

# THƯƠNG CẢNG MANILA THẾ KỶ 17 VÀ MỐI LIÊN HỆ VỚI KHU VỰC ĐÔNG BẮC Á

DƯƠNG VĂN HUY\*

Năm 1565, sau khi đánh chiếm Philippin, để khai thác tối đa lợi thế của Philippin và các thuộc địa ở Mỹ Latinh, Tây Ban Nha đã mở ra tuyến mậu dịch hàng hải thuyền buồm lớn từ Manila đến Acapulco của Mexico, vận chuyển bạc của Mexico đến Manila để lấy tơ sống và lụa của Trung Quốc. Tây Ban Nha đã biến Manila trở thành trung tâm mậu dịch quan trọng của Philippin và của cả khu vực, là đầu mối quan trọng trong tuyến thương mại Châu Á và Mỹ Latinh. Tơ lụa và các hàng hoá khác từ thị trường Đông Á được đưa qua Mexico, rồi từ Mexico hàng hoá lại được tái xuất khẩu vào các nước Châu Âu. Cuối thế kỷ 16 đến thế kỷ 17, thương cảng Manila trở nên phồn thịnh và trở thành một trong những thương cảng với tư cách là trạm trung chuyển quan trọng trong những hoạt động mậu dịch khu vực và thế giới. Trong hoàn cảnh đó, thị trường Đông Bắc Á là một trong những nhân tố vô cùng quan trọng ảnh hưởng tới sự hưng thịnh cũng như suy tàn của cảng thị này.

## Tây Ban Nha và sự hưng thịnh của thương cảng Manila

Tây Ban Nha chiếm Philippin với ba mục đích rõ ràng là giành thị phần buôn bán hương liệu, liên hệ với Trung Quốc và Nhật Bản để mở đường truyền đạo, làm cho nhân dân Philippin theo Đạo Cơ đốc. Tuy nhiên họ chỉ đạt được ở mục đích thứ ba. Philippin không sản xuất hương liệu, việc cải đạo ở Trung Quốc và Nhật Bản là ảo tưởng. Do

không có hương liệu và vàng bạc, nên việc buôn bán với Trung Quốc và Nhật Bản là điều thiết yếu để làm cho thuộc địa Philippin không mắc nợ<sup>(1)</sup>. Hơn nữa, cũng do sự nghèo nàn về tài nguyên khiến cho Tây Ban Nha ban đầu cảm thấy thất vọng. Một viên tổng đốc Tây Ban Nha nhiệm kỳ thứ 3 ở Manila là Fracisco de Sande thậm chí còn gọi vùng này “*cần cỗi đến mức người ta phải dựa bố thí để sống*”. Mặc dù vậy, đội trưởng đội thương thuyền của Miguel Lopez de Legazpi là Juan Pable Carrion đã nhận ra cần phải khác thác tiềm năng thương mại của vùng này, cho rằng: “*quần đảo này chẳng có lợi ích gì đáng nói cả, trừ khi mở những tuyến mậu dịch với Trung Quốc và những quốc gia Đông Ấn Độ khác*”<sup>(2)</sup>. Mặt khác, do luôn phải đối chọi với sự cạnh tranh của Bồ Đào Nha ở Đông Nam Á, để có thể thu hút hoạt động thương mại của khu vực, chính quyền Tây Ban Nha đã đề ra những chính sách khuyến khích thương nhân Châu Á đến Philippin buôn bán. Vào cuối thế kỷ 16, chính sách đó đã thu được những kết quả nhất định. Và, “Manila trở thành điểm đến của các nhà buôn Trung Quốc, Nhật Bản, Siam, Cambodia và quần đảo Spice. Trước đó, việc buôn bán với Trung Quốc đã khá phát đạt. Những thuyền buôn lớn của Tây Ban Nha từ hải cảng Acapulco của Mexico đã

<sup>(1)</sup> D.G.E. Hall, *Lịch sử Đông Nam Á*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1997, tr. 391- 393.

<sup>(2)</sup> W. L. Schurz, *The Manila Galleon*, New York, E. P. Dutton & Co., 1959, p.45.

\* Thạc sĩ, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á

chở tới Manila tiền đô la, bạc và vàng nén để mua tơ lụa của Trung Quốc, và đồng đô la của Mexico được đổ vào các thương cảng của Trung Quốc là Quảng Đông, Macao, Ninh Ba với khối lượng rất lớn và do đó trở thành vật trung gian trao đổi trong thương mại quốc tế ở Viễn Đông<sup>(3)</sup>.

Trong cuốn *The Manila Galleon*, tác giả William Lytle Schurz đánh giá rất cao vị trí của Manila như sau: “Trong tất cả những thành phố cảng thị ở Viễn Đông, Manila là điểm trung tâm tốt nhất cho mậu dịch Viễn Đông cả về mặt địa lý tự nhiên và mặt địa kinh tế, có hai loại hàng hoá chủ yếu nhất ở thương cảng này là: tơ lụa từ phương Bắc đến và hương liệu từ phương Nam lên, để dàng tập trung ở Manila, sau đó những hàng hoá này được vận chuyển đi Châu Âu, Châu Mỹ, Nhật Bản, Trung Quốc, các vương quốc Đông Ấn Độ và từ Đông Nam bán đảo Mã Lai đến một loạt đảo thuộc Malucku, đã hình thành nên nửa vòng tròn lớn lấy Manila làm trung tâm. Xét về cự ly các vùng sản xuất chủ yếu như Malacca, Macao hoặc Batavia đều không có vị trí ưu việt như thương cảng này”<sup>(4)</sup>. Có thể William Lytle Schurz đánh giá quá cao vai trò của thương cảng Manila, nhưng cũng không thể phủ nhận vị trí quan trọng của thương cảng này trong những tuyến thương mại khu vực và thế giới. Đặc biệt là vị trí quan trọng của Manila trong việc kết nối thị trường Trung Quốc và Nhật Bản với thị trường châu Mỹ.

Nhu cầu về bạc trắng của Trung Quốc với khối lượng lớn khiến cho Tây Ban Nha thu được nhiều lợi ích, họ vận chuyển bạc trắng được sản xuất ở Peru với giá thấp rồi chở

đến Manila, đổi lấy tơ sống và lụa tấm của Trung Quốc, do lợi nhuận đem lại cao nên sẽ bỏ sung được sự chậm trễ, nguy hiểm, và gian khổ trên lộ trình từ Manila đến Acapulco. Sau đó, số tơ lụa này được tiêu thụ ở Mexico, một số khác từ Acapulco vận chuyển đến Peru, nhưng phần lớn được vận chuyển ngang qua Mexico đến Veracruz rồi đến Tây Ban Nha. Thông qua hoạt động thương mại ở Manila, Tây Ban Nha cũng tăng thêm được nhiều khoản thu từ thuế thương mại. Từ năm 1610, mức thuế lưu hành là 3% đối với những hàng hoá nhập từ Ấn Độ, Nhật Bản, còn hàng từ Trung Quốc thì phải chịu thuế 6%. Tuy mức thuế không lớn nhưng Tây Ban Nha muốn thông qua hoạt động kinh tế đó để duy trì quan hệ với các nước trong khu vực. Đến năm 1630 - 1640, thuế hàng hoá từ Macao đến Manila có sự thay đổi. Đối với thương nhân tự do, mức thuế phải chịu là 6%, còn buôn bán chính thức là 14% bao gồm cả chi phí vận chuyển<sup>(5)</sup>. Mặt khác, theo như báo cáo của Pedro de Rojas đầu thế kỷ 17, hàng hoá của riêng thương nhân đến từ Phúc Kiến, mỗi năm phải nộp hơn 4 vạn peso tiền thuế, nếu tính theo tỷ lệ thì họ phải nộp là 3% giá trị hàng hoá vận chuyển, tổng giá trị hàng hoá mỗi năm vận chuyển vào Manila khoảng 130 vạn peso<sup>(6)</sup>. Những khoản thuế này là một trong những nguồn thu quan của Tây Ban Nha ở thương cảng Manila.

Có thể nói, sự hưng thịnh của thương cảng Manila cùng với hoạt động mậu dịch thuyền buồm lớn “đã trở thành con đường

<sup>(3)</sup> D.G.E. Hall, *Lịch sử Đông Nam Á*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1997, tr. 393.

<sup>(4)</sup> William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*. New York: E. P. Dutton & Co, 1959, p. 27.

<sup>(5)</sup> Rui D'Avila Lourido, *The impact of the Macao - Manila Silk Trade from the Geginnings to 1640*, in *The Silk Road- Highways of Culture and Commerce*, Vadime Elisseff (Ed.) UNESCO Publishing, 2000, p. 220.

<sup>(6)</sup> Lý Kim Minh (cb), *Hải ngoại giao thông và giao lưu văn hoá*, Nxb Mỹ thuật Văn Nam, 2006, tr 188.

*huyết mạch về kinh tế của thuộc địa Philippin, cho phép Manila, với hải cảng tuyệt vời gần vựa thóc miền trung Luzon, có thể duy trì vị trí của mình như một thủ phủ của quần đảo này*<sup>(7)</sup>. Sự hưng thịnh của thương cảng này đã đánh dấu quan trọng vai trò của Tây Ban Nha. Với tuyến thương mại Manila với Mexico, cùng với mạng lưới thương mại nội vùng, những người Tây Ban Nha đã đưa Philippin từ một nền kinh tế tự nhiên chuyển dịch dần sang một nền kinh tế thương mại mậu dịch. Và hoạt động thương mại đã trở thành một yếu tố quan trọng giải quyết vấn đề tài chính cho chính quyền thực dân Tây Ban Nha ở Philippin.

### **Hoạt động thương mại của Manila với thị trường Trung Quốc và Nhật Bản**

Trung Quốc luôn là thị trường được Tây Ban Nha đặt vào vị trí ưu tiên trong những hoạt động thương mại của các nước với thương cảng Manila. Với vị trí không xa với các thương cảng vùng duyên hải đông nam Trung Quốc, Manila đã thu hút nhiều thương thuyền chở đầy tơ lụa đến từ Trung Quốc. Trong những hoạt động thương mại giữa các thương cảng của Trung Quốc với thương cảng Manila chủ yếu là các hoạt động của các thương thuyền của người Hoa, vì các thương thuyền của người Tây Ban Nha khó tiếp cận trực tiếp được với thị trường Trung Quốc. Bởi vậy, những thuyền buôn người Hoa đã trở thành nhân tố quan trọng trong tuyến thương mại này và là người cung cấp tơ lụa thường xuyên cho Manila rồi các thương thuyền của Tây Ban Nha lại chở sang Mexico, nhất là những thương thuyền đến từ Phúc Kiến. Thời kỳ này có nhiều thương thuyền của Phúc Kiến đến buôn bán ở Luzon

theo như lời của một tuần phủ Phúc Kiến thời kỳ nhà Minh bãi bỏ từng phần chính sách Hải cấm (năm 1567) là Từ Học Ngung thì: “*chúng tôi buôn bán với Luzon vì ở đó có bạc trắng của Phật Lang Cơ (Tây Ban Nha)*”. Mặt khác, Hà Kiều Viễn người Phúc Kiến cũng cho biết “*Đi đường biển từ Phúc Kiến đi về hướng Nam, có quốc gia Luzon... [nơi đó] có nhiều vàng và bạc, lưu hành bạc giống như việc lưu hành tiền ở Trung Quốc. Bạc của các nước Tây Dương (chỉ Tây Ban Nha) đều được chuyển tới đây qua những hoạt động thương mại biển, cho nên người Phúc Kiến buôn bán nhiều ở Luzon*”<sup>(8)(8)</sup>. Bên cạnh đó, vào năm 1633, tổng đốc Tây Ban Nha ở Manila do bất mãn với người Bồ Đào Nha, đã ban lệnh cấm thuyền từ Macao đến Manila. Tin tức này lan truyền ra, năm sau có 40 thuyền lớn của thương nhân Trung Quốc chở đầy tơ sồng và lụa đã tràn vào Manila, đến mức năm đó những thuyền buôn lớn đi Mexico không có cách nào chở hết toàn bộ số tơ lụa đó<sup>(9)</sup>.

Tây Ban Nha ở Manila kinh doanh buôn bán tơ sồng và lụa Trung Quốc, đây là những mặt hàng chủ đạo, họ kinh doanh những hàng hóa tơ sồng và lụa tằm mà thương thuyền Trung Quốc chở đến Manila rồi số tơ lụa này được mang đến Acapulco của Mexico, sau đó từ Acapulco và Sevilla thâm nhập vào thị trường Châu Âu. Theo như thống kê, vào những năm bình thường, mỗi năm những thuyền lớn từ Acapulco đến Manila vận chuyển bạc trắng khoảng 200 vạn peso, hành trình quay về vận chuyển tơ

<sup>(7)</sup> D.G.E. Hall, *Lịch sử Đông Nam Á*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1997, tr. 393.

<sup>(8)</sup> Hà Kiều Viễn, *Mãn thư*, Q. 150, “Đào di chí”. Dẫn theo Lý Kim Minh (cb), *Hải ngoại giao thông và giao lưu văn hoá*, Nxb Mỹ thuật Văn Nam, 2006, tr. 69.

<sup>(9)</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*. Lisbon: Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, 1959, p.141.

sống và lụa tằm Trung Quốc trị giá khoảng 200 - 300 vạn peso. Sản phẩm tơ sống và lụa dệt của Trung Quốc đã trở thành một trong những chủ thể mậu dịch toàn cầu lúc đó, kết quả là khiến cho bạc trắng khắp nơi trên thế giới đổ dồn về Trung Quốc. Người Tây Ban Nha cũng chở bạc trắng từ Mexico đến Manila rồi đổ về Trung Quốc, chúng ta có thể nhìn thấy từ con số được ghi chép từ cuối thế kỷ 16, như trong thư của Pedro de Rojas gửi Quốc vương Tây Ban Nha Philippe II năm 1586 có nói: “*Mỗi năm có khoảng 30 vạn peso bạc từ Manila đến Trung Quốc, mà năm nay vượt qua 50 vạn peso*”. Vào năm 1598, trong thư mà Don Francisco Tello gửi cho Philippe II cũng đề cập đến: “*người Trung Quốc đến đây buôn bán mỗi năm đem bạc đi 80 vạn peso, có lúc vượt qua 100 vạn peso*”<sup>(10)</sup>. Ngoài ra, theo như tuyên bố của Tổng giám mục Pedro de Baeza ở Manila vào năm 1609, bình quân mỗi năm khoảng 30 - 40 thuyền Phúc Kiến từ Manila vận chuyển đi 250 - 300 vạn rial bạc trắng, số bạc trắng này chủ yếu dùng để mua hàng hóa tơ sống và lụa tằm của Trung Quốc<sup>(11)</sup>. Do Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha đem bạc trắng các nơi trên thế giới tập trung về Trung Quốc, nên đầu thế kỷ XVII, họ đều gọi thuyền buồm lớn Manila (The Manila Galleon) và Macao là “*thuyền bạc*” (Silver-Ship), bởi vì thuyền buồm lớn Manila từ Mexico và Peru vận chuyển bạc trắng đến thương cảng Manila mua hàng hóa tơ lụa và hàng hóa khác của Trung Quốc; thuyền Macao lại từ Nhật Bản chở bạc thối đến

Quảng Châu và Macao mua hàng hóa tơ lụa, vàng và xạ hương của Trung Quốc<sup>(12)</sup>.

Ngoài những thương thuyền Trung Quốc đến từ các cảng thị ở đại lục như Quảng Đông, Phúc Kiến, Ninh Ba ra thì cũng có nhiều thương thuyền từ của họ Trịnh ở Đài Loan đến Manila buôn bán, và họ chiếm số lượng không nhỏ trong các thuyền buôn neo đậu ở thương cảng này. Khoảng giữa thế kỷ 17, Trịnh Kinh tại Đài Loan rất coi trọng những hoạt động mậu dịch với Manila. Bởi những hoạt động mậu dịch này được coi là chỗ dựa chủ yếu cho Đài Loan, các thuyền buôn Đài Loan có thể đến Manila mua tơ sống Trung Quốc và những hàng dệt rồi sau đó chuyển đến Nagasaki của Nhật Bản để bán với giá chênh lệch để tìm kiếm lợi nhuận, như vậy họ đã thu về được những món lời lớn<sup>(13)</sup>. Vào năm 1672, một người Anh là Symon Delboc đã gửi một bức thư từ Đài Loan tới một thương điếm của Anh ở Java, trong thư ông ta có viết như sau: “*tháng 1 hàng năm Trịnh Kinh phái 5 đến 6 chiếc thuyền từ Đài Loan tới Manila, trong thời gian tháng 4 và tháng 5 thì những thuyền buôn này quay trở về, sau đó đi Nhật Bản vào khoảng tháng 6, 7, có khi là tháng 11 hoặc 12 lại có 12 đến 14 chiếc thuyền đến Manila*”<sup>(14)</sup>. Theo như Pierre Channu đưa ra con số thống kê thì số thuyền buôn từ Trung Quốc đến Đài Loan chiếm vị trí cao, theo như bảng thống kê dưới đây:

<sup>(12)</sup> C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550-1770*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1948, p.14.

<sup>(13)</sup> The Great Trading Merchants, Cocksinja and His Son, p. 113. Dẫn theo Lý Kim Minh (cb), *Trung Quốc cổ đại hải ngoại mậu dịch sử*, Nxb Nhân dân Quảng Tây, 1991, tr 382.

<sup>(14)</sup> “*Sử liệu mậu dịch Anh quốc ở Đài Loan thế kỷ 17*”, tr. 196. Dẫn theo Lý Kim Minh (cb), *Trung Quốc cổ đại hải ngoại mậu dịch sử*, Nxb Nhân dân Quảng Tây, 1991, tr 382.

<sup>(10)</sup> E. H. Blair and J. A. Robertson, *The Philippine Islands 1493-1898*[M]. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903, vol 6, pp 246; vol. 10, p.179.

<sup>(11)</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640*. Lisbon: Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, 1959, p.74.

**Bảng 1: Thống kê số thuyền buôn Trung Quốc từ các vùng đến Manila từ năm 1664- 1683<sup>(15)</sup>**

Năm	Số thuyền Trung Quốc	Thuyền đến từ đại lục	Thuyền đến từ Macao	Thuyền đến từ Đài Loan	Năm	Số thuyền Trung Quốc	Thuyền đến từ đại lục	Thuyền đến từ Macao	Thuyền đến từ Đài Loan
1664	5	4		1	1673	6	2		4
1665	13	10		3	1675	3	2		1
1666	4	2		2	1676	9	7		2
1667	2			2	1677	10	9		1
1668	4			4	1678	4	3		1
1669	3			3	1679	6	6		
1670	8			8	1680	5	5		
1671	1			1	1681	3			3
1672	5		1	4	1683	4		2	2

Trong những lần viễn dương thì các thuyền buôn Trung Quốc thường đi theo đoàn, hoặc nhóm. Khoảng thời gian từ năm 1596 đến 1598, một viên Tổng đốc Tây Ban Nha ở Manila là Antonio de Morga thì cũng nhận mạnh: “những thuyền buồm đến từ Trung Quốc đi theo đoàn, trong khoảng tháng 3 dương lịch các thuyền buôn kết thành đoàn khởi hành theo gió mùa và thời tiết nắng, hành trình đến Manila khoảng 15 đến 20 ngày, họ mua hàng hoá xong, để an toàn họ đã quay về vào cuối tháng 5 đầu tháng 6<sup>(16)</sup>”. Cũng theo như John Saris, thuyền trưởng của Công ty Đông Ấn Anh cho biết: “các thuyền buôn lập thành đoàn khởi hành từ Chương Châu, có khi là 4

thuyền, 5 thuyền, 10 thuyền hoặc nhiều hơn nữa<sup>(17)</sup>”.

Con số thuyền buôn từ Trung Quốc đến Manila buôn bán hàng năm rất thất thường không đều đặn. Theo như thống kê của W. L. Schurz trong cuốn *The Manila Galleon* thì có khoảng từ 20 đến 60 thuyền, trong năm 1574 có 6 thuyền, năm 1580 có 40 đến 50 thuyền; năm 1616 chỉ có 7 thuyền, nhưng năm 1631 lại có tới 50 thuyền, 5 năm sau có 33 thuyền (xem bảng 2 dưới đây)<sup>(18)</sup>. Có tình trạng thuyền buôn Trung Quốc đến Manila không đều đặn như vậy bởi tùy vào những biến động của tình Trung Quốc, và quan trọng hơn là tình hình buôn bán ở Manila, năm nào mà người Trung Quốc thấy bạc ở Manila thiếu hụt thì năm đó số thuyền buôn đến đó cũng ít đi. Điều này chỉ ra rằng vị trí quan trọng của lượng bạc ở Manila như thế nào, nó quyết định sự nhộn nhịp hay thưa

<sup>(15)</sup> Pierre Channu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques*, Paris, 1960, pp. 165-169, Dẫn theo Lý Kim Minh (cb), *Trung Quốc cổ đại hải ngoại mậu dịch sử*, Nxb Nhân dân Quảng Tây, 1991, tr 383.

<sup>(16)</sup> Lý Kim Minh (cb), *Hải ngoại giao thông và giao lưu văn hoá*, Nxb Mỹ thuật Văn Nam, 2006, tr 69.

<sup>(17)</sup> Lý Kim Minh (cb), *Hải ngoại giao thông và giao lưu văn hoá*, Nxb Mỹ thuật Văn Nam, 2006, tr. 70.

<sup>(18)</sup> William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*. New York: E. P. Dutton & Co, 1959.

thốt các hoạt động thương mại của các thuyền buôn ngoại quốc nhất là thuyền buôn Trung Quốc đến đây buôn bán. Ngoài những lý do này thì những toán cướp biển hoạt động quanh khu vực đảo Luzon và gần các

vùng duyên hải Trung Quốc cũng ảnh hưởng không nhỏ tới những hoạt động của các thương thuyền trong tuyến thương mại Manila – Trung Quốc.

**Bảng 2: Bảng biểu số thương thuyền Trung Quốc đến Manila từ năm 1574 đến năm 1643<sup>(19)</sup>**

Năm	Số thuyền	Năm	Số thuyền	Năm	Số thuyền	Năm	Số thuyền
1574	6	1588	30	1604	13	1629	40
1575	12-15	1589	11-12	1605	18	1631	50
1580	40-50	1591	20-30	1606	35	1634	40
1583	0	1592	28	1616	7	1636	33
1584	25-30	1599	50	1621	30-40	1643	3
1587	30	1603	14	1626	100	Tổng	635 – 674

Trong những hoạt động thương mại từ Trung Quốc đến Manila, các thuyền buôn đến từ các cảng thị của Phúc Kiến luôn chiếm đa số và là lực lượng thuyền buôn chủ yếu. Tính riêng tuyến thương mại từ Chương Châu đến Manila từ năm 1571 đến 1600, có khoảng 630 thương thuyền từ cảng Nguyệt ở Chương Châu xuất hành đến Manila<sup>(20)</sup>. Sự hoạt động thường xuyên của các thương thuyền Trung Quốc từ Phúc Kiến đến Manila vẫn duy trì được đến cả những giai đoạn sau, và vẫn là nơi xuất phát chủ yếu của các thương thuyền Trung Quốc từ lục địa đến thương cảng này.

Đến khoảng cuối thế kỷ 17, các thuyền buôn Trung Quốc tăng lên về số lượng do những biến đổi về tình hình Trung Quốc. Sau khi Khang Hy thực hiện bãi bỏ chính sách Hải cấm (năm 1684) các thuyền buôn Trung Quốc đến Philippin buôn bán chiếm vị trí quan trọng, do thời gian này hàng hoá mà các thuyền buôn Trung Quốc chở đến Manila bán rẻ hơn hàng hoá của các thuyền buôn Tây Ban Nha<sup>(21)</sup>. Cho nên, khi đó rất ít thuyền buôn Tây Ban Nha đến Trung Quốc mậu dịch. Tính từ năm 1684 (năm nhà Thanh mở cửa mậu dịch hải ngoại) đến năm 1716 (năm nhà Thanh lại quay trở lại với chính sách hải cấm) số thuyền buôn Trung Quốc đến Manila buôn bán như sau (xem bảng thống kê số 3):

<sup>(19)</sup> Tham khảo, Lý Kim Minh, *Lịch sử mậu dịch hải ngoại thời Minh*, Nxb Khoa học Xã hội Trung Quốc, 1990, tr. 121.

<sup>(20)</sup> Lý Kim Minh (cb), *Hải ngoại giao thông và giao lưu văn hoá*, Nxb Mỹ thuật Vân Nam, 2006, tr. 70.

<sup>(21)</sup> J. Kuma, *Indo-china Trade 1793 - 1833*, Bombay, 1974, p.10.

**Bảng 3: Thuyền buôn Trung Quốc đến Manila mậu dịch từ 1684 – 1716<sup>(22)</sup>**

Năm	Số thuyền	Năm	Số thuyền	Năm	Số thuyền	Năm	Số thuyền
1684	5	1693	18	1701	9	1709	43
1685	17	1694	12	1702	15	1710	25
1686	27	1695	19	1703	21	1711	14
1687	15	1696	17	1705	17	1713	15
1688	7	1697	17	1706	27	1714	17
1690	14	1698	24	1707	15	1715	14
1691	13	1699	20	1708	32	1716	10
1692	14	1700	17	-	-	-	-

Nhu cầu về bạc trắng của Trung Quốc với khối lượng lớn khiến cho Tây Ban Nha thu được nhiều lợi ích, họ vận chuyển bạc trắng được sản xuất ở Peru với giá thấp rồi chở đến Manila, đổi lấy tơ sống và lụa tằm của Trung Quốc, do lợi nhuận đem lại cao nên sẽ bỏ sung được sự chậm trễ, nguy hiểm, và gian khổ trên lộ trình từ Manila đến Acapulco. Sau đó, số tơ lụa này được tiêu thụ ở Mexico, một số khác từ Acapulco vận chuyển đến Peru, nhưng phần lớn được vận chuyển ngang qua Mexico đến Veracruz rồi đến Tây Ban Nha<sup>(23)</sup>. Sau khi một lượng lớn bạc trắng của Mexico được vận chuyển đến Trung Quốc đã có vai trò thúc đẩy rất lớn đối với sự phát triển của nền kinh tế vùng duyên hải Trung Quốc, khi đó bạc trắng của Mexico lưu hành rất phổ biến ở vùng Chương Tuyền tỉnh Phúc Kiến, Vương

Thắng thời đó đã viết trong “*Mãn du ký lược*” như sau: “*Tiền và bạc của các nước Phiên đi từ biển vào, trên mặt tiền có hình chữ Thành Điện hoặc có hình chim muôn, nhân vật, vùng Tuyền Chương thông dụng loại tiền này*”<sup>(24)</sup>. Nhưng nhìn từ góc độ khác, nếu như không có nhu cầu về lượng lớn bạc trắng của Trung Quốc thì không thể có chuyện giá bạc trắng tăng mạnh trên toàn cầu, mà sản xuất bạc ở châu Mỹ, Tây Ban Nha khó tưởng tượng được rằng lại có thể có lợi nhuận như vậy, thương nhân Châu Âu cũng không thể tập trung xung quanh thị trường Trung Quốc, mua bán với lượng lớn hàng hóa Trung Quốc. Đứng vào đầu thế kỷ 17, sự biến đổi xã hội Trung Quốc chuyển hướng sang lấy bạc trắng làm sở sở mới đủ khiến cho Châu Âu xuất hiện cuộc “cách mạng giá cả”, từ đó xuất hiện một đế quốc Tây Ban Nha dựa vào bán bạc trắng để sinh tồn. Khi đó, số lượng bạc trắng được sản

<sup>(22)</sup> Les Philippines et le Pacifique des Iberiques, pp. 169 - 180, Dẫn theo: Lý Kim Minh (cb), Trung Quốc cổ đại hải ngoại mậu dịch sử, Nxb Nhân dân Quảng Tây, 1991, tr. 402.

<sup>(23)</sup> C. G. F. Simkin, *The Traditional Trade of Asia*. London: Oxford University Press, 1968, p.188.

<sup>(24)</sup> Vương Thắng Thời, *Mãn du ký lược*, Đài Bắc, Học sinh thư cục, 1975, hộp (sách) thứ 14.

xuất ở châu Mỹ rất lớn, theo những tư liệu thống kê vào thế kỷ 16 khoảng 17.000 tấn, đến thế kỷ 17 khoảng 42.000 tấn, trong đó có 31000 tấn vận chuyển đến Châu Âu. Từ Châu Âu lại vận chuyển 40% khoảng 12000 tấn đến Châu Á, trong đó chiếm khoảng 4000 đến 5000 tấn là do công ty Đông Ấn Hà Lan và công ty Đông Ấn Anh trực tiếp đưa đến. Ngoài ra, có khoảng 6.000 tấn đưa đến vùng biển Polo và vùng Levant, trong đó một phần giữ lại ở bản địa, số còn lại tiếp tục chuyển sang phía Đông khu vực Châu Á<sup>(25)</sup>.

Không chỉ các Hoa thương tiến hành những chuyến thương mại từ các thương cảng vùng duyên hải đông nam Trung Quốc tới Manila, mà những người Bồ Đào Nha ở Macao cũng tăng cường những hoạt động thương mại từ Macao đến Trung Quốc đại lục rồi từ Macao đến Manila. Các thuyền buôn của Bồ Đào Nha đến từ Macao đã góp phần quan trọng trong những hoạt động thương mại ở Manila. Các thuyền buôn Bồ Đào Nha cũng đến Manila mậu dịch theo một quy luật nhất định, đặc biệt là từ sau 1619. Năm 1620, có 10 chiếc thuyền đến từ Macao, giá trị hàng hóa mà một chiếc thuyền Bồ Đào Nha chở đầy mà chỉ 6 năm sau đã vượt qua 50 vạn peso<sup>(26)</sup>.

Bên cạnh những hoạt động thương mại của Manila với Trung Quốc thì Nhật Bản cũng là một thị trường quan trọng đối với các thương thuyền đến từ thương cảng này. Nhất là Tây Ban Nha cũng muốn cạnh tranh

với Bồ Đào Nha trong việc thâm nhập vào thị trường Nhật Bản. Mặt khác, các thương thuyền của Nhật Bản cũng lựa chọn Manila là một điểm đến quan trọng để có thể tìm kiếm được tơ lụa Trung Quốc với giá thấp hơn nhiều so với giá mà Bồ Đào Nha vẫn bán trên thị trường Nhật Bản, và các thương thuyền Nhật đến đây chủ yếu trong thời gian Châu Ấn thuyền (1592 – 1635). Sau năm 1635, chủ yếu là các hoạt động của thương thuyền Hoa thương trong tuyến thương mại Manila - Nhật Bản.

Trong các hoạt động thương mại của Châu Ấn thuyền Nhật Bản ở Đông Nam Á, thì Manila của Philippin chiếm một vị trí quan trọng. Từ năm 1604 đến năm 1653 tổng số 299 thuyền Châu Ấn thì Manila đã có 56 thuyền, ngang bằng với Siam (56 thuyền) chỉ đứng sau Cochin-china (87 thuyền)<sup>(27)</sup>.

Nhận thức rõ tầm quan trọng của Manila trong tuyến thương mại quốc tế, ngoài Nhật Bản, các thuyền buôn của Trung Quốc, Bồ Đào Nha, v.v. cũng đã tìm cách đưa hàng đến thương cảng này. Từ năm 1580 đến 1642 có khoảng 80 tàu Bồ Đào Nha đến Manila buôn bán, riêng các năm từ 1602 – 1621, giai đoạn được coi là thịnh vượng nhất của tuyến buôn bán Macao - Manila, có 23 tàu buôn Bồ Đào Nha đến Philippines. Trong khoảng thời gian đó, từ năm 1577 đến 1644 cũng đã có tới 1.088 thuyền buôn Trung Hoa đến Philippin<sup>(28)</sup>. Các thuyền

<sup>(25)</sup> Andre Gunder Frank, *Tư bản bạc*, Nxb biên dịch Trung ương, Bắc kinh, 2000, tr 8.

<sup>(26)</sup> William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*. New York: E. P. Dutton & Co, 1959, p.132.

<sup>(27)</sup> Xem Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1460 - 1680*, Yale University Press, London, 1993. Volume 1. p.21.

<sup>(28)</sup> Rui D'Avila Lourido, *The impact of the Macao - Manila Silk Trade from the Geginnings to 1640*, in The

buôn này chủ yếu là xuất phát từ các cảng phía nam Trung Quốc như Quảng Đông, Phúc Kiến, v.v. Ở một mức độ khiêm tốn hơn, từ năm 1596 đến 1634 có 57 thuyền Châu Á của Nhật Bản đến Philippin. Mật độ thuyền Châu Á đến đây tập trung vào giai đoạn 1599- 1609. Thời gian đó có 41 thương thuyền được cử đến Philippin, năm cao nhất: 1599 là 10 chiếc, năm 1600 là 5 chiếc, năm 1606 là 6 chiếc, các năm 1605-1607 và 1609 đều là 3 chiếc. Tính trong vòng 10 năm, mỗi năm có 4,1 thuyền chính thức được cử đến Philippin. Thuyền từ Trung Quốc, Nhật Bản đến Philippin xuất hành theo gió mùa. Những người đi biển giàu kinh nghiệm thường cho thuyền nhỏ neo vào trung tuần tháng 3, buôn bán ở Manila đến hạ tuần tháng năm và trở về vào thượng tuần tháng sáu.

Nhằm hạn chế sự độc quyền của Bồ Đào Nha và cũng để làm giảm thiểu những hậu quả kinh tế do chính sách đóng cửa của nhà Minh gây ra đối với thị trường Nhật Bản, giới lãnh đạo Nhật Bản muốn mở rộng quan hệ với Philippin và đặt Manila vào vị thế của một cửa ngõ lưu thông với Trung Quốc. Hàng hoá của Nhật Bản đưa đến Philippin thường là bột mì, lương thực, thực phẩm, nguyên liệu chế thuốc súng, vũ khí và nhiều loại sản phẩm khác. Trong những chuyến trở về, thuyền buôn thường mang theo tơ lụa Trung Quốc; da hươu, đường, sáp ong, hương liệu của Đông Nam Á; một số sản vật của Châu Âu cũng như những sản vật mà

Tây Ban Nha đem về từ Châu Mỹ. Ở một chừng mực nhất định, Tây Ban Nha cũng muốn duy trì quan hệ với Nhật Bản vì một số mặt hàng cần thiết cho nhu cầu tiêu dùng như bột mì không thể sản xuất ở Philippin.

Nhìn nhận lại quan hệ giữa Nhật Bản và Philippin thế kỷ 17, chúng ta thấy trong số các quốc gia Đông Nam Á, Philippin là một thị trường mà Nhật Bản có quan hệ sớm và tương đối phát triển. Do có vị trí địa lý gần gũi với Nhật Bản, Philippin là quốc gia duy nhất ở Đông Nam Á luôn chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của những biến đổi về chính trị, kinh tế diễn ra ở khu vực Đông Bắc Á và sớm phải gánh chịu những ảnh hưởng những thách thức nặng nề về chính trị và ngoại giao. Về kinh tế, Philippin với thương cảng Manila thuận lợi cho hoạt động thương mại đã trở thành thị trường quan trọng trong khu vực. Cũng trong thế kỷ 17, Manila đóng vai trò cầu nối của các trung tâm kinh tế của Châu Á cũng như giữa Châu Á với một số nước châu Mỹ và châu Âu. Tuy nhiên, do bị thực dân Tây Ban Nha chiếm đóng nên Philippin chịu sự chi phối gần như hoàn toàn của Tây Ban Nha, và quan hệ Nhật Bản – Philippin thời cận thế có thể coi như là một trường hợp đặc biệt trong những mối bang giao quốc tế của Nhật Bản với các nước Đông Nam Á thời bấy giờ.

### **Người Hoa và người Nhật Bản ở Manila**

Những hoạt động thương mại giữa Trung Quốc và Manila cũng đã kéo theo việc di dân từ Trung Quốc đến Philippin. Nhiều người Hoa từ các tỉnh miền nam Trung Quốc đến định cư ở đây và đa phần họ theo đuổi

Silk Road- Highways of Culture and Commerce, Vadime Elisseeff (Ed.) UNESCO Publishing, 2000, p. 213.

các hoạt động thương mại. Trong bức thư Tổng giám mục Tây Ban Nha ở Manila gửi Quốc vương Tây Ban Nha Philippe II năm 1588 thì có: “30 *thương thuyền* từ Trung Quốc đến đây, mang theo rất nhiều người Trung Quốc, khiến cho người Trung Quốc cư trú ở đây tăng lên. Hiện thời, số người Trung Quốc ở đây [Manila] lên tới hơn 1 vạn”<sup>(29)</sup>. Bên cạnh đó, trong thư của Tổng đốc ở Manila là Pedro de Rojas gửi Quốc vương Tây Ban Nha Philippe II năm 1596 cũng có nói: “có 12.000 người Trung Quốc đi thuyền đến đây, mà những người Hoa lưu trú trên các đảo của Philippin còn nhiều hơn”<sup>(30)</sup>. Đến năm 1603, theo như báo cáo của P. Chirino thì “số người Hoa ở Manila đã lên tới 2 vạn người”<sup>(31)</sup>. Những khu người Hoa tập trung cư trú gọi là *Parian*. Ở *Parian* gần sông Pasig ở thời điểm đó đã có tới 6000 đến 7000 người Hoa sinh sống, trong đó có từ 3000 đến 4000 người Hoa cư trú thường xuyên. Đến năm 1603, đã có 30.000 người Hoa di trú sinh sống ở Philippin<sup>(32)</sup>. Các Hoa thương cư trú ở đây mua tơ lụa của Trung Quốc sau đó bán cho người Tây Ban Nha và đổi lấy vật liệu bằng bạc. Họ đưa sản phẩm đó đi Trung Quốc đổi lấy tơ lụa, hoặc chế

biến tại chỗ của mình, sau đó bán ra thị trường nội địa<sup>(33)(33)</sup>. Theo như nội dung bức thư gửi cho Quốc vương Tây Ban Nha của một đội trưởng đội thuyền Tây Ban Nha là Don Hieronino de Carrillo có nói rằng: “*thương nhân Trung Quốc về mặt thương nghiệp tinh nhanh như vậy, nhạy bén như vậy, cho đến một thợ may mỗi buổi sáng nhìn thấy một người, thì lập tức biết người này may quần áo thì cần bao nhiêu vải. Họ đối đãi chúng tôi như vậy đó, khi biết mỗi năm chỉ có 2 thuyền đến Nueva Espana, họ liền có thể ở “Parian” vùng cư trú của họ chuẩn bị đủ hàng hoá vận chuyển cho 2 thuyền chở đầy*”<sup>(34)</sup>.

Sự gia tăng quá nhanh về số người Hoa nhập cư buôn bán tại Manila từ cuối thế kỷ 16 đã trở thành mối lo sợ của chính quyền thực dân Tây Ban Nha. Vì thế, người Hoa bị cấm hoạt động buôn bán lẻ, tự do đi lại trên các đảo, thậm chí không được ra ngoài vào ban đêm. Những người Hoa được phép định cư ở nước này phải nộp thuế thật cao cho nhà chức trách. Trong nhiều trường hợp và ở nhiều thời điểm khác nhau, người Hoa nhập cư bị đối xử rất tàn bạo. Chẳng hạn như vào năm 1597, toàn quyền Telo đã ra lệnh đuổi khỏi Manila tất cả dân cư người Hoa thuộc hạng “người thừa”. Số người này có lúc lên tới 3000 đến 4000 người. Kết quả đó đưa đến hầu như *Parian* bị đốt cháy và toàn bộ của cải người Hoa bị thiêu huỷ. Trong năm 1639, có tới 22.000 đến 23.0000 người Hoa

<sup>(29)</sup> E. H. Blair and J. A. Robertson: *The Philippine Islands 1493-1898*. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903, vol 6, pp 316; N. A. Simoniya, *Overseas Chinese in Southeast Asia- A Russian Study*, Cornell University, 1961, p. 28.

<sup>(30)</sup> Ibid., vol.9, p 266 (Lý Kim Minh (cb), *Trung Quốc cổ đại hải ngoại mậu dịch sử*, Nxb Nhân dân Quảng Tây, 1991, tr 361.

<sup>(31)</sup> Ibid., vol.9, p 253 (Lý Kim Minh (cb), *Trung Quốc cổ đại hải ngoại mậu dịch sử*, Nxb Nhân dân Quảng Tây, 1991, tr 361.

<sup>(32)</sup> N. A. Simoniya, *Overseas Chinese in Southeast Asia- A Russian Study*, Cornell University, 1961, p. 28.

<sup>(33)</sup> Trần Khánh, Vai trò người Hoa trong đời sống kinh tế các nước Đông Nam Á, Hà Nội, 1992, tr. 60, 61.

<sup>(34)</sup> E. H. Blair and J. A. Robertson, *The Philippines Islands 1493-1898*. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903, vol 29, p.79.

bị giết khi họ chống lại 45 người Tây Ban Nha và 300 người Philippin<sup>(35)</sup>. Trong khoảng từ 1603 đến 1639 có khoảng 50.000 người Hoa bị giết bởi người Tây Ban Nha<sup>(36)</sup>. Những hành động tương tự đã xảy ra vào năm 1663, 1686 và 1766. Trong suốt hai thế kỷ 17 và 18 ở khắp nơi trên quần đảo Philippin. Nhưng do chính sách phân biệt chủng tộc khiến cho dân số người Hoa ở Philippin vào giữa những năm 60 thế kỷ 17 chỉ có khoảng 5000 người và hoạt động buôn bán chủ yếu là ngoại thương<sup>(37)</sup>. Chính sách phân biệt chủng tộc mà chính quyền sở tại Tây Ban Nha ở Philippin thực hiện ở đây chỉ là một lý do, quan trọng hơn là do cạnh tranh nhau về lợi ích kinh tế, người Hoa vừa đem lại nhiều lợi ích kinh tế cho thương cảng Manila nhưng cũng là lực lượng chiếm lĩnh các lợi ích thương mại ở đây. Nhìn về toàn diện, người Hoa đóng vai trò quan trọng cho sự hưng thịnh của thương cảng Manila thế kỷ 17.

Ngoài những ngoại kiều người Hoa thì người Nhật cũng đóng vai trò quan trọng trong những hoạt động thương mại. Từ cuối thế kỷ 16 một số người Nhật bắt đầu định cư ở Philippin. Đến năm 1571, khi Martin de Goiti được chính quyền Tây Ban Nha cử đến đảo Luzon, ông đã thấy ở Manila có khoảng 20 người Nhật thường xuyên sinh sống. Trong số những người Nhật đó có một số là

tín đồ Cơ Đốc giáo. Lo sợ ảnh hưởng của Nhật Bản ngày càng mở rộng trên quần đảo, để giữ vững vị trí độc quyền, chính quyền Tây Ban Nha đã phái quân đội đến trấn áp buộc khỏi Nhật kiều phải rời khỏi vùng Cagayan. Nhưng ở những khu vực khác nhau như bắc đảo Luzon hay Lingayen và Agoo, thương nhân Nhật Bản vẫn được tiếp tục cư trú. Hoạt động của họ có phần nổi trội so với các thương nhân khác và người ta gọi những thương cảng mà người Nhật thường lui tới buôn bán là “*Puerto del Japan*” (cảng Nhật Bản)<sup>(38)</sup>. Do vị trí đầu mối của một số huyết mạch kinh tế nên Manila đã trở thành nơi hội tụ của thương nhân người Hoa và người Nhật. Khoảng năm 1582, khỏi định cư của Nhật kiều cũng đã được thiết lập. Ngoài lý do buôn bán, người Nhật đến đây còn với mục đích là để săn tìm những đồ gốm sứ Trung Quốc thuộc thời Tống (960- 1279), Nguyên (1280 -1368) được nhiều dòng phái trà đạo và giới sưu tầm cổ vật hết sức ưa chuộng và luôn được định giá cao trên thị trường Nhật Bản.

Trong quan hệ với Nhật Bản, vì lý do an ninh, chính quyền Tây Ban Nha chủ trương hạn chế người Nhật đến định cư ở khu vực Manila. Nhưng vào đầu thế kỷ 17, do chủ trương đẩy mạnh quan hệ thương mại với Philippin của chính quyền Edo, số lượng Nhật kiều đến định cư ở quần đảo vẫn tiếp tục tăng lên. Họ sống tập trung ở vùng Dilao, ngoại ô Manila. Theo như *Nghiên cứu phổ*

<sup>(35)</sup> Victor Purcell. *The Chinese in Southeast Asia*, Oxford University Press, p. 519.

<sup>(36)</sup> N. A. Simoniya, *Overseas Chinese in Southeast Asia- A Russian Study*, Cornell University, 1961, p. 28.

<sup>(37)</sup> Trần Khánh, *Vai trò người Hoa trong đời sống kinh tế các nước Đông Nam Á*, Hà Nội, 1992, tr. 61.

<sup>(38)</sup> Nguyễn Văn Kim, *Quan hệ của Nhật Bản với Đông Nam Á thế kỷ XV- XVII*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, 2003, tr. 127.

*Nhật ở Nam Dương*, tác giả Iwao Seiichi đã thống kê con số người Nhật ở Manila từ năm 1570 đến 1637 như sau: năm 1570 có 20 người Nhật ở Manila, năm 1593 là 300- 400, năm 1595 là 1.000, năm 1603 là 500, năm 1606 là 1.500, năm 1619 là 2.000, năm 1620 là 3.000, năm 1622 là 3.000, năm 1637 là 800<sup>(39)</sup>.

Tuy những kiều dân người Hoa và người Nhật ở Manila không thực sự được chính quyền Tây Ban Nha sở tại đón chào, thậm chí còn có nhiều cuộc xung đột xảy ra. Song, những kiều dân này là những đầu mối quan trọng trong những tuyến buôn bán giữa Trung Quốc và Nhật Bản với Manila. Cho nên, người Hoa và người Nhật ở Manila là những nhân tố quan trọng tạo nên sự hưng thịnh của thương cảng Manila, nhất là trong thế kỷ 17.

\*  
\* \*

Vào đầu thế kỷ 17, mặc dù Manila có vị trí tương đối quan trọng trong hệ thống thương mại quốc tế, nhưng thương cảng này không thể đạt tầm vóc như Macao do Bồ Đào Nha cai quản. Có nhiều nguyên nhân giải thích cho điều này, nhưng lý do căn bản là do hoạt động của Macao luôn gắn bó mật thiết với thị trường Trung Hoa rộng lớn. Hơn thế nữa, tuyến buôn bán nối liền từ Goa đến Malacca kéo dài đến Macao và từ Macao đến Hiroda rồi Nagasaki là một tuyến thương mại lớn, với sự tham gia của đồng

thời nhiều quốc gia có tiềm năng kinh tế và đội ngũ thương nhân giàu kinh nghiệm. Mặt khác, vì nhiều nguyên nhân khác nhau, mức độ quan hệ kinh tế giữa Tây Ban Nha với Nhật Bản không thể so sánh với quan hệ giữa Bồ Đào Nha với Nhật Bản giai đoạn thế kỷ 16 và Hà Lan với Nhật Bản thế kỷ 17 và 18.

Cùng với sự hưng thịnh của hệ thống thương mại của khu vực thế kỷ 17, Manila không chỉ là thương cảng trong mạng lưới thương mại của khu vực Châu Á, mà quan trọng hơn, thương cảng này đóng vai trò trung chuyển trong tuyến thương mại quốc tế từ Châu Á sang Châu Mỹ, rồi Châu Âu. Hàng năm có khối lượng lớn hàng hoá tơ lụa từ phương Đông qua Manila rồi đến châu Mỹ rồi Châu Âu, sau đó một lượng lớn bạc từ Châu Mỹ đến các thị trường Châu Á thông qua thương cảng Manila. Có thể nói, Manila là thương cảng lớn nhất, quan trọng nhất của Philippin không chỉ thế kỷ 17, mà còn trong nhiều thời kỳ khác, và là nguồn lợi vô cùng quan trọng đối với thực dân Tây Ban Nha ở Philippin, đồng thời là cửa ngõ đưa Philippin ra với thế giới và đưa thế giới vào Philippin./.

<sup>(39)</sup>Iwao Seiichi, *Nghiên cứu phổ Nhật ở Nam Dương*, Nxb Iwanami Shoten, 1966, tr. 257.