

Cù Lao Chàm trong không gian biển Champa thế kỷ XI-XV

Nguyễn Văn Kim¹, Trần Văn Mạnh²

^{1,2} Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội.
Email: tranvanmanh.csis@gmail.com

Nhận ngày 4 tháng 10 năm 2019. Chấp nhận đăng ngày 17 tháng 11 năm 2019.

Tóm tắt: Nằm ở vị trí trọng yếu trên tuyến giao thương duyên hải Đông Nam Á, từ những thế kỷ đầu sau Công Nguyên, Cù Lao Chàm đã nổi lên như một tiền cảng quan trọng của vương quốc biển Champa. Trong suốt nhiều thế kỷ, Cù Lao Chàm - Đại Chiêm hải khẩu không chỉ là điểm đến, trung tâm luân chuyển hàng hóa của vương quốc Amaravati, mà còn đóng vai trò kết nối Champa với thế giới bên ngoài. Trong lịch sử, người Chăm đã dự nhập tích cực, góp phần quan trọng để hình thành nên “Con đường hương liệu”, “Con đường tơ lụa”, “Con đường gốm sứ”... ở vùng Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương. Không chỉ là các con đường kết giao kinh tế, các con đường đó còn là các kênh truyền tải văn hóa, niềm tin tôn giáo, tri thức khoa học, kỹ thuật... giữa Champa với các quốc gia Châu Á, đồng thời, đem lại nhiều động lực phát triển mới, năng lực sáng tạo cho các xã hội khu vực.

Từ khóa: Cù Lao Chàm, không gian biển, Champa.

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: Situated in a critical position on the sea routes in Southeast Asia, the Cham islands, or Cu Lao Cham, emerged remarkably as an important outpost of the maritime kingdom of Champa. Over many centuries, the region of the Cham islands and the estuary port of the great kingdom of Champa, also called Dai Chiem seaport, not only was seen as a destination and a trade centre of the small state of Amaravati, but also played a significant role in linking the kingdom of Champa with the outside world. In history, Cham people actively integrated into the region and the world, contributing greatly towards the formation of “the incense trade route”, “the silk road”, and “the ceramic trade route” etc. in the Indo-Pacific region. In addition to the economic linkage, they were also used as channels for the exchange of cultures, beliefs, religions, scientific and technical knowledge between the kingdom of Champa and Asian countries, creating new driving forces of development and enhancing the creative capacity in societies of the region.

Keywords: Cham islands, maritime space, Champa.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Trong lịch sử phát triển của nhân loại, các mối quan hệ kinh tế, giao thương đường biển luôn có vai trò quan trọng. Các tuyến hải thương đã góp phần thúc đẩy sự phát triển của các nền văn hóa, bang giao, hợp tác giữa các quốc gia. Ở Châu Á, biển Champa từng đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối Đông Nam Á với thị trường Đông Bắc Á và Tây Nam Á...

Là một cụm đảo thuộc miền Trung Việt Nam, Cù Lao Chàm từng giữ vị trí trọng yếu trên tuyến giao thương duyên hải Đông Nam Á, đồng thời có nhiều mối liên hệ mật thiết với tuyến giao thương đại dương, chảy xuyên qua các nước Đông Nam Á hải đảo. Trong nhiều thế kỷ, Cù Lao Chàm là tiền cảng của Đại Chiêm hải khẩu, một thương cảng trọng yếu của thể chế biển Champa. Với cách tiếp cận đa chiều, ngành - liên ngành, bài viết tập trung phân tích vai trò, vị thế của Cù Lao Chàm trong mạng lưới giao thương Đông Á, đồng thời làm rõ mối liên hệ vùng, liên vùng, tính chất tiền cảng, cảng đảo, cảng đa chức năng cùng sự chuyển hóa vai trò, chức năng của Cù Lao Chàm trong lịch sử hải thương Champa cũng như thời kỳ cầm quyền của chúa Nguyễn ở Đàng Trong thế kỷ XVI-XVIII.

2. Biển Champa trong các tuyến hải thương Châu Á

Lịch sử hải thương Châu Á gắn liền với sự hình thành các trung tâm, vùng kinh tế và tuyến giao thương. Người ta từng biết đến vai trò, vị thế và ảnh hưởng của ba trung tâm văn minh đồng thời là ba thị trường lớn của thế

giới: Trung Quốc, Ấn Độ và Tây Á. Cùng với các trung tâm kinh tế, nhiều quốc gia Châu Á cũng từng có vai trò quan trọng trong các hoạt động giao lưu kinh tế, góp phần kiến lập nên hai tuyến thương mại chính yếu kết nối phương Đông với phương Tây. Nhiều nhà nghiên cứu thường gọi đó là các “Con đường tơ lụa trên đất liền” (Continental silk route) và “Con đường tơ lụa trên biển” (Maritime silk route)³. Trên thực tế, các con đường đó không chỉ là huyết mạch kinh tế mà còn là các kênh truyền tải văn hóa, tri thức khoa học, kỹ thuật, tôn giáo và tộc người... Trên nhiều phương diện, hệ thống giao thương quốc tế đã đem lại nhiều động lực, sức phát triển mới, năng lực sáng tạo cho các xã hội Châu Á.

Nằm ở trung tâm của tuyến hải trình Đông Á, từ những thế kỷ đầu sau Công Nguyên, biển Champa, một không gian trọng yếu của Biển Đông hiện nay, từng là điểm đến, đồng thời cũng là chốn đi về của nhiều đoàn thương thuyền từ Đông Bắc Á xuống, từ Đông Nam Á, Tây Nam Á sang. Có thể thấy, không gian biển Champa, với cái nhìn tổng thể và sự phân lập tương đối (theo không gian các tiểu quốc), không chỉ đóng vai trò kết nối giữa các mandala thuộc vương quốc Champa mà trên bình diện rộng lớn hơn, còn có chức năng kết tụ Champa với nhiều vùng, không gian lãnh thổ Châu Á [18, tr.29-53]. Với các hoạt động hải thương, giao lưu văn hóa biển, người Chăm đã dự nhập tích cực, góp phần quan trọng để hình thành nên “Con đường hương liệu”, “Con đường tơ lụa”, “Con đường gốm sứ”... quốc tế chảy xuyên qua Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, nối từ cảng Alexandria vùng Địa Trung Hải đến các thương cảng thuộc vịnh Bắc Bộ (Việt Nam) và thị trường Nam Trung Hoa với các thương

cảng: Quảng Châu, Phúc Kiến, Chiết Giang [50, tr.446-447], [26, tr.59-83, 247-361]...

Trong khoảng 10 thế kỷ đầu Công nguyên, cùng với sự thiết lập các vương quốc Lâm Ấp (192-749), Hoàn Vương (758-859), Indrapura (875-982), ở duyên hải miền Trung đã nổi lên một số Thế lực biển (Sea powers) và tự xác lập cho mình một không gian biển rộng lớn. Không gian biển này, từ cội nguồn, vừa mang đặc tính tự nhiên của phân vùng Trung Hoa - Nhật Bản vừa có thể mạnh của phân vùng Ấn Độ - Mã Lai và cả hai phân vùng này đều thuộc tổng vùng Tây Á - Thái Bình Dương. Vị thế, thế lưỡng nguyên, trữ lượng tài nguyên thiên nhiên phong phú của Biển Champa đã được nhiều bản đồ, nguồn tư liệu, công trình nghiên cứu trong nước, quốc tế ghi nhận [33, tr.178-179], [45, tr.89-137], [8, tr.291-314].

Về tài nguyên và các sản vật của Champa (Chiêm Thành), *Tổng sử - Ngoại quốc truyện* ghi rõ: “Thổ sản có tiên hương, trầm hương, cau, gỗ ô môn, tô mộc, bạch đằng (mây trắng), hoàng lap, vải hoa bông, vải tơ bền, vải bạch chiên, chiếu mây, chiếu lá bồi đa, vàng bạc, sắt đúc khối... Ngũ cốc không có mạch, có gạo nếp, gạo tẻ, đậu, vừng. Quan cấp giống một hộc, tính thuế một trăm hộc. Hoa trái có sen, mía, chuối, dừa. Chim thú thì nhiều công, tê ngưu. Vật nuôi nhiều bò, trâu mà không có lừa. Cũng có thứ sơn ngưu, không cày bừa được, chỉ để giết cúng tế quý thần. Khi sắp giết thì cho thầy cúng khấn cầu: “A la hòa cập bạt”, (Sớm cho mây thác sinh). Dân chúng bắt được tê, voi đều mang đến cho vua. Người trong nước phần đa cưỡi voi, hoặc kiệu nhỏ, hoặc cũng dùng ngựa mua ở Giao Châu. Hay ăn thịt sơn dương, thủy hủ.

Phong tục, y phục của Chiêm Thành tương tự như Đại Thực” [11, tr.286-287].

Trong số các sản vật thường xuất sang phương Bắc, có những thương phẩm được khai thác, xuất đi từ các cảng biển Champa và nhiều khả năng là cả từ Cù Lao Chàm. Vào thế kỷ XII, nhà địa lý Maroc là Edrisi ghi nhận: “Các đảo trong biển của Champa sản xuất gỗ lô hội và các loại nước hoa khác... Trên các bờ biển của nó là lãnh thổ của vua Maharadja (có thể là phiên âm của Maharaja - Đại vương/vua), người nắm giữ nhiều hòn đảo có đông dân cư sinh sống, màu mỡ và bao phủ bởi các cánh đồng (lúa) và đồng cỏ, và sản xuất ngà voi, long não, nhục đậu khấu, đinh hương, gỗ lô hội, thảo quả, tiêu thất và nhiều sản vật khác được tìm thấy ở đây, là hàng hóa bán địa ở đây... không một ông vua nào ở Ấn Độ có nhiều của cải hơn các hòn đảo này, nơi mà thương mại có vị thế quan trọng và rất nổi tiếng. Một trong những hòn đảo đó là Mayd. Nó bao gồm rất nhiều phố, rộng lớn và màu mỡ hơn cả Mudja... Nhà vua sở hữu các nô lệ da đen và da trắng cùng các hoạn thần... Đây là nơi mà các tàu thuyền Trung Hoa đến từ các hòn đảo tụ họp lại và thả neo. Đây là nơi mà họ hướng tới và từ đó họ có thể đi đến bất kỳ nơi nào” [55, tr.191].

Do có vị trí địa lý thuận lợi đồng thời chịu nhiều tác động của các yếu tố trong nước, quốc tế, các triều đại quân chủ Champa đã tập trung phát triển kinh tế biển, thúc đẩy hoạt động giao thương, bang giao khu vực, quốc tế. Người Chăm đã tạo lập nên một hệ thống cảng thị, mạng lưới giao thương rộng lớn, có mối liên hệ chặt chẽ với nhiều thị trường, trung tâm nguyên liệu, luân chuyển hàng hóa [37, tr.72]. Lấy dải bờ biển miền Trung làm cơ sở, coi tiềm năng kinh tế biển là thế mạnh, các cộng đồng người thuộc vương quốc

Chămpa đã thiết lập “một hệ thống thương cảng giúp cho việc trao đổi thương mại với các quốc gia bên ngoài. Các thương cảng này đã đóng một vai trò quan trọng trong việc hình thành “Con đường tơ lụa trên biển” vào thế kỷ IX-X và phồn thịnh trong các thế kỷ sau” [38, tr.346].

Nhiều năm khảo cứu vùng duyên hải miền Trung, dựa trên dấu tích khảo cổ học và nguồn tư liệu lịch sử, nhà nghiên cứu Lê Đình Phụng đã xác định một hệ thống thương cảng cổ của các mandala Chămpa trải dài từ Bắc đến Nam. Hệ thống đó bao gồm: (1) Katligara ở vùng Quảng Trị, có thể gần cảng Cửa Việt; (2) Jilina thuộc kinh thành Huế, vùng cảng Tư Hiền, Tư Dung hiện nay; (3) Indrapura là thương cảng quan trọng, cửa ngõ của kinh đô Indrapura vươn ra biển. Đó chính là “Đại Chiêm hải khẩu” nằm ở vùng đất Hội An thuộc Quảng Nam; (4) Vi Ja Sa hay Thị Nại (Cri Boneithilibi Nai), là cảng Thị Nại (Nước Mặn) thuộc Quy Nhơn, Bình Định; (5) Lingaparvata nằm ven thị xã Tuy Hòa, Phú Yên; (6) Kauthara thuộc thành phố biển Nha Trang, Khánh Hòa; (7) Panduranga chính là cảng Phan Rang hiện nay.

Bên cạnh đó, tác giả cũng xác nhận nhiều địa điểm, vùng biển khác ở miền Trung là địa điểm thuận tiện cho tàu thuyền neo đậu như: Vũng Bàng (Quảng Ngãi), Vũng Rô (Phú Yên)... Như vậy, cùng với Thị Nại của Vijaya, Đại Chiêm hải khẩu là cảng thị lớn, đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong lịch sử và lịch sử kinh tế đối ngoại của Chămpa. Cùng với các cảng lớn, giữ vị trí trọng yếu, nhiều địa điểm khác cũng có thể là các bến bãi, nơi tàu thuyền thường hay neo đậu để cất thêm hàng hóa, mua bán trên những tuyến ngắn, tránh bão, lấy thực phẩm và nước ngọt [28, tr.630]. Như vậy, trong không gian Biển

Chămpa, các tiểu quốc Chăm đã kiến lập nên một hệ thống các thương cảng ven biển. Người Chăm đã chủ động dự nhập vào mạng lưới hải thương khu vực, quốc tế, đồng thời qua đó kết nối các thương cảng đó với “Mạng lưới giao thương Châu Á” (Asian commercial network) mà biển Chămpa là một bộ phận hợp thành. Qua các hoạt động giao thương, người Chăm đã phát đi và nhận về nhiều nguồn lực kinh tế, giá trị văn hóa mới và chính những nhân tố đó đã góp phần kiến tạo nên các di sản văn hóa rực rỡ của một thời đại.

Trong nhiều công trình nghiên cứu, các tác giả Trần Quốc Vượng, Trần Kỳ Phương, Ngô Văn Doanh, Lê Đình Phụng, Kikuchi Seiichi, Momoki Shiro, Lâm Mỹ Dung, Bùi Minh Trí, Lê Hồng Khánh, Đinh Bá Hòa, Nguyễn Chí Trung, Trần Văn An, Đỗ Trường Giang... trên cơ sở khảo sát thực địa, nghiên cứu thực tế cũng đã nhấn mạnh tới vai trò của các cảng thị vùng cửa sông đặc biệt là vị thế trung tâm của cửa Đại Chiêm ở lưu vực sông Thu Bồn. Theo đó, dưới thời vương quốc Chămpa, thương thuyền ngoại quốc, trên tuyến đường từ Ả-rập, Ấn Độ, Đông Nam Á sang Trung Quốc, Nhật Bản hoặc ngược lại, thường ghé vào Đại Chiêm hải khẩu để buôn bán, trao đổi sản vật [60, tr.105-110].

Trong suốt nhiều thế kỷ của “Kỷ nguyên thương mại sớm” (900-1300), biển Chămpa không chỉ là nơi hội sinh mà còn là trung tâm kết nối của “Tuyến giao thương cận duyên” (một số nguồn tư liệu ghi là Tây Dương châu lộ). Từ thế kỷ XI-XII, nhờ sự trỗi dậy của các vương quốc biển, tiền bộ của tri thức hàng hải, sáng chế ra hải bàn, thuyền mảnh được cải tiến... mà Đông Nam Á lại có thêm con đường biển thứ hai: “Tuyến giao thương đại dương” (Đông Dương châu lộ), chảy xuyên

qua các quốc gia vùng Đông Nam Á hải đảo. Với “Tuyến giao thương cận duyên”, nhiều thuyền buôn, vận tải... thường từ các cảng như Quảng Châu, Phúc Kiến, Hải Nam... đi qua vùng “biển Giao Châu”, đến Chămpa, Chân Lạp, vào vùng biển Tây của Phù Nam, qua eo biển Malacca rồi tiến sang vùng Tây Nam Á. Dọc theo tuyến giao thương đường dài đó, hoạt động mậu dịch, dịch vụ hàng hải cũng luôn diễn ra trên những tuyến ngắn. Trải dọc theo chiều dài duyên hải Việt Nam, hoạt động giao thương khởi đầu từ vùng Vạn Ninh (Móng Cái), Vân Đồn đến Lạch Trường, Hội Thống, Cửa Sốt, Kỳ Anh, kết nối với các cảng biển Chămpa, vùng Biển Tây (thuộc Óc Eo - Phù Nam) và đi đến cuối cùng là eo Kra (thế kỷ II-VII). Nhưng, từ khoảng cuối thế kỷ VI trở đi, các eo biển Malacca, Sunda đã dần thay thế, tranh giành ảnh hưởng, nguồn lực của Kra. Sự thay đổi trong hệ thống giao thương quốc tế là một trong những nguyên nhân chính yếu dẫn đến sự suy thoái của vương quốc - đế chế Phù Nam [24, tr.229-246], [20, tr.182-206].

Trong một cách tiếp cận khác, nhìn từ phía tây sang (từ vùng eo biển Malacca cũng như Sunda), các thuyền buôn từ Tây Nam Á tới, từ Đông Nam Á hải đảo lên, đã dồn tụ về vùng biển Chămpa trước khi tìm đến các cảng biển, cảng cửa sông thuộc Bắc Trung Bộ và hệ thống cảng đảo vùng Đông Bắc (Đại Việt). Điều kiện địa - kinh tế, hải - kinh tế tự nhiên, nguồn tài nguyên phong phú cùng những sinh lực phát triển mà Chămpa có được từ Đông Nam Á, Tây Nam Á đã thôi thúc các vương triều Chămpa sớm có tư duy hướng biển và năng lực vươn ra đại dương [25, tr.45]. Như vậy, cùng với “Tuyến giao thương đại dương”, “Tuyến giao thương cận duyên” với hải trình dọc theo các quốc gia

Đông Nam Á bán đảo, cùng với những mối liên hệ Bắc - Nam, Chămpa cũng có nhiều mối liên hệ Đông - Tây, tức cả hai thế giới Đông Nam Á hải đảo và bán đảo⁴. Hoạt động giao lưu kinh tế và sự thiết lập các thương cảng, thị cảng trên các đảo và vùng cửa sông trải dài suốt dải bờ biển miền Trung đã tạo nên những điều kiện thiết yếu để Chămpa phát triển kinh tế biển, khai thác các tài nguyên biển, giao lưu kinh tế biển, dựng xây các kinh đô, công trình kiến trúc kỳ vĩ, khơi dậy nguồn lực văn hóa từ biển khơi.

Trong hoạt động của hệ thống giao thương Đông Nam Á, mỗi trung tâm kinh tế và quốc gia đều có nhiều mối liên hệ chung, riêng; vùng, liên vùng. Điều chắc chắn là, khác với các hoạt động kinh tế nông nghiệp, và ở mức độ nào đó là thủ công nghiệp, kinh tế thương nghiệp đặc biệt là hải thương luôn cần nhiều mối liên hệ và không gian rộng lớn. Nói cách khác, kinh tế thương nghiệp, trong đó có hải thương, chỉ có thể tồn tại trong hệ thống và phát triển nhờ vào hệ thống. Không gian, hệ thống hay mạng lưới liên kết mang tính hệ thống là nhu cầu thiết yếu cho sự phát triển của kinh tế thương nghiệp. Thực tế lịch sử cho thấy, trong “Hệ thống giao thương Châu Á” (Asian commercial system), các thương cảng chính, trung tâm kinh tế lớn luôn đóng vai trò dẫn dắt hoạt động của toàn bộ hệ thống. Theo đó, các đảo như: Vân Đồn, Cù Lao Chàm, Cù Lao Ré, Côn Đảo, Phú Quốc, Thổ Chu... từng là điểm đến, đầu mối giao thương quan trọng. Do tính đặc thù, các cảng đảo này luôn có mối quan hệ chặt chẽ với cảng biển Chămpa cũng như trung tâm giao thương vùng Nam Trung Hoa và xa hơn về phía Đông Bắc Á là Đài Loan, Lưu Cầu, Nhật Bản, Triều Tiên. Thông qua mối liên kết của chuỗi cảng đảo, nhiều triều đại quân chủ Đại

Việt, Chămpa đã tích cực dự nhập vào các hoạt động kinh tế nội Á.

Trong các thế kỷ XI-XV, hoạt động kinh tế biển vùng Đông Á luôn dựa vào vai trò năng động của “biển Giao Châu”, biển Chămpa và quốc gia Đông Nam Á hải đảo. Cùng với vịnh Bắc Bộ, vịnh Luzon không chỉ sớm trở thành các trung tâm kết nối, luân chuyển hàng hóa mà còn là thị trường buôn bán, kinh tế quan trọng của Đông Á. Thuyền buôn phương Bắc thường ghé vào Philippines để đi về phương Nam, đến thế giới Malayu với các eo biển Sunda, Malacca. Trên thực tế, hoạt động của giới thương nhân khu vực đã tạo nên không gian kinh tế sôi động và biển Chămpa luôn có được sức hút đa chiều bởi tiềm năng, vị thế đặc biệt của vương quốc này [15, tr.207-230]. Trong lịch sử, vì các mục tiêu phát triển, các thế chế Chămpa đã sớm phát hiện thấy và đã phát huy vai trò tích cực, chủ động trong việc lựa chọn mô hình phát triển. Chămpa là những thế chế có tư duy hướng biển. Trải xuyên qua nhiều thế kỷ, người Chăm và các cộng đồng dân tộc sống trong không gian chính trị, xã hội Chămpa, đã tự kiến dựng cho mình một nền kinh tế đa dạng. Họ đã khai thác tài nguyên từ châu thổ, núi rừng và cả những nguồn lợi từ đại dương [30, tr.105-115]. Người Chăm đã không chỉ khai thác hiệu quả mà còn phát huy các nguồn tài nguyên, tri thức khu vực trong việc thiết lập, củng cố thể chế chính trị; dựng xây cấu trúc, quan hệ xã hội; mở mang các mối bang giao và sáng tạo văn hóa. Như đã được thừa nhận rộng rãi, về bản chất Chămpa là những “Thế chế biển” (Maritime politics) từ Amaravati (Quảng Nam), Indrapura (Đồng Dương), Vijaya (988-1471, Bình Định), Kauthara (Khánh Hòa) đến Panduranga (Phan Rang). Các tiểu quốc này hợp thành

Vương quốc biển Chămpa theo thiết chế tập quyền liên kết [14, tr.25-39]. Vương quốc này đã sản sinh ra nhiều di sản văn hóa tiêu biểu không chỉ của Đông Nam Á mà còn của cả Châu Á và thế giới [48, tr.110-115], [27, tr.128-334], [29, tr.573-632].

3. Cù Lao Chàm - tiềm năng và vị thế

Từ cách nhìn địa lý tự nhiên, dựa trên các nguồn tư liệu Lịch sử, Khảo cổ học, Nhân học... có thể khẳng định Cù Lao Chàm luôn có mối quan hệ chặt chẽ và hơn thế có sự tương tác thường xuyên, mật thiết với cảng Đại Chiêm, Amaravati và với Simhapura (Trà Kiệu), Indrapura cũng như một số tiểu quốc láng giềng khác. Trong suốt nhiều thế kỷ, dải cù lao trên biển và cảng biển Đại Chiêm là những thực thể chiếm giữ vai trò quan trọng hàng đầu trong hệ thống hải thương Chămpa. Vấn đề đặt ra là, trong khi vai trò của Cù Lao Chàm, với sự hưng thịnh của Hội An (Faifo) và nền hải thương Đàng Trong thế kỷ XVI-XVIII, đã được khẳng định thì nhận thức chung của giới nghiên cứu về tiềm năng, vị thế của Cù Lao Chàm trong nền hải thương Chămpa, không gian biển miền Trung cũng như sự biến đổi chính trị, xã hội Chămpa thế kỷ XI-XV... vẫn là những vấn đề cần tiếp tục làm sáng tỏ.

Thứ nhất, trong một số nghiên cứu gần đây, so sánh với các tiểu quốc khác của Chămpa, có tác giả coi nagara Amaravati như một phức thể (complex) toàn diện nhất. Trong lịch sử, tiểu quốc này hội đủ những tiềm năng phát triển với ba không gian sinh thái: “Không gian châu thổ” (Plain space), mà trung tâm là vùng hạ lưu Thu Bồn; “Không gian Thượng nguyên” (Highland space) ở

vùng Cao Nguyên phía Tây; và cuối cùng là “Không gian duyên hải” (Coastal/littoral space), mà đúng hơn là “Không gian biển đảo” (Sea and islands space) ở phía đông bao quát một vùng đại dương rộng lớn. Mỗi không gian có những đặc tính riêng biệt về địa lý tự nhiên, hệ sinh thái, môi trường, phương thức hoạt động kinh tế của các cộng đồng cư dân. Giữa các không gian đó có những tiềm năng, thế mạnh khác nhau và thực tế chúng đã hỗ trợ cho nhau để tạo nên sức mạnh chung, năng lực và động lực tổng hòa cho sự phát triển của vương quốc.

Giữa các không gian đó, Cù Lao Chàm nổi lên như một trung tâm kết nối của Amaravati với các cảng thị khác ở vùng biển Champa. Nhìn rộng ra, cũng như các Chiêm cảng khác, ba thực thể: Cù Lao Chàm - Đại Chiêm hải khẩu - Thu Bồn đã tạo thành trục liên kết giữa Amaravati với các quốc gia Đông Nam Á bán đảo (Ai Lao, Chân Lạp...). Trục liên kết này (với các con đường muối, hải sản, vải lụa, chiêng, ché...) đã không chỉ kiến tạo nên mà còn củng cố mối quan hệ giữa các thế giới Đông Nam Á và Châu Á. Trải qua thời gian, tâm thức về biển, yếu tố kinh tế biển, dấu ấn văn hóa biển đã thâm nhập, khắc họa sâu đậm trong tư duy, sắc thái văn hóa của cư dân vùng Trường Sơn - Tây Nguyên và nhiều miền đất nằm sâu trong vùng bán đảo [21, tr.37-70].

Hiểu rõ những nguồn lợi mà kinh tế thương mại đem lại, các thể chế, nhiều vị quân vương đã chuyển hóa chức năng chính của các dòng sông từ dòng chuyển nước thành con đường tiếp giao văn hóa, chuyển vận kinh tế, liên kết giữa các không gian sinh thái - tộc người. Như vậy, theo “trục ngang” (trục Tây - Đông), Cù Lao Chàm và cảng thị Đại Chiêm ở hạ lưu sông Thu Bồn đã đóng

vai trò kép, vừa phát triển kinh tế vừa góp phần bảo vệ cho chính thể ở phía đông đồng thời nắm giữ vai trò kết nối giữa “Không gian biển đảo” với “Không gian châu thổ” và “Không gian Cao Nguyên” chịu ảnh hưởng của Champa [12, tr.285-314]. Trong chuỗi liên kết của hệ thống thương cảng Champa, cảng Đại Chiêm với Chiêm Bất Lao (Cù Lao Chàm) là một trong những trục liên kết chủ đạo trong các hoạt động kinh tế của vương quốc. Bên cạnh đó, Cù Lao Chàm còn tích hợp, lưu giữ nhiều giá trị của các không gian sinh thái để từ đó xác lập vai trò đầu mối truyền phát, lưu giữ di sản văn hóa của các vùng miền. Nhờ có Cù Lao Chàm và Chiêm Cảng mà trong nhiều thế kỷ Amaravati đã nổi lên như một vương quốc trung tâm, nắm giữ vị thế trội vượt, chi phối các tiểu quốc khác. Có thể khẳng định, Amaravati không thể có được sự phát triển vững chắc, nền kinh tế phồn vinh nếu như không dựa vào tiềm năng, thế mạnh của biển Champa trong đó có vai trò đặc biệt của Cù Lao Chàm và không gian biển rộng lớn vùng quần đảo.

Thứ hai, dựa trên những khảo sát chuyên sâu tại miền Trung Việt Nam, theo cách tiếp cận địa - sinh thái, địa - kinh tế, với dự cảm khoa học sâu sắc, nhà sử học - khảo cổ học Trần Quốc Vượng từng khẳng định vai trò của chuỗi đảo (cù lao) trong đó có Cù Lao Chàm trong nền cảnh thế giới tự nhiên và văn hóa cảng thị miền Trung. Theo đó: “Dưới chân đèo là các sông lớn nhỏ, đều chảy ngang theo chiều Tây - Đông ra biển, sông ngắn, nước xanh biếc, ít phù sa, châu thổ hẹp, nhiều cửa sông sâu, tạo thành vịnh cảng là nơi đậu thuyền (landing) rất tốt. Vận động tạo sơn còn “ném” ra biển xa các đảo và quần đảo. Chưa kể các quần đảo san hô xa khơi (Hoàng Sa, Trường Sa), chỉ nói các đảo gần bờ như

Hòn Mê - Biện Sơn - Nghi Sơn (Thanh), Song Ngư, Hòn Mát (Nghệ Tĩnh), Hòn Cỏ - Hòn La (2 Hòn La), Hòn Nôm (2 Hòn Chùa), Hòn Gió (Quảng Bình), Cồn Cỏ (Quảng Trị), Cù lao Chàm (Quảng Nam), Lý Sơn (Quảng Ngãi), Phú Quý (Phú Yên), Hòn Tre (Khánh Hòa)... tạo ra những “bình phong” [51, tr.308-340] che chắn cho Chiêm Cảng. Trên phương diện khảo cổ học, có thể khẳng định: “Cù Lao Chàm là một mắt xích trong chuỗi diễn tiến văn hóa giai đoạn 3500-3000 năm cách ngày nay ở vùng duyên hải và đảo ven bờ miền Trung” [7, tr.108].

Trong những thế kỷ sau, Cù Lao Chàm cùng với các đảo ven bờ ở vùng duyên hải, đã tạo thành một chuỗi liên kết dọc theo trục Bắc - Nam. Với Biển Chàm, trục liên kết này vừa có những mối liên hệ (trong nhiều trường hợp là rất mật thiết với các trung tâm chính trị, kinh tế trong đất liền) vừa có những hoạt động độc lập nhất định. Thư tịch cổ Ả-rập ghi rõ: “Tàu từ Hind (Ấn Độ) đến Sanf (Champa) mất 10 ngày. Ở đây có nước ngọt và trầm hương xuất khẩu... Họ dùng lấy nước ngọt ở Sanf-fulaw, Cham Pulaw (Cù Lao Chàm) rồi định hướng đi đến Sin (Trung Quốc)” [46, tr.121]. Theo *Tân Đường thư*: “Từ Quảng Châu đi biển về phía Đông Nam 200 dặm đến Đồn Môn sơn, cho buồm thuận gió đi theo hướng Tây, hai ngày thì đến Cửu Châu (Cửu Châu thạch). Đi theo hướng Nam thêm hai ngày thì đến núi Chiêm Bất Lao, núi này ở giữa biển, cách nước Hoàn Vương 200 dặm về phía Đông; đi thêm về phía Nam hai ngày nữa thì đến Lăng sơn; đi một ngày, đến nước Môn Độc (Bình Định). Lại đi tiếp một ngày thì đến nước Cổ Đất (Nha Trang); đi nửa ngày đến Châu Bôn Đà Lăng (Panduranga - Ninh Thuận, Bình Thuận ngày nay); lại đi hai ngày, đến núi Quân Đột Lộng (Côn Đảo hay

Poulo Condore); đi thêm năm ngày thì đến nơi eo biển, người Phiên gọi là “chất” (eo Malacca), Nam Bắc cách nhau một trăm dặm, bờ phía Bắc là nước La Việt, bờ phía Nam là nước Phật Thệ” [33, tr.44-48]. *Minh sử*, quyển 324, *Ngoại quốc* 5 cũng viết: “Chiêm Thành ở biển phía Nam, từ Quỳnh Châu đi thuyền thuận gió thì một ngày đêm có thể tới được; từ Phúc Châu, đi theo hướng Tây Nam mười ngày đêm thì có thể tới,... Thời Đường, hoặc có khi xưng là Chiêm Bất Lao, có khi xưng là Chiêm Bà, nơi Quốc vương nước ấy ở gọi là Chiêm Thành. Sau niên hiệu Chí Đức, đổi quốc hiệu là Hoàn Vương. Tới đời (Hậu) Chu, Tống, bèn lấy tên Chiêm Thành làm quốc hiệu, triều cống không bỏ” [11, tr.306].

Như vậy, từ Cù Lao Chàm, các thương thuyền có thể giông buồm tới Giao Châu hoặc có thể đi thẳng tới đảo Hải Nam và từ đó tới Quảng Châu. Thuyền từ Quảng Châu đi đến vùng Srivijaya hay Palembang không phải đi theo ven biển mà có thể qua đảo Hải Nam rồi tiến thẳng đến Cù Lao Chàm [53, tr.121]. Với nhiều đoàn thương thuyền quốc tế, trên các hải trình xuyên Á, nếu như gặp biển yên, mùa gió thuận, họ chỉ cần cho thuyền ghé vào các đảo tiến hành sửa chữa nhỏ, tiếp thêm thực phẩm, nước ngọt mà không cần phải cập vào các thương cảng lớn, vốn luôn chịu sự kiểm soát chặt chẽ của chính quyền. Các đảo (quần đảo) có cư dân sinh sống lâu đời, có vụng biển sâu, kín gió và nước ngọt, luôn đáp ứng được những yêu cầu đó. Tầm quan trọng của Cù Lao Chàm trong “Tuyến giao thương duyên hải” và ở mức độ nào đó với cả “Tuyến giao thương đại dương” là do vị trí địa lý tự nhiên nhiều thuận lợi và độc đáo đó.

Thứ ba, từ quan điểm tiếp cận hệ thống có thể thấy, Cù Lao Chàm và các cảng đảo, cảng

cửa sông không phải là các thực thể đơn biệt mà luôn duy trì nhiều mối liên hệ năng động, mang tính hệ thống. Với các tiểu quốc Chăm-pa, hệ thống đó với ba thực thể: Cảng thị (cửa sông) - Kinh đô - Thánh địa, gắn kết với nhau bởi dòng sông chảy theo hướng Tây Bắc - Đông Nam trong mỗi mandala rồi đổ ra Biển Đông. Trục liên kết linh thiêng này là cơ sở cho sự sinh thành, đồng thời là nhân tố cốt yếu bảo đảm sự phồn vinh của mỗi vương quốc [49], [61].

Về tự nhiên, Cù Lao Chàm có vị trí đủ gần (15 km) để luôn là phen dậu, che chắn, hóa giải những đợt sóng dữ, những trận cuồng phong cho cửa sông Thu Bồn, sông Hàn và cảng Đại Chiêm. Là bình phong (trần sơn) canh giữ cho Đại Chiêm hải khẩu của nagara Amaravati, trong nhiều thế kỷ, vùng cù lao chắc chắn đã đảm đương chức năng như một quân cảng của vương quốc, kiểm soát các đoàn thuyền vào ra, những dòng người đi qua không gian biển Chăm-pa, bảo vệ sự bình yên và quan trọng hơn là sự phồn vinh cho vương quốc. Là một cảng đảo, hẳn là Cù Lao Chàm còn là nơi thu nhận, truyền phát thông tin về những biến đổi chính trị, kinh tế của các xã hội Châu Á.

Nhiều thế kỷ sau, vị trí cửa ngõ, phen dậu đó của Cù Lao Chàm vẫn được các nhà thám hiểm, giáo sĩ, thương nhân phương Tây xác nhận: “Một hòn đảo nhỏ có tên là Callao (còn có tên gọi là Pulo Champello, tức Cù Lao Chàm), nằm phía Nam vịnh Turon chừng 30 dặm... Hòn đảo này hoàn toàn kiểm soát lối ra vào của nhánh chính con sông Faifo, trước đây là nơi buôn bán chính của nền ngoại thương, nằm trên đó, hai bên sườn đảo hầu như hoàn toàn không thể tiếp cận được nhưng nó lại nằm đối diện với cửa con sông này” [13, tr.102]. Năm 1909, các sử gia triều

Nguyễn (1802-1945) cũng đánh giá: “Chiêm Bất Lao làm trần sơn cho cửa biển Đại Chiêm”⁵. Như vậy, một vương quốc Chăm-pa hùng mạnh, một Chiêm Cảng phát triển phồn thịnh trong nhiều thế kỷ một phần cũng là do vị trí cửa ngõ, phen dậu của Cù Lao Chàm.

Thứ tư, với các vùng biển tương đối lớn, nước sâu, kín gió, có đất canh tác, nước ngọt và nhiều nguồn tài nguyên, Cù Lao Chàm đã sớm trở thành địa bàn cư trú của chủ nhân nhiều thời đại văn hóa⁶. Trong mối liên hệ Đông - Tây, Cù Lao Chàm có chức năng như một Tiền cảng của thương cảng Đại Chiêm, vương quốc Amaravati và có thể của một số tiểu quốc Chăm-pa. Điều quan trọng là, Cù Lao Chàm cùng với không gian biển rộng lớn xung quanh còn là một vùng tài nguyên phong phú [43, tr.11-90], [44], [39]. Ở đó, người ta có thể khai thác (hải sản quý, yến sào) và tập trung về nhiều nguồn thương phẩm có giá trị (đường mía, vải lụa, quế, hồ tiêu, trầm hương, sừng tê...) của châu thổ, Cao nguyên để xuất ra thị trường quốc tế. Với những người đi biển Châu Á, các đảo miền Trung (và các đảo, chuỗi đảo ven biển nói chung) luôn là những tiêu mốc trên các tuyến hải trình. Trong nhiều thế kỷ, Cù Lao Chàm là chỉ dấu quan trọng bậc nhất của các thương nhân, thương thuyền quốc tế khi đến vùng biển Chăm-pa để từ đó tiến đến biển Giao Châu (Đại Việt) và khu vực thị trường Đông Bắc Á [42, tr.460]. Những ghi chép của thương nhân Hồi giáo trong “Al-masalik wa'l-mamalik” (Các tuyến đường và vương quốc) của Ibn Khurdadhibih đã mô tả hải trình ba ngày từ Qmar (Cambodia) đến Sanf (Chăm-pa), trước khi cho thuyền tới Luqin (Long Biên) ở châu thổ sông Hồng.

Tài liệu “Akbar al-Sin wa'l-Hind” (*Những ghi chép về Trung Hoa và Ấn Độ*), đã ghi lại

hải trình 10 ngày từ Kadrang (Cambodia) tới Sanf, nơi có thể lấy nước ngọt. Sau đó, thuyền đi qua Sundur Fulat (đảo Hải Nam) để tới “Gates of China” ở Quảng Châu. Các thuyền buôn trên tuyến này có thể đã thường xuyên dừng ở Chiêm Bất Lao rồi từ đó mới tiến lên phương Bắc. Vết tích để lại là, ở nhiều địa danh như Bãi Ông, Bãi Làng... đã tìm được hiện vật gốm sứ Việt Châu, Trường Sa thế kỷ IX-X và các mảnh gốm sứ Islam có cùng niên đại. Điều đáng chú ý là, cả hai tài liệu đều ghi nhận sản phẩm chính của Chăm-pa là Sanfi (trầm hương), loại sản phẩm được thương nhân Arập, quốc tế coi là thương phẩm tốt nhất, có giá trị cao trên thị trường Châu Á và thế giới [5, tr.78-88], [47, tr.385].

Thư tịch cổ Trung Hoa cũng viết về sự hiện diện thường xuyên của giới thương nhân Hồi giáo trong các phái đoàn ngoại giao và thương mại Chăm-pa tới Trung Hoa, đặc biệt là cuối thời Đường (618-907) và thời Tống (960-1279) [41, tr.91-44]. Mặt khác, sự hiện diện của các phái bộ ngoại giao, nhiều loại hiện vật có nguồn gốc từ Đông Á, Tây Nam Á ở các cảng, di tích Chăm như gốm sứ Trung Quốc, gốm Islam, thủy tinh (trong đó có nhiều thủy tinh màu, cao cấp của Tây Á, Ai Cập) được phát hiện tại Cù Lao Chàm là những minh chứng cho thấy tầm quan trọng, tính chất quốc tế của Cù Lao Chàm và nền hải thương Chăm-pa trong suốt nhiều thế kỷ.

4. Kết luận

Cù Lao Chàm đã đóng vai trò như một tiền cảng của thương cảng chính Đại Chiêm hải khẩu, đồng thời là một cảng đảo quan trọng trong chuỗi đảo trải dọc theo tuyến giao thương cận duyên của Biển Đông. Cù Lao

Chàm vừa là điểm dừng chân buôn bán của các thương nhân ngoại quốc, vừa là trạm trung chuyển hàng hóa trên tuyến hải thương duyên hải Đông Nam Á. Ở mức độ nào đó, có thể coi hoạt động kinh tế của Cù Lao Chàm có nhiều đặc tính phát triển tương tự như thương cảng Vân Đồn của quốc gia Đại Việt [26, tr.14]. Với những đặc tính phát triển, Cù Lao Chàm là loại hình Cảng đảo, một trong bốn mô hình cảng tiêu biểu từng hình thành trong lịch sử Việt Nam⁷. Với vai trò, chức năng, các hoạt động phong phú, có thể coi Cù Lao Chàm là một Cảng đa chức năng của vương quốc biển Amaravati và của cả nền hải thương Chăm-pa. Trong nhiều thế kỷ, Cù Lao Chàm đã hội đủ những mối liên hệ giữa ba thành tố: Điểm (cơ sở trao đổi, buôn bán: Bãi Làng, Bãi Ông...), Trung tâm (tập trung, chuyển giao hàng hóa) và Tuyến (kết nối với hệ thống kinh tế vùng, liên vùng). Sự hợp tụ của đồng thời ba thành tố đó đã khiến Chăm-pa trở thành một Trung tâm liên vùng và ở mức độ nào đó là Trung tâm liên thế giới [35, tr.37-55]. Nói cách khác, các cảng biển Chăm-pa đã hội đủ ba đặc tính cơ bản: tính trội vượt, tính đa dụng và tính liên kết. Chăm-pa đã tạo ra các thương cảng, thiết lập mối giao thương khu vực, quốc tế và đến lượt mình, hoạt động giao thương Châu Á đã có nhiều ảnh hưởng mạnh mẽ đến đời sống kinh tế, chính trị của các thể chế biển Chăm-pa [53, tr.120].

Các nguồn tư liệu lịch sử cho thấy, sau khi Đại Việt giành được độc lập vào thế kỷ X, trước áp lực chính trị từ phương Bắc, một xu thế hướng Nam đã diễn ra. Trong các năm 979 và 982, sức ép của Đại Việt đã khiến Amaravati suy yếu và thay vào đó là sự nổi lên các vương quốc Vijaya (Bình Định), Kauthara (Nha Trang) và

Panduranga (Phan Rang) [57, tr.178-179]. Ghi chép trong hai tấm bia có niên đại 1029, 1035 tìm được ở Panduranga đã cung cấp thông tin về sự hiện diện của nhiều thương nhân quốc tế trong đó đặc biệt là thương nhân Hồi giáo. Lịch sử cũng ghi nhận sự kiện “Ngoại giao hôn nhân” Việt - Chăm giữa vua Chăm Sri Harijit (Jaya Simhavarman 3, Chế Mân 1285?- ?) và công chúa Huyền Trân năm 1306 mà một trong những kết quả của cuộc hôn nhân đó là Đại Việt đã có thêm hai châu Ô, Rí (Lý)⁸. Đến năm 1471, ảnh hưởng của Đại Việt đã mở rộng đến vùng Vijaya và thương cảng Thị Nại nổi tiếng. Những biến đổi về chính trị đã có nhiều tác động đến hoạt động kinh tế, đời sống xã hội Chămpa. Đến thế kỷ XV-XVI, dấu tích của các thời đại văn hóa trước ít thấy xuất hiện trên những vùng đất “truyền thống” của Amaravati, Vijaya... Có thể cho rằng, sự suy giảm các di tích thời kỳ này liên quan mật thiết đến quá trình suy yếu của các vương quốc và cũng như Chiêm Cảng, Thị Nại cũng mất dần đi vị trí của một cảng thị quốc tế trung tâm [22, tr.76], [59, tr.223].

Trước những biến động lịch sử, trong các thế kỷ XI-XV, vai trò tiền cảng của Cù Lao Chàm cũng từng bước bị suy giảm nhưng vùng cù lao vẫn duy trì nhiều hoạt động của cảng đảo và ở mức độ nào đó vẫn thể hiện những hoạt động của một cảng đa chức năng nhờ trữ lượng tài nguyên phong phú cùng vị trí địa lý đặc thù.

Từ cuối thế kỷ XV, do kích hoạt của hệ thống hải thương Châu Á, Cù Lao Chàm đã từng bước khôi phục được vị thế trung tâm của mạng lưới trao đổi mậu dịch Đông Nam Á với sự hiện diện của đồng thời giới thương nhân Châu Á, Châu Âu ở vùng thương cảng

vốn thuộc Chiêm Cảng trước đây. Từ thế kỷ XVI, Hội An (Faifo - Hải Phố) từng bước được phục hưng trong bối cảnh và mang một diện mạo mới. Trong khoảng 3 thế kỷ (XVI-XVIII), nhiều nhà thám hiểm, thương nhân, nhà truyền giáo, tập đoàn thương mại quốc tế (CIO, VOC, EIC...) đã đến Hội An, Nước Mặn, các thương cảng khác ở miền Trung và đều có ấn tượng sâu sắc về vị thế của Pulociampello (Cù Lao Chămpa) [3, tr.91]. Nhưng, những phát hiện, nghiên cứu khảo cổ học, liên ngành về con tàu đắm ở vùng biển Cù Lao Chàm (tháng 5/1997-6/1999, dài 29,4m, rộng 7,2m) dung chứa trên 240.000 hiện vật mà chủ yếu là sản phẩm gốm sản xuất tại hệ lò Chu Đậu - Mỹ Xá (Hải Dương), niên đại cuối thế kỷ XV, đã cung cấp nhiều thông tin và gợi mở những nghĩ suy về truyền thống, trình độ, giá trị đặc sắc của dòng gốm Đại Việt; sự giao lưu văn hóa, kỹ thuật chế tác, nguồn lực tri thức truyền nối giữa Chămpa và Đại Việt; các mối giao thương khu vực, quốc tế, quan hệ Đại Việt - Chămpa - Siam - Đông Nam Á và vai trò của không gian Biển Chămpa - Cù Lao Chàm trong hơn 10 thế kỷ [52], [54], [58].

Chú thích

³ Khái niệm “Con đường tơ lụa” lần đầu tiên được nhà địa lý học người Đức Ferdinand von Richthofen (1833-1905) đưa ra năm 1877 trong cuốn sách có tựa đề “Trung Quốc”. Trong tiếng Đức, khái niệm này là: “Seidenstrassen”, tiếng Anh là “Silk road” để chỉ các tuyến giao thương trên đất liền và trên biển nối giữa phương Đông với phương Tây thời cổ trung đại. [52], [54], [58].

⁴ Bi ký Drang Lai phát hiện được ở tháp Drang Lai (tỉnh Gia Lai) có niên đại khoảng năm 1435 ghi rõ: “Và (những người của) Champa mà ngài ra lệnh cư trú ở đây trên vùng Cao Nguyên, với người Lào, người Việt, người Khmer, người Siam, người Java, người Bengal: tất cả họ là 170 người” [1, tr.55].

⁵ Các sử gia triều Nguyễn viết: “Cách huyện Diên Phước 68 dặm về phía Đông, ngắt ngưỡng giữa biển gọi là đảo Ngọa Long, cũng gọi là hòn Cù Lao, có tên nữa là Tiềm Bút, tên cổ là Chiêm Bất Lao, làm trấn sơn cho cửa biển Đại Chiêm; dân phường Tân Hiệp ở phía Nam núi; ruộng đất trên núi có thể cày cấy, thuyền bè nước ta thường trông núi này làm chướng đi về đều đỗ ở đây để lấy củi, nước. Trên núi có nhiều đền thờ như đền thờ 3 vị Phục Ba Tướng quân, đền thờ Cao Các, đền thờ thần Bô Bô và các đền thờ thần: Ngọc Lân, Thành Hoàng, Chúa Lôi, Bạch Mã, Ngũ Hành...” [34, tr. 358-359].

⁶ Về bán đảo Sơn Trà và Cù Lao Chàm và các đảo miền Trung, Lê Quý Đôn viết: “Phía ngoài các cửa biển xứ Thuận Hóa, Quảng Nam đều có núi đá nổi lên ở trong biển để làm trấn, rộng hẹp không giống nhau. Châu Nam Bố Chính ở thôn Bắc Biên xã An Nậu có núi gọi là Cù Lao Cỏ, ra biển đi 4 canh thì đến nơi. Phú Điện Bàn ở ngoài cửa biển Đà Nẵng có núi gọi là Hòn Trà, Hòn Lỗ, ra cửa biển nửa canh thì đến. Phú Thăng Hoa ở cửa biển Đại Chiêm có núi to gọi là Cù Lao Chàm, ba ngọn đối nhau, hai ngọn lớn mà xanh tốt, có cư dân, ruộng nương, có các thứ, cam, quýt, đỗ, lạc, trên có suối nước ngọt; một ngọn thì nhỏ mà khô cằn, ra biển 2 canh thì đến” [7, tr.105-111], [10, tr.116].

⁷ Dựa trên đặc tính hình thành các thương cảng Việt Nam có thể phân lập thành bốn loại hình cơ bản: 1. *Cảng sông*: Thăng Long (Hà Nội), Phố Hiến (Hưng Yên), Cù Lao Phố (Đồng Nai), Sài Gòn (Tp. Hồ Chí Minh), Óc Eo (An Giang); 2. *Cảng cửa sông*: Vạn Ninh (Quảng Ninh), Đồ Mè (Domea, Hải Phòng), Lạch Trường (Thanh Hóa), Hội Thống (Nghệ An), Thanh Hà (Huế), Chiêm Cảng - Hội An (Quảng Nam); 3.

Cảng biển (ở các vịnh biển): Kỳ Anh (Hà Tĩnh), Thị Nại - Nước Mặn (Bình Định) v.v...; Và, 4. *Cảng đảo*: Vân Đồn (Quảng Ninh), Cù Lao Chàm (Quảng Nam), Côn Đảo, Phú Quốc [17, tr.16].

⁸ Năm 1307, vua Trần Anh Tông (1276-1320) đã đổi hai châu Ô, Lý thành Thuận Châu và Hóa Châu tức vùng đất từ Quảng Trị, Thừa Thiên Huế đến Quảng Nam, Đà Nẵng hiện nay [23, tr.17].

Tài liệu tham khảo

- [1] Arlo Griffiths, Amandine Lepoutre, William A.Southworth & Thành Phần (2012), *Văn khắc Champa tại Bảo tàng điêu khắc Chăm - Đà Nẵng*, Nxb Đại học Quốc gia Tp. Hồ Chí Minh, Tp. Hồ Chí Minh.
- [2] Nguyễn Đình Chiến (2017), “Đồ gốm sứ trong 6 con tàu đắm ở vùng biển Việt Nam”, *Khảo cổ học Biển đảo Việt Nam: Tiềm năng và triển vọng*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [3] Cristophoro Borri (1998), *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb Tp. Hồ Chí Minh, Tp. Hồ Chí Minh.
- [4] Ngô Văn Doanh (2002), *Văn hóa cổ Champa*, Nxb Văn hóa Dân tộc, Hà Nội.
- [5] Ngô Văn Doanh (2007), “Cây trầm hương trong đời sống thương mại và văn hóa của người dân Champa xưa và người Việt tỉnh Khánh Hòa ngày nay”, *Việt Nam trong hệ thống thương mại Châu Á thế kỷ XVI-XVII*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [6] Ngô Văn Doanh (2011), *Champa - Những dấu ấn của thời gian*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [7] Lâm Thị Mỹ Dung (2007), “Cù Lao Chàm - Một vùng đất cổ”, *Cù Lao Chàm: Vị thế, tiềm năng và triển vọng*, Hội An.
- [8] Lâm Thị Mỹ Dung, Đặng Hồng Sơn (Chủ biên) (2017), *Khảo cổ học Biển đảo Việt Nam - Tiềm năng và triển vọng*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.

- [9] Lâm Thị Mỹ Dung (2017), *Sa Huỳnh - Lâm Ấp - Champa thế kỷ V TCN đến thế kỷ V SCN (Một số vấn đề Khảo cổ học)*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [10] Lê Quý Đôn (1977), *Phủ biên tạp lục*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội
- [11] Châu Hải Đường (dịch & biên soạn, 2018), *An Nam truyện - Ghi chép về Việt Nam trong chính sử Trung Quốc xưa*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội.
- [12] Đỗ Trường Giang, “Biển với lục địa - Thương cảng Thị Nại (Champa) trong hệ thống thương mại Đông Á thế kỷ X - XV”, *Người Việt với Biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [13] John Barrow (2011), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792-1793)*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [14] Nguyễn Văn Kim (2008), “Dấu ấn cổ sơ của các xã hội Đông Nam Á”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 6 (386).
- [15] Nguyễn Văn Kim (Chủ biên) (2011), *Người Việt với Biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [16] Nguyễn Văn Kim, Nguyễn Mạnh Dũng (Chủ biên) (2015), *Việt Nam - Truyền thống kinh tế, văn hóa biển*, Nxb Chính trị quốc gia - sự thật, Hà Nội.
- [17] Nguyễn Văn Kim (2016), *Văn Đôn - Thương cảng quốc tế của Việt Nam*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [18] Nguyễn Văn Kim, Đỗ Trường Giang (2017), “Nghiên cứu lịch sử, văn hóa Champa - Một số suy nghĩ và vấn đề đặt ra”, *Nam Trung Bộ và Nam Bộ trong lịch sử Việt Nam*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [19] Nguyễn Văn Kim (2019), “Biển Việt Nam trong các không gian biển Đông Nam Á”, *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [20] Nguyễn Văn Kim (2019), “Óc Eo - Phù Nam: Vị thế lịch sử và các mối quan hệ khu vực”, *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [21] Nguyễn Văn Kim (2019), “Biển trong sử thi Dăm Di”, *Nghiên cứu Văn hóa Miền Trung 2018*, Nxb Đại học Huế, Huế.
- [22] Kikuchi Seichi (2010), *Nghiên cứu Đô thị cổ Hội An*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [23] Phan Huy Lê (2006), “Tưởng nhớ công lao của vua Trần Nhân Tông và công chúa Huyền Trân”, *Tạp chí Xưa và Nay*, số 263.
- [24] Phan Huy Lê (2008), “Thư nhận diện nước Phù Nam qua tư liệu thư tịch và khảo cổ học”, *Văn hóa Óc Eo & Vương quốc Phù Nam*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [25] Momoki Shiro (1999), “Champa chỉ là một thể chế biển? (Những ghi chép về nông nghiệp và ngành nghề trong các tư liệu Trung Quốc)”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4.
- [26] Nguyễn Quang Ngọc, Nguyễn Văn Kim (Chủ biên) (2018), *Biển với lục địa - Vai trò và mạng lưới giao lưu ở lưu vực các dòng sông miền Trung*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [27] Lương Ninh (2015), *Một con đường sử học*, Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội.
- [28] Lê Đình Phụng (1997), “Thương cảng Champa trong lịch sử”, *Những phát hiện mới về Khảo cổ học năm 1996*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [29] Lê Đình Phụng (2017), *Khảo cổ học Champa - Khai quật và phát hiện*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [30] Pierre-Bernard Lafont (2011), *Vương quốc Champa - Địa dư, Dân cư và Lịch sử*, International Office of Champa, California, USA.
- [31] Phạm Quốc Quân (2000), “Kết quả khai quật tàu cổ đắm ở vùng Cù Lao Chàm (1997-2000)”, *Tạp chí Xưa và Nay*, số 76.
- [32] Phạm Hoàng Quân (2011), “Những ghi chép liên quan đến Biển Đông Việt Nam trong chính sử Trung Quốc”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1.
- [33] Phạm Hoàng Quân (2016), *Tập bản đồ hàng hải 1841 ở Thư viện Đại học Yale*, Nxb Văn hóa - Văn nghệ, Hà Nội.
- [34] Quốc sử quán triều Nguyễn (1856-1881) (2006), *Đại Nam nhất thống chí*, t.2, Nxb Thuận Hóa, Huế.
- [35] Sakurai Yumio (1996) (Vũ Minh Giang biên dịch), “Thư phác dựng cấu trúc lịch sử của khu vực Đông Nam Á (Thông qua mối quan hệ giữa biển và lục địa)”, *Tạp chí Đông Nam Á*, số 4.

- [36] Thích Đại Sán (2015), *Hải ngoại kỷ sự*, Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội.
- [37] Lê Tắc (2002), *An Nam chí lược*, Nxb Thuận Hóa - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, Huế.
- [38] Hà Văn Tấn (Chủ biên) (2002), *Khảo cổ học Việt Nam*, t.3, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [39] *Thông tin Nghiên cứu Địa lý - Sinh thái Hội An* (2016), Hội An.
- [40] Bùi Minh Trí (2019), “Gốm Champa - Bình Định: Di chỉ sản xuất trong bối cảnh thương mại biển Châu Á”, *Kinh thành cổ Việt Nam*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [41] Nguyễn Chí Trung (2007), “Tổng quan về Khảo cổ - Lịch sử Cù Lao Chàm”, *Cù Lao Chàm: Vị thế, tiềm năng và triển vọng*, Hội An.
- [42] Nguyễn Chí Trung (2018), “Vai trò của hệ thống sông và cửa biển đối với sự hình thành và phát triển của đô thị thương cảng Hội An”, *Biển với lục địa - Vai trò và mạng lưới giao lưu ở lưu vực các dòng sông miền Trung*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [43] Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di tích Hội An (2007), *Cù Lao Chàm - Vị thế, tiềm năng và triển vọng*, Hội An.
- [44] Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản văn hóa Hội An (2014), *Thông tin Nghiên cứu Cù Lao Chàm*, Hội An.
- [45] Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội, (2007), *Việt Nam trong hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVI-XVII*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [46] Hoàng Anh Tuấn (2007), “Cù Lao Chàm và hoạt động thương mại ở Biển Đông thời vương quốc Champa”, *Cù Lao Chàm - Vị thế, tiềm năng và triển vọng*, Hội An.
- [47] Hoàng Anh Tuấn, Đỗ Trường Giang (2017), “Hội An trong mạng lưới thương mại biển Á Châu (thế kỷ 7-13)”, *Khảo cổ học Biển đảo Việt Nam*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
- [48] Viện Nghiên cứu Kinh thành, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam (2019), *Kinh thành cổ Việt Nam*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [49] Trần Quốc Vượng (1995), “Miền Trung Việt Nam và văn hóa Champa”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4 (21).
- [50] Trần Quốc Vượng (1996), “Vài suy nghĩ về văn hóa Quảng Trị cổ”, *Theo dòng lịch sử - Những vùng đất, thần và tâm thức người Việt*, Nxb Văn hóa, Hà Nội.
- [51] Trần Quốc Vượng (1998), *Việt Nam cái nhìn địa - văn hóa*, Nxb Văn hóa Dân tộc, Hà Nội.
- [52] Andre Gunder Frank (1998), *Re-Orient – Global Economy in the Asian Age*, University of California Press.
- [53] Charles James Wheeler (2001), *Cross-cultural Trade and Trans-regional Networks in the Port of Hoi An: Maritime Vietnam in Early Modern Era*, Ph.D. Dissertation, Yale University.
- [54] Elisseeff Vadime (2000), *The Silk Roads - Highways of Culture and Commerce*, UNESCO Publishing.
- [55] Ferrand Gabriel (1913-14), *Relations de voyages et texts relatifs à l'Extrême Orient*, 2 vols, Leroux: Paris.
- [56] Georges Maspéro (2002), *Champa Kingdom - The History of An Extinct Vietnamese Culture*, White Lotus Press, Bangkok.
- [57] Keneth R. Hall (1985), *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, University of Hawaii Press.
- [58] Robert S. Wicks (1992), *Money, Markets, and Trade in Early Southeast Asia - The Development of Indigenous Monetary Systems to AD 1400*.
- [59] Takashi Suzuki (2019), *The History of Srivijaya, Angkor and Champa*, Mekong Publishing Co., Ltd.
- [60] Tran Ky Phuong, Vu Huu Minh (1991), *Port of Great Champa in the 4th -15th Centuries*, trong Ancient Town of Hoi An, The National Committee for The International Symposium on the Ancient Town of Hoi An, The gioi Publishers.
- [61] Tran Quoc Vuong (1998), *Vietnam - A Geo-Cultural View*, National Culture Publishers, Hanoi.

