

NGOẠI THƯƠNG ĐÀNG NGOÀI VÀ MỐI QUAN HỆ VIỆT - NHẬT THẾ KỶ XVII

NGUYỄN VĂN KIM*

1. Đàng Ngoài với hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVII

Nằm trên một trong những tuyến chính của hệ thống thương mại châu Á, vào thế kỷ XVII các thương cảng của Việt Nam, trong đó có một số thương cảng Đàng Ngoài, từng giữ vai trò quan trọng trong việc cung cấp và luân chuyển hàng hoá của mạng lưới kinh tế khu vực.

Sau những phát kiến lớn về địa lý, các nước Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha rồi Hà Lan, Anh... đã tìm đến nhiều vùng đất ở phương Đông để thăm dò và khai thác tài nguyên. Trên cơ sở đó, hệ thống thương mại thế giới nối liền giữa phương Đông với phương Tây cũng được thiết lập. Lần đầu tiên trong lịch sử, các thương thuyền phương Tây đã có thể trực tiếp đến nhiều quốc gia châu Á để trao đổi hàng hoá, buôn bán và khai thác tài nguyên. Sự xuất hiện của các đoàn thuyền buôn phương Tây ở vùng biển châu Á đã làm thay đổi sâu sắc mối quan hệ kinh tế, văn hoá truyền thống vốn đã được thiết lập giữa các quốc gia trong khu vực. Hệ thống kinh tế thương mại đó cũng đã tạo nên những điều kiện mới cho sự hội nhập của nền kinh tế châu Á vào hệ thống kinh tế thế giới, góp phần

vào sự phát triển của nhiều ngành kinh tế và phồn thịnh của các quốc gia.

Trên cơ sở những biến chuyển và sự hưng khởi chung của hệ thống thương mại châu Á, vào thế kỷ XVI-XVII không chỉ các thương nhân Trung Hoa mà các doanh thương Nhật Bản, Siam, Patani, Java... cũng đều dự nhập mạnh mẽ vào hoạt động thương mại khu vực. Do có vị trí địa lý gần kề với một quốc gia có tiềm lực kinh tế lớn nhất châu Á, nền kinh tế đối ngoại Việt Nam vừa chịu tác động mạnh mẽ vừa đón nhận được những điều kiện phát triển tương đối thuận lợi của môi trường kinh tế khu vực đặc biệt là những hoạt động của vùng kinh tế miền Nam Trung Hoa. Tuy nhiên, những hoạt động kinh tế ngoại thương đó cũng để lại nhiều hệ quả xã hội nghiêm trọng đối với không ít quốc gia.

Trong bối cảnh nhà Minh (1368-1644) rồi nhà Thanh (1644-1911) nhìn chung đều theo đuổi chính sách cấm hải, hạn chế hoạt động của kinh tế ngoại thương đặc biệt là quan hệ với Nhật Bản, chính quyền phong kiến Lê - Trịnh ở Đàng Ngoài cũng như các chúa Nguyễn ở Đàng Trong đã thực thi một số chính sách tương đối tích cực để khuyến khích sản xuất trong nước và phát triển

* TS. Khoa Lịch sử, Trường ĐHKHXH&NV - ĐHQGHN.

quan hệ giao thương với các nước. Vào cuối thế kỷ XVI và gần như xuyên suốt thế kỷ XVII, các thương cảng như Thăng Long, Phố Hiến của Đàng Ngoài và Thanh Hà, Hội An của Đàng Trong đã không chỉ là nơi cung cấp hàng hoá, tránh bão và lấy nước ngọt... của nhiều đoàn thương thuyền Trung Quốc mà còn là địa điểm đón nhận các đoàn thuyền buôn từ nhiều quốc gia châu Á và châu Âu. *Trong tiến trình phát triển lâu dài của lịch sử dân tộc, chưa có thời kỳ nào kinh tế ngoại thương Việt Nam lại đạt được sự phát triển phồn thịnh như thời kỳ này.* Điều đáng chú ý là, song song với các hoạt động ngoại thương, một số quan hệ bang giao và giao lưu văn hoá với các quốc gia cũng được thực hiện. Các mối quan hệ đó luôn gắn bó chặt chẽ, bổ sung và hỗ trợ cho các hoạt động kinh tế. Trong đó, *kinh tế ngoại thương luôn là nhân tố tiên quyết, tạo nên nền tảng đồng thời là cơ sở để xây dựng các mối quan hệ đa dạng khác.*

Vào thế kỷ XVI-XVII, trong Thời đại hoàng kim của hệ thống thương mại châu Á, người Hoa di cư đến các nước Đông Nam Á trong đó có Đại Việt ngày một đông. Cùng với các nhóm thiên di vì lý do kinh tế thì những tác nhân khác như sự sụp đổ của nhà Minh năm 1644... cũng dồn đẩy một bộ phận người Hoa đến nhiều quốc gia châu Á sinh sống. Là vùng đất cận kề với miền Nam Trung Quốc, Đàng Ngoài là nơi từng đón nhận nhiều đợt thiên di này. Ở đây, Hoa kiều đã lập nên những cộng đồng cư dân tương đối ổn định, đông đúc và góp phần quan trọng vào việc phát triển kinh tế công thương. Trải qua thời gian, hoạt động kinh tế của Hoa thương vừa gắn bó mật thiết với lợi ích của các dòng họ, cộng đồng di cư và môi trường kinh tế khu vực nhưng các hoạt động sản xuất kinh doanh đó cũng từng bước trở thành một bộ phận

của nền kinh tế dân tộc. Họ luôn giữ vai trò tích cực trong việc thúc đẩy các hoạt động sản xuất và giao thương nhưng cũng chính vì thế đã làm hạn chế thậm chí triệt tiêu nhiều hoạt động của giới thương nhân trong nước.

Ngoài những hoạt động kinh tế của Hoa kiều, vào thế kỷ XVII các thương cảng Đàng Ngoài cũng là nơi đón nhận nhiều đoàn thuyền buôn của các cường quốc phương Tây. Điều đáng chú ý là, khi đến buôn bán, truyền đạo... ở Đàng Ngoài một số thương nhân, giáo sĩ ngoại quốc đã có những trang viết giá trị về Thăng Long, Phố Hiến v.v... trong đó phải kể đến nguồn tư liệu hết sức phong phú của *Công ty Đông Ấn Hà Lan (VOC)* và *Công ty Đông Ấn Anh (EIC)*. Các nguồn tư liệu đó, nếu được phân tích kỹ lưỡng, có thể sẽ làm thay đổi quan niệm của nhiều nhà nghiên cứu về lịch sử ngoại thương và vị trí của hệ thống thương cảng Đàng Ngoài (1).

2. Sự phát triển của hệ thống cảng sông

Vào thế kỷ XVII, các cảng quan trọng của Đàng Ngoài như Thăng Long, Phố Hiến... đều nằm ở lưu vực sông Hồng. Nếu như Thăng Long đã trải qua 6 thế kỷ phát triển thì sự hưng thịnh của Phố Hiến chính là kết quả của sự chuyển mình mạnh mẽ từ những nhân tố kinh tế - xã hội trong nước và tác động của môi trường kinh tế quốc tế vào Thời đại thương mại châu Á.

Trong các nguồn tài liệu phương Tây, sông Hồng vẫn thường được gọi là sông Đàng Ngoài (*River of Tonkin*). Thực ra, trong không ít trường hợp, khái niệm này nhằm để chỉ một không gian tương đối rộng lớn bao gồm phức hệ của hệ thống sông Hồng với các sông Thái Bình, sông Đáy, sông Cấm... và cả chuỗi chi lưu của các con sông này đổ ra vịnh Bắc Bộ.

Do tác động của điều kiện tự nhiên, cho đến thế kỷ XVI-XVII, việc buôn bán của thương nhân ngoại quốc với Đàng Ngoàì thường chỉ tập trung diễn ra vào một khoảng thời gian nhất định, thuận lợi cho việc đi và về của các đoàn thuyền buôn. Người ta gọi đó là "*Mùa mậu dịch*". Thông thường, hàng năm *Mùa mậu dịch* kéo dài khoảng từ 3 đến 4 tháng. Trong thời gian đó, sau khi đến được thương cảng các nước, thuyền buôn của Trung Quốc, Nhật Bản, Siam và nhiều quốc gia khác đều vừa phải tích cực mua gom hàng hoá vừa đợi gió mùa. Thương thuyền từ các nước Đông Bắc Á đến Thăng Long, Phố Hiến và nhiều thương cảng khác phải đi theo gió mùa Đông Bắc bắt đầu thổi từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau. Tốc độ gió ở khu vực biển Đông thường từ khoảng 15-20m/s nên rất thuận lợi cho việc lưu hành của các đoàn thuyền. Thời gian này, ở Đàng Ngoàì cho đến trước dịp Tết Âm lịch vẫn là kỳ khô ráo, tương đối thuận lợi cho việc mua gom, vận chuyển, bốc dỡ hàng. Đến tháng 6 tháng 7, gió mùa Đông Nam lại thổi ngược lên hướng Bắc. Theo hướng gió, thuyền buôn Trung Hoa, Nhật Bản... lại dong buồm về nước. Theo ghi chép của các thương lái phương Tây thì thương nhân Nhật Bản luôn phải chờ khi gió nồm Nam thuận mới nhổ neo trở về Nhật. Thuyền Nhật phải rời các cảng Đàng Ngoàì chậm nhất là ngày 20 tháng 7 Âm lịch (2).

Trên cơ sở kinh nghiệm hàng hải đồng thời để có những thông tin xác thực trong việc giao thương, theo truyền thống văn hoá Nhật Bản, khi đến buôn bán với Đàng Ngoàì cũng như các thương cảng khác ở Đông Nam Á, thương gia Nhật luôn có những ghi chép cụ thể về phong tục, tập quán, giá cả, chất lượng của từng chủng loại hàng hoá. Mặt khác, họ cũng rất chú ý

đến điều kiện tự nhiên đặc biệt là vị trí địa lý, các tuyến buôn bán cũng như khoảng cách giữa các thương cảng. Theo đó, tuyến đường từ Nagasaki, thương cảng quốc tế lớn nhất của Nhật Bản thời Edo (1600-1868), đến Đàng Ngoàì được xác định là 1.600 ri (lý). Với khoảng cách đó, thuyền Châu Án (*Shuinsen*) Nhật Bản thường phải mất từ 5 đến 6 tuần mới có thể đến được các thương cảng Đại Việt.

Vào thế kỷ XVII, tùy theo sự thông thuộc luồng lạch và trọng tải của từng loại thuyền mà các chủ thuyền buôn trong nước, quốc tế từ biển Đông vào Phố Hiến, Thăng Long... có thể đi theo những tuyến sông khác nhau. Điều đáng chú ý là, *Mùa mậu dịch* của Đàng Ngoàì cũng trùng hợp với mùa khô ở miền Bắc và kỳ nước cạn của sông Hồng. Thủy lượng của nhiều đoạn và nhánh sông xuống rất thấp, tức là chỉ còn khoảng 20 đến 30% lượng nước hàng năm nên rất khó khăn cho thuyền bè đi lại. Và đây là một trong những hạn chế lớn của hệ thống cảng sông. Hơn thế, hệ thống cảng này lại được hình thành ở "Một châu thổ" chưa hoàn thành" xét về mặt quá trình tự nhiên(3) nên lòng sông thường có nhiều thay đổi sau mỗi mùa mưa lũ. Dù vậy, hệ thống sông Đàng Ngoàì vẫn có hai thủy trình tương đối đáp ứng được điều kiện cần thiết cho tàu thuyền có thể lưu thông. Tuyến thứ nhất là sông Domea nơi chứng kiến chuyến đi của thuyền trưởng người Anh W.Gyfford trên chiếc tàu Zant năm 1672 và cũng là cửa sông mà nhà hàng hải Anh William Dampier đã cho tàu đi vào năm 1688. Theo W.Dampier, cửa sông Domea ở 20°45' vĩ độ Bắc. Cửa sông này sâu, có một luồng rộng chừng nửa dặm khiến cho tàu thuyền có thể vào cảng. Tuy vậy, cũng có một số dải cát rộng chừng 2 dặm nằm dưới lòng sông khiến cho tàu

thuyền dễ mắc cạn nhất là mỗi khi nước triều xuống. Để bảo đảm an toàn, khi tiến vào cửa sông tàu buôn phương Tây vẫn phải tuân theo chỉ dẫn của những hoa tiêu giàu kinh nghiệm người bản địa. Họ là dân chài, sống ở làng Batcha (Bạch Sa), nằm ngay gần cửa sông. Ngoài ra, từ cửa sông còn có thể nhìn thấy Núi Voi và ngoài biển có Đảo Ngọc. Đây chính là những tiêu mốc quan trọng để tàu thuyền định hướng khi muốn tiến vào các cảng nằm sâu trong đất liền.

Là một nhà hàng hải giàu kinh nghiệm, W. Dampier đã miêu tả khá kỹ về hệ thống cửa sông Đàng Ngoài. Trong tác phẩm nổi tiếng với tiêu đề *Những chuyến đi và phát hiện* (Voyages and Discoveries) ông viết: “Nằm sâu trong đáy vịnh còn có vài hòn đảo nhỏ ở gần bờ biển Đàng Ngoài. Có hai đảo lớn hơn các đảo khác, không phải vì nó to mà vì chính nó dùng làm hải tiêu cho hai sông chính hay nói đúng hơn, cho hai nhánh của con sông chính ở Đàng Ngoài. Một trong những con sông này, hay nhánh sông này tên là Rốcbô (Rokbo). Nó đổ ra biển gần ngay mạn Tây Bắc của vịnh và cửa của nó nằm trong khoảng 20°10' vĩ Bắc. Tôi chưa từng đi trên sông này, hay nói đúng hơn, trên nhánh này của con sông Cái, nhưng người ta quả quyết với tôi rằng nó không sâu hơn 12 bộ ở ngay tại cửa sông, đáy của nó là một thứ phù sa mềm nghĩa là rất thuận tiện cho các thuyền nhẹ; đây là lối đi thông thường của thuyền buôn Trung Hoa và Siam... Con sông kia hay nhánh kia là lối chúng tôi đi vào. Nó rộng và sâu hơn nhiều so với nhánh còn lại. Tôi không biết tên riêng của nó là gì, tuy nhiên để phân biệt, tôi sẽ gọi nó là con sông Đômê-a (Domea), vì thành thị đáng kể đầu tiên mà tôi trông thấy trên bờ mang tên ấy. Cửa sông này ở vĩ tuyến 20°45'... Nó đổ ra

biển cách Rốcbô hai chục hải lý về phía Đông Bắc... chính là theo con sông Domea này mà hầu hết các tàu buôn châu Âu đều đi vào vì nó sâu” (4).

Từ cửa sông, đi ngược chừng 5 hay 6 dặm có một làng sầm uất độ hơn 100 nóc nhà. Đây là địa điểm mà tàu Hà Lan thường hay neo đậu. Địa điểm này có tên gọi là Domea. Cũng theo tuyến sông này, tàu buôn của một số nước phương Tây khác như Bồ Đào Nha, Anh... cũng thường hay đi vào để đến Phố Hiến rồi từ đó ngược lên Kẻ Chợ (Thăng Long). Theo những tài liệu còn lại, tàu Anh luôn bỏ neo ở một địa điểm cách Domea chừng 3 dặm về phía thượng nguồn. Từ đó, họ mới tiến sâu hơn vào đất liền, đến Phố Hiến rồi lên Kẻ Chợ, nơi có thương quán. Căn cứ vào những điều mô tả của các nguồn sử liệu và bản đồ cổ có thể cho rằng hải trình từ Biển Đông vào Domea rồi lên đến Phố Hiến lúc bấy giờ là tuyến sông Thái Bình (tức sông Lâu Khê), qua sông Luộc nhập vào sông Hồng rồi lên Phố Hiến. Như vậy, cửa Domea là cửa sông Thái Bình, thị trấn Domea xưa nhiều khả năng thuộc huyện Tiên Lãng, Hải Phòng hiện nay.

Tuyến sông thứ hai, theo các tư liệu đương thời, tàu thuyền thường đi vào qua cửa Rokbo. Cửa sông này nằm khoảng 20°6' vĩ độ Bắc. Cửa tương đối rộng, sâu không quá 12 bộ (khoảng 3,648m) nhưng đáy là một lớp phù sa mềm vì vậy các thuyền có trọng tải vừa và nhỏ thường đi theo cửa này. Đây là lối vào chính của nhiều đoàn thuyền buôn châu Á như: Trung Quốc, Nhật Bản, Siam... Đối chiếu với tọa độ và căn cứ theo sử liệu có thể khẳng định rằng cửa Rokbo chính là cửa sông Đáy, đoạn hạ lưu mang tên sông Vị Hoàng và khúc cuối thông ra biển gọi là sông Độc Bộ. Cửa Rokbo chính là cửa Đáy mà trong các thư

tịch cổ vẫn gọi là cửa Liêu và trước nữa còn có tên là cửa Đại Ác hay Đại An. Tàu thuyền có thể vào cửa này rồi chuyển qua sông Hồng. Đầu thế kỷ XVII, đây là tuyến giao thông chính từ Biển Đông vào các cảng Đàng Ngoài. Trong tám bản đồ do giáo sĩ A.d. Rhodes vẽ còn thấy một địa danh ghi là "*Cua Dai*". *Cua Dai* chắc hẳn là cửa Đại An hay cửa Đáy và ông không ghi thêm một cửa biển nào khác. Các sử gia triều Nguyễn đã chép trong *Đại Nam nhất thống chí*: "Cửa Liêu ở địa phận các xã Quần Liêu và Hải Lăng huyện Đại An rộng 145 trượng, thủy triều lên sâu trên dưới 7 thước, thủy triều xuống sâu 1 thước 3 tấc là cửa biển trọng yếu ở Bắc Kỳ". Theo đó "cửa biển này trước có tên Đại Ác. Lý Thái Tông đổi cho gọi là Đại An, nhà Lê sau khi trung hưng, đặt tấn sở khi thuyền buôn đến đây, sai quan khám thực rồi mới cho vào cửa... sau vì cát bồi lấp, thuyền ghe không thông" (5). Cũng trong du ký nói trên, W.Dampier còn chỉ rõ: "Hean cách chỗ tàu của chúng tôi bỏ neo 60 dặm, như vậy là theo đường sông này (sông Domea) cách biển 80 dặm. Nhưng nếu dọc theo sông Rokbo, mà ở đó đất đồng bằng trải dài hơn về phía Nam thì như lại cách biển xa hơn. Đó là một thành thị khá lớn, có độ 200 nóc nhà" (6).

Như vậy, vào thế kỷ XVI-XVII, các tuyến đường thủy từ Biển Đông đến Phố Hiến và Thăng Long... đã đi theo hai tuyến chính. Thứ nhất: tuyến cửa sông Thái Bình - sông Luộc - sông Hồng. Đây là tuyến đi tương đối quanh co nhưng lại có dòng chảy sâu vì vậy nhiều tàu và thuyền buôn phương Tây hay qua đó để lên Phố Hiến hoặc Thăng Long. Thứ hai: tuyến cửa sông Đáy - sông Hồng đi đến Phố Hiến. Đây vốn là tuyến chính của các thuyền buôn châu Á. Cửa biển có phần nông, bị cát lấp dần nên thuyền qua lại ngày càng khó khăn.

Đây chính là các tuyến sông chủ yếu dẫn đến những trung tâm kinh tế Thăng Long, Phố Hiến và đường như các nguồn tư liệu không nói đến các địa điểm khác. Tuy nhiên, kết quả khảo sát thực địa và nghiên cứu khảo cổ học cho thấy ngoài những địa danh đã được xác định một cách chắc chắn thì hoạt động kinh tế Đàng Ngoài thế kỷ XVII còn chịu sự tương tác của hàng loạt các bến đỗ (thường là gần với các vùng sản xuất thủ công) và cảng sông khác. Rõ ràng là, phức hệ các bến đỗ và cảng như khu vực Domea (Tiên Lãng, Hải Phòng) và vùng Lục Đầu Giang (Chí Linh, Hải Dương)... là những địa điểm rất có ý nghĩa và cần phải được nghiên cứu đầy đủ hơn nữa. Tại các khu vực này có sự xuất lộ của nhiều bãi gốm sứ và đặc biệt là bãi sành mà dân gian vẫn quen gọi là "*sành Mạc*" với độ trù mật cao của những hiện vật gốm, sành niên đại thế kỷ XV-XVI, kéo dài đến thế kỷ XVII.

Như vậy, việc hình thành hệ thống cảng sông nằm sâu trong đất liền không chỉ cho thấy những chuyển biến mạnh mẽ của nền kinh tế trong nước mà còn thể hiện một chính sách kinh tế tự chủ, tương đối khoáng đạt của chính quyền phong kiến Đàng Ngoài. Mặc dù không hoàn toàn làm triệt tiêu hoạt động của các cảng biển hay cảng cửa biển nhưng *sự phát triển của hệ thống cảng sông đã dẫn đến việc chuyển dịch của trung tâm mậu dịch Đàng Ngoài từ các cảng biển vào sâu trong đất liền gần với kinh đô Thăng Long và các vùng kinh tế, làng nghề hơn* (7). Đây chính là đặc thù của hoạt động ngoại thương Đàng Ngoài thế kỷ XVI-XVII.

3. Vị thế của Phố Hiến

Trong hệ thống cảng thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII, cùng với Thăng Long, Phố Hiến đã nổi lên như một cảng thị lớn nhất. Thương nhân nhiều nước châu Á như

Trung Quốc, Nhật Bản, Siam và thương lái phương Tây như Bồ Đào Nha, Hà Lan, Anh... đã đến đây để tiến hành các hoạt động buôn bán, thiết lập cơ sở thương mại.

Do có vị trí tương đối thuận lợi, lại chỉ cách kinh đô khoảng 50km, tức là cần chừng 2 ngày đi ngược sông Hồng, vào thế kỷ XVI-XVII Phố Hiến là một cảng thị hình thành, phát triển trong mối quan hệ mật thiết với kinh đô Thăng Long và cả hệ thống cảng biển, cảng sông cùng nhiều làng nghề nổi tiếng. Bia chùa Hiến dựng năm 1709 và bia chùa Chuông dựng năm 1711 cho thấy nhiều người từ các địa phương khác nhau đã đến buôn bán và góp công xây dựng chùa. Bia Anh Linh Vương cũng thấy sự hiện diện của cư dân từ hơn 50 địa phương trên cả nước. Tuy nhiên, chịu áp lực bởi lệnh cấm của chính quyền Lê - Trịnh nên vào cuối thế kỷ XVII chỉ có một số lượng hạn chế các tàu và thuyền buôn ngoại quốc khi đến giao thương với Đàng Ngoài có thể đi xa hơn Phố Hiến. Do vậy, mặc dù không thể khẳng định được một cách chắc chắn nhưng trong rất nhiều trường hợp, khái niệm "Tonkin" (Đông Kinh) được sử dụng trong các nguồn sử liệu phương Tây chắc hẳn là nhằm để chỉ cảng thị này. Trong những ngày phát triển phồn thịnh, "Phố Hiến có phố phường, có chợ, có bến, có thương điểm nước ngoài, có cả trụ sở Hiến ty với quan lại và đồn binh. Ở đó có sản xuất thủ công nghiệp và sự trỗi dậy của các hoạt động thương nghiệp. Một tụ điểm cư dân như vậy ở Phố Hiến cho phép chúng ta coi đó là một thương cảng ven sông hay theo cách nói dễ chấp nhận hơn là một cảng - thị, thuộc loại hình đô thị - cảng (*ville - port*)" (8).

Cùng với những vận động, chuyển biến của các nhân tố kinh tế, xã hội trong nước sự thịnh đạt của Thăng Long, Phố Hiến và các cảng sông khác còn chịu ảnh hưởng

mạnh mẽ của môi trường kinh tế quốc tế mà cụ thể là sự tác động của nền kinh tế hải thương đang ở vào thời kỳ thịnh đạt nhất. Thế kỷ XVI-XVII là thời kỳ kiến dựng và hưng thịnh của hàng loạt các cảng thị Đông Nam Á. *Các cảng thị đó là kết quả của những biến chuyển kinh tế, thể hiện rõ sự hội nhập mạnh mẽ với mạng lưới kinh tế vùng và liên vùng.* Hoạt động chủ yếu của các cảng thị này là kinh tế. Đây chính là hiện tượng phát triển mới của thành thị Đông Nam Á và tính chất, chức năng của nó có nhiều khác biệt so với loại hình thành thị truyền thống mang đậm yếu tố chính trị, hành chính của phương Đông.

Có thể nói, *Phố Hiến là một cảng thị mở, không có thành quách, hào lũy bao bọc như thường thấy ở nhiều thành thị khác.* Cuộc sống của cư dân phố cảng gắn bó với những biến đổi của dòng sông và hoạt động kinh tế diễn ra trong mạng lưới giao thương đa chiều nối liền Phố Hiến với nhiều cảng sông và cảng biển gần xa khác (9). *Vào thế kỷ XVII, Phố Hiến là một cửa ngõ quan trọng trong giao lưu quốc tế, là một cảng đối ngoại tiêu biểu của Đàng Ngoài.*

So với Thăng Long và một số cảng thị Đông Nam Á khác, vào thế kỷ XVII-XVIII Phố Hiến có quy mô không thật lớn. Khu buôn bán chính là một dãy phố thị trải dọc theo bến sông Hồng. Theo W. Dampier, người Việt sinh sống ở đây phần lớn là thợ thủ công, buôn bán nhỏ và dịch vụ. Về nghề thủ công và thương nghiệp của Đàng Ngoài giai đoạn đầu thế kỷ XVII, ông viết: "Người Đàng Ngoài biết nhiều nghề thủ công và buôn bán vì thế có rất nhiều thương nhân và những loại thợ như: Thợ rèn, thợ mộc, thợ xẻ, thợ tiện, thợ dệt, thợ làm gốm, thợ vẽ, người đổi tiền, thợ làm giấy, làm sơn mài, đúc chuông... Đổi tiền là một ngành kinh doanh thực sự ở đây. Việc này do phụ

nữ điều hành, họ rất khéo léo và thành thạo về nghề nghiệp” (10). Tại Phố Hiến và các huyện phụ cận còn sản xuất quạt lông, chiếu, gốm sứ... Theo bia chùa Hiến và chùa Chuông vào đầu thế kỷ XVIII, ở Phố Hiến đã có đến 20 phường (11). Phần lớn các phường đó đều làm nghề thủ công hay buôn bán.

Do vậy, cũng như tuyệt đại đa số các thành thị Việt Nam thời kỳ đó, nhà ở chủ yếu đều có kiến trúc đơn giản. W. Dampier cũng cho rằng, vào năm 1688 Phố Hiến có 2.000 nóc nhà. Trụ sở ban đầu của thương quán Anh ở Phố Hiến cũng là nhà tranh nhưng sau đó một số dinh thự, gồm có thương quán Hà Lan và Anh, nhà của 2 viên giám mục người Pháp và phố của Hoa thương đã được xây bằng gạch. *Đại Nam nhất thống chí* ghi: “Phố Bắc Hoà thượng và hạ đều ở phía Tây Nam huyện Kim Động. Đồi Lê, vạn Lai Triều và dinh Hiến Nam đều ở đây, hai phố này nhà ngói như bát úp, là nơi người Trung Quốc tụ hội buôn bán. Lại có phố Nam Hoà người Trung Quốc ở đối diện với phố Bắc Hoà” (12). Các ngôi nhà dựng sát nhau hướng ra phố. Đã có nhiều vụ hỏa hoạn xảy ra ở Phố Hiến. Tài liệu Công ty Đông Ấn Anh cho biết vào năm 1673 hàng trăm nóc nhà ở Phố Hiến bị cháy (13). Lưu trữ của Hội truyền giáo đối ngoại cũng ghi lại vụ cháy ở Phố Hiến vào tháng 7-1683 đã tiêu huỷ mất một nửa cảng thị.

Để bảo đảm an ninh và điều hành các hoạt động buôn bán, chính quyền Lê-Trịnh đã phái cử nhiều quan chức về trấn thủ ở đây thậm chí còn cho lập một đồn binh. Phố Hiến là nơi đóng trụ sở trấn Sơn Nam thời Lê Sơ và Lê-Trịnh. Vào cuối thế kỷ XVII, quan trấn thủ Sơn Nam lúc đó là Lê Đình Kiên, giữ chức Thiếu bảo, tước quận công, quê Thanh Hoá, trị nhậm trong suốt 40 năm, từ 1664 cho đến lúc mất

(1704). Ông “nổi tiếng là người có tài xét kiện” (14). Không chỉ chăm lo đến việc bảo đảm an ninh và quản lý hành chính, viên Trấn thủ còn trực tiếp tham gia điều hành một số hoạt động kinh tế. Ngày 10-12-1686, ông đã nhận gửi đi 240 tấm linh trắng để đổi lấy lưu huỳnh và diêm tiêu. Như vậy, chính quyền ở Sơn Nam cũng tham gia vào một số hoạt động kinh tế của Phố Hiến.

Về Thiếu bảo Lê Đình Kiên, W. Dampier nhận xét: “Viên quan cai quản liền sát đó (tức trấn Sơn Nam) sống ở đây. Ông ta là một trong những đại thần của quốc gia và ông ta luôn luôn có một số lớn quân lính trong thành cùng những binh sĩ thuộc hạ mà ông có thể tùy ý sử dụng trong bất cứ trường hợp nào... Viên trấn thủ hoặc đại diện của ông ta đã cấp giấy thông hành cho các tàu thuyền xuôi ngược, ngay cả một chiếc thuyền nhỏ cũng không khởi hành được nếu không có giấy phép...” (15). Do vậy, nhìn dưới góc độ an ninh, *Phố Hiến như một trạm kiểm soát vòng ngoài bảo vệ kinh đô Thăng Long, điều tiết các hoạt động ngoại thương và ở mức độ nào đó có thể đại diện cho chính quyền Lê-Trịnh giao dịch với thương nhân ngoại quốc.*

4. Châu ấn thuyền Nhật Bản với thị trường Đàng Ngoài

Do có vị trí cận kề với khu vực kinh tế sầm uất miền Nam Trung Quốc nên Đàng Ngoài đã sớm trở thành một điểm trọng yếu trong hệ thống thương mại châu Á. Từ đầu thế kỷ XV, thuyền buôn của vương quốc Ryukyu (Lưu Cầu) có thể đã nhiều lần đến giao thương với Đại Việt. Tư liệu đáng tin cậy nhất là bức thư của quốc vương Ryukyu gửi vua Lê năm 1509 (16). Đến cuối thế kỷ XVI đầu thế kỷ XVII, Nhật Bản là một thị trường lớn về tiêu dùng tơ lụa. Tuy nhiên, do chính sách cấm hải của nhà Minh rồi nhà Thanh và hiểu rõ những

nguồn lợi từ thương mại nên sau khi giành được quyền lực năm 1600, Mạc phủ Edo đã chủ động cử thuyền buôn đến Đông Nam Á để nhập về tơ lụa, hương liệu và gốm sứ (17).

Vào thế kỷ XVII, cùng với Hội An của Đàng Trong, các cảng Đàng Ngoài cũng đón nhận nhiều đoàn thương thuyền Nhật Bản. Quan hệ thương mại Việt - Nhật phát triển phổ biến nhất vào khoảng 30 năm đầu thế kỷ XVII. Thuyền buôn Nhật Bản đến buôn bán ở Đàng Ngoài thường có trọng tải tương đối lớn. Do tiếp nhận được kỹ thuật của phương Tây, Nhật Bản đã có thể đóng được loại thuyền đến 400-500 tấn. Thông thường, mỗi thuyền *Châu án* khi đến buôn bán ở Đàng Ngoài đều có thể đem về khoảng 4.000kg tơ lụa.

Trong quan hệ với Đàng Ngoài, sau một thời kỳ thiết lập mối giao thương với một số thương cảng khu vực Thanh Hoá và Nghệ An, Hà Tĩnh... đến thời *Châu án thuyền Quốc, Nhật Bản, Siam đã có khuynh hướng rời bỏ các cảng vùng Bắc Trung Bộ để tập trung về Bắc Bộ* (18). Sự chuyển dịch các hoạt động kinh tế đó là tác nhân quan trọng tạo nên sự hưng thịnh của hệ thống cảng thị và vùng kinh tế châu thổ sông Hồng. Trong cuốn *Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài*, Alexandre de Rhodes cho rằng khoảng trước năm 1627, đã có nhiều người Nhật đến Đàng Ngoài buôn bán. Trong mục "Về thương mại và hàng hoá của người Đàng Ngoài" ông viết: "Còn đối với thương gia ngoại quốc thì thực ra có người Nhật và người Hoa, họ vẫn tới buôn bán ở các bến An Nam, họ buôn tơ lụa, buôn trầm hương. Người Trung Hoa ngày nay vẫn còn tiếp tục buôn bán, họ đem đồ sứ, đồ hàng hoa cùng nhiều hàng hoá tiêu dùng và xa xỉ. Người Nhật xưa kia đem bạc rất nhiều tới

dây buôn tơ lụa, đem nhiều gương đao và đủ các thứ vũ khí để bán" (19).

Sau cuộc xung đột Trịnh - Nguyễn lần thứ nhất (1627), chúa Nguyễn đã đề nghị các thương nhân Nhật Bản như Chaya Shinrokuro, một nhân vật có liên hệ mật thiết với chính quyền Edo, không nên cho thuyền đến Thanh Hoá, Nghệ An và Đông Kinh để buôn bán. Chính quyền Đàng Trong lo ngại rằng qua các thương gia Nhật và ngoại quốc việc chúa Trịnh tiếp tục nhận được vũ khí và nguyên liệu như lưu huỳnh, diêm tiêu, đồng... sẽ làm tăng sức mạnh quân sự của đối phương. Nhưng điều chắc chắn là, do muốn giữ thế cân bằng trong quan hệ đối ngoại cũng như xuất phát từ lợi ích kinh tế nên mối giao thương giữa chính quyền Đàng Ngoài với giới doanh nhân Nhật Bản vẫn tiếp tục được duy trì. Vì lý do an ninh, chúa Trịnh luôn nắm độc quyền về mua bán vũ khí và có những biện pháp kiểm soát hết sức chặt chẽ đối với những loại hàng hoá như kim loại, thuốc súng, vũ khí.

Khi thuyền buôn Nhật Bản đến, chính quyền Lê - Trịnh đều tiến hành thu thuế thương mại. Mức thuế thường khoảng 400 cân bạc. Ngoài ra, để giành được ưu đãi cho việc mua bán, thương nhân Nhật còn phải biểu tiên và một số vật phẩm có giá trị khác cho giới quan lại và chính quyền sở tại. Chỉ sau khi đóng thuế và hoàn tất các thủ tục hải quan, chủ thuyền mới được cấp giấy phép, giao thiệp và đi lại trong một phạm vi nhất định. Để bảo đảm nguồn cung cấp tơ lụa luôn đạt chất lượng cao và ổn định, nhiều năm thương nhân Nhật Bản đã phải ứng trước tiền mua hàng cho các chủ xưởng thủ công. Để mua được tơ sống và lụa người Nhật phải dùng tiền đúc bằng bạc có hàm lượng cao. Giá tơ luôn được định đoạt trên cơ sở sự tính toán của các

viên chức đặc trách của phủ Chúa. Sau khi đã mua được đủ lượng tơ lụa cần thiết, thương nhân Nhật Bản lại phải xin phép chính quyền rồi mới được chất hàng hoá lên thuyền và rời cảng. Thông thường, người Nhật lưu trú và tiến hành các hoạt động mậu dịch trong khoảng 2 tháng. Họ buôn bán ở kinh đô Thăng Long và Phố Hiến khoảng tháng 4 và trở về Nagasaki vào tháng 6. Vào thời *Châu ấn thuyền*, Nhật Bản có quan hệ với 18 khu vực lãnh thổ nhưng địa bàn chủ yếu là các quốc gia Đông Nam Á. Từ năm 1604 đến 1635 đã có tổng số 356 thuyền *Châu ấn* đến Đông Nam Á và Đài Loan. Theo đó, đã có 87 chiếc đến Đàng Trong, số thuyền đến Siam (Thái Lan) và Luzon (Phillipines) mỗi nơi là 56 chiếc, đến Campuchia là 44 và Đàng Ngoài là 37 chiếc (20).

Có thể khẳng định rằng chủ trương mở rộng quan hệ ngoại thương của Mạc phủ Edo đã giành được sự ủng hộ của chính quyền Lê - Trịnh. Các thương thuyền Nhật Bản thường mang bạc, đồng, kiếm cùng một số loại vũ khí khác đến Phố Hiến để mua về linh, dũi, sa, nhiễu, nhung, tơ, bông vải, sa tanh, sơn, quế, nhân, hoắc hương, cau, gạo, hồ tiêu, vây cá, đường, đồ gốm sứ, thiếc và vàng. Chỉ riêng tơ lụa đã có tới 10 loại (21).

Trong các hoạt động kinh tế của giới thương nhân Nhật Bản ở Đàng Ngoài, Wada Rizaemon đã nổi lên như một thương nhân có thế lực. Vốn là một người có kinh nghiệm buôn bán với Đàng Trong, khi chuyển ra kinh doanh ở phía bắc, Rizaemon đã sớm xây dựng mối liên hệ mật thiết với chính quyền Lê - Trịnh. Năm 1637, khi thương nhân Hà Lan là Karel Hartsinck xin phép chúa Trịnh để thành lập thương quán xúc tiến việc bao mua tơ lụa và hàng hoá của Đàng Ngoài, chúa Trịnh đã nhờ ông giao thiệp với người Hà

Lan. Nhưng do Rizaemon muốn can thiệp vào công việc giao dịch, bảo hộ tài sản và nhân lực của VOC nên K. Hartsinck đã viết thư lên chúa Trịnh để phản đối. Theo nguồn tư liệu của Hà Lan, Rizaemon từng có liên hệ với thương nhân Bồ Đào Nha và chính ông đã đóng vai trò tích cực trong việc vận chuyển tơ lụa từ Đàng Ngoài sang Nhật Bản (22).

Sau năm 1635, do không thể chủ động vận chuyển hàng hoá về Nagasaki hay đến các cảng Đông Nam Á nên Rizaemon thường phải nhờ đến thương nhân Hà Lan chuyển hàng đến các thương cảng này. Năm 1661, chính ông đã nhờ tàu Hà Lan chuyển 14.000 đồng bạc Nhật Bản của gia đình gửi sang Đàng Ngoài. Trong những năm 60 của thế kỷ XVII, vì nhiều nguyên nhân, lượng bạc và đồng Nhật Bản chuyển sang Đàng Ngoài bị giảm sút. Việc thiếu bạc làm phương tiện thanh toán đã ảnh hưởng đến quan hệ kinh tế đối ngoại cũng như hoạt động của các cơ sở kinh doanh, trao đổi tiền tệ. Nhân cơ hội đó, Wada Rizaemon đã muốn đứng ra nắm vai trò lưu thông tiền tệ Nhật Bản ở Đàng Ngoài. Nhưng kế hoạch đó của ông bất thành vì gặp phải sự phản đối của chính quyền Lê - Trịnh. Chắc rằng, chúa Trịnh không muốn thương nhân ngoại quốc can thiệp quá sâu vào những hoạt động kinh tế trong nước.

Điều đáng chú ý là, trong quan hệ với Đàng Ngoài thế kỷ XVI-XVII, mặc dù nhiều thuyền buôn Nhật Bản đã từng đến buôn bán với Thăng Long và Phố Hiến... nhưng ở đây đã không hình thành một khu Phố Nhật (*Nihon Machi*) tương tự như Hội An ở Đàng Trong, Manila ở Philippines hay Ayutthaya của vương quốc Siam. Trên thực tế, do đồng thời tiến hành hoạt động buôn bán ở nhiều địa điểm nên người Nhật có thể đã sống tản mạn tại một số thành thị

và thương cảng như Thăng Long, Phố Hiến, Domea... Bên cạnh đó, vì luôn phải chịu áp lực chính trị mạnh mẽ từ phương Bắc và lo ngại sự xâm nhập của các cường quốc phương Tây nên chính quyền Lê - Trịnh một mặt muốn duy trì các hoạt động ngoại thương mặt khác vẫn luôn có thái độ nghi ngờ, kỳ thị, hạn chế sự thâm nhập của thương nhân nước ngoài. Chủ trương đối ngoại đó đã không chỉ kiềm chế sự phát triển của quan hệ ngoại thương mà còn tạo nên môi trường xã hội không thật thuận lợi cho sự hình thành các khu định cư của ngoại kiều. Ở Phố Hiến, người Nhật có thể đã sống tương đối tập trung tại một số địa điểm. Hiện nay, ở đây vẫn còn những địa danh như Bắc Hoà, Nam Hoà. Có nhà nghiên cứu cho rằng đó có thể là khu định cư trước đây của người Nhật (23).

Dưới tác động của chủ trương tảo quốc (*Sakoku*), từ năm 1635 chính quyền Nhật Bản ngày càng thi hành những biện pháp cấm đạo và hạn chế ngoại thương chặt chẽ. Sau năm 1639 do không thể trở về nước, một số kiều dân Nhật Bản đã ở lại Đàng Ngoài sinh sống và hoà nhập với cuộc sống của người Việt. Bên cạnh đó, cũng có một số tín đồ Cơ đốc giáo Nhật Bản do lo sợ chính sách bài đạo đã cùng với các giáo sĩ phương Tây lánh đến Đàng Ngoài. Trường

hợp Giuliano Pinani là một ví dụ. Ông đã theo cha Badinotti và Pedro Marquez sang phụ tá cho giáo sĩ A. de Rhodes. Sau khi lệnh tảo quốc được thực hiện nghiêm ngặt, hầu hết những người này vẫn ở lại làm nghề mãi biện hay phiên dịch. Và họ đã có vai trò nhất định trong việc dàn xếp nhiều thương vụ cũng như góp phần thiết lập mối quan hệ giữa thương nhân các nước với Đàng Ngoài (24). Là một quốc gia có tiềm lực kinh tế, chính quyền Lê - Trịnh vẫn muốn tranh thủ thế lực của thương nhân Nhật Bản để có thể nhập về tiền bạc, đồng và vũ khí.

Sau năm 1639, chịu ảnh hưởng của chính sách tảo quốc, người Nhật không còn tiếp tục đến buôn bán với Đại Việt nữa nhưng thông qua vai trò của Hà Lan và đặc biệt là thương nhân Trung Hoa mà quan hệ giao thương giữa Nhật Bản với Đàng Ngoài vẫn tiếp tục được duy trì. Các tàu buôn của Hà Lan, Anh và một số quốc gia châu Á như: Trung Quốc, Siam, Patani... vẫn qua lại buôn bán để đem tư sống, các loại vải lụa cùng hương liệu, lâm thổ sản đến Nhật Bản. Mối quan hệ đó vẫn được duy trì cho đến thế kỷ XVIII.

(Còn nữa)

CHÚ THÍCH

(1). Anthony Farrington: *British Factory in Tonkin*, Oriental and Indian Office Collection, Royal British Library; hay Nguyễn Thừa Hỷ: *Phố Hiến qua các nguồn tư liệu nước ngoài, Phố Hiến - Kỳ yếu Hội thảo khoa học*, Sở VH TT - TT Hải Hưng, 1994, tr. 83-88. Nhân đây, chúng tôi xin được bày tỏ lời cảm ơn chân thành tới PGS. TS. Nguyễn Thừa Hỷ đã cho phép sử dụng nguồn tư liệu và kết quả nghiên cứu chưa công bố.

(2). Thành Thế Vỹ: *Ngoại thương Việt Nam hồi thế kỷ XVII, XVIII và đầu XIX*, Nxb. Sử học, Hà Nội, 1961, tr. 165.

(3). Lê Bá Thảo: *Việt Nam - Lành thổ và các vùng địa lý*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2002, tr. 314. Theo tác giả, vào mùa mưa lũ lượng nước chảy thường chiếm 70 đến 80% lượng nước cả năm. Nguồn nước đó lại chảy tập trung trong vòng 1

tháng, hơn thế nữa phần lớn lại thường dồn trong vòng 1 tuần nên rất ác liệt, đe dọa hệ thống đê điều và có khả năng làm ngập một vùng lãnh thổ rộng lớn. Lượng cát bùn trong nước lũ sông Hồng cũng cao gấp 7 lần so với mùa cạn (3.500g/m³), Lê Bá Thảo, Sđd, tr. 80-81.

(4), (6). William Dampier: *Voyage and Discoveries 1688*, London, 1931.

(5). *Đại Nam nhất thống chí*, Tập III, Nxb. Thuận Hoá, 1997, tr. 345.

(7). Kết quả nghiên cứu thực địa và khảo cổ học ở Vân Đồn của chúng tôi trong thời gian 1997-2003 cho thấy nhiều bến cảng cổ vẫn xuất lộ hiện vật gốm sứ, sành thế kỷ XVII-XVIII nhưng tập trung nhất là hiện vật thế kỷ XV-XVI.

(8). Phan Huy Lê: *Phố Hiến và những vấn đề khoa học đang đặt ra*; Trong *Phố Hiến...*, Sđd, tr. 24.

(9). Đỗ Bang: *Mối quan hệ giữa các phố cảng Đàng Trong với Phố Hiến thế kỷ XVII-XVIII*; Trong *Phố Hiến*, Sđd, tr. 188-195.

(10). William Dampier: *Voyage and Discoveries 1688*, London, 1931, p. 47.

(11). Trương Hữu Quỳnh: *Sự ra đời và phát triển của Phố Hiến*. Trong *Phố Hiến*, Sđd, tr. 36. Trên cơ sở kết quả khảo sát thực địa, gần đây tác giả Nguyễn Văn Chiến cho rằng vào đầu thế kỷ XVIII Phố Hiến có 23 phường. Các phường mới được phát hiện là: 1. Hiến Doanh, 2. Hàng Đình, và 3. Hàng Giường; Tạp chí *Xưa và Nay*, số 147 (195) tháng 9-2003, tr. 23-24.

(12). *Đại Nam nhất thống chí*, Tập III, Sđd, tr. 302.

(13). Anthony Farrington: *British Factory in Tonkin*, Tlđd.

(14). Lê Quý Đôn: *Kiến văn tiểu lục*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1977, tr. 283.

(15). William Dampier: *Voyage and Discoveries 1688*, London, 1931.

(16). Nguyễn Văn Kim: *Quan hệ của Nhật Bản với Đông Nam Á thế kỷ XV-XVII*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội, 2003, tr. 61-108.

(17). Theo nhà nghiên cứu người Pháp Noël Péri thì từ thời Toyotomi Hideyoshi Nhật Bản đã cấp giấy phép buôn bán (*Shuinjo*) cho 9 thương nhân là: 1. Suetsugu Heijo, 2. Funamoto Yaheiji, 3. Araki Sotaro, 4. Wada Rizaemon, 5. Chaya Shirojiro, 6. Suminokura, 7. Fushimiya, 8. Yseya và 9. Shirayama Kozaemon (?). Các thương nhân này trên thực tế là những người đứng đầu các tập đoàn kinh tế lớn, thương xuyên có quan hệ với Giao Chỉ (Đàng Ngoài), Annam (Đàng Trong) và một số quốc gia khác trong khu vực. Xem Noël Péri: *Tiểu luận về mối bang giữa Nhật Bản với xứ Đông Dương thế kỷ XVI-XVII*; Bản dịch tư liệu Khoa Lịch sử, Trường Đại học KHXH & NV, số VT/374A, tr. 17.

(18). Momoki Shiro: *Dai Viet and the South China Sea Trade from the Xth to the XVth Century*, Crossroad - An Interdisciplinary Journal of Southeast Asian Studies, The Center for Southeast Asian Studies, Northern Illinois University, 1998, pp. 14-15.

(19). Alexandre de Rhodes: *Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài*, Ủy ban đoàn kết Công giáo, Tp. Hồ Chí Minh, 1994, tr. 65.

(20). Iwao Seiichi: *Nghiên cứu Phố Nhật ở Nam Dương*, Iwanami Shoten, 1966, tr. 10-11.

(21). Nara Shuichi: *Buôn bán tơ lụa giữa Việt Nam và Nhật Bản trong thế kỷ XVII*; Trong *Phố Hiến*, Sđd, tr.160-175.

(22). Nagazumi Yoko: *Châu án thuyền*, Nhật Bản lịch sử học xá, Tokyo, 2001, tr. 37.

(23). Lê Văn Lan: *Vị trí của Phố Hiến trong lịch sử các Đô thị cổ Việt Nam*; Trong *Phố Hiến...*, Sđd, tr. 186.

(24). *Nhật ký tàu Grol từ Nhật Bản đến Tonkin, 1637* (Voyage du Yach Hollandais Grol du Japon au Tonkin), Excursion et Reconnaissances, N.13, 1882, Thanh Nghị, số 74-89/1944, tr. 6.