

NHỮNG YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN SỰ HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CÁC CẢNG THỊ Ở NAM TRUNG BỘ (VIỆT NAM) THẾ KỶ XVIII – XIX

Ngô Minh Oanh*

Nguyễn Văn Giác**

TÓM TẮT: *Những điều kiện về địa lý tự nhiên, tình hình kinh tế, xã hội cùng chính sách hướng biển của các Chúa Nguyễn trong các thế kỷ XVIII – XIX, cộng thêm lợi thế đường hàng hải quốc tế ngang qua khu vực đã thúc đẩy sự hình thành và phát triển một hệ thống cảng thị tương đối phồn thịnh trải dài trên vùng bờ biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận. Tính tất yếu của sự hình thành và phát triển các phố cảng nơi đây chứng minh cho vai trò đầu mối kinh tế địa phương cũng như vị trí trung chuyển không thể bỏ qua trên con đường thương mại giữa các vương quốc biển.*

Vùng duyên hải Nam Trung Bộ bao gồm vùng đất từ Bình Định đến Bình Thuận trải dài trên 4 vĩ độ. Vùng đất này được hình thành chủ yếu bởi sườn Đông dãy Trường Sơn với đặc trưng núi choãi ra sát biển, tạo thành một dải ven bờ khúc khuỷu, chia cắt thành nhiều mũi và vũng, vịnh, đồng thời bên ngoài được che chắn bởi các bán đảo và đảo có diện tích tương đối lớn, thuận tiện cho sự thiết lập các phố cảng. Ở thế kỷ XVIII - XIX, các phố cảng ở vùng đất này đã được hình thành, tiêu biểu là những phố cảng Thi Nai, Gò Bồi, Qui Nhơn (Bình Định); phố cảng Vũng Lắm (Phú Yên), phố cảng Nha Trang (Khánh Hòa), phố cảng Dư Khánh (Ninh Thuận) và phố cảng Phan Rí (Bình Thuận).

Sự hình thành và phát triển các phố cảng vùng Nam Trung Bộ chịu sự tác động của những nhân tố khách quan lẫn chủ quan, đó là những điều kiện nội lực về chính trị, kinh tế-xã hội trong hai thế kỷ XVIII và XIX; chính sách hướng biển của chính quyền họ Nguyễn, cùng với sự tác động trực tiếp của con đường hàng hải quốc tế qua biển Đông.

1. Những yếu tố nội lực về kinh tế-xã hội vùng Nam Trung Bộ thế kỷ XVIII – XIX

Quá trình hình thành vùng đất Nam Trung Bộ gắn liền với quá trình Nam tiến của dân tộc. Từ năm 1611, nhân sự cướp phá biên giới của quân Champa, Nguyễn Hoàng đã cử chủ sự Văn Phong đánh đuổi và đặt thành phủ Phú Yên. Từ đó cho đến năm 1693, với sự kiện “tướng Nguyễn Hữu Kính được cử đem quân chiếm nốt vùng đất còn lại của Champa, vua Bà Tranh bị bắt. Vốn suy yếu từ cuối thế kỷ XV, Champa không còn cơ sở và điều kiện để hồi phục và đến đây hoàn toàn hòa nhập vào Đại Việt”[10, tr.349].

Sau khi sở hữu trọn vẹn phần đất còn lại của vương quốc Champa, các Chúa Nguyễn tiếp tục đẩy mạnh quá trình xâm nhập vùng đất Thủy Chân Lạp. Trên cơ sở quá trình xâm nhập và khai phá lâu dài của người Việt, năm 1698 chương cơ Lễ Thành hầu Nguyễn Hữu Kính vâng mệnh Chúa Nguyễn vào Nam xác lập

* PGS TS, Trường Đại học Sư phạm TP HCM

** ThS, Trường THPT Trần Quốc Tuấn, Phú Yên.

khu vực hành chính ở vùng đất Nam Bộ, đánh dấu vùng đất Nam Bộ chính thức được sáp nhập vào nước ta. Nguyễn Hữu Kính thiết lập hệ thống hành chính, đặt dinh Trấn Biên và Phiên Trấn, lấy Sài Gòn làm trung tâm vùng đất Nam Bộ. Với sự kiện này, Nguyễn Hữu Kính đã đóng góp vào sự nghiệp mở cõi về phía Nam, định hình thể quốc gia Việt Nam.

Giành thắng lợi trước vương triều Tây Sơn, hậu duệ đời thứ chín của Chúa Nguyễn là Nguyễn Phúc Ánh đã lập ra triều Nguyễn vào năm 1802. Trong mối quan hệ gắn bó với triều đình trung ương đóng tại Huế thuộc miền Trung, Nam Trung Bộ trở thành khu vực gồm bốn tỉnh thuộc tả trực kỳ của hệ thống hành chính liên đới đó. Vượt qua những hạn chế của tiền nhân, triều Nguyễn đã tổ chức một bộ máy chính quyền dân sự thích ứng và hiệu quả.

Công cuộc khẩn hoang lập làng trên vùng đất mới từ thời chúa Nguyễn Hoàng kéo dài hơn một thế kỷ rưỡi đã đem lại cuộc sống an cư cho các tầng lớp lưu dân người Việt, Hoa, Chăm... ở vùng Nam Trung Bộ. Sự có mặt của người Hoa, với truyền thống thương nghiệp vốn có của họ không chỉ góp phần làm rạn nứt cơ cấu kinh tế tự cung tự cấp mà còn tạo điều kiện thúc đẩy nhanh chóng quá trình hình thành, phát triển các trung tâm buôn bán, các tụ điểm kinh tế, xã hội ở ven biển Đông Trong. Quá trình vùng đất Nam Trung Bộ được sáp nhập vào Việt Nam cùng với một không gian địa lý gắn liền là những điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế, giao thương buôn bán và xuất hiện các cảng thị.

Về kinh tế, động cơ mở đất xuống phương Nam xuất phát từ sự tăng cường

thực lực của các Chúa Nguyễn trong cuộc đối đầu với họ Trịnh ở phía Bắc vào thế kỷ XVII được nhanh chóng chuyển hóa thành động lực tự cường kinh tế từ cuối thế kỷ này trở đi. Trước khi toàn bộ vùng đất rộng lớn Thủy Chân Lạp sáp nhập vào lãnh thổ vương quốc Nam Hà (như cách gọi của các nhà du hành Tây Phương) trở thành vùng châu thổ trù phú vào hạng bậc nhất vào nửa sau thế kỷ XVIII, xứ Quảng Nam trong đó bao gồm Nam Trung Bộ đã là khu vực giàu có về nông-lâm-hải sản. Tuy không có những đồng bằng rộng lớn, bằng phẳng như ở phía Bắc xứ này, trừ đồng bằng Bình Định, các thung lũng nhỏ hẹp nhưng màu mỡ Phú Yên, Nha Trang, Phan Rang, Phan Rí... cũng đã cho phép cung cấp một lượng lương thực đáng kể không chỉ đủ nuôi sống cư dân trong vùng mà còn cung ứng tích cực cho công cuộc chinh phục ở phía Nam.

Thời kỳ nổ ra chiến tranh giữa nhà Tây Sơn với Nguyễn Ánh, lúa gạo và nguồn lương thực nói chung của Nam Trung Bộ đã bị vơ vét cạn kiệt để nuôi sống quân đội hai bên. Thóc gạo còn được Hoa thương thu mua đem bán ở thị trường các nước Đông Nam Á. Nông nghiệp ở thế kỷ XIX tiếp tục phát huy vai trò chủ chốt trong nền kinh tế với chủ trương trọng nông của nhà Nguyễn. Tuy vậy, do dân số tăng lên, thiên tai thường xuyên tàn phá cùng với chính sách điều phối lương thực trên phạm vi cả nước, nền nông nghiệp nói chung chỉ đủ đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước. Nhà Nguyễn hạn chế tối đa việc xuất khẩu lúa gạo ra ngoài, đảm bảo nghiêm ngặt an ninh lương thực. Riêng vùng Nam Trung Bộ, nhiều loại cây trồng đa dạng khác như mía, bông, dâu, dừa, cau, thuốc lá

cùng các loài cây mọc tự nhiên như tre, mây, trâm, gai, lát... vừa là nguồn nguyên liệu dồi dào để phát triển một loạt ngành nghề thủ công địa phương vừa là nguồn hàng phong phú để buôn bán khắp nơi trong và ngoài nước. Đó là chưa kể các loại sản vật đặc trưng trên rừng dưới biển miền Nam Trung Bộ từng một thời góp phần làm hưng thịnh vương quốc Champa, được người Việt tiếp tục khai thác làm hấp dẫn thương nhân khắp nơi tụ họp về đây trao đổi, thu mua như kỳ nam, trầm hương, sừng tê, ngà voi, sáp ong, mật ong, dầu rái, gỗ quý, tổ yến, đồi mồi cùng vô số cá, tôm, mắm, muối...

Hoạt động thủ công nghiệp diễn ra theo chiều hướng mở rộng cả về loại hình lẫn ngành nghề. Tiểu công nghệ có tính chất gia đình và phường bạn đã khá phát đạt. Thợ làm nghề thường ở chung một làng hay một xã. Thuận Quảng nói chung, Nam Trung Bộ nói riêng nổi tiếng với các nghề dệt vải, lụa, gấm, đoạn, trừu, sa, lãnh và nhuộm các màu, dệt chiếu, chằm nón, se võng, đúc đồng, làm gốm, đóng ghe thuyền, làm muối, nấu đường, nấu dầu dừa... Xuất xứ các ngành nghề thủ công ở Nam Trung Bộ phần lớn do lưu dân người Việt mang theo trong quá trình chuyển cư từ các vùng phía Bắc. Một số nghề như dệt, nhuộm, làm muối, đóng ghe thuyền, luyện kim có thể đã chịu ảnh hưởng ít nhiều của người Chăm bản địa. Đặc biệt, một vài nghề có nguồn gốc từ Phương Tây như đúc súng, sáng chế và sửa chữa đồng hồ, làm thủy tinh được người thợ Nam Trung Bộ học hỏi và vận dụng vừa nhanh vừa khéo. Các hoạt động thủ công nghiệp tiếp tục phát triển mạnh mẽ ở thế kỷ XIX trong điều kiện đất nước thống nhất, thái bình. Khi xuất hiện nguy

cơ xâm lược của chủ nghĩa thực dân, sau đó là thời kỳ đô hộ của người Pháp, nền tiểu công nghệ khu vực Nam Trung Bộ vẫn giữ được vai trò cung ứng các mặt hàng thiết yếu cho nhu cầu đời sống nhân dân trong bối cảnh ngoại thương có nhiều biểu hiện sa sút và chuyển động tiêu cực.

Trong thương mại, cả hai lĩnh vực nội thương và ngoại thương đều diễn ra sôi động ở thế kỷ XVIII và nhiều năm đầu thế kỷ XIX, dựa trên một nền sản xuất hàng hóa dồi dào do hình thức chiếm hữu tư nhân về ruộng đất phát triển mạnh mẽ cùng một nền tiểu công nghệ đa dạng các ngành nghề. Việc mua bán thô sản và sản phẩm thủ công nghiệp ở Đàng Trong nói chung, Nam Trung Bộ nói riêng thường được tiến hành thông qua các trường giao dịch, chợ và chợ phiên, bên cảng và đô thị. Trong lúc thương nhân người Việt chưa vươn lên nắm lấy vai trò thu mua, cung ứng và điều tiết hàng hóa thì Hoa thương chính là lực lượng chủ chốt trong hoạt động ấy.

Hoạt động giao thương hầu như đều tiến hành trên sông, biển nên vai trò của các cảng thị là cực kỳ quan trọng. Nhìn từ đô thành Phú Xuân nửa sau thế kỷ XVIII, giáo sĩ Jean Koffler mô tả: “Mỗi năm có độ 80 chiếc ghe Trung Quốc từ các tỉnh đến, ấy là bằng chứng của một nền thương mại phồn thịnh, nhất là khi thấy ngoài ra còn có tàu từ Macao, từ Batavia, từ nước Pháp đến nữa. Những cuộc trao đổi giữa các tỉnh Bắc và các tỉnh Nam làm tăng gia sự quan trọng của nền thương mại” [6, tr.480]. Rõ ràng, trong hành trình mâu dịch này, hệ thống cảng thị vùng Nam Trung Bộ không thể thiếu vắng cuộc dự phần đáng kể của mình với tính chất là các thương cảng trung chuyển

hàng hóa, nơi dừng chân nghỉ ngơi, tiếp tế lương thực, thực phẩm, thuốc men, nước uống và củi đun hoặc tránh gió bão.

Vương triều họ Nguyễn xác lập trên nền tảng quốc gia thống nhất đã đem lại cuộc sống yên bình, điều kiện thiết yếu để xây dựng một xã hội thịnh vượng vào buổi đầu thế kỷ XIX. Riêng đối với vùng đất Nam Trung Bộ, những chính sách của triều đình có phần mềm mỏng so với nhiều vùng miền khác đã vực dậy sức sống mãnh liệt thời mở đất của con người nơi đây. Bằng chứng là, trong suốt thời kỳ trị vì tự chủ của họ Nguyễn, trừ tỉnh Bình Định với một vài cuộc bạo động của hậu duệ nhà Tây Sơn và của các tộc thiểu số giáp giới vùng núi Quảng Ngãi, hầu như không có những biến động lớn nào biểu hiện mâu thuẫn đối kháng giai cấp hoặc bộc lộ tư tưởng chống đối giữa các bộ phận nhân dân đối với chính quyền cai trị.

Như vậy, trong bối cảnh chung của đất nước hai thế kỷ XVIII và XIX, tình hình Nam Trung Bộ trải qua nhiều biến động. Hoạt động kinh tế thương mại dựa trên nền sản xuất hàng hóa ở đây cũng biến đổi theo từng bước đi của lịch sử, tuy nhiên, vẫn với xu hướng ngày càng phát triển. Hệ thống cảng thị Nam Trung Bộ được hình thành, hoặc ở những thế kỷ trước, hoặc ngay trong thời điểm đầu thế kỷ XVIII đã đóng một vai trò quan trọng đối với sự chuyển biến tích cực về nhiều mặt của đời sống kinh tế-xã hội. Trên nền tảng của những yếu tố nội lực nói trên, con đường hàng hải quốc tế qua biển Đông cũng góp phần quan trọng đến sự hình thành và phát triển các cảng thị.

2. Con đường hàng hải quốc tế qua Biển Đông

Biển Đông, với vị thế là một biển phụ của Thái Bình Dương, được kiến tạo nửa kín do bị bao bọc chung quanh bởi các rìa lục địa, đảo và quần đảo. Biển Đông ăn thông Thái Bình Dương lên phía Bắc qua eo Basi và eo Đài Loan; về phía Đông Nam qua các lạch nối với biển Xulu đến biển Java; về phía Tây Nam thì qua eo Malacca để nối với Ấn Độ Dương. Như vậy, biển Đông là cầu nối trung gian các đường biển quốc tế từ Tây Á, Nam Á lên Đông Bắc Á và ngược lại, trong đó các cảng thị ven bờ biển Đông đóng vai trò ngã ba giao lưu giữa các châu lục [9, tr.9].

Từ giữa thế kỷ II tr. CN, sau khi nhà Hán thu phục Nam Việt, con đường hàng hải dọc theo bờ biển bán đảo Đông Dương, qua bán đảo Mã Lai ở phần phía Bắc và tới Kancipura ở miền Nam Ấn Độ đã được thiết lập. Một con đường khác không cắt ngang bán đảo nhưng đi xuyên qua eo biển Malacca. Khi cảng thị Óc Eo của vương quốc Phù Nam ra đời ở thế kỷ II, một con đường thương mại trực tiếp chắc chắn đã được mở từ đồng bằng hạ lưu sông Ganges qua bán đảo Mã Lai tới Óc Eo, rồi sau đó tới Lâm Ấp (Champa). Đây cũng là thời kỳ Ấn hóa các quốc gia Đông Nam Á. Hàng loạt vương quốc hùng cường theo khuôn mẫu Ấn Độ được thành lập nhiều nơi khác nhau, kể cả Phù Nam và Lâm Ấp.

Đến thế kỷ VIII, các thuyền mảnh của Trung Hoa bắt đầu xuất hiện ở các cảng thị ven vùng biển Đông Nam Á và vượt biển khơi tới Ấn Độ. Từ đó, tàu thuyền Ba Tư và Ả Rập không còn cần thiết phải trực tiếp đến tận Quảng Châu nữa mà chỉ cần ghé vào các cảng ven biển Đông Nam Á để đổi hàng. Lần lượt, từ

Srivijaya đến các thương cảng của Champa, thành phố vương quốc Ayuthya (Thái Lan), Majapahit, Malacca (Mã Lai) xuất hiện và nổi lên với vai trò trung tâm trung chuyển quan trọng nhất ở vùng ven biển Đông Nam Á cho đến đầu thế kỷ XVI. Trong vòng 28 năm (1405 – 1433), triều đình nhà Minh đã cử Trịnh Hòa 7 lần viễn dương thám hiểm xuống Đông Nam Á và Nam Á, mà thương cảng Thi Nai, cửa ngõ đi vào quốc đô của Champa chắc chắn là một trong những điểm đến [4, tr.71-76].

Trong các thế kỷ XVI – XVIII, sau những cuộc phát kiến địa lý các nước Tây Âu đã tìm ra được con đường biển đi về phương Đông. Để phục vụ cho sự phát triển công nghiệp họ đã mở rộng địa bàn buôn bán với các nước Phương Đông, trong đó có Đông Nam Á. Từ giữa thế kỷ XVI, sự hiện diện của người Bồ Đào Nha tại Malacca tạo ra một diện mạo mới trong quan hệ thương mại quốc tế vùng Đông Nam Á. Dòng chảy bạc mà thương nhân Bồ Đào Nha điều phối từ Tân Thế Giới về châu Âu, sang Malacca và Manila, đến Ấn Độ, Nhật Bản và Trung Quốc đã làm cho mậu dịch vùng biển Đông sôi động hẳn lên. Trung Quốc trở thành trạm cuối của dòng bạc chảy từ hai con đường: Tân Thế Giới qua Bồ Đào Nha hoặc Manila và Nhật [12, tr.256].

Thêm một mạng lưới thương mại hàng hải quốc tế mới được mở ra, xuất phát từ Hirado hay Nagasaki ở Nhật, hoặc thẳng tới Macao, hay qua một số cảng thị nằm ở phía Bắc vĩ tuyến 10⁰B tới Trung Hoa. Trên con đường này, đoạn giữa Nhật và các cảng thị được các tàu Nhật phụ trách, còn đoạn từ các cảng thị tới Trung Hoa do các thuyền bè của người

Hoa đảm nhiệm. Các cảng thị này, như Ayuthya, Pinhalu, Phnom Pênh hay Hội An và các cảng kề cận khác đều nằm ở rìa Bắc của mạng lưới đường hàng hải quốc tế, đóng vai trò trung gian giữa vùng biển Đông Nam Á và Trung Hoa. Do đó, có thể nói rằng chúng đóng vai trò trung gian kép giữa vùng ven biển Đông Nam Á và Trung Hoa, cũng như giữa Nhật Bản và Trung Hoa [12, tr.257].

Hành trình thương mại của Bồ Đào Nha và cùng với Tây Ban Nha sau đó bị cạnh tranh gay gắt bởi các tập đoàn thương nhân người Âu khác ở thế kỷ XVII: VOC (Công ty Đông Ấn của Hà Lan) và EIC (Công ty Đông Ấn của Anh). VOC, với nỗ lực vượt trội của một cường quốc biển, đã dần dần thay chân Bồ Đào Nha và Nhật Bản trong buôn bán bạc, phát triển nhanh chóng thành phố Batavia (Jakarta) thành tụ điểm thương mại chính, không chỉ của biển Đông mà còn của toàn châu Á. Cuối thế kỷ XVII, người Pháp cũng bắt đầu ý thức quyền lợi thương mại tại vùng biển Đông Nam Á. Tuy nhiên, thái độ thiếu quyết đoán đã khiến họ không tạo ra được bước đột phá nào về quan hệ thương mại ở đây, ngoài công việc truyền giáo.

Những con đường hàng hải quốc tế qua biển Đông trong suốt chiều dài hình thành và phát triển của nó còn được gọi bằng những cái tên đầy hình ảnh: “Con đường tơ lụa”, “Con đường gốm sứ”, “Con đường hương liệu”... dựa theo những nguồn hàng thiết yếu và đầy ắp trên các khoang tàu của người Âu như tơ tằm, lụa, sành, sứ, đinh hương, kỳ nam, mật ong, sáp ong, hồ tiêu, đậu khấu... Chính điều đó đã góp phần thúc đẩy nên huyền thoại về một phương Đông giàu có

và quyền rũ trong mắt và đầu óc người châu Âu hiếu kỳ. Bối cảnh thương mại quốc tế như vậy đã làm thay đổi hàng loạt các vương quốc quanh bờ biển Đông Nam Á mà đặc trưng nổi bật là “khuyến hướng nắm giữ vùng nông nghiệp và các cảng thị để khống chế hoạt động ngoại thương, từ đó có thể thu được lợi nhuận thông qua các hình thức thuế khóa, hải quan và quạ biểu” [12, tr.259].

Các thương nhân nước ngoài có mặt đã góp phần làm cho các cửa biển, cửa sông, thị tứ, thị trấn dọc theo bờ biển Đại Việt, nhất là xứ Đàng Trong có điều kiện vươn lên trở thành các phố cảng sầm uất: Hội An, Thanh Hà, Nước Mặn cùng nhiều tiểu cảng thị đóng vai trò vệ tinh khác. “Có thể thấy rằng họ Nguyễn đồng thời trị vì cả khu vực nông nghiệp lẫn các cảng thị” [12, tr.260].

3. Chính sách hướng biển của chính quyền họ Nguyễn

Trong bối cảnh hoạt động thương nghiệp diễn ra nhộn nhịp ở khu vực và trên đường biển quốc tế như thế, chính quyền của các chúa Nguyễn không thể không có những động thái để định hướng cho mình một cách “ứng xử” phù hợp với tình hình thực tế nhằm mở mang và phát triển đất nước. Và chính quyền các chúa Nguyễn đã lựa chọn con đường “hướng Biển”.

Lựa chọn chính sách hướng biển, chính quyền Chúa Nguyễn dựa trên những cơ sở nhất định.

Thứ nhất, trên một vùng đất mới với nhiều nét đặc thù, các chúa Nguyễn sớm nhận ra việc phải xây dựng chính thể độc lập, dựa trên căn bản kinh tế thương nghiệp, khác hẳn với đường lối trọng

nông cổ truyền mà Lê – Trịnh xứ Đàng Ngoài theo đuổi. Dù vậy, lợi thế kinh tế nông nghiệp Đàng Trong vẫn được chúa Nguyễn kiểm soát, quản lý và khai thác hiệu quả, làm phong phú nguồn hàng hóa vốn dĩ quý hiếm và hấp dẫn của xứ này. Với những động thái cởi mở của chính quyền đã thu hút đội ngũ thương nhân trong và ngoài nước tham gia hoạt động giao thương. “Không những người xứ Đàng Ngoài, xứ Campuchia và Phúc Kiến và mấy xứ lân cận đến buôn bán, mà mỗi ngày người ta còn thấy các thương gia đến từ những miền đất xa xôi như Trung Quốc, Nhật Bản, Manila và Macao. Tất cả đều đem bạc tới xứ Đàng Trong để đem hàng hóa của xứ này về” [1, tr.89].

Thứ hai, đặt nền móng cho nền thương mại Đàng Trong chính nhờ vị trí địa lý của nó trong luồng thương mại quốc tế. Dưới thể chế Champa, hệ thống cảng thị miền Trung từng là địa chỉ hấp dẫn thương thuyền ngoại quốc. Từ thế kỷ XV – XVII, khi người Việt tiến vào định cư ngày càng đông thì những cảng thị Champa này được phục hưng thành cảng Việt mà mức độ lý tưởng của nó được mô tả: “về hải cảng thì thật lạ lùng, chỉ trong khoảng hơn trăm dặm một chút mà người ta đếm được hơn 60 cảng, tất cả đều thuận lợi để cập bến và lên đất liền.” [1, tr.91]

Thứ ba, việc xung đột vũ lực với họ Trịnh là điều không thể tránh khỏi, đặt ra yêu cầu cấp thiết cho các Chúa Nguyễn là phải trang bị mới quân đội trong điều kiện lực lượng Đàng Trong “tính ra chỉ bằng một phần tư lực lượng của họ Trịnh” [11, tr.60]. Tiền và khí giới sẽ giúp họ Nguyễn cân bằng sự chênh lệch

và vượt lên, đã trực tiếp kích thích nền ngoại thương vốn sẵn dồi dào tiềm năng của khu vực.

Trong lịch sử Việt Nam, chưa bao giờ nền kinh tế hải thương lại có quan hệ mở rộng, đa dạng và phát triển hưng thịnh như thời kỳ cuối thế kỷ XVI trở đi [5, tr.64-75]. Hầu hết các vương quốc có tiềm lực kinh tế biển Á – Âu đều thiết lập quan hệ trao đổi, buôn bán với Đàng Trong thông qua một hệ thống cảng thị kết nối chặt chẽ với nhau mà Hội An đóng vai trò của một trung tâm liên vùng để cùng với Goa (Ấn Độ), Ayuthya (Siam), Malacca (Malaysia), Batavia (Indonesia), Luzon, Manila (Philippin)... nối liền với Formosa (Đài Loan), Macao (Trung Quốc), Deshima (Nhật Bản) tạo nên thị trường thương mại liên hoàn ở châu Á [7, tr.19-36]. Chính quyền Chúa Nguyễn đã thực sự theo đuổi chủ trương khai mở: “Chúa Đàng Trong không đóng cửa trước một quốc gia nào, ngài để cho tự do và mở cửa cho tất cả các người ngoại quốc” [1, tr.88].

Đối với Nhật Bản, ngay từ buổi đầu khởi nghiệp, năm 1604 Nguyễn Hoàng đã chủ động nhận Humamoto Jabeyje, thương gia và là phái viên của chính quyền Tokugawa làm con nuôi, đồng thời nhiều lần gửi thư khẳng định sự quan tâm trong quan hệ buôn bán với nước này. Triều đại Nguyễn Phúc Nguyên còn đẩy mạnh các mối quan hệ đi xa hơn nữa: năm 1619, Chúa gả con gái cho thương nhân người Nhật Akari Shutaro, được ban họ quý tộc. Khi chiến tranh nổ ra (1627), Nguyễn Phúc Nguyên khẩn thiết yêu cầu chính quyền Nhật Bản cho tàu thuyền tới buôn bán. “Đòi hỏi này liên tiếp được lặp

lại cho đến năm 1635, năm cuối cùng của nền ngoại thương Nhật Bản vào thời kỳ này [thời kỳ Châu ấn thuyền – Shuin Jo: 1592 – 1635]. Đối với họ Nguyễn, buôn bán ở thời điểm này có ý nghĩa khác hơn là làm giàu. Nó đã trở thành vấn đề sống chết” [11, tr.95]. Đó chính là một khối lượng lớn các mặt hàng chiến tranh được cung ứng từ tàu buôn của Nhật.

Từ sau năm 1567, khi Minh Mục Tông bãi bỏ lệnh cấm buôn bán với các nước Đông Nam Á, quan hệ giữa họ Nguyễn với thương nhân Trung Hoa cũng bắt đầu được tái lập. Đến những năm 30 của thế kỷ XVII, Đàng Trong đã là một địa chỉ thông thuộc của các thương lái người Hoa. Ngoài vị trí đóng vai trò trung tâm buôn bán với các nước và các vùng phụ cận, cùng với nguồn hàng phong phú mà “thuyền của họ trở về Trung Hoa thường là đầy hàng” [3, tr.68] cũng như chính sách Tỏa quốc (Sakoku) của Nhật Bản đã làm tăng số lượng tàu thuyền Trung Hoa tới các cảng Đàng Trong thay vì tới Nhật. Sự thành đạt của nền thương mại người Hoa còn do một yếu tố khác nữa, đó là chính sách cởi mở và ưu đãi của chúa Nguyễn. Cùng với người Nhật, chính quyền chúa Nguyễn quyết định sử dụng người Hoa vào lợi ích kinh tế lẫn hoạt động bộ máy nhà nước. Tàu Nhật và tàu Hoa thường chuyển hàng hóa, thư từ của chúa Nguyễn cho Nhật Bản hoặc Batavia. Đường lối này đem lại kết quả “nhà Chúa thu được một số lợi tức lớn qua việc đánh thuế. Đất nước này được lời không thể tả được” [11, tr.105]. Chính sách Hải cấm của nhà Thanh sau đó (1644 – 1684) khiến hoạt động Hoa thương gặp trở ngại. Tuy nhiên, có một

thực tế là cùng với những thương thuyền được cấp giấy phép buôn bán (buôn bán quan phương), vẫn có những thương thuyền không được cấp giấy phép (buôn bán phi quan phương) ngấm ngấm kéo đến bờ biển Đàng Trong và các nơi khác ở Đông Nam Á [5, tr.64-75].

Với thương nhân Phương Tây, chính quyền Chúa Nguyễn có những thái độ không giống nhau. Thương nhân Bồ Đào Nha là những người phương Tây tới Đàng Trong sớm nhất và có quan hệ mật thiết với chính quyền sở tại. Lịch sử ghi nhận cuộc tiếp xúc đầu tiên của người Bồ Đào Nha trên bờ biển Champa diễn ra năm 1516. Đến năm 1584 đã có một số người Bồ sống tại Đàng Trong. Tuy nhiên, việc buôn bán với Đàng Trong chỉ trở nên quan trọng từ năm 1640, khi họ không được buôn bán với Nhật. Về phía Chúa Nguyễn, quan hệ với người Bồ chỉ có ý nghĩa thực sự khi xảy ra cuộc chiến tranh với quân Trịnh, vì đại bác là mặt hàng quan trọng nhất trong việc trao đổi giữa hai bên, được sản xuất từ những xưởng đúc súng nổi tiếng tốt nhất của Bocarro tại Macao. Để có được súng và đại pháo từ Macao, chính quyền Chúa Nguyễn buộc phải làm ngơ trước sự có mặt của các thừa sai công giáo Roma; mặt khác, Đàng Trong cũng sử dụng các thừa sai này vào những việc khác như chữa bệnh hay dạy toán và thiên văn với cả một danh sách dài các thừa sai của Triều đình từ thế hệ này sang thế hệ khác [8, tr.203]. Đây là một sự kiện mới trong truyền thống Việt Nam từ các Chúa Nguyễn đến triều Gia Long, trong khi ở Trung Hoa chỉ có triều đình nhà Nguyên và nhà Thanh là có sử dụng người Âu.

Thương nhân người Hà Lan và người Anh kém gặp may so với người đồng hương phương Tây (Bồ Đào Nha) của họ. Những cơ hội trong quan hệ giao thương với Đàng Trong lần lượt vượt khỏi tay người Hà Lan bởi không cạnh tranh lại nổi người Nhật trong việc thu mua tơ tằm, nguồn lợi chính yếu trên thị trường. Cao điểm của nền thương mại giữa thương nhân Hà Lan và chúa Nguyễn là năm 1636, thông qua việc buôn bán tiền đúc. Thương nhân Hà Lan sau đó thu được nhiều món lợi lớn khi chuyển hướng ra giao dịch với Đàng Ngoài. Tuy nhiên, mối quan hệ mới này khiến Chúa Nguyễn nghi ngờ, gây ra hàng loạt bất lợi cho cả đôi bên.

Tơ lụa cũng lôi cuốn người Anh tới Đàng Trong, nhưng không khí nghi kỵ luôn bao trùm lên quan hệ hai bên suốt thế kỷ XVII đến đầu thế kỷ XVIII. Mặt khác, việc người Anh chọn Côn Đảo làm địa điểm để các tàu của công ty Đông Ấn Anh (EIC) ghé qua nhận lệnh cũng như trao đổi thông tin và hàng hóa, mà một vị giám đốc của công ty là Allen Catchpole đã từng bị khiển trách năm 1704 là đã “chọn sai địa điểm để làm một thuộc địa”, khiến cho tất cả các tàu đều dừng lại ở Côn Đảo để nhận chỉ thị của giám đốc và hội đồng [11, tr.114]. Và như vậy là trên tuyến hàng hải ở phía Đông của Anh từ Ấn Độ đi Trung Hoa và ngược lại, Côn Đảo đóng vai trò trung chuyển chứ không phải các cảng thị trên vùng bờ biển thuộc Đàng Trong.

Đối với các vương quốc trong khu vực Đông Nam Á, quan hệ thương mại của Chúa Nguyễn tiến hành một cách chính thức và mang tính chất thường

xuyên, liên tục. Về phương diện lịch sử, đặc điểm quan trọng nhất của các mạng lưới thương mại giữa Đàng Trong với các nước ven bờ biển Đông là những quan hệ hai chiều. Thế kỷ XVII, lần đầu tiên nhiều người Việt ra nước ngoài mua bán với sự khuyến khích của nhà nước và ngược lại, các quốc gia lân cận có thể buôn bán với Đàng Trong mà không cần phải che dấu dưới danh nghĩa “tiền cống”, “triều cống”. Năm 1620, chính quyền chúa Nguyễn bắt đầu việc quan hệ buôn bán với Manila (Philippin). Đến những năm 60 của thế kỷ này, giao dịch thương mại tăng lên với 4 chuyến thuyền của Đàng Trong tới đây hàng năm [2, tr.60-62]. Thương mại cũng ổn định với Batavia (Indonesia), Cao Miên và Xiêm. Không chỉ có gia đình hoàng tộc cùng giới quan lại tham gia buôn bán, đông đảo các tầng lớp thương nhân cũng dự phần rộng rãi với vai trò nổi bật của các thương nhân trung gian người Nhật và người Hoa. “Chúng tôi quen với người dân Quảng Nam (Đàng Trong) thỉnh thoảng tới Xiêm và chúng tôi đã gặp họ ở đây”, nhiều thương gia người Hoa ở Xiêm kể lại [11, tr.115].

Như vậy, thực sự chính quyền Chúa Nguyễn đã xác lập cơ sở và chủ động mở rộng các mối quan hệ thương mại với khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á và phương Tây. Đây là một hiện tượng mới mẻ, trở thành nhân tố chủ đạo làm nên thời kỳ buôn bán phồn thịnh nhất kể từ trước cho đến lúc này. Nói cách khác, chính sách hướng biển thức thời, đúng lúc của chính quyền chúa Nguyễn đã làm thay đổi diện mạo, bước đi của lịch sử Đàng Trong nói riêng, Việt Nam nói

chung thời trung - cận đại.

Người đóng vai trò tiếp tục chính sách hướng biển của các Chúa Nguyễn với các hoàng đế triều Nguyễn là vua Gia Long. Kinh nghiệm thực tế về nguồn sức mạnh mà nhờ đó đánh bại lực lượng Tây Sơn đã nâng cao nhận thức ở tầm chiến lược của triều Nguyễn. Tuy nhiên, những âm mưu nô dịch riết róng từ phía chủ nghĩa thực dân Phương Tây đã không che việc thực thi đường lối mang tính khai mở này của nhà nước Đại Nam. Từ Gia Long, Minh Mạng đến Thiệu Trị, Tự Đức đã dần dần phải lựa chọn những biện pháp ứng đối thời cuộc thay vì công khai cổ vũ ưu thế về sức mạnh của một vương quốc từng vượt lên bên bờ biển cả.

Dù vậy, về mặt khách quan, một nhà nước ngoại thương trong bối cảnh nhiều biến động và hiểm họa ở thế kỷ XIX vẫn là một mô hình kinh tế biển đáng được khích lệ. “Trong số các nước Đông Á vào thời điểm đó, chúng ta không có một bằng chứng nào khác để cho thấy rằng triều đình trung ương của các quốc gia này đã từng thể hiện sự quan tâm rất lớn đến hoạt động ngoại thương như triều đình Việt Nam đã làm” [13, tr.47-52].

Tóm lại, với những yếu tố nói trên đã tác động và ảnh hưởng không nhỏ tới sự hình thành và phát triển của các cảng thị ở Nam Trung Bộ. Sự ra đời và hoạt động của các cảng thị Nam Trung Bộ mang tính chất tất yếu bởi đó là cửa ngõ chính để giao lưu mậu dịch của khu vực ở thế kỷ XIX trở về trước. Trừ Nước Mặn phát triển phồn thịnh ngay trong thế kỷ XVII, Vũng Lắm và Nha Trang tuy hình thành cùng thời điểm mở đất lập phủ - dinh, nhưng phải đợi đến đầu thế kỷ

XVIII mới hội đủ điều kiện trở thành những phố cảng thực sự khi biên giới xứ Đàng Trong vượt qua Đư Khánh và Phan Rí rồi nối dài tới Gia Định.

Sự ra đời và phát triển có thể khác nhau về thời điểm, nhưng những cảng thị Nam Trung Bộ như Nước Mặn, Gò Bồi, Quy Nhơn (Bình Định), Vũng Lắm (Phú

Yên), Nha Trang (Khánh Hòa), Đư Khánh (Ninh Thuận), Phan Rí (Bình Thuận)... đã ra đời và phát triển, đóng góp không nhỏ vào việc làm sầm uất thêm hoạt động giao thương buôn bán nói riêng và sự phát triển kinh tế - xã hội ở các tỉnh Nam Trung Bộ nói chung. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Cristophoro Borri (1998), *Xứ Đàng Trong năm 1621*, NXB TP. HCM.
2. Bertin J. , Bonin S. & Chaunu P. *Les Philippines et le Pacifique des Ibriques*, École Pratique des Hautes Etudes, Paris (dẫn theo “Xứ Đàng Trong, tr.114).
3. Buch, *Oast – Indische Companie* (dẫn theo “Xứ Đàng Trong...”, tr.93).
4. Đỗ Trường Giang (2008), “Sự chuyển hóa từ thương cảng Chăm sang Việt (trường hợp Thị Nại – Nước Mặn)”, Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á* (số 8).
5. Dương Văn Huy (2007), “Chính sách hướng biển của chính quyền Đàng Trong (thế kỷ XVI – XVIII)”, Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á* (số 3).
6. Phan Khoang (2001), *Việt sử xứ Đàng Trong*, NXB Văn học.
7. Nguyễn Văn Kim (2006), “Xứ Đàng Trong trong các mối quan hệ và tương tác quyền lực khu vực”, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử* (số 6).
8. Nguyễn Thanh Nhã (1970), *Tableau économique du Vietnam Editions Cujas* (dẫn theo “Xứ Đàng Trong...”, tr.108).
9. Nguyễn Xuân Nhân (2002), *Cảng thị Nước Mặn thuở phồn vinh*, Qui Nhơn.
10. Trương Hữu Quýnh (Chủ biên, 2002), *Đại cương Lịch sử Việt Nam*, tập 1, NXB Giáo Dục, Hà Nội.
11. Li Tana (1999), *Xứ Đàng Trong: Lịch sử kinh tế - xã hội Việt Nam thế kỷ 17 và 18*, NXB Trẻ.
12. UBQG (1991), *Đô thị cổ Hội An (Hội thảo quốc tế tổ chức tại Đà Nẵng ngày 22, 23-3-1990)*, NXB Khoa học Xã hội, Hà Nội.
13. Choi Byung Wook (2008), “Ngoại thương Việt Nam trong nửa đầu thế kỷ XIX từ tay người Hoa chuyển qua người Việt”, tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử* (số 3).

Abstract

The conditions of natural geography, economic and social situations with the policy to the sea by Nguyen Lords in the XVIII- XIX centuries, together with the advantage of international shipping routes across the region promoted the formation and development of a system of relatively prosperous trading ports, stretching across the Southern Central coast from Binh Dinh to Binh Thuan. The inevitability of the formation and development of the port cities here demonstrated the major of local economy as well as transshipment positions that could not be ignored on the trading way connecting between the kingdoms of the sea.

