

VAI TRÒ CỦA HỘI AN VỚI CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN (TỪ ĐẦU THẾ KỶ XVI ĐẾN CUỐI THẾ KỶ XVIII)

Nhận bài:

15 – 04 – 2020

Chấp nhận đăng:

10 – 06 – 2020

<http://jshe.ued.udn.vn/>

Tăng Chánh Tín^{a*}, Phan Nguyễn Huy Chinh^b

Tóm tắt: Con đường tơ lụa trên biển được xem là khởi đầu cho mọi con đường thương mại hàng hải quốc tế, không chỉ có ý nghĩa về giao thương; con đường tơ lụa trên biển còn là nền tảng cho những khám phá, hiểu biết mới của con người về các vùng đất, địa lý, tự nhiên, chính trị, xã hội của các khu vực trên thế giới. Với vị trí quan trọng về chính trị, văn hóa; từ rất sớm, thương cảng Hội An (Việt Nam) đã dự phần và có vai trò quan trọng trên tuyến đường huyết mạch này. Bài viết này sẽ tập trung làm rõ về sự ra đời cũng như vai trò của Hội An với con đường tơ lụa trên biển từ đầu thế kỷ XVI đến cuối thế kỷ XVIII.

Từ khóa: con đường tơ lụa; vai trò; thương mại; hàng hải; Hội An.

1. Mở đầu

Với việc ra đời của con đường tơ lụa trên biển, Việt Nam đã trở thành trạm trung chuyển cho các tuyến giao thương hàng hải quốc tế. Theo đó, xuyên suốt chiều dài lịch sử, các thương cảng ở Việt Nam trong đó có thương cảng Hội An đã tích cực tham gia vào tuyến giao thương trên con đường tơ lụa trên biển nhất là giai đoạn từ đầu thế kỷ XVI đến cuối thế kỷ XVIII, tạo điều kiện giao lưu kinh tế và văn hoá giữa nhiều quốc gia trên thế giới.

2. Khái quát về con đường tơ lụa trên biển

2.1. Sự ra đời

Về sự hình thành của con đường tơ lụa trên biển hiện có nhiều giả thuyết. Nhiều ý kiến cho rằng từ trước thế kỷ V, đã xuất hiện những mầm mống sơ khai của con đường tơ lụa trên biển ở Trung Quốc. Tuy nhiên, giai đoạn này chỉ diễn ra quá trình giao lưu giữa Trung Quốc với các nước lân cận diễn ra trên quy mô nhỏ hẹp. Đây được xem là giai đoạn xác lập cho các mối quan hệ bằng đường biển giữa Trung Quốc và các nước.

Mãi đến thế kỷ V thời Đông Tấn, nhà sư Pháp Hiển từ Ấn Độ đến Xri Lanca, sau đó trở về nước bằng đường biển. Những ghi chép sinh động của ông trong “Phật quốc kí” (còn gọi là Pháp Hiển truyện) đã miêu tả chi tiết tuyến hàng hải từ Sư tử quốc (Xri Lanca) qua Da Phò Đề (Giava) và cuối cùng là vùng Sơn Đông. Hành trình của nhà sư Pháp Hiển có tính lịch sử vì đã khai thông tuyến giao thông biển từ Biển Đông đến Ấn Độ Dương qua các eo biển ở khu vực Đông Nam Á hải đảo và quan trọng hơn, đó là mốc đánh dấu sự hình thành con đường tơ lụa trên biển. Và thời gian trước đó, chỉ được xem là khoảng thời gian định hình cho hoạt động thương mại trên biển của Trung Quốc (Nguyễn & Hoàng, 2008, 125).

Con đường tơ lụa là một mạng lưới, một hệ thống các con đường trao đổi thương mại trên biển. Trong đó, Trung Quốc có vai trò quan trọng trong việc hình thành và định hình một số hoạt động ở con đường tơ lụa trên biển; con đường tơ lụa trên biển hoàn toàn không phải là của Trung Quốc như một số người vẫn lầm tưởng.

2.2. Tên gọi

Nguồn gốc của thuật ngữ “Con đường tơ lụa” không phải xuất phát từ Trung Quốc. Người khai sinh ra thuật ngữ Seidenstrasse (Con đường tơ lụa) chính là nhà địa lý học người Đức Ferdinand von Richthofen (1833 - 1905), ông đã sử dụng thuật ngữ này trong các báo cáo

^{a,b} Trường Đại học Sư phạm – Đại học Đà Nẵng

* Tác giả liên hệ

Tăng Chánh Tín

Email: tctin@ued.udn.vn

hàn lâm của mình gửi đi từ Trung Á. Các báo cáo này được xuất bản lần đầu ở Berlin vào năm 1877. Trong các nghiên cứu của ông về con đường thương mại cổ đại xuất phát từ Trung Hoa đi về phía tây châu Á, xuyên qua Mông Cổ, Ấn Độ, Afghanistan, Kazakhstan, Iran, Iraq, Thổ Nhĩ Kỳ, Hy Lạp, các nước xung quanh Địa Trung Hải và đến tận châu Âu, dài hơn 6.400 km.

Thuật ngữ của Ferdinand von Richthofen lúc bấy giờ tuy đã được biết đến nhưng chưa sử dụng rộng rãi, mãi đến khi một trong các học trò của Richthofen tại trường Đại học Humboldt ở Berlin bắt đầu sử dụng nó trong các nghiên cứu của mình vào thập niên 1930. Người học trò này là một nhà thám hiểm tên là Sven Hedin, người Thụy Điển. Vào năm 1936 ông xuất bản một cuốn sách có nhan đề “Die Seidenstrasse” bằng tiếng Đức và “Sidenvägen” bằng tiếng Thụy Điển. Cuốn sách sau đó được dịch sang một số ngôn ngữ khác, bao gồm tiếng Anh vào năm 1938, và được biết đến với cái tên “The Silk Road” (Con đường Tơ lụa).

Và mãi đến năm 1989, khi cuốn sách của tác giả Che Muqi có nhan đề *Con đường tơ lụa: Quá khứ và Hiện tại* được Nhà xuất bản Ngoại văn Bắc Kinh xuất bản thì thuật ngữ này mới được chính thức sử dụng ở Trung Quốc (Trung Hiếu, 2019). Về sau, giới học thuật quốc tế đều thống nhất tên gọi con đường tơ lụa để chỉ tuyến đường thông thương thời cổ đại xuất phát từ Trung Quốc qua Nam Á, Tây Á nối liền tới châu Âu và Bắc Phi, bao gồm tuyến đường trên bộ (Con đường tơ lụa - Silk Road) và trên biển (Con đường tơ lụa trên biển - Maritime Silk Road).

2.3. Hoạt động

Hoạt động của con đường tơ lụa trên biển gắn với vai trò quan trọng của Trung Quốc trên tuyến đường này. Năm Khai nguyên thứ 2 (714) dưới thời nhà Đường, triều đình thiết lập Thị Bách Ti ở Quảng Châu để quản lý những việc mua bán của thuyền bè nước ngoài. Đến thời Tống, kỹ thuật hàng hải có sự phát triển, đột phá mới, người Trung Quốc đã bắt đầu biết sử dụng la bàn để đi biển và từ thời Lương Tống, đồ gốm đã trở thành mặt hàng buôn bán chủ yếu trên con đường thương mại biển (Nguyễn & Hoàng, 2008, 128).

Từ thời nhà Nguyên, con đường tơ lụa trên biển không ngừng phát triển, ngành thương mại biển không ngừng được mở rộng. Nghề đóng thuyền đi biển cũng phát triển quy mô hơn trước bởi lợi nhuận rất cao.

Trong đó, cảng Tuyền Châu thuộc tỉnh Phúc Kiến đã phát triển vượt xa thương cảng Quảng Châu. Các thương nhân Ả Rập lúc bấy giờ nhận xét “Tuyền Châu là một trong những thương cảng lớn nhất thế giới”. Tiếp đến, thời nhà Minh đã chú trọng đề ra những chính sách nhằm thúc đẩy và phát triển ngành thương mại biển như tái lập các Thị Bách Ti, miễn giảm thuế khi buôn bán với dân bản địa và đón tiếp các tàu buôn từ nước ngoài đến triều cống,...

Đến giữa thế kỉ XVI, những biến động của thị trường Trung Quốc, đó là việc nhà Minh thực hiện chính sách “hải cấm” đã làm cho “con đường tơ lụa trên biển” của Trung Quốc sau giai đoạn phát triển cực thịnh đã có dấu hiệu suy giảm rõ rệt và suy tàn cuối thế kỉ XVIII.

Hải trình của con đường tơ lụa trên biển có điểm cực Tây bắt đầu từ Roma qua các hải cảng vùng Trung Cận Đông như: Al Tur, Fustat, Cairo... men theo bờ biển phía nam Ấn Độ qua Thái Lan vòng xuống eo Malacca để vào vùng biển Thái Bình Dương.

Sau khi vượt qua eo Malacca, con đường chia làm hai ngã. Một ngã men theo vùng biển Việt Nam qua các cảng: Côn Đảo - Cù Lao Chàm - Hội An - vào vùng biển Nam Trung Hoa rồi qua nam Nhật Bản. Ngã thứ hai đi vào quần đảo Indonesia, Philippines rồi ngược vào vùng phía nam Trung Quốc để tới nam Nhật Bản - Cảng Hakata trên đảo Kyushu được coi là điểm tận cùng phía Đông của con đường này.

3. Sự ra đời của thương cảng Hội An

Với những đặc điểm vị trí địa lý thuận lợi, từ đầu Công nguyên, thương cảng Hội An đã tồn tại và phát triển trên nền tảng văn hoá Sa Huỳnh. Giai đoạn của những thế kỷ đầu sau Công nguyên, Champa 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. Đặc biệt các thương cảng vùng Champa (trong đó có thương cảng Hội An mà ngày đó gọi là Lâm Ấp phố) là những thương cảng sâu, nơi ân gió tốt, có nguồn nước ngọt dồi dào và quê hương của những sản vật như ngà voi, sừng tê giác, trầm hương, sa nhân, đồi mồi nên các thương cảng vùng Champa đã trở thành trạm trung chuyển rất lí tưởng cho những tàu buôn nước ngoài trên con đường tơ lụa trên biển.

Giai đoạn từ thế kỉ V đến thế kỉ X, người Chăm đã thiết lập nên một hệ thống cảng thị, mạng lưới giao

thông rộng lớn, có mối liên hệ chặt chẽ với nhiều thị trường, trung tâm nguyên liệu, luân chuyển hàng hoá (V. K. Nguyễn & Trần, 2019, 138-147). Dải bờ biển miền Trung làm cơ sở, coi tiềm năng kinh tế biển là thế mạnh, các cộng đồng người thuộc vương quốc Champa 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 kỉ IX - X và phồn thịnh trong các thế kỉ sau” (Hà, 2002, 346).

Giai đoạn từ thế kỉ X trở về sau nhất là trong kỷ nguyên thương mại sớm ở khu vực Đông Nam Á, thương cảng Hội An và hệ thống các thương cảng của vùng Amaravati (bao gồm cả thương cảng vùng cửa sông Hàn - Đà Nẵng, bến cảng trên đảo Cù Lao Chàm và đảo Lý Sơn, cảng Cổ Lũy vùng cửa sông Trà Khúc ở Quảng Ngãi) đã dự nhập một cách tích cực vào mạng lưới giao thông biển của khu vực và được ghi nhận là những điểm đến thường xuyên của các đoàn thuyền buôn và thương nhân Trung Hoa, Arab và Đông Nam Á.

Giai đoạn từ thế kỉ X đến thế kỉ XIII có thể được xem là giai đoạn phát triển thịnh vượng nhất của nagara Amaravati cả về mặt chính trị, kinh tế và văn hoá nhờ vào sự phát triển mạnh mẽ của giao thương biển quốc tế với vai trò quan trọng của cảng thị Hội An. Các tư liệu cổ của văn khắc Champa đã cung cấp những tư liệu quan trọng cho thấy sự hội nhập tích cực, chủ động và liên tục của Champa trong việc dự nhập vào mạng lưới giao thương quốc tế. Ngoài ra, dựa trên những tư liệu khảo cổ học về việc tìm thấy được đồ gốm men ngọc của lò Việt Châu (thế kỷ X), đồ sứ hoa lam Đồng An (thế kỉ XII – XIII) và đồ sứ trắng Đức Hóa (thế kỉ XIII) ở địa điểm Trảng Sỏi (Cẩm Hà, Hội An), Bàu Đá (Cẩm Thanh, Hội An) hay giếng Champa cũng đã được tìm thấy ở xóm Thanh Chiêm và xóm An Bàng (Cẩm Hà, Hội An).

Từ những tư liệu khảo cổ học trên, có thể thấy rằng, trước khi trở thành một thương cảng nổi tiếng của Đàng Trong ở thế kỉ XVI – XVIII thì Hội An đã từng là một trung tâm kinh tế có tầm quan trọng bậc nhất của cư dân cổ Champa. Sự hiện diện phong phú của các hiện vật khảo cổ học, đặc biệt là các hiện vật gốm sứ thương mại đã góp phần quan trọng vào việc phục dựng lại lịch sử

của cư dân cổ ở Hội An nói riêng và cả Champa nói chung (Đỗ, 2016).

4. Hội An với con đường tơ lụa trên biển (từ đầu thế kỉ XVI đến cuối thế kỉ XVIII)

Xứ Quảng dưới thời các chúa Nguyễn trong những thế kỉ XVI - XVIII là một vùng đất trù phú nhất của Đàng Trong với đô thị thương cảng Hội An nổi tiếng mở rộng cửa giao thương với thế giới bên ngoài. Sau một thời gian suy thoái kéo dài đến 150 năm từ năm 1306 - 1558, trải qua các triều đại phong kiến như nhà Trần, nhà Hồ, nhà Lê, cảng thị Hội An mới được phục hồi trở lại dưới thời chúa Tiên Nguyễn Hoàng (1558 - 1613) nhờ chính sách mở cửa buôn bán với nước ngoài, khôi phục hoạt động ngoại thương trên thương cảng Hội An và nhằm mục đích tăng cường tiềm lực kinh tế - xã hội và quân sự của Đàng Trong để đối đầu với chính quyền chúa Trịnh ở Đàng Ngoài.

Nhờ mở cửa và quan hệ buôn bán với người nước ngoài mà thương cảng Hội An đã trở thành điểm dừng chân và trạm trung chuyển của nhiều tuyến hải thương quốc tế, bên cạnh đó là hoạt động trao đổi mua bán hàng hoá, cung cấp nước ngọt, than củi, lương thực. Cristophoro Borri từng nhận định: “Châm ngôn của người Đàng Trong là không sợ sệt bất cứ nước nào trên thế giới. Hoàn toàn trái ngược với vua Trung Quốc là sợ bất cứ ai nên đóng chặt cửa không cho người nước ngoài vào, không cho phép buôn bán ở nước mình” (Borri, 2014, 93). Vì lẽ đó, Hội An đã dự phần và có những đóng góp quan trọng trên con đường thương mại trên biển từ đầu thế kỉ XVI đến cuối thế kỉ XVIII.

4.1. Điểm dừng chân, trao đổi mua bán hàng hoá

Dưới tác động của hoạt động thương mại thế giới và các nước trong khu vực, đồng thời, do yêu cầu xây dựng tiềm lực chính trị - kinh tế - quân sự lớn mạnh để đối trọng với chính quyền chúa Trịnh ở Đàng Ngoài, chúa Nguyễn đã thực thi chính sách ngoại thương mở cửa đối với bên ngoài. Nhờ vậy, hoạt động thương nghiệp ở Đàng Trong nói chung và Hội An nói riêng đã phát triển phồn thịnh từ thế kỉ XVI. Ngoài ra, Hội An còn hội tụ những điều kiện địa lý thuận lợi để trở thành một thương cảng sầm uất. Với vị trí địa lý nằm bên cạnh sông Thu Bồn, liền ngay với cửa Đại, phía trước được che chắn bởi Cù Lao Chàm, các thuyền bè

từ ngoài biển vào có thể đi qua cửa Đại hay đi vào từ phía cửa Hàn (vịnh Đà Nẵng), theo sông Cổ Cò đến Hội An (Đ. A. S. Trần, 2000, 51-64).

Theo GS Trần Quốc Vượng, “Hội An là sự phục hưng của cảng thị Champapura, nơi ngã tư đường nước (sông Cổ Cò-Đê Vông-Trường Giang và sông Chợ Cũi-Sài Thị)” (Nhiều tác giả, 2004, 88).

Nhắc đến vai trò trung tâm mua bán, trao đổi hàng hóa của Hội An trong giai đoạn này, không thể không nhắc đến vai trò của tiền cảng Cù Lao Chàm. Bởi lẽ, từ buổi khởi nguyên của các hoạt động thương mại Đông - Tây ở khi vực biển Đông thì vận mệnh của Hội An và Cù Lao Chàm đã gắn chặt với nhau. Trong thư tịch cổ Ả Rập đã ghi chép: “*Tàu từ Hind (Ấn Độ) đến Sanf (Champa) mất 10 ngày. Ở đây có nước ngọt và trầm hương xuất khẩu... Họ dừng lấy nước ngọt ở Sanf-Fulaw, Cham Pulaw (Cù Lao Chàm) rồi định hướng đi đến Sin (Trung Quốc)*” (Hoàng, 2007, 121).

Vào giai đoạn từ đầu thế kỉ XVI đến cuối thế kỉ XVIII, thương nhân các nước phương Tây như Hà Lan, Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Anh, Pháp... các nước Đông Nam Á như Mã Lai, Indonesia, Thái Lan, Singapore,... và các nước Đông Bắc Á như Trung Quốc, Nhật Bản hàng năm đã dừng chân tại Hội An để nghỉ chân hay trao đổi hàng hoá trên các thương thuyền. Với điều kiện thuận lợi của mình, Hội An trở thành nơi đô hội sầm uất bậc nhất của xứ Đàng Trong.

Trong tác phẩm “Xứ Đàng Trong 1621”, Cristophoro Borri đã ghi lại cảnh quan nơi đây với một ngòi bút đầy cảm xúc: “Còn về hải cảng thì thật lạ lùng chỉ trong hơn một trăm dặm một chút mà người ta đếm được hơn 60 cảng, tất cả đều rất thuận tiện để cập bến và lên đất liền. Là vì ở ven bờ có nhiều nhánh biển lớn, hải cảng đẹp nhất, nơi tất cả người ngoại quốc đều tới và cũng là nơi có hội chợ danh tiếng chính là hải cảng thuộc tỉnh Quảng Nam. Người ta cập bến bằng hai cửa biển, một gọi là Turon (Đà Nẵng) và một gọi là Puluciambello (Cửa Đại, Hội An). Các cửa biển cách nhau chừng 3 hay 4 dặm, kể đó biển chia làm hai nhánh đi sâu vào đất liền chừng bảy hay tám dặm làm thành như hai con sông luôn tách rời nhau để rồi cùng gặp nhau và đổ vào một con sông lớn. Tàu bè từ hai phía tới cũng đi vào con sông này” (Borri, 2014, 91).

Nhờ hội tụ những yếu tố đó mà Hội An đã trở thành nơi thu hút các thương nhân các nước đến buôn bán và

sinh sống. Đầu tiên phải kể đến các thương nhân Hoa Kiều và Nhật Bản. Theo sau là người Bồ Đào Nha, rồi người Hà Lan lần lượt tìm đến, lập các thương điểm để buôn bán lâu dài trên đất Hội An. Trong số 37 hồ sơ về mối quan hệ giữa công ty Đông Ấn Hà Lan (VOC) với các chúa Nguyễn trong thế kỉ XVII - XVIII do TS. Nguyễn Văn Bình và TS. John Kleinen (ĐH Leiden - ĐH Amsterdam, Hà Lan) công bố tại Hội thảo quốc tế về Hội An (1990) thì có đến 19 văn kiện liên quan trực tiếp đến việc giao lưu thương mại của VOC với các cảng thị miền Trung, trong đó chủ yếu là thương cảng Hội An (Trương & Kleinen, 1991, 63-67).

Còn đối với thương nhân Nhật Bản, trong số 354 Shuinjo (Châu ấn trạng) mà Mạc phủ Tokugawa cấp cho các thương thuyền Nhật Bản ra nước ngoài buôn bán trong khoảng thời gian 1604 - 1634, thì có 334 Shuinjo được cấp để đi đến 19 thương cảng thuộc các nước Đông Nam Á, chiếm 93,5% trong đó Hội An có 86 thuyền, chiếm tỉ lệ 66% (Vũ, 1991, 206-207). Những số liệu dẫn chứng trên đây đã chứng tỏ thương cảng Hội An có sức thu hút lớn đối với các thuyền buôn nước ngoài.

Một trong những mặt hàng được trao đổi, mua bán từ rất sớm tại thương cảng Đại Chiêm - Hội An là trầm hương và nô lệ. “giá một đũa bé là ba lạng vàng hay trà bằng gỗ thom tương đương với ba lạng vàng” (Trần & Vũ, 1991, 132). Trầm hương của Quảng Nam đã thu hút một số lượng đông đảo các thương nhân nước ngoài tới tìm mua, nhất là từ các nước Trung Á và Đông Á. Người Ả Rập, Trung Hoa và Nhật Bản đều rất ưa chuộng món hàng này. Ngoài hai nguồn hàng xuất khẩu chính trên, ở đây “còn xuất khẩu vàng, ngà voi, sừng tê, đồi mồi, tơ lụa, hồ tiêu, mật ong, đường mía, các loại gỗ quý, các loại đậu, chim và thú vật hiếm lạ... và những loại lâm thổ sản khác” (Trần & Vũ, 1991, 133).

Theo ghi chép của Lê Quý Đôn trong Phủ biên tạp lục, thuyền buôn nước ngoài đến Hội An mang theo các mặt hàng may mặc, vải, giấy, đồ đồng, đồ gỗ, sành sứ, đồ thờ cúng, tạp hoá, thực phẩm, dược phẩm. Trong đó, đồ sành sứ chiếm tỉ lệ 4,64%, đứng hàng thứ tư trong số các mặt hàng thủ công mỹ nghệ nhập khẩu vào Hội An (Lê, 1977, 357-358).

Về hàng xuất khẩu, Hội An xuất ra nước ngoài các mặt hàng gỗ, đặc sản quý hiếm (như sừng tê, ngà voi, trầm hương, yến sào), hải sản, kim loại, nông sản thực

phẩm, hàng thủ công, dược phẩm. Trong những mặt kể hàng kể trên thì đồ gốm sứ chiếm một tỉ lệ lớn. Những tư liệu khảo cổ học dựa trên kết quả khai quật ở Hội An đã chứng minh cho điều đó. Trong công cuộc khai quật vào năm 1989, đã phát hiện một số lượng khá lớn đồ gốm Trung Hoa ở các địa điểm Hậu Xá (Thanh Hà, Hội An), chùa Âm Bản (Sơn Phong, Hội An). Tiếp theo đó là sự phát hiện các đồ gốm thuộc đồng gốm Hizen (Nhật Bản) chứng minh cho hoạt động giao thương của Hội An rất phát triển.

Bên cạnh các hoạt động với các thương nhân người Hoa, người Nhật thì thời kỳ này, hoạt động thương mại với các thương nhân phương Tây cũng rất phát triển. Tuy nhiên, trong chính sách giao thương với thương nhân phương Tây, chính quyền chúa Nguyễn vẫn luôn lo sợ mối nguy cơ tiềm ẩn về an ninh quốc gia, do vậy, chính quyền chúa Nguyễn luôn ban hành lệnh cấm, không cho thuyền hoặc thương nhân phương Tây vào để buôn bán.

Từ sau thế kỉ XVII, hoạt động buôn bán của thương nhân phương Tây có bước khởi sắc hơn bằng việc các thương thuyền phương Tây đã đến Hội An buôn bán nhiều hơn. Điển hình như các thương nhân Bồ Đào Nha đã tiến hành bán vũ khí và mua các mặt hàng từ Hội An như tơ lụa, hồ tiêu, gỗ quý, trầm hương,...hay thương nhân Hà Lan tiến hành việc bán ra những sản phẩm bạc nén, chì, vải, thủy tinh và mua lại các mặt hàng như vàng, tơ lụa, đường,... Tuy nhiên, hoạt động buôn bán của thương nhân phương Tây sau ba thế kỷ phồn thịnh đến khoảng cuối thế kỉ XVIII đã suy tàn do nhiều nguyên nhân.

4.2. Cung cấp nước ngọt, than củi, lương thực

Bên cạnh việc trao đổi, mua bán hàng hóa; một trong những vai trò không kém phần quan trọng của Hội An trong giai đoạn này chính là cung cấp nước ngọt, than củi cũng như nhu yếu phẩm cho các thương thuyền ngoại quốc. Hội An (Hoài phố) ngày xưa có phạm vi khá rộng, không chỉ nằm trong phạm vi phố cổ như bây giờ mà có thể không gian của nó còn mở rộng rất nhiều về phía đông (Cù Lao Chàm) và phía Tây (Sài Thị - Thanh Chiêm).

Nhắc tới chức năng cung cấp than củi, chất đốt, nước ngọt của cảng thị Hội An thời kỳ này, chúng ta không thể không nhắc đến những địa danh đã đi vào ca dao xứ Quảng:

*“Hòn Tàu, Hòn Kẽm, Hòn Vung
Ba hòm xúm lại đờ vùng Quảng Nam
Non sông ai dựng ai làm
Sông Sài Giang lượn khúc, Cù Lao Chàm xanh um”
“Quảng Nam có núi Ngũ Hành
Có sông chợ Cùi, có thành Đồng Dương”*

Địa danh chúng tôi muốn nhắc tới ở đây chính là chợ Cùi (Sài Thị) và sông Sài Thị (Sài Thị Giang). Sài Thị Giang là tên của một con sông chảy qua Chợ Cùi sầm uất rồi chảy qua những bến nước Câu Lâu, Vạn Đông... kéo dài mãi tới Gò Sài của Điện Phương (Điện Bàn) ngày nay. Nhiều ý kiến đồng ý sông Chợ Cùi chính là một đoạn sông Thu Bồn đi qua cái chợ Cùi (thuộc thôn Đông Khương, xã Điện Phương nay), nơi tập trung thuyền bè đông đúc để được tiếp cùi - nhiên liệu chất đốt cần thiết, nước ngọt, lâm hải sản cho những chuyến đi xa.

Học giả Nguyễn Văn Xuân trong bài viết “Từ Sài Thị đến Sài Gòn” từng nhận định: “Từ bến cảng quốc tế này, các tàu bè đều cần đến cùi và nước sạch để giải quyết sinh hoạt khi ở lại hay tiếp tục hành trình. Cùi nước, đặc biệt cùi là vấn đề cực kỳ quan trọng cho tàu bè đô thị cũng như cho dân địa phương. Vì thế phải lập một chợ lớn chuyên việc buôn cùi bao gồm các thợ đốn cùi, các thuyền bè và lái buôn cho toàn nhiệm vụ này” (V. X. Nguyễn, 2010).

Chợ Cùi thời này chẳng khác gì một thị tứ, tấp nập kẻ bán người mua, cảnh “trên bến dưới thuyền” dập dền thuyền bè qua lại. Cùi được khai thác từ trên thượng nguồn để cung cấp cho toàn bộ vùng dinh trấn, các lò gạch và gốm nung Thanh Hà, lò đúc đồng Phước Kiều và thuyền bè trong nước và tàu buôn ngoại quốc từ cảng Hội An, Trà Nhiêu lên. Đoạn sông từ cầu Câu Lâu ngày nay kéo dài mãi xuống khoảng 4 - 5 cây số có Gò Sài (gần chợ La Nghi) là một gò cao chất đầy cùi, muối, nước mắm để dễ tiếp ứng cho ghe thuyền. Sông Chợ Cùi còn là nơi neo đậu tàu thuyền, đóng quân của đại thủy quân chúa Nguyễn.

Như vậy, có thể thấy, giai đoạn thế kỉ XVI-thế kỉ XVIII, với tư cách là một điểm dừng quan trọng trên con đường tơ lụa trên biển, Hội An đã là nơi các thuyền buôn quốc tế cập bến để bổ sung nước ngọt, thực phẩm và nhiên liệu than củi bên cạnh trao đổi, mua bán các mặt hàng khác.

4.3. Cầu nối giao lưu văn hoá

Trong suốt ba thế kỉ (XVI - XVIII), Hội An đã thực sự trở thành cầu nối cũng như nơi hội tụ sự giao lưu văn hóa Đông - Tây. Sự có mặt của các thương nhân Trung Quốc, Nhật Bản, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha... đã để lại những dấu ấn đậm nét của sự giao lưu văn hóa. Sự giao lưu ấy được thể hiện rõ nét trong kiến trúc Hội An. Đó là những ngôi nhà cổ mang phong cách Việt - Hoa; những hội quán mà đặc biệt là chùa Cầu (Lai Viễn Kiều) mang đậm phong cách Nhật - Việt - Hoa.

Vai trò giao lưu văn hóa của Hội An còn được thể hiện qua sự đa dạng của đời sống tôn giáo tín ngưỡng với sự có mặt của các tôn giáo như Phật giáo, Lão Giáo, Nho giáo, Công giáo... và các tín ngưỡng thờ cúng tổ tiên, thờ tổ nghề, thờ Thiên hậu, thờ Quan Công, thờ Bà Mụ, thờ Bắc đẩu Trần vũ...

Hội An còn là trung tâm giao lưu ngôn ngữ quốc tế với nguồn tư liệu phong phú được tìm thấy từ các ngôn ngữ Hán-Nôm đến Nhật Bản, Pháp và cả chữ Phạn cổ. Đồng thời, không thể phủ nhận vai trò quan trọng của Hội An với tư cách là một trong những chiếc nôi hình thành chữ Quốc ngữ vào nửa đầu thế kỉ XVII. Sự giao lưu văn hóa cũng làm nên tính cách, phong cách của người Hội An; những con người hiền hòa, hiếu khách và cởi mở.

5. Kết luận

Từ đầu thế kỉ XVI đến cuối thế kỉ XVIII, hoạt động thương mại trên con đường tơ lụa tên biển đã ghi dấu ấn của Hội An với tư cách là một điểm dừng chân, trạm trung chuyển; trung tâm mua bán hàng hải cũng như cung cấp nhu yếu phẩm, nhiên liệu cho các thương nhân Đông - Tây. Nghiên cứu về Hội An, đặt trong bối cảnh và hoạt động của con đường tơ lụa thực sự là một vấn đề nghiên cứu hấp dẫn và còn nhiều dư địa cho các nhà nghiên cứu trong và ngoài nước.

Tài liệu tham khảo

- Borri, C. (2014). *Xứ Đàng Trong năm 1621*. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
- Đỗ, T. G. (2016). *Hội An - Champa trong kỷ nguyên thương mại sớm của Đông Nam Á (900 - 1300)*. Kỷ yếu Hội thảo Khoa học Dinh trấn Thanh Chiêm và chữ Quốc ngữ, Quảng Nam.

- Hà, V. T. (2002). *Khảo cổ học Việt Nam, tập 3*. Khoa học Xã hội.
- Hoàng, A. T. (2007). *Cù Lao Chàm và hoạt động thương mại ở biển Đông thời vương quốc Champa*. Kỷ yếu Cù Lao Chàm - Vị thế, tiềm năng và triển vọng.
- Lê, Q. Đ. (1977). *Phủ biên tạp lục, tập 1*. Khoa học Xã hội.
- Nguyễn, M. M., & Hoàng, V. V. (2008). *Con đường Tơ lụa: Quá khứ và tương lai*. Giáo dục.
- Nguyễn, V. K., & Trần, V. M. (2019). *Cù Lao Chàm trong không gian biển Champa thế kỷ XI - XV: Tiềm năng, vị thế và hoạt động giao thương quốc tế*. Kỷ yếu Hội thảo Khoa học Cù Lao Chàm đa dạng tài nguyên thiên nhiên - văn hoá và phát triển bền vững, Quảng Nam.
- Nguyễn, V. X. (2010). *Từ Sài Thị đến Sài Gòn*. <https://antontruongthang.wordpress.com/>
- Nhiều tác giả. (2004). *Duyên hải miền Trung - Đất và người*. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
- Trần, Đ. A. S. (2000). Các thương cảng vùng Trung Trung bộ Việt Nam và con đường gốm sứ ở vùng Tây Nam Thái Bình Dương trong thời đại thương mại (thế kỷ XVI - XVIII). *Tạp chí Thông tin Khoa học và Công nghệ*, 4(30), 51-64.
- Trần, K. P., & Vũ, H. M. (1991). Cửa Đại Chiêm thời vương quốc Champa thế kỷ IV - XV. In *Đô thị cổ Hội An*. Khoa học xã hội.
- Trung Hiếu. (2019, December 26). *Danh xưng "Con đường Tơ lụa" vốn dĩ không phải của Trung Quốc?*. Cơ quan ngôn luận của Hiệp hội Doanh nghiệp Khoa học và Công nghệ Việt Nam. Accessed on 13/08/2020. <https://doanhnghiep.vn.vn/kham-pha/danh-xung-con-duong-to-lua-von-di-khong-phai-cua-trung-quoc/20191226033237736>
- Trương, V. B., & Kleinen, J. (1991). Tư liệu VOC về mối quan hệ giữa công ty Đông Ấn Hà Lan với các chúa Nguyễn trong thế kỷ XVII - XVIII. *Đô thị cổ Hội An*. Khoa học xã hội.
- Vũ, M. G. (1991). Người Nhật, phố Nhật và di tích Nhật Bản ở Hội An. *Đô thị cổ Hội An*. Khoa học xã hội.

**THE ROLE OF HOI AN TO THE MARITIME SILK ROAD
(FROM THE FIRST HALF OF 16TH CENTURY TO THE SECOND HALF OF 18TH CENTURY)**

Tang Chanh Tin, Phan Nguyen Huy Chinh

The University of Danang - University of Science and Education

Abstract: The Maritime Silk Road is considered the beginning of all international maritime trade routes, not only in terms of trade; the Maritime Silk Road is also the foundation for human discoveries and understanding about geography, nature, politics and society of many parts of the world. Thanks to its significantly geopolitical and geo-cultural position; from a very early age, Hoi An trading port (Vietnam) has participated and played an important role on this arterial route. This article will focus on clarifying the birth as well as the role of Hoi An to the Maritime Silk Road from) early 16th century to the end of 18th century.

Key words: The Silk Road; Role; Trade; Maritime trade; Hoi An.