

HẢI CẢNG MIỀN ĐÔNG BẮC VÀ HỆ THỐNG THƯƠNG MẠI ĐÀNG NGOÀI THẾ KỶ XVII (QUA CÁC NGUỒN TƯ LIỆU PHƯƠNG TÂY)

HOÀNG ANH TUẤN*

Hệ thống hải cảng Đại Việt đã thu hút được sự quan tâm ghi chép của nhiều nhà du hành, giáo sĩ và thương nhân phương Tây cuối thời Trung đại. Trong cuốn "Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài" viết vào khoảng giữa thế kỷ XVII, giáo sĩ người Pháp Alexandre de Rhodes cho rằng dọc theo bờ biển của vương quốc An Nam (gồm cả Đàng Trong và Đàng Ngoài) có khoảng 50 hải cảng quy mô, mỗi cảng có thể chứa được ít nhất mười lăm đến hai mươi tàu lớn cùng một lúc. Các cảng này thường có sông lớn đổ ra biển và an toàn đến nỗi tàu thuyền có thể trú ngụ qua đêm mà không cần buồng neo (1). Các nguồn tư liệu của người Bồ Đào Nha, Hà Lan, Anh và Pháp cũng chứa đựng nhiều thông tin mô tả khá cặn kẽ về chủ đề còn bỏ ngỏ này. Tuy nhiên, có một thực tế cần lưu ý là đại đa số những người phương Tây đến Đàng Ngoài trong thế kỷ XVII là thương nhân, việc mô tả hệ thống thương cảng, nếu có, cũng chỉ tập trung vào những khu vực trọng yếu, nơi họ thường xuyên thực hiện các hoạt động thương mại. Những vùng không có liên quan trực tiếp, nếu được nhắc đến, thường mang tính chấm phá nên khó phục dựng được toàn cảnh lịch sử của những gì đã xảy ra (2).

Căn cứ theo những ghi chép của một số nhà du hành phương Tây, thương thuyền ngoại quốc đến Đàng Ngoài có thể sử dụng hai cửa sông chính là Rockbo và Doméa. Ngoài hai hải khẩu chính trên đây, các cảng bến có tính chất địa phương ít được nhắc đến (3). Vào đầu thập niên 60 thế kỷ XVII, trong một nỗ lực thăm dò để thiết lập thêm thương điểm thường trực tại khu vực Vạn Ninh (tỉnh Quảng Ninh), người Hà Lan đã tổ chức thám hiểm vùng hải cảng Tinnam thuộc miền Đông Bắc Đàng Ngoài và còn để lại những thông tin hết sức quý giá về hải cảng và khu vực thương mại này. Trên cơ sở khai thác bước đầu những nguồn tư liệu phương Tây, bài viết này cố gắng tập trung phục dựng toàn cảnh bức tranh các hải cảng miền Đông Bắc nước ta nhằm làm sáng tỏ vai trò của một số địa điểm trong hệ thống thương mại liên hoàn của Đàng Ngoài thế kỷ XVII. Do giới hạn về thời gian và dung lượng, chuyên luận sẽ tập trung vào hai khu vực trọng yếu là vùng cửa sông Thái Bình và hải cảng Tinnam (4). Để thuận lợi cho những thảo luận về ngoại thương Đàng Ngoài thế kỷ XVII về sau, phần tiếp theo sẽ giới thiệu vắn tắt một số vấn đề về ngoại thương Việt Nam trong các thế kỷ trước đó.

* TS. Khoa Lịch sử. Trường Đại học KHXH&NV - ĐHQGHN.

Một số vấn đề về ngoại thương Đại Việt trước thế kỷ XVII

Trái với quan điểm truyền thống vốn đánh giá thấp vai trò của miền Bắc nước ta trong hệ thống hải thương khu vực trước thế kỷ XVII, những nghiên cứu gần đây của các nhà sử học nước ngoài có xu hướng tiếp cận lại vấn đề ngoại thương nói chung, hải thương nói riêng, của Việt Nam thời kỳ Cổ - Trung đại (5).

Sau ngày Việt Nam giành được độc lập từ tay người Trung Quốc vào đầu thế kỷ X, vị trí của miền Bắc nước ta trong hệ thống thương mại Biển Đông mất hẳn vị trí trung chuyển giữa các nước vùng Nam Hải và thế giới Trung Hoa dưới ảnh hưởng của việc thương nhân Trung Quốc buôn bán trực tiếp với các quốc gia Đông Nam Á cũng như sự xuất hiện ngày càng đông của thương nhân Tây Á ở miền Nam Trung Quốc từ thời kỳ nhà Đường (6).

Ngoại thương Đại Việt trong kỷ nguyên độc lập vẫn còn hàm chứa nhiều tranh luận. Trong khi nhiều nhà nghiên cứu có xu hướng nhấn mạnh tác động của sự phát triển kinh tế nông nghiệp và thủ công nghiệp thời Lý (1010-1225), Trần (1226-1400) đến việc mở rộng của kinh tế ngoại thương, một số quan điểm lại khẳng định xu thế suy giảm của kinh tế đối ngoại Đại Việt sau thế kỷ X, cho dù các vương triều phong kiến vẫn phải tiếp tục dựa vào việc quản lý mạng lưới buôn bán quốc tế để mở rộng thế lực kinh tế và chính trị hơn là dựa vào nguồn lực nông nghiệp và nông dân (7).

Dù không đi sâu vào những tranh luận trên do hạn chế về nội dung của chuyên luận, hai vấn đề liên quan đến việc sử dụng nội hàm một số khái niệm như Đại Việt/Việt Nam và người Việt/the Vietnamese cần được phân định trong quá

trình thảo luận xu thế ngoại thương và kinh tế đối ngoại nước ta trong lịch sử bởi dường như đã tồn tại một số điểm không thống nhất xuất phát từ việc sử dụng nội hàm các khái niệm trên.

Thứ nhất, phải thừa nhận một thực tế là người Việt trong suốt diễn trình lịch sử của mình chưa bao giờ là lực lượng buôn bán năng động trong hệ thống hải thương khu vực (8). Ngay trong kỷ nguyên độc lập, khi các thuyền buôn ngoại quốc đến giao dịch với Đại Việt, vai trò của đội ngũ thương nhân người Việt cũng tương đối mờ nhạt. Bên cạnh đó, các triều đại phong kiến Việt Nam chủ trương nắm giữ hoạt động ngoại thương nhưng nhìn chung lại không chủ động phái thương thuyền đi giao dịch với nước ngoài trừ những hoạt động buôn bán trong phạm vi triều cống với Trung Hoa (9). Thực tế đó cùng với quan điểm phong kiến chủ trương hạn chế thương nghiệp nói chung (thương vi mạt) càng góp phần làm cho tầng lớp thương nhân, nhất là hải nhân, trở nên què quặt, góp phần làm trì trệ nền ngoại thương Việt Nam trong lịch sử (10).

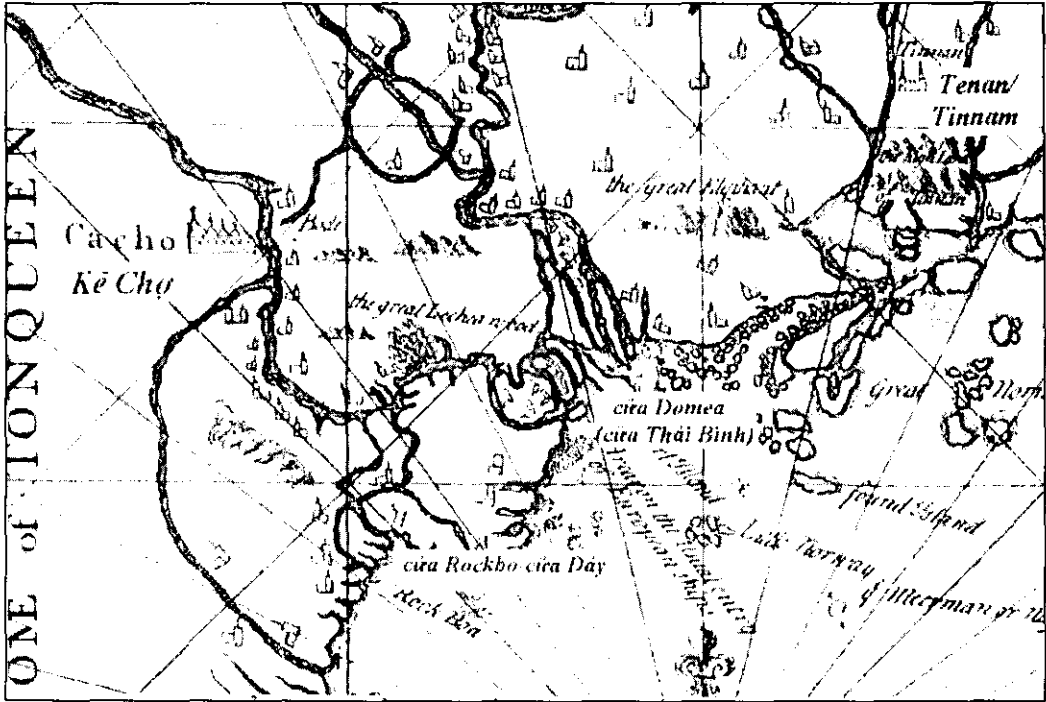
Thứ hai, sự yếu kém của thương nhân Việt không đồng nghĩa với việc phủ định vai trò quan trọng của Đại Việt, cũng như Giao Chỉ trước đó, trong hệ thống thương mại Biển Đông trước thế kỷ XVII. Việc miền Bắc nước ta trong thời kỳ Bắc thuộc đóng vai trò như trung tâm điều phối chính cho toàn bộ hệ thống hải thương Trung Quốc trong một vài thời điểm nhất định không phải là không có căn cứ khi Giao Chỉ, thủ phủ của Giao Châu, được các triều đại Trung Hoa giao cho đảm trách công việc này. Hơn nữa, với điều kiện thông thương thuận lợi với Vương quốc Chăm và các quốc gia phương Nam khác, Giao Chỉ từng được người Hán biết đến như một

trung tâm tập trung các sản phẩm nhiệt đới có giá trị kinh tế cao như trầm hương, ngà voi, đồi mồi, sừng tê... (11). Trong thời kỳ độc lập, mặc dù sự phát triển mạnh của Quảng Châu làm cho vai trò của Đại Việt như một trung tâm điều phối bị yếu đi, hoạt động trao đổi sản phẩm giữa Đại Việt với Chăm-pa ở phía Nam và Campuchia ở phía Tây vẫn tiếp diễn, tạo điều kiện cho các trung tâm buôn bán ở Nghệ An và Hà Tĩnh trở thành các địa điểm tập kết hàng hóa quan trọng, thu hút nhiều thương thuyền ngoại quốc đến giao dịch. Việc các triều đại Trần, Lê hạn chế các thương nhân ngoại quốc đến các khu buôn bán nội địa nhằm hạn chế gián điệp Trung Quốc đã làm suy yếu cơ bản vị trí của Đại Việt trong hệ thống thương mại Biển Đông nhưng không làm gián đoạn hoàn toàn quan hệ buôn bán của Việt Nam với thế giới bên ngoài (12).

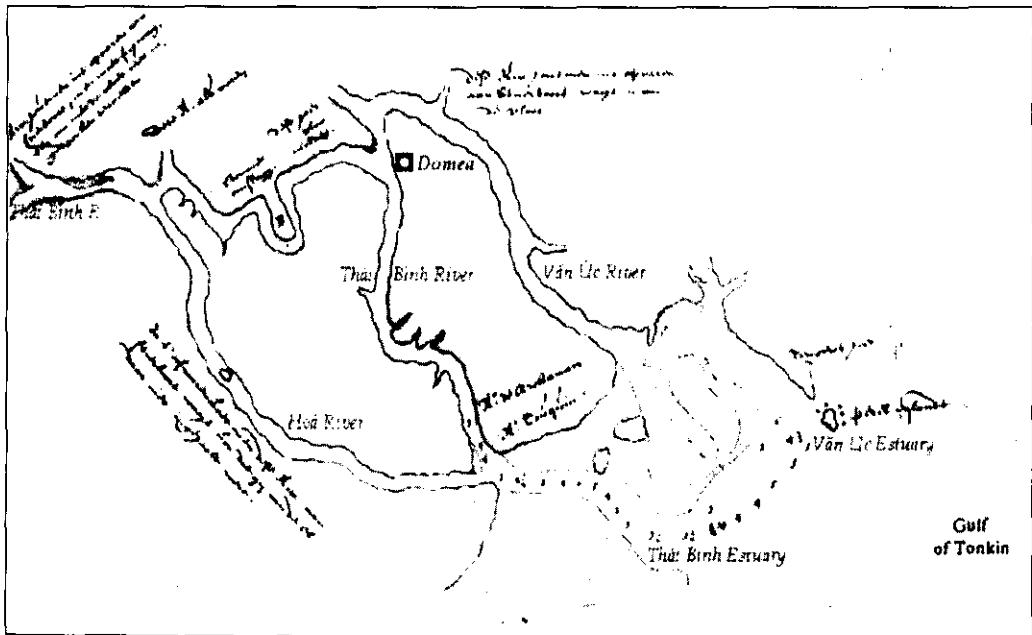
Những phân tích trên cho thấy vị trí khá quan trọng của Đại Việt trong hệ thống thương mại Biển Đông trước thế kỷ XVII, trong đó không thể không kể đến vai trò của các hải cảng. Từ thời Lý thương cảng Vân Đồn đã được khai mở (1149) để đón tiếp thương thuyền ngoại quốc đến giao dịch. Trong một thời gian nhất định vào đầu triều Lý, nhà nước Đại Việt tỏ ra khá năng động và cởi mở đối với vấn đề ngoại thương khi yêu cầu triều đình Bắc Tống cho phép Đại Việt buôn bán thêm với Ung Châu bên cạnh Liêm Châu và Khâm Châu (13). Trong thời Trần, hải cảng này bị giám sát chặt chẽ vì lý do an ninh nên hoạt động thương mại dường như diễn ra sôi động hơn ở khu vực Thanh Hóa và Nghệ-Tĩnh. Trong tác phẩm “An Nam Túc Sự” sử giả Trần Phu cho rằng phủ Thanh Hoa (tức Thanh Hóa) “thuyền bè nước ngoài đến hội tụ ở đây, mở chợ ngay trên thuyền; cảnh buôn bán thật là thịnh vượng” (14).

Sau ngày thành lập, triều Lê chủ trương nối lỏng những quy chế đối với thương nhân ngoại quốc đến buôn bán nhưng vẫn tiếp tục duy trì sự cảnh giác tại các trung tâm buôn bán có thương nhân ngoại quốc lưu trú, đồng thời thắt chặt độc quyền nền ngoại thương. Thái độ này của triều Lê được thể hiện rõ trong các điều 612-616 của *Luật Hồng Đức*, quy định rõ quy chế cũng như khung hình phạt liên quan đến những vi phạm trong buôn bán ở khu vực Vân Đồn (15). Dưới thời Mạc thế kỷ XVI, quy chế nhà nước đối với ngoại thương có phần được nối lỏng, tạo điều kiện cho các thương cảng phát triển tự do hơn. Các sản phẩm thủ công nghiệp của Đại Việt như gốm sứ và tơ lụa được đưa đi bán rộng rãi ở thị trường quốc tế. Thương nhân và nhà du hành Bồ Đào Nha Tomé Pires đến Malacca đầu thế kỷ XVI nhận thấy rằng Đại Việt “có nhiều loại gốm sứ, một vài thứ có chất lượng rất cao” và “sản xuất các loại lụa láng có chất lượng cao hơn, khổ rộng hơn, tinh xảo hơn bất kỳ sản phẩm nào có ở đây cũng như ở các quốc gia [châu Âu]” (16). Việc nhà Minh bãi bỏ chính sách Cấm hải vào năm 1567 làm cho số lượng Hoa thương buôn bán ra nước ngoài tăng lên. Theo tấu trình của một viên quan Trung Quốc lên triều đình nhà Minh vào đầu thập niên 90 của thế kỷ XVI, mặc dù triều đình đã cấm thương nhân buôn bán với Nhật Bản, họ vẫn lén lút đi đến “Giao Chỉ” để trao đổi hàng hóa với người Nhật tại đó (17).

Tài liệu trên, dù không đề cập cụ thể về địa điểm của các hoạt động trao đổi giữa Hoa thương và Nhật thương, cũng phần nào cho thấy sự mở rộng của ngoại thương Việt Nam nói chung và hệ thống các hải cảng nói riêng từ cuối thế kỷ XVI. Việc phân tích các nguồn tư liệu hiện có cũng đồng thời cho thấy cửa ngõ lưu thông của



Các hải khẩu chính miền Đông Bắc Việt Nam thế kỷ XVII (theo S. Baron)



Cửa sông Thái Bình thế kỷ XVII
(Theo Bản đồ của Công ty Đông Ấn Hà Lan)

Đàng Ngoài với thế giới bên ngoài trong thế kỷ XVII là vùng cửa sông Thái Bình, nơi triều đình Lê-Trịnh đã cất đặt hệ thống quan lại giám sát và điều hành chặt chẽ hoạt động thông thương với người nước ngoài. Các tư liệu phương Tây cũng trực tiếp khẳng định rằng đa phần các thương thuyền của ngoại quốc (Hoa, Nhật Bản, Bồ Đào Nha, Hà Lan, Anh, Pháp...) đến buôn bán với Đàng Ngoài trong thế kỷ XVII đều đi vào cửa sông Thái Bình. Trong khi đó một số thuyền mảnh trọng tải nhỏ hơn của thương nhân Hoa và Xiêm có thể lựa chọn đi qua cửa Thái Bình hoặc cửa Đáy nằm dịch về phía Nam (18).

Vùng cửa sông Thái Bình và hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII

Khái niệm “sông Đàng Ngoài” (“De Rivier Toncquin” trong các ghi chép của Công ty Đông Ấn Hà Lan và “The River of Tonqueen” theo cách gọi của Công ty Đông Ấn Anh) được dùng để chỉ một phức hệ chủ yếu gồm sông Hồng đoạn từ Hà Nội đến khoảng Khoái Châu (Hưng Yên) sau đó là hệ thống sông Thái Bình từ Khoái Châu đổ ra biển. Tuy nhiên, trong một số mô tả khác của các nhà du hành châu Âu đến Đàng Ngoài trong giai đoạn cuối thế kỷ XVII đầu thế kỷ XVIII (W. Dampier, S. Baron, A. Richard), khái niệm sông Đàng Ngoài thường được hiểu rộng hơn, bao gồm toàn bộ hệ thống sông Thái Bình kể trên kèm theo tuyến giao thông từ cửa Đáy qua sông Hồng để nhập vào ngã ba sông ở Khoái Châu (19).

Nhà du hành và thương nhân Anh William Dampier nhận xét về vùng cửa sông và hai nhánh của con “sông Đàng Ngoài” vào năm 1688 như sau:

“Một trong những con sông này, hay những nhánh sông này, tên là Rokbo (cửa

Đáy). Nó đổ ra biển gần ngay mạn Tây Bắc của vịnh và cửa của nó ở khoảng 20°10' Bắc. Tôi chưa từng đi trên con sông này nhưng người ta quả quyết với tôi rằng nó không sâu hơn 12 bộ (1 bộ/foot tương đương 30 cm) ở ngay tại cửa sông. Nhưng đáy của nó là một thứ bùn rất nhão, rất thuận tiện đối với các tàu nhỏ nên đây là lối đi thông thường của người Hoa và người Xiêm [...].

Con sông (hay cửa sông) thứ hai là đường chúng tôi đi vào. Nó rộng và sâu hơn nhiều so với nhánh thứ nhất. Tôi không biết tên chính xác của nó là gì nhưng để phân biệt với nhánh kia, tôi sẽ gọi nó là sông Doméa (cửa Thái Bình) tại vì thành phố đáng kể thứ nhất mà tôi trông thấy trên bờ mang tên ấy. Cửa con sông này ở vĩ tuyến 20°45', đổ ra biển cách Rokbo khoảng 20 hải lý về phía Đông Bắc. Giữa hai con sông này có nhiều dải cát hồm sâu rất nguy hiểm, trải dài ra xa khơi đến 2 hải lý hoặc hơn thế nữa [...] Hầu hết các tàu thuyền châu Âu đến Đàng Ngoài đi theo con sông Doméa vì nó sâu. Tuy nhiên, tại đây có một bãi nổi rộng khoảng 2 hải lý, và lối đi có thể rộng tới nửa hải lý và có bãi cát nằm hai bên. Những người hoa tiêu đã từng đi trên con sông này nhiều lần nói cho chúng tôi biết rằng chiều sâu của nó thay đổi theo mùa. Có những thời điểm trong năm nó sâu không quá 15, 16 bộ lúc thủy triều lên nhưng có khi lại đạt tới mức 26 hoặc 27 bộ. Người ta nói rằng nước thủy triều lên cao nhất vào các tháng 11, 12 và tháng 1 Dương lịch - khi gió mùa Đông Bắc thổi. Nước thủy triều thấp nhất là vào các tháng 5, 6 và 7 Dương lịch khi có gió Nồm” (20).

Vùng cửa sông Thái Bình trong thế kỷ XVIII dường như không bị thay đổi đáng kể, trừ việc bồi tích ngày càng diễn ra mạnh hơn. Trong cuốn “Lịch sử Đàng

Ngoài" xuất bản ở Paris năm 1778, A. Richard vẫn mô tả con sông Đàng Ngoài với hai nhánh sông chính. Một trong hai nhánh đó mang tên Doméa, là cửa được người châu Âu dùng để đi vào; nhánh còn lại (tức nhánh Rockbo) không được Ông nhắc đến:

"Xem xét khối lượng cát và vùng nông nằm giữa hai cửa chính của con sông [Đàng Ngoài] vốn trải dài hơn 2 hải lý ra biển khơi, người ta có thể nghĩ rằng tỉnh Nam còn tiếp tục được mở rộng. Hai cửa sông này cách nhau khoảng 20 hải lý. Cửa chính mà người châu Âu gọi là Doméa là con đường duy nhất họ đi vào vương quốc. Cửa sông này bị cản trở bởi một dải cát dài khoảng 2 dặm, lối vào qua bãi cát này rộng khoảng hơn nửa dặm, hai bên sườn lại toàn cát là cát làm cho việc đi vào thêm khó khăn, thậm chí rất nguy hiểm cho các thương thuyền và thương nhân mới đến - những người không chỉ cần có sự trợ giúp của hoa tiêu địa phương [mà cả mực nước bởi không thể dong thuyền vào] trong khi thủy triều rút xuống thấp" (21).

Những mô tả trên về cơ bản trùng khớp với các ghi chép của thương nhân Hà Lan vào giữa thập niên 30 của thế kỷ XVII. Năm 1636, nhằm chuẩn bị cho chuyến đi thám sát tiềm năng buôn bán với Đàng Ngoài, Nicolaas Couckebacker - Giám đốc thương điểm Hirado của Công ty Đông Ấn Hà Lan tại Nhật Bản - thu thập thông tin từ những người Nhật Bản và thương nhân tự do Hà Lan đã buôn bán nhiều năm với Đàng Ngoài để hoàn thành báo cáo tổng hợp về Batavia. Trong bản báo cáo này, vùng cửa sông Thái Bình được mô tả đại ý như sau:

"Con sông Đàng Ngoài [tức sông Thái Bình - TG] nằm ở khoảng 201/3° Bắc. Người Nhật Bản nói rằng họ đến Đàng Ngoài qua

vùng cửa sông này. Độ sâu trung bình vào khoảng 15, 16, hoặc 17 foot (1 foot tương đương 30 cm). Đường từ ngoài biển vào cửa sông rất nguy hiểm. Vài năm trước đây, một trong số các thuyền của Nhật Bản đến đây đã bị đắm vì đụng phải lòng sông cát rần. Việc vận chuyển từ đây lên "thành phố Đàng Ngoài/de stadt Toncquin" [chỉ Kể Chợ-TG] rất thuận lợi. Thành phố này nằm vào khoảng 211/3° Bắc" (22).

Tuy nhiên, từ khoảng cuối thập niên 40 của thế kỷ XVII, vùng cửa sông Đàng Ngoài ngày càng trở nên nông hơn và rất nguy hiểm cho các tàu Hà Lan có trọng tải lớn ra vào. Tình trạng này cũng đồng thời diễn ra ở con sông trước thương điểm Zeelandia ở Đài Loan. Năm 1649, thương điểm Đàng Ngoài đề nghị Batavia xem xét việc cắt cử các tàu có thân bè và trọng tải nhỏ hơn (shallow-draught flute), thân tàu không nên chìm quá 10 đến 10 - voeten nước (khoảng 3m) khi đến giao dịch với Đàng Ngoài và Đài Loan. Cùng thời điểm đó viên Giám đốc thương điểm Đàng Ngoài là Philip Schilleman xin phép chúa Trịnh Tráng được đưa tàu vào bằng cửa sông nằm dịch lên mạn Bắc của lối vào thông thường (tức cửa Văn Úc ngày nay - bản đồ của người Hà Lan cho thấy họ nhận thức rất rõ về việc sông Văn Úc nhập vào dòng sông chính Thái Bình ở đoạn gần Doméa - xem bản đồ Cửa sông Thái Bình thế kỷ XVII). Các tài liệu tiếp theo không nói rõ về việc này nhưng cho biết rằng triều đình Lê - Trịnh đã đồng ý cho người Hà Lan sử dụng cửa Văn Úc. Tuy nhiên, cũng trong năm đó thương điểm Hà Lan ở Thăng Long lại thông báo về Batavia rằng kế hoạch đưa tàu vào cửa Văn Úc là không thực tế vì lối đi này vừa nông lại không thuận lợi. Theo đó, yêu cầu gửi thuyền thân bè và trọng tải nhỏ lại

được nhân viên Hà Lan ở Kẻ Chợ đề ra (23).

Vào thập niên 70 của thế kỷ XVII khi Công ty Đông Ấn Anh lần đầu tiên cử phái đoàn thương mại của mình đến đặt quan hệ buôn bán với triều đình Lê-Trịnh, người Anh cũng cập bến cửa sông Đàng Ngoài. Những khó khăn và nguy hiểm khi vượt qua bãi cát nổi chắn ngang cửa sông ngày càng lớn do quá trình bồi tích vẫn diễn ra đều đặn hàng năm. Vào vùng cửa sông, người Anh, cũng như người Hà Lan, thả neo phía trên Doméa và chuyển hàng hóa lên Phố Hiến trên thuyền của quan lại hoặc thuê từ dân Đàng Ngoài (24).

Như vậy, có thể kết luận rằng trong thế kỷ XVII và XVIII, thương thuyền châu Âu đến giao dịch với Đàng Ngoài đều đi vào Vịnh Bắc Bộ, sau đó vượt qua bãi cát nổi trước cửa sông Thái Bình để vào buồm neo ở quanh phạm vi Thị trấn Doméa vốn nằm cách biển, theo W. Dampier, khoảng 6 hải lý. Người Anh sau này thường cho thuyền đi ngược sông thêm một đoạn ngắn, cách Doméa khoảng 3 dặm nữa mới buông neo. Tại đây, các thủy thủ đoàn có thể lưu trú trên thuyền hoặc lên cư trú ngay trên những xóm làng ven sông để chờ tàu khởi hành. Hàng hóa và tiền bạc các tàu đưa đến được chở lên Kẻ Chợ hoặc Phố Hiến bằng đồ thuê của dân địa phương. Tất cả các nguồn tư liệu phương Tây thế kỷ XVII của người Hà Lan và người Anh đều khẳng định rằng tàu của họ đến Đàng Ngoài đều đi vào qua cửa Thái Bình và cập bến ở xung quanh khu vực Doméa, chờ các thương nhân của họ kinh doanh trên Kẻ Chợ hoặc/và Phố Hiến chuyển hàng xuống (cũng bằng ghe thuyền địa phương) để đưa đi bán ở các thị trường khu vực và quốc tế.

Các thương thuyền đi biển có trọng tải vừa và lớn của người châu Âu chưa bao giờ

ngược sông lên Phố Hiến hay Kẻ Chợ như một số người vẫn thường quan niệm bởi hai lý do cơ bản sau. *Thứ nhất*, dòng "sông Đàng Ngoài" chảy rất xiết, mực nước lại thấp nên các tàu trọng tải lớn của châu Âu không thể tự ngược sông trong khi Kẻ Chợ lại cách xa biển khoảng hơn 100km theo đường sông. Ở các hải cảng thuận lợi hơn như Canton (Quảng Châu), Nagasaki (Nhật Bản) hay Hội An (Đàng Trong), các thương thuyền lớn khi đến cửa sông hoặc vào eo biển đều được các ghe thuyền địa phương với hàng trăm tay chèo kéo vào điểm cập bến (25). Vì vậy, việc đưa được một thuyền có trọng tải vài trăm tấn lên Phố Hiến hoặc Kẻ Chợ là điều phi thực tế. *Thứ hai*, người châu Âu không bao giờ muốn khổ công đưa tàu của họ lên quá Doméa vì cả lý do an toàn và kinh tế. Với hàng trăm thủy thủ và nhân viên phục vụ trên tàu, việc lưu trú ở các trung tâm như Kẻ Chợ hay Phố Hiến sẽ rất đắt đỏ, chưa nói đến vấn đề đảm bảo an ninh trật tự nơi cư trú do các quy định rất khắt khe của triều đình về vấn đề này. Hơn nữa, vua chúa Đàng Ngoài không bao giờ muốn những tàu thuyền trọng tải lớn với vài chục khẩu đại bác hạng nặng buồm neo trước kinh thành. Khoảng cuối thập niên 70 thế kỷ XVII, chúa Trịnh có một lần yêu cầu người Anh đưa tàu của họ lên Kẻ Chợ để thỏa chí tò mò nhưng người Anh đã tìm đủ mọi cách để thoái thác vì không thể thực hiện được yêu cầu trên (26).

Vì thế, nếu phục dựng hệ thống thương mại (commercial system) của vương quốc Đàng Ngoài trong thế kỷ XVII theo trục chính là tuyến "sông Đàng Ngoài" thì 3 điểm nhấn có thể kể đến là Doméa, Phố Hiến và Kẻ Chợ với 3 chức năng khá riêng biệt nhưng có quan hệ khá hữu cơ với nhau.

(Còn nữa)

CHÚ THÍCH

(1). Alexandre de Rhodes, *Histoire du Royaume de Tunquin*, Lyon: Chez Jean Baptiste Devenet, 1651, 56-57.

(2). Các nguồn tư liệu du hành ký mô tả hệ thống cảng biển của Đàng Ngoài, ngoài Alexandre de Rhodes, có thể xem thêm từ William Dampier, *Voyages and Discoveries* (xem phần mô tả Đàng Ngoài ở các chương I-V), London: The Argonaut Press, 1931, 9-74 (Bản dịch Việt ngữ: *Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài năm 1688*, Nxb. Thế Giới, Hà Nội, 2006); Samuel Baron, "A Description of the Kingdom of Tonqueen", in John Pinkerton (ed.), *A Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in All Parts of the World*, Vol. IX. London, 1811, pp. 567-707.

(3). Trong cuốn sách *Mô tả vương quốc Đàng Ngoài* của mình (dựa trên tư liệu của em trai) viết khoảng nửa sau thế kỷ XVII, J. B Tavernier có liệt kê một số các cảng hay vùng của sông chính như Cuadag, Cuasay, Sanfoo, Bonten, Diuphoan "Tuy nhiên phần lớn những thuật ngữ và tên địa danh trên khó có thể được xác định chắc chắn. Xin xem: J.B. Tavernier, *Relation nouvelle et singulière du Royaume du Tonkin (1679)*, RI, 1908 (bản dịch Việt ngữ: *Tập du ký mới và kỳ thú về vương quốc Đàng Ngoài*, Nxb. Thế Giới, Hà Nội, 2006).

(4). Thông tin khái lược về kho tư liệu Pháp, Anh và Hà Lan liên quan đến Đàng Ngoài có thể xem từ Nguyen The Anh, *Bibliographie critique sur les relations entre Vietnam et l'occident*, Paris, 1967; Anthony Farrington, "The English East India Company Documents Relating Tonkin and Pho Hien", in trong: *Pho Hien, The Centre of International Commerce in the 17th-18th Centuries*, Hanoi: The Gioi Publishers, 1994, 148-161; Hoàng Anh Tuấn, "Công ty Đông Ấn Hà Lan ở Đàng Ngoài, 1637-1700: Tư liệu và nghiên cứu", *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, 3-2005.

(5). Xin xem Diệp Đình Hoa, "Thực tiễn và triết lý sinh thái nhân văn của người Việt trong nông

nghiệp", *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử* 1-1992; Chủ Văn Tân, "Những đặc trưng cơ bản của văn minh Việt Nam thời khai sinh", *Tạp chí Khảo cổ học* 2-1994; Nguyễn Văn Kim, "Vị trí của một số thương cảng Việt Nam trong hệ thống buôn bán ở Biển Đông thế kỷ XVI-XVII (Một cái nhìn từ điều kiện địa-nhân văn)", in trong: Nguyễn Văn Kim, *Nhật Bản với châu Á: Những mối liên hệ lịch sử và chuyển biến kinh tế - xã hội*, Nxb. Đại học Quốc gia, Hà Nội, 2004, tr. 108-119.

Nghiên cứu lịch sử thương mại biển Trung Quốc trước thế kỷ X dựa trên nguồn tư liệu thành văn của Trung Quốc giai đoạn sớm, Wang Gungwu cho rằng vào khoảng thế kỷ III sau Công nguyên, Giao Chỉ trở thành trung tâm điều phối của nền hải thương Trung Quốc ở khu vực Biển Đông. Ông nhấn mạnh thêm rằng lý sở Long Biên cũng từng là trung tâm của các hoạt động kinh tế đối ngoại, đón tiếp các phái đoàn thương nhân nước ngoài đến buôn bán với Trung Hoa. Sau đó, do nhiều nguyên nhân thương nhân ngoại quốc chuyển dần về hải cảng Quảng Châu ở miền Nam Trung Quốc như Phúc Kiến, Quảng Châu, nơi tình hình chính trị có phần ổn định hơn. Wang Gungwu, *The Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*, Singapore: Time Academic Press, 1998, pp. 1-14, 17, 25, 31, 35, 38, 44-45.

(6). Xem Wang Gungwu, sdd. Có thể tham khảo thêm từ Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawaii Press, 1985, pp. 194.

(7). Ví dụ, Giáo sư Trương Hữu Quýnh và tập thể tác giả trong cuốn *Đại cương lịch sử Việt Nam* (Nxb. Giáo dục, Hà Nội: 1999, các trang 148-149 và 209-211) có xu hướng nhấn mạnh sự hưng khởi của ngoại thương Đại Việt thời Lý-Trần thông qua sự phát triển của kinh tế nông nghiệp và thủ công nghiệp, sự mở rộng của mạng lưới chợ, các tuyến

buôn bán nội địa và các thương cảng quốc tế “Trong khi đó nhà nghiên cứu Nhật Bản Momoki Shiro cho rằng vị trí của Đại Việt trong hệ thống thương mại khu vực trong kỷ nguyên độc lập ở vào thế suy giảm mặc dù quan hệ buôn bán của triều đình Đại Việt với nhà Tống thông qua hệ thống sứ bộ được duy trì chặt chẽ và Đại Việt đã có thể thu được những khoản lợi nhuận nhất định. Xem Momoki Shiro, “Đại Việt và thương mại ở Biển Đông thế kỷ X-XV”, in trong *Đông Á-Đông Bắc Á: Những mối liên hệ lịch sử và hiện tại*, Nxb. Thế Giới, Hà Nội, 2004.

(8). Có thể xem thêm từ Wang Gungwu, sđd, pp. 7-28.

(9). Có thể xem thêm từ Hồng Thái, “Vài nét về quan hệ giữa Việt Nam và các nước Đông Nam Á trong lịch sử”, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử* 3-1988.

(10). Tomé Pires trong cuốn *Suma Oriental* viết đầu thế kỷ XVI (London: Hakluyt Society, 1944, p. 115) cho rằng người Việt “rất yếu (weak) khi ở trên biển, mọi thành quả họ đạt được đều gắn với đất liền”. Giáo sĩ Alexandre de Rhodes đến Đàng Ngoài đầu thế kỷ XVII cũng khẳng định rằng người Đàng Ngoài không đi buôn bán ở các nước ngoài vì 3 lý do chính, trong đó có lý do họ không biết nghệ thuật địa bàn và nghề hàng hải nên không bao giờ đi xa bờ biển hay các dãy núi của họ; và thuyền của người Đàng Ngoài rất yếu ngoài biển khơi do họ dùng dây để ghép ván chứ không đóng đinh và nẹp. A. de Rhodes, *Hisotoire du Royaume de Tunquin*, p. 56.

(11). Wang Gungwu, sđd.

(12). Wolter, *Two Essays on Dai-Viet in the Fourteenth Century*, New Haven: Yale Centre for International and Area Studies, 1988; Momoki Shiro, “Dai Viet and the South China Sea Trade from the 10th to the 15th Century”, *Crossroads: An Interdisciplinary Journal of Southeast Asian Studies* 1 (12) 1998: pp. 1-34.

(13). Có thể xem thêm những phân tích về vấn đề này từ Momoki Shiro, sđd.

(14). Trần Nghĩa, “Một bức ký họa về xã hội nước ta thời Trần: bài thơ An Nam Túc Sự của Trần Phu”, Tạp chí *Văn học* 1/1972, tr. 117.

Trong nghiên cứu mới công bố gần đây, học giả Li Tana phân tích một số nguồn sử liệu Trung Quốc để kết luận rằng, trong những thế kỷ đầu độc lập dưới thời Lý và Trần, ngoại thương đã đóng một vai trò quan trọng hơn rất nhiều những gì người ta vẫn thường quan niệm. Li Tana cho rằng tác giả của các bộ thông sử Việt hiện còn đã bị chi phối mạnh bởi nhân quan “mạt thương” trong quá trình viết sử nên đã không thừa nhận thực tế là nền kinh tế phong kiến Đại Việt bị chi phối nặng bởi ngoại thương. Xin xem: Li Tana, “A View from the Sea: Perspectives on the Northern and Central Vietnam Coast”, *Journal of Southeast Asian Studies* 1 (37) - 2006: pp. 83-102.

(15). *Quốc Triều Hình Luật*, Nxb. Tp. Hồ Chí Minh, 2003, tr. 221-223.

(16). Tomé Pires, *Suma Oriental*, p. 115.

(17). R.L. Innes, *The Door Ajar: Japan's Foreign Trade in the Seventeenth Century* (Ph.D Dissertation, Michigan University, 1980), p. 54. Khái quát chung về tình hình ngoại thương Đàng Ngoài thế kỷ XVII xin xem từ: Thành Thế Vỹ, *Ngoại thương Việt Nam hồi thế kỷ XVII, XVIII, và đầu thế kỷ XIX*, Nxb. Sử học, Hà Nội, 1961.

(18). Dampier, *Voyages and Discoveries*, p. 14. Nhận định này của Dampier cần phải được xem xét kỹ hơn bởi những thông tin về tàu thuyền ngoại quốc đến Đàng Ngoài trong ghi chép của Công ty Đông Ấn Hà Lan và Anh cho thấy toàn bộ ghe thuyền của người nước ngoài đến Đàng Ngoài trong giai đoạn 1640-1700 đều đi qua cửa sông Thái Bình. Ví dụ, năm 1653: có 5 thuyền của Hoa thương đến cửa sông Thái Bình, trong đó 2 chiếc đến từ Nhật Bản, 3 chiếc đến từ Trung Quốc và Đông Nam Á; năm 1677: có 3 thuyền Trung Quốc và 1 thuyền Xiêm đến và đều đi vào qua cửa Thái Bình.

Thực ra, ba lần đến Đàng Ngoài đầu tiên vào các năm 1626, 1627 và 1630, tàu của người Bồ Đào Nha ghé vào vùng Thanh Hóa. Nguyên nhân có thể là do các tàu này đến với mục đích truyền giáo nhiều hơn buôn bán. Từ năm 1631, các thương thuyền của người Bồ Đào Nha từ Macao sang đều được ghi nhận là ghé cửa sông Thái Bình.

(19). Về khái niệm “sông Đàng Ngoài”, xin xem thêm từ Nguyễn Thừa Hỷ, “Sông Đàng Ngoài và Doméa: Một đô thị cổ đã biến mất”, Tạp chí *Xưa và Nay* số 4-1994; Nguyễn Quang Ngọc, “Sông Đàng Ngoài và vị thế của Phố Hiến xưa”, Tạp chí *Văn hóa Nghệ thuật* số 208-2001; Nguyễn Văn Kim, “Ngoại thương Đàng Ngoài và mối quan hệ Việt-Nhật thế kỷ XVII”, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử* số 3-2005. Các khảo cứu thực địa rất có giá trị đã được công bố trong Khoa luận Tốt nghiệp Đại học của Đỗ Thị Thủy Lan, “Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII và dấu tích hoạt động của thương nhân phương Tây”, Tư liệu Khoa Lịch sử, ĐHKHXH&NV, ĐHQGHN, 2003.

(20). Dampier, *Voyages and Discoveries*, pp. 14-15.

(21). A. Richard, “History of Tonquin”, in John Pinkerton (ed.), *A Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in All Parts of the World*, Vol. IX. London, 1811, p. 712.

(22). Báo cáo của Couckébacker gửi từ Nhật Bản về Batavia năm 1636. Dagh-register Gehouden int Casteel Batavia vant Passerende daer ter Plaetse als over Geheel Nederlandts India (từ đây viết tắt là Dagh-register Batavia), Vol. 1636, The Hague: Martinus Nijhoff, p. 69-70.

(23). Xem thông tin liên quan từ Generale Missiveen van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie (từ đây viết tắt là Generale Missiven), The Hague: Rijks Geschiedkundige Publication, Martinus Nijhoff, 1960-1988, Vol. II, pp. 356-357, 389-391, 465.

(24). Xem BL-OIOC (tài liệu gốc của Công ty Đông Ấn Anh lưu trữ tại Luân Đôn) G/12/17-1: 4r-4v, *Journal Register of Tonkin factory* 25-26, June 1672.

(25). Có rất nhiều tranh vẽ mô tả cảnh các ghe thuyền địa phương kéo thương thuyền ngoại quốc vào các cảng trên. Ở Hội An có thể xem tranh vẽ của dòng họ Chaya Nhật Bản in trong cuốn *Đô thị cổ Hội An*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1992. Tác giả xin chân thành cảm ơn Giáo sư John E. Wills Jr. (Đại học Southern California) đã lưu ý về chi tiết này trong quá trình thảo luận chuyên đề.

Cũng cần phải lưu ý một thực tế sinh động là ngay ở các vương quốc Đông Nam Á lục địa thời kỳ tiền cận đại, lưu lượng hay chế độ dòng chảy của các con sông huyết mạch đã có ảnh hưởng không nhỏ đến đặc tính thương mại của các quốc gia, nhất là trường hợp vương quốc Ayutthaya, Pegu và Đàng Ngoài (xem những phân tích thú vị này từ Victor B. Lieberman, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*, Cambridge: Cambridge University Press, 2003, p. 362-365). Đối với trường hợp còn lại là Campuchia, trong khi “sông Đàng Ngoài” nông và chảy xiết nên rất nguy hiểm cho tàu thuyền phương Tây ra vào, sông Mekong lại khá dễ dàng cho các tàu lớn của phương Tây có thể ngược sông lên tận Kinh đô Phnom Penh nếu có sự trợ giúp của nhân lực. Bởi thế, trong năm 1644 người Hà Lan đã dễ dàng đưa hạm đội 5 tàu chiến được trang bị vũ khí hạng nặng và 432 người để lên tấn công kinh đô của người Khmer. Xỉn xem thêm từ W.J. M. Buch, “La Compagnie des Indes Neerlandaises et l’Indochine”, BEFEO 37 (1937) (chương VIII).

(26). Có một số ý kiến cho rằng trong năm 1637 và 1644, các tàu của VOC đã ngược sông Hồng lên Kẻ Chợ buôn bán. Kết luận trên không chính xác bởi trong hai năm này, cũng như các năm còn lại, tàu VOC đã buông neo ở vùng cửa sông Thái Bình; hàng hoá và một số nhân viên được chở lên Kẻ Chợ bằng ghe thuyền địa phương. 1: Tàu Grol đến vùng

cửa sông Thái Bình vào cuối tháng 3 năm 1637 nhưng gặp rất nhiều khó khăn trong việc vượt qua cửa sông. Phải mất khoảng hai tuần sau tàu này mới vào được chỗ buồng neo an toàn “Nhật ký của tàu Grol” (NA VOC 1123: 53-79; Dagregister van Carel Hartsinck van de negotie gedaen mett schip de Groll naer Tonkin etc. van 31 Januarij-7 Augustij 1637) ghi cụ thể như sau: “Ngày 17/4/1637: các quan lại Đàng Ngoài đi trên 16 hoặc 17 thuyền đến tàu Grol để chở hàng hoá lên Kachiu [Kẻ Chợ-TG]”. Ngày 19/4/1637: Chúng tôi [tức người Hà Lan-TG] đi trên các thuyền địa phương nói trên cùng với hàng hoá mà tàu Grol đưa đến”; Ngày 22/4/1637: buổi tối chúng tôi đến Kachiu” Bản dịch Anh ngữ của J.M. Dixon (xin xem từ: “Voyage of the Dutch Ship “Groll” from Hirado to Tongking”, Transactions of the Asiatic Society of Japan XI, Yokohama, 1883, pp. 180-215) dịch rất sát ý bản gốc tiếng Hà Lan cổ, đồng thời còn ghi rất rõ ở trang giới thiệu rằng “The Captain, thinking that his vessel cannot enter the river, goes in one of the native junks to Hanoi# (Tạm dịch: “Biết rằng tàu của mình không thể đi vào sông, viên thuyền trưởng [thực ra là viên Giám đốc Carel Hartsinck-TG] đã đi lên Kẻ Chợ bằng một trong số các thuyền địa phương”). Như vậy Dixon không viết (và cũng không dịch) rằng tàu Grol ngược Sông Hồng lên Phố Hiến và Thăng Long như một số người vẫn thường suy luận.

2): Hai chiếc tàu mà Anthonys van Brouckhorst (Giám đốc thương điểm Đàng Ngoài) và thương đoàn Hà Lan đến Đàng Ngoài tháng 12 năm 1644 là Zwarte Beer và Bresken. Chuyến đi này (xin xem báo cáo của Brouckhorst gửi Batavia: NA VOC 1156: 149-155, Originele missive van den coopman Antonio van Brouckhorst uit Tonkin aen den gouverneur generael in dato 15 October 1644) được ghi rất rõ như sau: sau khi đến cửa sông Thái Bình và chờ ở đó một vài ngày, sáng 23/12/1644 hai tàu của Công ty đã vượt qua cửa sông an toàn để vào buồng neo cách biển chừng 1,5 dặm. Cùng ngày hôm đó vài chiếc thuyền của quan lại Đàng Ngoài đến kiểm tra và “khoảng một tiếng đồng hồ trước khi mặt trời lặn chúng tôi [Brouckhorst và một số người Hà Lan-TG] mang theo hàng hoá đi lên Kẻ Chợ bằng thuyền của quan lại Đàng Ngoài”; Ngày 26/12/1644: khoảng 2 tiếng đồng hồ trước khi mặt trời lặn đoàn thuyền của người Đàng Ngoài chở chúng tôi ngược sông đã đến trước thành phố Caetsjouw [tức Kẻ Chợ-TG]...” (xem thêm từ nhật ký chuyến đi của Brouckhorst: C.C van der Plas, Tonkin 1644/45, Journaal van de Reis van Anthonio Brouckhorst, Amsterdam: Koninklijk Instituut voor de Tropen, 1955, các trang 39-43). Như vậy có thể kết luận rằng ý kiến cho rằng tàu Hà Lan lên Kẻ Chợ các năm 1637 và 1644 là không có cơ sở.