung gian quan trọng trên đường và Trung Quốc và Nhật Bản trong nửa sau thế kỷ XVI”⁽⁵⁾.

Những điều kiện buôn bán lý tưởng như vậy đã thu hút nhiều thương nhân nước ngoài đến đây buôn bán. Người Nhật là những thương nhân đầu tiên đến Hội An buôn bán và sau đó là những người Hoa và đây là hai thương nhân chính buôn bán ở thương cảng. Chính vì vậy, những thuyền buôn từ Trung Quốc có thể đến đây mua được những hàng hoá đem từ Nhật Bản đến bởi các Nhật thương. Và các thuyền buôn của Nhật có thể có được tất cả những hàng hoá Trung Quốc mà họ cần tại thương cảng Hội An này.

Đối với các thương thuyền Nhật Bản, đặc biệt là thời kỳ *Châu ấn thuyền* (1592 - 1635), chúa Nguyễn có những sự ưu đãi trong buôn bán với Đàng Trong, bởi Nhật Bản là quốc gia xuất khẩu đồng, bạc với số lượng lớn. Hơn nữa, chính quyền Đàng Trong cũng tranh thủ khả năng cung cấp vũ khí của người Nhật để giành ưu thế quân sự với Đàng Ngoài. Chúa Nguyễn để cho người Nhật định cư ở những vị trí thuận tiện nhất cho việc buôn bán ở các

thương cảng Đàng Trong. Vào giữa thế kỷ XVII, ở khu phố dành cho người Nhật có chừng 60 gia đình sinh sống, tức có khoảng trên 200 người sinh sống trong khu phố này. Đứng đầu khu phố là trưởng khu. Chúa Nguyễn thường giao cho trưởng khu phụ trách các công việc như: cảng vụ, thuế vụ và chịu trách nhiệm về mọi hoạt động trong khu phố⁽⁶⁾. Khu phố người Nhật được xây dựng, người đứng đầu khu phố này đầu tiên được công nhận vào năm 1618 là một nhà buôn kiêm chủ tàu tên là Furamoto Yashiro. Và, *“Những phố Nhật ở Phnôm-pênh bị tàn phá, người Nhật ở Ayutthaya bị tàn sát, xua đuổi, duy chỉ có ở Hội An, lúc tồn tại được chính quyền ưu đãi”*⁽⁷⁾. Trong những hoạt động buôn bán với Nhật Bản, chúa Nguyễn thường là người đóng vai trò chủ động khuyến khích người Nhật đến Đàng Trong buôn bán, và sự có mặt của những thương thuyền Nhật ở Đàng Trong đã *“đem lại cho chính quyền Đàng Trong một cơ hội vàng vào chính lúc họ cần hơn hết và các nhà lãnh đạo thực dụng họ Nguyễn cũng đủ khéo léo để chớp lấy cả hai tay”*⁽⁸⁾.

Ở Nhật Bản, sự phát triển kinh tế trong nước và sự phát triển của các thành thị đã sinh ra giới thương nhân giàu có mà họ cũng bắt đầu đầu tư vào lĩnh vực thương mại quốc tế. Tướng quân Tokugawa là người đầu tiên khuyến khích buôn bán với nước ngoài như một điều kiện đảm bảo tài chính cho mình. Các đoàn thuyền Châu ấn đã ra tăng về số lượng ở Đông Nam Á, và họ được chính quyền địa phương chào đón bởi vì họ mang theo những lá thư và những món

quà từ chính Tướng quân. Từ năm 1600 đến 1635, có hơn 350 thuyền buôn được cấp *Châu ấn* ra nước ngoài. Họ đến 19 cảng bao gồm Việt Nam, Campuchia, các đảo ở quần đảo Malay - Indônêxia, và Luzon của Philippin. Một biện pháp quan trọng trong buôn bán của những người Nhật này là xuất khẩu bạc. Từ năm 1615 đến 1625 một lượng khoảng 130.000 đến 160.000 kg bạc đã được bán, chiếm khoảng 30 - 40% tổng số bạc được xuất khẩu ra khỏi Nhật⁽⁹⁾.

Và cũng trong thời kỳ *Châu ấn thuyền* phát triển thịnh đạt, Hội An đã đón nhận 70 trên tổng số 365 thuyền buôn Nhật Bản được cấp giấy phép, số này chiếm khoảng 25% số lượng *Châu ấn thuyền*. Do có nhiều thương thuyền Nhật đến Hội An như vậy, các thuyền buôn Trung Hoa không cần phải tốn nhiều công sức cũng có thể có được hàng hoá của Nhật Bản nhất là bạc, đồng, lưu huỳnh và các loại vũ khí khác. Đồng thời, các thuyền buôn Nhật Bản trong mỗi chuyến quay về từ Đàng Trong thường là chở đầy hàng trong đó có rất nhiều hàng hoá từ Trung Quốc do các tàu buôn Trung Hoa cung cấp.

Ở thương cảng Hội An hàng năm có hội chợ quốc tế, thường gọi là mùa mậu dịch, đây là thời gian mà các thuyền buôn nước ngoài nhất là thuyền buôn Nhật bản và thuyền buôn Trung Hoa đậu đầy bến cảng để dỡ hàng và nhận hàng chở đi, và *“giao dịch thương mại với Đàng Trong chủ yếu là Trung Hoa và Nhật Bản trong hội chợ tại một cảng xứ này kéo dài chừng 4 tháng. Người Nhật thường chở trên thuyền của họ giá trị bằng bốn hay năm triệu bạc, còn*

người Tàu chở trong tàu họ gọi là *Some* (thuyền màn) rất nhiều thứ lụa mịn và nhiều hàng hoá khác của xứ họ. Chúa thu được lợi nhuận lớn trong việc buôn bán này bằng thuế hàng hoá và thuế hải khẩu ngài đặt ra và cả nước đều kiếm được rất nhiều mối lợi không thể tả hết⁽¹⁰⁾.

Hội An đã trở thành trạm trung chuyển quan trọng cho những hoạt động thương mại giữa Trung Quốc và Nhật Bản. Trong *Khai dương hải nghị* của Hà Kiêu Viễn có nhận xét về hoạt động buôn bán giữa người Nhật và người Hoa: “Vi luật pháp cấm, không ai dám thông với Nhật Bản, nhưng có bọn thương gia gian tham đem những hàng hoá trốn đi các nước Giao Chỉ (tức Quảng Nam), người Nhật lại từ đó chuyển vận sang Nhật Bản, như vậy thì (người Nhật) không khác gì trực tiếp mậu dịch với Trung Quốc vậy”⁽¹¹⁾. Cũng thời gian đó, có một giáo sĩ Bồ Đào Nha thuộc dòng *Jésuite* là *Valentin Corvalho*, cũng có ghi lại rằng: “gần đây tại Cochinchine đã bắt đầu một thứ mậu dịch rất bất lợi cho người Bồ Đào Nha v.v... ta thấy thương gia Trung Quốc đem nhiều tơ lụa tới đó, và người Nhật mua hết để tải về nước”⁽¹²⁾. Và cũng do Đàng Trong gần với Trung Quốc, nhưng quan trọng hơn là ở đây các thuyền buôn Trung Hoa có thể tìm được những hàng mà mình cần. Cho nên, số thuyền buôn Trung Hoa từ các cảng của Trung Quốc đến Đàng Trong cũng chiếm một tỷ lệ không nhỏ theo như báo cáo trong *Dagregister* về các năm 1631-1634, Đàng Trong có thể đã là một địa chỉ quen thuộc. Vào Năm 1631, báo cáo

ghi rõ có 5 chiếc thuyền Trung Hoa rời Trung Hoa đi Batavia, 5 chiếc khác tới Đàng Trong, 5 chiếc tới Cao Miên, 2 chiếc đi Batani, 2 chiếc đi Siam và 1 chiếc đi Singgora (Songkhla)⁽¹³⁾.

Bên cạnh đó, trong những thuyền *Châu ấn* mà Nhật Bản gửi đi do các Hoa thương người Phúc Kiến đảm nhiệm đến các khu vực buôn bán trong thế kỷ XVII, thì Quảng Nam (Hội An) luôn chiếm một vị trí quan trọng, chiếm hơn 31% tổng số *Châu ấn thuyền* do các thương nhân Phúc Kiến phụ trách từ 1603- 1624 (14/45 thuyền).

Sự hoạt động thương mại một cách nhộn nhịp giữa những thương nhân Nhật Bản và Hoa thương ở Đàng Trong chỉ diễn ra được vài năm, thì đến khoảng những năm 30 thế kỷ XVII, các thuyền buôn *Châu ấn* đến Đàng Trong thưa thớt dần, hoạt động buôn bán trực tiếp của người Hoa và người Nhật ở Hội An giảm dần. Đến năm 1635, Nhật Bản thực hiện chính sách *Sakoku* (*Toả quốc*) thì người Nhật ở Đàng Trong cũng như một số nơi khác ở Đông Nam Á bắt buộc phải trở về nước. Thương cảng Đàng Trong Việt Nam thời kỳ này vốn nhộn nhịp bởi các Nhật thương và Hoa thương thì giờ đây chỉ còn lại Hoa thương là thương nhân chính ở đây. Và, tuyến thương mại từ Trung Quốc - Đàng Trong - Nhật Bản chủ yếu do Hoa thương chi phối.

II. THƯƠNG CẢNG ĐÀNG TRONG THỜI KỲ TỪ 1635 - 1771

Sau khi Nhật Bản thực hiện chính sách *toả quốc* đã ảnh hưởng không nhỏ tới nền kinh tế ngoại thương Đàng Trong

thời kỳ này nhưng sự gia tăng những hoạt động thương mại của Hoa thương ở Đàng Trong, cũng như các thương cảng khác của Đông Nam Á đã góp phần làm ổn định trở lại tình hình thương mại khu vực bởi mặc dù Nhật bản đóng cửa đất nước nhưng vẫn để cho hai thương nhân được phép đến Nagasaki buôn bán là Hoa thương và thương nhân Hà Lan. Cho nên, việc cung cấp, trao đổi hàng hoá giữa Trung Quốc đến Đàng Trong và giữa Đàng Trong với Nhật Bản chủ yếu do Hoa thương nắm giữ.

Đồng thời, chúa Nguyễn ở Đàng Trong cũng khôn khéo sử dụng những thế mạnh về thương mại của Hoa thương để thực hiện phát triển nền ngoại thương của mình. Chúa đã dành cho người Hoa nhiều ưu đãi ở Đàng Trong nhất là trong công việc thương mại giống như Chúa đã dành cho người Nhật thời kỳ trước 1635.

Thấy được vai trò thương mại của người Hoa ở Hội An, chúa Nguyễn đã thừa nhận Minh Hương xã để vừa tỏ ra có sự đãi ngộ đặc biệt (vì có dành cho một số đặc quyền), vừa để kiểm soát nhằm thực hiện được dễ dàng chính sách đồng hoá người Hoa. Thực vậy, dân xã Minh Hương thường đảm nhận những nhiệm vụ đáng được coi là những đặc quyền như: Công việc nghiệm xét cân lượng, định giá hàng hoá; thông ngôn cho các tàu buôn Trung Quốc hay ngoại quốc đến buôn bán ở Hội An, ở gần Vương phủ, như xã Minh Hương thuộc tỉnh Thừa Thiên, dân xã Minh Hương còn được giao phó các công tác như: trang trí, trần thiết, xe đèn sáp, viết liễn đối, bày biện cỗ bàn, yến tiệc v.v...⁽¹⁵⁾.

Ở thương cảng Hội An, chúa Nguyễn cho thiết lập bộ máy quản lý ngoại thương và cho nhiều người Minh Hương giữ nhiều chức vụ quan trọng ở bộ máy này do họ có nhiều kiến thức và kinh nghiệm ngoại thương hơn người Việt. Theo như sự ghi chép của Lê Quý Đôn trong *Phủ Biên tạp lục* thì: “Vào đời Vĩnh Lạc nhà Đại Minh có đặt ty Thị bạc để cử Thuận Hóa lại có trường Trừu Phân. Khi họ Nguyễn cát cứ, thu được thuế thuyền rất nhiều. Đặt cai tàu, tri tào mỗi chức một viên, cai bạ tàu, tri bạ tàu, cai phủ tàu, ký lục tàu, thủ tàu nội mỗi chức hai viên, cai phòng 6 người, lệnh sử 30 người toàn thuế binh 50 người, lính tàu 4 đội 70 người, thông sự 7 người”⁽¹⁶⁾. Và, trong *An Nam cung dịch ký sự*, Chu Thuấn Thủy đã bị “chúa Nguyễn cưỡng bách làm quan cho phủ chúa vào năm 1657” và chức cai tàu có nhiệm vụ “chuyên quản lí người Trung Quốc và tổng lí những sự vụ về tàu thuyền”. Khổng Thiên Như đã giữ chức cai phủ tàu lâu năm, được chúa Nguyễn tín nhiệm, làm phúc cho thương khách và kiều dân Trung Quốc tại Hội An⁽¹⁷⁾.

Lại theo một chiếu dụ của Minh Vương Nguyễn Phúc Chu ban cho nhân dịp một vị trong số Thập lão qua đời, thì Khổng Thiên Như đã từng giữ chức *Cai phủ tàu và kiêm quản các thương khách cùng nhân viên từ xưa ở lại hoặc mới tới Hội An*. Ngoài ra, Robert Kirstop, một viên chức thuộc công ty Đông ấn Anh cũng ghi nhận rằng: “Đại đa số công chức (của phủ Cochinchina) là con cháu của nạn dân Trung Quốc chạy loạn qua đây từ hồi đại lục bị người Thanh chiếm giữ”⁽¹⁸⁾. Vì vậy, số người Hoa ở đây

đã tăng lên và chiếm một con số đáng kể và là những thương nhân lớn, theo như sự ghi chép của Taboulet thì ở Hội An “*bến tàu sâu, tàu bè được đậu an toàn, rất tiện cho thương khách. Tàu có thể đậu ngay trước những thương điểm. Số Hoa kiều ở đây có tới 6.000 người và là những đại thương gia*”⁽¹⁹⁾.

Người Hoa định cư ở thương cảng Hội An và hoạt động thương mại thường xuyên ở đây vẫn là những Hoa thương đến từ vùng duyên hải Đông Nam Trung Quốc, và trừ Quảng Châu phủ thuộc Quảng Đông, Mai Phong thuộc Chiết Giang, ngoài ra đều là thuộc tỉnh Phúc Kiến cả. Điều đó đủ chứng minh cư dân Hội An hồi đó phần đông là người Phúc Kiến. Đúng như lời nhận xét của Thích Đại Sán trong *Hải Ngoại ký sự*: “*Vì Hội An là một Mã đầu lớn, nơi tập hợp của thương khách các nước; thẳng bờ sông, một con đường dài ba bốn dặm, gọi là Đại đường cái, hai bên đường phố ở liền nhau khít rít, chủ phố thầy đều người Phúc Kiến, vẫn ăn mặc theo lối tiên triều (nhà Minh)*”⁽²⁰⁾. Mặt khác, “*người Đàng Trong không buôn bán ở ngoài vương quốc của họ, tức là họ tự làm lấy việc đó và ít đến nỗi không gọi là buôn bán, vì ngoài việc cho thuyền sang Siam và Cao Miên để mua thuốc súng, thì họ bỏ qua các thứ tiện nghi khác của cuộc sống. Người nước ngoài đi tìm xem người Nam kỳ có những thứ gì đặc biệt hoặc họ dùng người Trung Hoa để chở các thứ đó sang Trung Quốc và Nhật Bản, ở đây họ thu về tất cả bạc và tiền được lưu hành ở xứ Nam kỳ*”⁽²¹⁾.

Khoảng cuối thế kỷ XVII, hoạt động

buôn bán ở Hội An của người Hoa được lái buôn Anh là Bowyear đến Đàng Trong năm 1695 ghi chép lại như sau: “*Faifo gồm một con đường phố trên bờ sông và hai dãy nhà, có khoảng 100 nóc nhà của người Trung Quốc, cũng có 4, 5 gia đình người Nhật Bản. Xưa kia người Nhật là cư dân chính và làm chủ việc thương mại ở hải cảng này, nhưng số ấy đã giảm bớt và của cải của họ cũng sút kém, sự quản trị công việc buôn bán hiện nay lọt vào tay người Trung Quốc, họ có ít nhất độ mười, mười hai chiếc thuyền hàng năm từ Nhật, Quảng Đông, Siam, Cambodia, Manila và đây từ Batavia tới*”⁽²²⁾. Cũng theo lời nhận xét của Pierre Poiver về việc lũng đoạn của Hoa thương ở Đàng Trong năm 1744 thì: “*Về phần buôn bán xứ này, thật ra có thể nói là xứ Đàng Trong không phải là người giàu và người buôn bán giỏi. Cho đến nay họ mới chỉ buôn bán với ngoài cùng người Trung Quốc và người Nhật Bản. Người Nhật đã thôi từ 25 năm theo lệnh của Nhật hoàng, cấm không cho dân ra khỏi đất Nhật. Việc cấm này cũng có ở Đàng Trong. Vì thế người Đàng Trong buộc phải bằng lòng tiêu dùng những hàng hoá do người Trung Quốc mang đến*”⁽²³⁾, và ông cũng nhấn mạnh “*thành phố Hội An như một cái kho chung của tất cả cá hàng hoá và là nơi trú ngụ của thương nhân người Hoa với bến đậu dọc theo bờ một con sông vương đầy ghe thuyền*”⁽²⁴⁾.

Hay tác giả Nicholas Tarling trong *The Cambridge History of Southeast Asia* cũng khẳng định vai trò của người Hoa ở cảng thị Hội An: “*Cảng Hội An (Faifo), tức Hội*

An ngày nay, là trung tâm mậu dịch chủ yếu của Việt Nam đầu thế kỷ XVII, cảng thị này do cư dân người Nhật Bản và người Trung Quốc xây dựng nên. Đến năm 1695, người Trung Quốc vẫn chiếm vị trí chủ yếu ở đây, họ kinh doanh từ 10 - 12 chiếc thuyền buôn, mỗi năm đều từ Nhật Bản, Quảng Đông, Xiêm, Campuchia, Manila và Batavia đến đây buôn bán⁽²⁵⁾. Đến khoảng năm 1750, Pierr Poivre cũng miêu tả về hoạt động thương mại của Hoa thương ở Quảng Nam như sau: "Các thương nhân châu Á và châu Âu từng buôn bán ở đây không thể địch được với các thương nhân Trung Hoa, chúng tôi thấy mỗi năm có khoảng hơn 60 thuyền buôn của thương nhân Trung Hoa từ các cảng thị khác nhau của Trung Quốc tới đây buôn bán"⁽²⁶⁾. Ngoài ra, một bác sỹ từng làm ngự y cho chúa Nguyễn người Đức tên là Koffler cũng ghi chép rằng: "mỗi năm có khoảng 80 thuyền buôn Trung Quốc từ các vùng đến buôn bán (không bao gồm Macao, batavia và thuyền hàng của nước Pháp)"⁽²⁷⁾.

Chính vì vậy, các cảng thị vùng duyên hải phía Nam của Việt Nam trở thành một trong những địa điểm mậu dịch hấp dẫn các thuyền buôn Trung Hoa đến từ Quảng Châu. Theo thống kê, từ năm 1761 - 1770, có có khoảng 27 - 37 thuyền mành Trung Hoa thường xuyên từ Quảng Châu đến các cảng Đông Nam Á. Lịch trình những chuyến đi trong khoảng 10 năm này được ghi chép rõ ràng cả những điểm xuất phát và điểm đến, và tổng cộng có khoảng 144 lần. Trong đó, thuyền buôn Trung Hoa đến vùng duyên hải Việt Nam

với tần số nhiều nhất, tổng số là hơn 51 lần, bao gồm có cảng Hà Tiên là 17 lần, các cảng ở các vùng khác của Đàng Trong là 34 lần, và số lần đến các cảng ở khu vực Đông Nam Á khác lần lượt là: Balembang (cụm cảng) 27 lần, Bassac (hay Passiak - một cảng khẩu bán tự trị trên vùng Hạ lưu lưu vực sông Mêkông) là 25, Batavia 12 lần, Campuchia 9 lần và Xiêm 9 lần, Manila 1 lần⁽²⁸⁾.

Chúng ta biết rằng, đa số các thuyền buôn xuất phát từ Trung Hoa tới Hội An, buôn bán tại đây rồi sau đó đi Nhật Bản, số thương thuyền của người Hoa từ các nước Đông Nam Á đến Nhật Bản vào các năm từ 1647 đến 1720 cho thấy khoảng 30% số thuyền này đến từ Quảng Nam. số ghe thuyền Trung Hoa từ các nước Đông Nam Á tới Nhật Bản (1647- 1720) thì Từ Tonkin là 62 chiếc, từ Quảng Nam 203 chiếc, Cambodia 109 chiếc, Siam là 138 chiếc, Patani 49 chiếc, Malacca là 8 chiếc Jakata là 90 chiếc Bantam là 3 chiếc⁽²⁹⁾.

Đàng Trong có một vai trò cực kỳ quan trọng trong nền thương mại giữa Trung Hoa và Nhật Bản. Do vậy, người Nhật tìm cách đầu tư vào nền thương mại ở Đàng Trong qua trung gian các thương nhân người Hoa, sau khi chính sách *Toả quốc* của nhà nước Nhật Bản được thi hành. Các nguồn tư liệu của Hà Lan cho thấy vào năm 1637, người Nhật được lời không dưới 15.000 lạng bạc qua vai trò trung gian của các thương gia người Hoa⁽³²⁾. Sau thời kỳ Nhật Bản thực hiện chính sách *Sakoku* (1647 - 1700), khoảng 8,5% tàu Trung Quốc đến Nagasaki là từ Việt Nam sang (tổng số tàu Trung Quốc là 2854

trong đó 884 chiếc tàu từ Đài Loan và các nước Đông Nam Á sang: Đài Loan 236, Đàng trong là 179, Xiêm 130, Campuchia 108, Batavia 91, Đàng Ngoài 64, Patani (bán đảo Malay) 48, các nơi khác 28⁽³³⁾.

Chúng ta cũng biết rằng, người Hoa và người Hà Lạp trở thành những thương nhân ngoại quốc duy nhất đến Nhật Bản buôn bán sau khi chính quyền này thực hiện chính sách *Toả quốc*. Đến năm 1680, sau khi nhà Thanh bãi bỏ chính sách Hải cấm, thuyền buôn Trung Hoa đến Nhật Bản gia tăng, người Hoa buôn bán chiếm phần lớn. Để hạn chế bạc và đồng chảy ra nước ngoài, vào năm 1680 Nhật Bản giới hạn số thuyền buôn Trung Hoa với con số 70 thuyền, trong đó 20 thuyền đến vào mùa xuân, mùa hạ là 30 thuyền, mùa thu là 20 thuyền, đồng thời số lượng thuyền đến các nơi cũng không giống nhau. Năm 1689, lại mở rộng số thuyền buôn Trung Hoa là 80 chiếc. Năm 1715, để ngăn chặn sự chảy máu nguyên liệu đồng ra nước ngoài, Mạc phủ ban bố "Chính đức tân lệnh", thêm một bước giảm số thuyền buôn Trung Hoa đến Nhật, mỗi năm thuyền buôn Trung Hoa là 30 chiếc, hạn ngạch bạc là 6000 quan (hay Kan, bằng khoảng 600.000 lạng bạc), trong đó, số đồng có thể chi ra là 300 vạn cân (150 vạn kg)⁽³⁴⁾.

Về khối lượng hàng hoá được chuyên chở đi và đến Đàng Trong sau ngày Nhật Bản thực hiện chính sách *Sakoku* (1635), có khoảng 22 thuyền rời Đàng Trong trong thời gian từ 1641 đến 1648 (chủ yếu là thuyền của Hoa thương - TG), với khối lượng hàng hoá ước tính khoảng 50 tấn tới

75 tấn. Theo kê khai hàng hoá của 2 chiếc thuyền từ Đàng Trong tới Nhật Bản năm 1712 với trọng lượng của hai chiếc là 60 tấn. Trọng lượng 60 tấn này có thể được coi là trọng lượng trung bình của số thuyền rời Đàng Trong. Từ 1641 đến 1680, trung bình hàng năm 4 thuyền từ Đàng Trong tới Nhật mỗi năm, như thế tổng cộng hàng hoá các thương nhân người Hoa vận chuyển trên tuyến buôn bán Trung Hoa - Đàng Trong - Nhật Bản là 240 tấn trị giá khoảng 60.000 lạng bạc. Một số lớn ghe có quy mô nhỏ hơn, có thể là trên 10 ghe mỗi năm cũng đã qua lại giữa Đàng Trong và Trung Hoa với số lượng hàng hoá từ 120 đến 200 tấn, trị giá khoảng 100.000 lạng bạc⁽³⁵⁾.

Năm 1686 có 94 thuyền từ của Hoa thương thuộc Hạ Môn, sau khi thực hiện buôn bán với Nhật Bản ở Nagasaki năm 1685, trên đường quay về lại cùng với các thuyền buôn khác tới Quảng Nam mua hàng, sau đó những chiếc thuyền này lại khởi hành đi Nhật Bản⁽³⁶⁾.

Cũng theo như những lời kể của những thuyền trưởng người Hoa buôn bán trong tuyến thương mại Trung Quốc - Đông Nam Á - Nhật Bản, sau khi họ thực hiện những chuyến buôn bán ngắn trong lộ trình từ các cảng Đông Nam Trung Quốc tới các cảng Đông Nam Á, trong đó có các cảng Đàng Trong, sau đó chở hàng đi Nhật Bản. Đồng thời, trên lộ trình từ Nhật Bản quay về những thuyền buôn này cũng đến các cảng khác nhau của Đông Nam Á (nhiều nhất vẫn là Đàng Trong - TG) tiếp tục thực hiện những tuyến buôn bán ngắn trước khi về Trung

Quốc. Chẳng hạn như vào năm 1717, hai thuyền mành Trung Hoa từ Quảng Nam đến Nagasaki, một thuyền hiệu số 1, thuyền của thuyền của Trần Cư Quan đến vào năm nay, thuyền kia số 30, thuyền của Quách Hanh Thống đến vào năm trước đó, chiếc thuyền mang hiệu 30 có ghi lại: *"Thuyền chúng tôi đến đây từ Quảng Nam buôn bán từ năm ngoái. Ngày mồng 9 tháng 4 chúng tôi nhổ neo. Chúng tôi trực tiếp quay về Thượng Hải thuộc tỉnh Nam Kinh nơi đây chúng tôi thu được hàng hoá thương mại được mang đến từ Campuchia"*. Như vậy, họ trở về từ Nagasaki, không qua Quảng Nam, nhưng đi thẳng đến Thượng Hải mua được hàng hoá từ vùng Đông Dương (Cochin- China). Sau đó quay trở lại Nhật Bản cùng năm đó. Quách Hanh Thống đến Nhật Bản một lần nữa bằng thuyền buôn hiệu 33 vào năm sau. Trong báo cáo được ghi chép năm 1718 như sau: *"Thuyền của chúng tôi là con thuyền năm ngoái đến từ Quảng Nam số hiệu 30. Chúng tôi đến đây buôn bán từ năm ngoái và khởi hành từ đây vào ngày mồng 10 tháng 6. Sau đó đến Thượng Hải thuộc tỉnh Nam Kinh chúng tôi sẽ ở đó trong một thời gian"*⁽³⁷⁾.

Theo những tư liệu được thống kê quan *Hoa di biển thái* thì số thuyền buôn từ 1675- 1699 (Từ năm Khang Hy thứ 14 đến năm 38) số thuyền của người Hoa từ Việt Nam đến Trường Kỳ (Nagasaki) Nhật Bản là 101 chiếc, trong đó thuyền đến từ Quảng Nam là nhiều nhất, thứ đến là thuyền buôn người Hoa từ Cambuchia, rồi đến thuyền buôn Hoa

thương từ Đông Kinh (Đàng Ngoài), ít nhất là từ Chiêm Thành.

Cùng với thương cảng Hội An, nhiều thương cảng khác của Đàng Trong cũng có những thuyền buôn người Hoa đi Nhật Bản và đi Trung Quốc buôn bán. Họ Mạc ở Hà Tiên cũng tích cực tham gia những hoạt động thương mại với Trung Quốc và Nhật Bản. Chẳng hạn, các trường hợp Lưu Vệ Quan và Huỳnh Tập Quan được Mạc Cửu phái sang Nhật Bản và được Mạc phủ Đức xuyên cấp giấy phép thương mại năm 1728, 1729 hay các thuyền của Ngô Chiêu Viên và Lâm Thiện Trường do Mạc Thiên Tích phái sang Nagasaki để xúc tiến việc mậu dịch với Nhật Bản năm 1740, 1742⁽³⁹⁾. Dưới sự quản lý của họ Mạc, những hoạt động buôn bán của cảng thị Hà Tiên diễn ra ngày càng nhộn nhịp hơn bởi những tuyến buôn bán với thị trường khu vực Đông Bắc Á và Đông Nam Á. Nhưng, những điều mà chúng ta biết được chủ yếu thông qua phần lớn những những chuyến đi của các thuyền mành lớn của người Hoa từ Quảng Đông thường xuyên lui tới các cảng thị Đông Nam Á trong giữa khoảng từ những năm 60 đến những năm 80 của thế kỷ XVIII. Có khoảng 30 hoặc hơn nữa số thuyền mành lớn đậu ở Quảng Đông, thì 75 tới 80% quan tâm đặc biệt trong buôn bán với Campuchia, Hà Tiên và Đàng Trong⁽⁴⁰⁾. Hà tiên là cảng thị cung cấp thóc và gạo quan trọng cho thị trường Trung Hoa, đồng thời, những thuyền buôn ở đây cũng thu mua nhiều loại hàng hoá quý hiếm không chỉ từ khu vực Nam bộ mà còn cả ở thị trường Campuchia để đi đến Nhật Bản

và Trung Quốc buôn bán.

Có thể nói, dọc theo vùng duyên hải Đàng Trong, những cảng thị từ Thanh Hà, qua Hội An, đến Hà Tiên đều là những địa điểm thương mại quan trọng của các thuyền buôn Hoa thương. Những cảng thị này là mắt xích quan trọng của mạng lưới thương mại của người Hoa, là địa điểm trung chuyển tập nập nhất của những thuyền buôn từ Trung Quốc đến Nhật Bản buôn bán. Hội An là thương cảng quốc tế, là cửa ngõ quan trọng nhất của Đàng Trong đối với thị trường thế giới và khu vực. Các cảng thị khác của Đàng Trong thường đóng vai trò cung cấp hàng hoá và phân phối hàng hoá cho Hội An, là những mạng lưới cảng thị vệ tinh, không có những cảng thị này thì không thể có cảng thị Hội An phồn thịnh như vậy trong một thời gian dài. Cho nên, các thuyền buôn nước ngoài chỉ cần neo đậu ở cảng thị Hội An và dưới sự quản lý của chính quyền địa phương, thông qua hội chợ quốc tế họ có thể có được hàng hoá từ khắp nơi trong vùng, và hàng hoá cũng có thể phân phối đi mọi nơi từ thương cảng này.

III. MỘT VÀI NHẬN XÉT ĐÁNH GIÁ

Có thể nói rằng, những hoạt động thương mại của Hoa thương ở những thương cảng Đàng Trong đã góp phần quan trọng thúc đẩy ngoại thương ở đây, và sự hưng thịnh của Đàng Trong đã phụ thuộc vào số thuyền buôn đến đây buôn bán hàng năm, đúng như trong *Hải Ngoại ký sự*, Thích Đại Sán đã dẫn lời chúa Nguyễn Phúc Chu (1691- 1725) khi được

chúa cho biết tình hình ngoại thương năm 1695: “*Các năm trước thuyền ngoại dương đến buôn bán, mỗi năm chừng sáu, bảy chiếc, năm nay số thuyền lên tới mười sáu, mười bảy chiếc, trong nước nhờ đó mà được tiêu dùng dư dật*”⁽⁴¹⁾.

Chúa Nguyễn là những người có tư tưởng khai mở về ngoại thương, coi ngoại thương giống như một những nhân tố quyết định sự hưng thịnh và tồn vong của quốc gia thời kỳ này. Ông rất coi trọng những hoạt động buôn bán với Nhật Bản. Nhưng từ 1635, Nhật Bản thực hiện toả quốc, thương thuyền của Nhật thương không còn trực tiếp buôn bán với Đàng Trong, điều này tưởng như gây ra sự thâm hụt thương mại của Đàng Trong, nhưng sự có mặt và hoạt động tích cực của Hoa thương đã bù lấp vào sự thiếu hụt đó. Sự hoạt động có hiệu quả của các thương thuyền người Hoa đã khiến cho hàng hoá được lưu thông từ Trung Quốc đến Đàng Trong và từ Đàng Trong đến Nhật Bản. Mặc dù Trung Quốc và Nhật Bản thực hiện chính sách đóng cửa đất nước, nhưng những hoạt động thương mại của họ không hề bị suy giảm nhiều bởi vị trí trung chuyển của các cảng thị Đàng Trong cũng như các cảng thị khác ở Đông Nam Á.

Các cảng thị Đàng Trong không chỉ là nơi tập trung hàng hoá của Trung Quốc, Nhật Bản, mà còn là nơi thu gom hàng hoá của các nước Đông Nam Á khác do Hoa thương và các thương nhân khác mang đến, rồi từ đây hàng hoá chủ yếu được phân phối đi các thị trường theo nhu cầu của

chính các thị trường đó. Những hoạt động thương mại của Hoa thương ở đây cũng góp phần quan trọng trong việc quốc tế hoá khu vực, và cũng góp phần làm cho những chính sách đóng cửa của cả Trung Quốc và Nhật Bản không còn nhiều tác dụng./.

CHÚ THÍCH

1. Cristophoro Borri: *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb TP. Hồ Chí Minh. 1998, tr. 88.
2. Cristophoro Borri: *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb TP. Hồ Chí Minh. 1998, tr. 99.
3. Cristoforo Borri: *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb TP.HCM, 1998, tr 89.
4. Cristophoro Borri: *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb TP. HCM, 1998, tr 91.
5. Keith W.Taylor: *Nguyễn Hoàng và bước khởi đầu cuộc Nam tiến*, Xưa & nay, số 104, 2001.
6. Nguyễn Văn Kim: *Quan hệ Việt Nam - Nhật Bản thế kỷ XVI- XVII (góp thêm một số tư liệu và nhận thức mới)*, trong *Nhật Bản với châu Á - những mối liên hệ lịch sử và chuyển biến kinh tế, xã hội*. Nxb ĐHQGHN, 2003, tr.132.
7. Đỗ Bang- Đỗ Quỳnh Nga: *Ngoại thương Đàng Trong thời chúa Nguyễn Phúc Nguyên (1614 - 1635)*, Nghiên cứu Lịch sử, số 6, 2002, tr 31.
8. Li Tana: *Xứ Đàng Trong: Lịch sử kinh tế - xã hội Việt Nam thế kỷ 17 và 18*, Nxb Trẻ 1999, tr 93.
9. Nicholas Tarling: *The Cambridge History of Southeast Asia*, Vol.1, Chapter VIII: Economic and Social Change, c. 1400-1800, Cambridge University Press, 1992, p.351.
10. Cristophoro Borri: *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb TP. HCM, tr 90.
11. Hà Viễn Kiều: *Kính sơn văn tập*, Q.24, Nghị Khai dương hải nghị, dẫn theo Trần Kính Hoà: *Mấy điều nhận xét về Minh Hương xã và các cổ tích tại Hội An*, Việt Nam Khảo cổ tập san, Sài Gòn 1960, tr 5.
12. Léon Pagès: *Histoire de la religion Chrétienne au Japan*, T.II Paris 1870, p 164 - 165, dẫn theo Trần Kính Hoà: *Mấy điều nhận xét về Minh Hương xã và các cổ tích tại Hội An*, Việt Nam Khảo cổ tập san, Sài Gòn 1960, tr10.
13. Daghrehister, tập 1, 1631- 1634, tr 66, dẫn theo Litana: *Xứ Đàng Trong- Lịch sử kinh tế - xã hội Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*. Nxb Trẻ, 1999, tr100.
14. James K.Chin (Qian Jiang), *Bridging East Ocean and West Ocean: Hokkien Merchants in Maritime Asia Prior to 1683*, with a Special Reference to the Ports of East Asia, Paper Prepared for the Workshop "Northeast Asia in Maritime Perspective: A Dialogue with Southeast Asia", 29- 30 October 2004, Okinawa.
15. Phan Du: *Quảng Nam qua các thời đại, quyển Thương*, Cổ học tùng thư, 1974 tr 168.
16. Lê Quý Đôn: *Phủ biên tạp lục*, Nxb KHXH, HN, 1977, tr 231.
17. Trần Kính Hoà: *Mấy điều nhận xét về Minh Hương xã và các cổ tích tại Hội An*, Việt Nam Khảo cổ tập san, Sài Gòn 1960, tr 24.
18. A. Palrymphe - Robert Kirsop: *Sam accounts of Cochinchina*, 1750, trong *Oriental Repository*, vol.I, London, 1973, p 250 (Trích trong Trần Kính Hoà: *Mấy điều nhận xét về Minh Hương xã và các cổ tích tại Hội An*, Việt Nam Khảo cổ tập san, Sài Gòn 1960, tr 5.
19. G. Taboulet: *La Geste Fracaice en Indochine (texte 43). Faifo en 1744 d'après Pierre Poive*, dẫn theo Phan Du: *Quảng Nam qua các thời đại, Q.thương*, Cổ học tùng thư, 1974, tr 195.

20. Thích Đại Sán: *Hải ngoại ký sự, Q.3*. Viện Đại học Huế, 1963, tr 154.
21. Đông Dương- Mô tả bởi cha cố và các nhà du lịch. Tư liệu khoa Lịch sử- ĐHKHXH&NV- ĐHQGHN.
22. Phan Khoang: *Việt sử xứ Đàng Trong 1558- 1777*, Nxb Văn Học, 2001, tr 421.
23. Thành Thế Vỹ: *Ngoại thương Việt Nam hồi thế kỷ XVII, XVIII và đầu XIX*, Nxb Sử học, HN, 1961, tr 229.
24. Lalleret Louis. Pierre Poivre. TCVD, 1887, p3. Dẫn theo Nguyễn Quốc Hùng: *Phố cổ Hội An và việc giao lưu văn hoá ở Việt Nam*, Nxb Đà Nẵng, 2004, tr 26.
25. Nicholas Tarling: *The Cambridge History of Southeast Asia*, Vol I, Cambridge University Press, 1992, p 289.
26. Trần Kinh Hoà: *Phố người Đường và hoạt động thương mại của họ ở Hội An thế kỷ XVII, XVIII*, Tân Á học báo, 1957, tr 302.
27. Trần Kinh Hoà: *Phố người Đường và hoạt động thương mại của họ ở Hội An thế kỷ XVII, XVIII*, Tân Á học báo, 1957, tr 302.
28. Paul A. Van Dyke: *Port Canton and the Pearl River Delta, 1690- 1845*, Volume II, Ph.D Dissertation, University of Southern California, 2002, p 373- 435, 639- 640.
29. Litana: *Xứ Đàng Trong- Lịch sử kinh tế- xã hội Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*. Nxb Trẻ, 1999, tr101.
30. Li Tana: *Xứ Đàng Trong: Lịch sử kinh tế- xã hội Việt Nam thế kỷ XVII- XVIII*, Nxb Trẻ, 1999, tr 100, 101.
31. Bảng này theo Hạnh Nguyên Âu: *Khảo về nguồn gốc các loại thuyền mạnh của Trung Quốc đến Nhật Bản thế kỷ XVII*. ("Trung Quốc hải dương phát triển văn hoá văn tập", đệ cửu biên, Lưu Tự Phong (chủ biên), sách chuyên khảo của Trung tâm Khoa học Xã hội và Nhân văn, Viện Nghiên cứu Trung ương, Dân quốc, tháng 5 năm 1994).
32. Litana: *Xứ Đàng Trong- Lịch sử kinh tế- xã hội Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*. Nxb Trẻ, 1999, tr100.
33. Momoki Shiro: *Nhật Bản và Việt Nam trong hệ thống buôn bán châu Á vào thế kỷ XVII - XVIII*, kỷ yếu hội thảo Phố Hiến năm 1992, tr 50.
34. Trần Kinh Hoà: *Thanh sơ Hoa bách chi Trường Kỳ cập Nhật- Nam hàng vận*, Singapore, Nam Dương học báo, Q. 13, tập 1, 1957, tr 4,5,
35. Xem Li Tana: *Xứ Đàng Trong: Lịch sử kinh tế- xã hội Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*, Nxb Trẻ, 1999, tr 130, 131.
36. Hoa Di biến thái, Q. 11, tr 634.
37. Keisuke Yao: *The Chinese Junk Trade between Japan and Southeast Asia in the 17-18th Centuries*, The Bulletin of the Faculty of Humanities No.68, The University of Kita Kyushu, October 2004, p 10.
38. Theo tư liệu đã dẫn của Trịnh Thủy Minh, *Sử liệu về người Hoa Đông Nam Á của Nhật Bản cổ tịch- "Hoa di biến thái"*, xem Ngô Kiếm Hùng (cb), *Nghiên cứu người Hoa ở Hải ngoại*, Số 2 (Đài Loan hải ngoại hoa kiều nghiên cứu học hội, 1992), trang 123- 147, xem Lý Khánh Tân, *Mậu dịch, di thực và giao lưu văn hoá: Người Quảng Đông và Việt Nam thế kỷ XV- XVII*, Trung tâm nghiên cứu Lịch sử xã hội Trung Quốc, Đại Học Nam Khai- Sở nghiên cứu Lịch sử viện Khoa học xã hội tỉnh Quảng Đông.
- (39. Theo Trần Kinh Hoà: *Họ Mạc và chúa Nguyễn ở Hà Tiên*, Văn hoá Á châu, Sài Gòn, số 7, 1968.
40. Li Tana and Paul A. Van Dyke, *Canton, Cancao, and Cochinchina: New Data and New Light on Eighteenth Century Canton and the Nanyang*, Chinese Southern Diaspora Studies, Volum 1, 2007, p. 13.
41. Thích Đại Sán: *Hải ngoại ký sự*, Viện Đại học Huế, 1963, Q.3, tr 126.