

CẢNG BIỆN SƠN (THANH HÓA) TRONG CÁC THẾ KỶ XVI-XIX

NGUYỄN VĂN CHUYÊN*

1. Vị trí, điều kiện tự nhiên và giao thương

Cảng Biện Sơn được hình thành trên không gian khu vực đảo Biện Sơn, nay là xã đảo Nghi Sơn, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa. Thế kỷ XVI-XIX, Biện Sơn đóng vai trò là một thương cảng, quân cảng, trạm kiểm soát tiêu biểu không chỉ của xứ Thanh mà còn của miền Trung và cả nước, đặt dưới sự quản lý của chính quyền Lê - Trịnh, Tây Sơn, triều Nguyễn. Các yếu tố tự nhiên và vị trí then chốt trên con đường giao thương ven biển Bắc - Nam đã tạo nên diện mạo, vị thế của cảng Biện Sơn.

Biện Sơn là đảo ven bờ, đồng thời cũng mang tích chất của một ngọn núi hay đảo núi. Khoảng cách giữa đảo với đất liền được ghi lại như sau: Tác phẩm *A Description of the Kingdom of Tonqueen* (Mô tả vương quốc Đàng Ngoài) của Samuel Baron, một thương gia người Anh từng buôn bán ở Đàng Ngoài cho biết: "Hòn đảo này rộng tối đa nửa lý, phần lớn địa hình cao, cách bờ khoảng 1 lý" (1). Sách *Lịch triều hiến chương loại chí mục Dư địa chí* của Phan Huy Chú chép rằng: "Cách bờ biển ước 10 dặm, nổi lên một quả núi, bên cạnh có đầm, trên núi là nơi đóng đồn tuần ty, thuyền bè qua lại đậu ở bến ấy, không lo gì sóng gió" (2). *Đại Nam nhất thống chí* cho biết: "Hòn Biện Sơn ở ngoài cửa Bang 7 dặm thuộc

huyện Ngọc Sơn, nổi vọt lên ở giữa biển" (3). Mặc dù tư liệu sử dụng các đơn vị đo lường (lý, dặm) khác nhau, nhưng số liệu trên (1 lý, 10 dặm) cho thấy khoảng cách từ bờ bờ tới đảo Biện Sơn khoảng 4-5km (4).

Vị trí và điều kiện tự nhiên của đảo Biện Sơn tạo ra các vũng vịnh, bến đỗ, các dòng lưu thông đi qua khu vực này. "Khe nước giữa đảo và đất liền tàu thuyền có thể qua lại. Ở phía Tây của hòn đảo có hai vịnh nhỏ. Vịnh ở phía bắc có bãi ngọc trai nhỏ nhưng chẳng ai dám đến mò ngọc nếu không được vua cấp phép. Phía Tây Bắc là một vung biển đẹp, sâu chừng 3,5 đến 4 sải. Cả hai vịnh đều có nước ngọt chất lượng rất tốt, tốt nhất mà chúng tôi từng thử ở đây. Nơi đây tập trung nhiều thuyền đánh cá thuộc về ngôi làng ngay gần đó - tôi ước tính làng đó có khoảng 300 đến 400 người, phần lớn là ngư dân" (5). Cuốn sách *Thiên Nam tứ chí lộ đồ thư* của Đỗ Bá cho hay: "ở ngoài biển huyện Ngọc Sơn có một hòn núi, đứng dựng lên giữa biển như hình chữ ất (乙) bao quanh phần biển, vào trong lòng như ao hồ... gió và sóng không vào được, có thể chứa các tàu biển tránh gió, tên gọi là Biện Sơn" (6). Vua Minh Mạng triều Nguyễn nhận xét: "Phần biển Thanh Hoá không có mấy đảo lớn nhỏ, chỉ có 2 đảo Biện Sơn và Vân Sơn, thuyền bè có thể đậu được" (7).

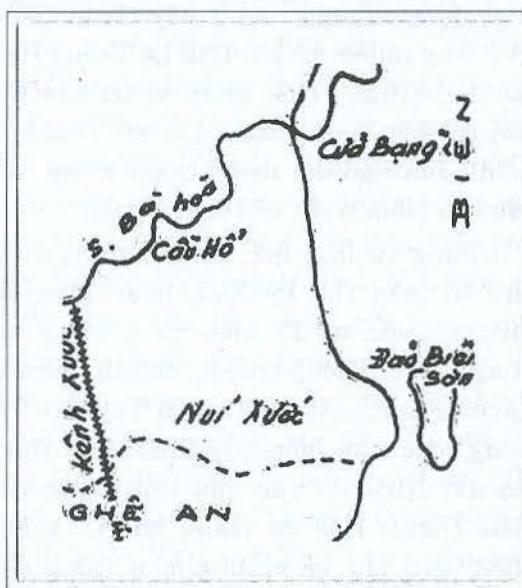
* TS. Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

Mặc dù đất đai trên đảo khô cằn và nhiều sỏi đá, không tốt để canh tác, thóc gạo và thực phẩm đều phải mang từ các vùng lân cận” (8), nhưng trên đảo và các vũng vịnh do đảo tạo ra chứa đựng nhiều loại tài nguyên giá trị. Dưới núi về phía Tây Nam có giếng Tẩy ngọc (rửa ngọc), trên đỉnh núi phía Bắc có đền Mỹ Nương công chúa, dưới đền là vũng Ngọc, sản xuất ngọc trai. Đời Lê có đặt trường lấy ngọc ở đây” (9). Ở đảo Biển Sơn có rất nhiều linh dương. “Chúng sống giữa những mỏm đá và những đám cây bụi. Người dân xứ này từng chú ý tới việc nhân giống những loại linh dương bởi vì họ lấy xà từ chúng, đối với họ xà hươu là một sản vật bán được khá nhiều” (10). Các nguồn tài nguyên trên đảo và khu vực ven đảo có vai trò thu hút, thúc đẩy giao thông, thương mại ở Biển Sơn.

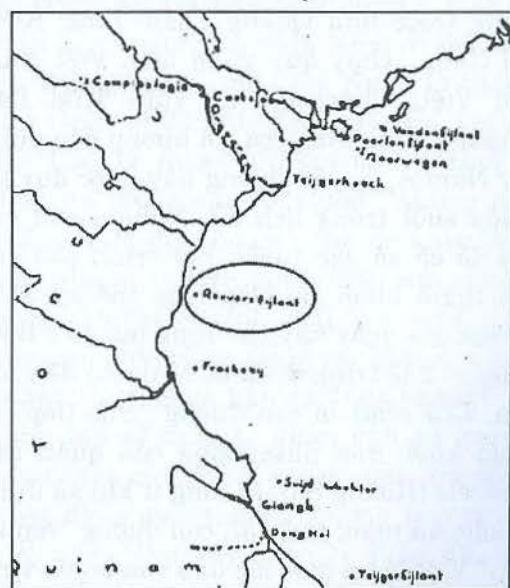
Hơn nữa, trong không gian từ địa giới phía Bắc Thanh Hóa đến vịnh Diễn Châu (Nghệ An), vì dãy núi Xước có mạch núi dâm ngang ra biển ở phía Nam, vùng đất liền gần với đảo Biển Sơn có tính chất “lồi” ra biển. Thế đất đó hợp với đảo Biển Sơn ở

phía Đông đã tạo ra vị trí “yết hầu” (cỗ họng) của khu vực này trên tuyến giao thương ven biển. Sự kết hợp giữa đảo và đất liền đã tạo nên vị trí then chốt của cảng Biển Sơn. Nhờ nằm cách đất liền, Biển Sơn có ưu thế trong việc tiếp nhận tàu viễn dương trọng tải lớn khi so sánh với nhiều cửa sông, thương cảng khác.

Ở phạm vi rộng mở hơn, phía Đông Bắc đảo Biển Sơn là đảo Hòn Mê, cách đất liền 11km. Đảo Mê không chỉ có tác dụng hạn chế sóng gió phía Đông Bắc mà còn có ý nghĩa như cột mốc định hướng cho tàu thuyền ngoài khơi tìm về đúng bến. Phía Bắc là Cửa Bang (cửa Du Xuyên), cửa ngõ giao thương giữa biển và đất liền trong nội địa. Từ Cửa Bang tàu thuyền có thể theo đường sông đi tới Kinh thành Thăng Long, như lời Alexandre de Rhodes (một giáo sĩ Pháp) đến Đăng Ngoài khẳng định “tất cả hành trình và con đường chúng tôi đi theo chúa về Kinh thành, kể từ lúc rời bỏ tỉnh Thanh Hóa, đó là không qua đường biển mà qua đường các sông lớn chảy khắp xứ và thông với nhau rất thuận tiện” (13). Tác



Sơ đồ 1: Vị trí đảo Biển Sơn trên bản đồ địa hình (11).



phẩm *Thiên Nam tứ chí lô đồ thư* của Đỗ Bá (thế kỷ XVII) cho biết "...Vượt đi theo đường biển, dùng thuyền buồm to và thương thuyền 4 chiếc, thuyền lớn và thuyền chắc đều có thể dùng đi được. Nếu từ cửa Lạc vượt biển để vào Nam, thì đi nửa ngày thì đến Biện Sơn. Lấy Biện Sơn đặt vào vị Nhâm (Bắc) và nhầm thẳng phương Bính (Nam), qua nửa ngày thì đến Hội Thống..." (14). *Phủ biên tạp lục* của Lê Quý Đôn cho biết: "Đường biển từ cửa Đại An xứ Sơn Nam đi qua cửa Thần Phù - cửa Bạch Câu - cửa Linh Trường - cửa Thu Vi (Hội Triều), cửa Hiếu Hiền - cửa Du Xuyên (Cửa Bạng) - tuần Biện Sơn - Còn..."(15). Thời Nguyễn, các thuyền từ Kinh đô Huế phái đi đến Nam Định và các tỉnh Bắc Kỳ thì lấy tấn sở Biện Sơn thuộc Thanh Hóa làm trung độ (16). Con đường đó có vai trò duy trì mối liên hệ giữa vùng biển xứ Thanh với nhiều địa phương khác trong nước.

Trong mối quan hệ quốc tế, Biện Sơn nằm trên con đường giao thương chạy dọc ven biển theo chiều Bắc - Nam, mở rộng là Đông - Tây, xuất phát từ các cảng miền Nam Trung Quốc như Quảng Châu, Phúc Kiến, Hải Nam... chạy qua vùng biển Việt Nam (Đại Việt, Champa) vào vịnh Thái Lan ngày nay, qua Malacca rồi hướng đến vùng Tây Nam Á. Tuyến đường này được duy trì xuyên suốt trong lịch sử. Nghiên cứu các bản đồ cổ và các tuyến hải trình của các nhà thám hiểm Bồ Đào Nha thế kỷ XVI, các học giả ngày nay cho rằng lúc đó ở Biển Đông có 2 lộ trình đi từ eo Malacca đến Ma Cao. Thứ nhất là con đường "trực tiếp" đi ngoài khơi, qua phía Đông của quần đảo Paracels (Hoàng Sa), thường ít khi sử dụng và kém an toàn; thứ hai, con đường "ven bờ biển" Việt Nam qua các đảo ven bờ và vịnh Bắc Bộ ở phía Tây quần đảo Paracels, trên thực tế đã sử dụng nhiều hơn và an toàn hơn (17). Vị trí đó cho phép ven biển Việt

Nam nói chung, xứ Thanh nói riêng đóng vai trò điểm dừng chân, trạm trung chuyển thương mại có tính khu vực và quốc tế. "Khi nghiên cứu đến hải trình của Bồ Đào Nha qua những ghi chép của họ trên bờ biển Việt Nam, có thể thấy phần lớn các ghi chép đều tập trung vào phần miền Trung và Nam Việt Nam. Đó là một hệ thống cù lao từ vùng Thanh Nghệ trở vào xuống tận đến Poulo Condore (Côn Đảo)" (18).

2. Sự phát triển và hoạt động của cảng Biện Sơn

Biện Sơn được nhắc tới như một điểm dừng chân trên con đường giao thông ven biển Bắc - Nam. Sự kiện sớm nhất diễn ra ở đây được *Đại Việt sử ký toàn thư* nhắc đến là vào năm 1012, vua Lý Công Uẩn "thân đi đánh Diễn Châu, đến Vũng Biên" (19). Tác phẩm *An Nam chí lược* của Lê Tắc viết năm 1333 cho biết: "Biện Sơn ở ngoài bể khơi, xưa có những thú vật thình lình hóa kiếp, những vỏ và xương táp vào, xuyên qua hang đá, nay vẫn còn" (20). Như đã thấy, mặc dù Biện Sơn được đề cập tới nhưng chưa phát hiện tư liệu nào nói về hoạt động thương mại ở đây trước thế kỷ XVI. Tuy nhiên, từ khi nhà Lê Trung Hưng bắt đầu (1533), chắc chắn vị trí của Biện Sơn trở nên quan trọng khi xứ Thanh trở thành cửa ngõ đối ngoại quan trọng hàng đầu của Nam triều và Đàng Ngoài.

Những tư liệu lịch sử cho thấy, đường như từ giữa thế kỷ XVI, hoạt động giao thương quốc tế đã diễn ra ở vùng biển Thanh Hóa. Tương truyền, thánh Phanxico Xavie (Francis Xavier) người Tây Ban Nha trong cuộc vượt biển qua Thái Bình Dương lên đất Nhật đã ghé qua Cửa Bạng vùng biển Thanh Hóa để tránh bão (21). Năm 1583, sau khi bà chúa Chèm (công chúa Mai Hoa) hai lần cử sứ giả đi Goa (Ấn Độ), Macao (Trung Quốc) để nghị Tu viện thánh Francisco cử giáo sĩ đến Nam triều truyền

đạo, một giáo sĩ Tây Ban Nha là Martin Ignaciô de Loyola trên đường vượt biển từ Macao về Malacca đã “ghé qua khu vực của vua Lê”. Những năm 1588-1589, hai giáo sĩ Bồ Đào Nha là Alfonsô da Costa và Joao Gonsalvez de Sa từ Macao đến Thanh Hóa (22). Các giáo sĩ Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha vượt biển đến xứ Thanh hẳn là đi cùng thuyền buôn vì một vài người sẽ không khi nào lại thuê riêng một chiếc thuyền vượt biển. Giáo sĩ thời bấy giờ là những trí thức của nền văn hóa Kitô giáo, được thương nhân coi trọng, trên các thương thuyền phương Tây thường có giáo sĩ cùng đi. Như vậy, có thể nói, nửa sau thế kỷ XVI vùng ven biển Thanh Hóa là nơi đón nhận làn sóng Cơ đốc giáo đầu tiên, và ở đây có sự kết hợp giữa buôn bán với truyền giáo.

Nghiên cứu về tiền cổ, hai tác giả Hoàng Văn Khoán và Đỗ Thị Thùy Lan đã phát hiện nhiều đồng tiền cổ Nhật Bản ở Thanh Hóa. Gồm có tiền Nguyên Hựu Thông Bảo, Khánh Trường Thông Bảo (1607), Nguyên Phong Thông Bảo, Hồng Vũ Thông Bảo (23). Tuy không đề cập trực tiếp sự hiện diện của thương nhân Nhật Bản ở Biện Sơn nhưng có thể khẳng định rằng, ở khu vực này quan hệ thương mại với Nhật Bản đã diễn ra. Trong thư gửi Quốc vương Nhật Bản của chúa Nguyễn Hoàng năm 1604 có đoạn viết: “từ nay thuyền buôn hàng năm nên đến nước bản chúc để tiện việc buôn bán. Nhưng ở *Thanh Hoá* và *Nghệ An* vốn là thù địch của bản chúc, rất mong quốc vương vì muốn giao tình vốn có với bản chúc, nên theo lý cần cấm chỉ các thương thuyền đến ở những nơi đó. Chớ để mất lòng tin, xin Ngài soi xét cho” (24). Năm 1628, thư của chúa Nguyễn Phúc Nguyên gửi Trà Ốc Tứ Lang Thứ Lang (đại quan cảng Nagasaki) nước Nhật Bản viết: “Trước đây biết các quan của quý quốc có lòng kính yêu, cấm thương thuyền không được

giao dịch với Đông Kinh, thật quá cảm ơn quý quan, dám nhờ quý quan tâu với Quốc vương kể từ nay về sau hễ có thương thuyền nào của quý quốc chở cho đến các nơi Thanh Hoá, Nghệ An thuộc Đông Kinh” (25). Thư từ trao đổi giữa chính quyền Đại Việt với Mạc phủ Nhật Bản thường nhắc tới hoạt động của thương nhân Nhật Bản ở vùng biển Thanh Hóa, Nghệ An, và họ khó có thể bỏ qua một địa điểm lý tưởng như Biện Sơn.

Sự lớn mạnh của Biện Sơn gắn với sở tuần ty được thiết lập ở đây vào khoảng những thập niên đầu thế kỷ XVII. Theo Phan Huy Chú, mục đích ban đầu của sở tuần ty là “kiểm soát những người nói tiếng lạ và quần áo lạ chứ không đánh thuế người buôn bán” (26). Nhưng một cách nhanh chóng, sở tuần ty đã trở thành nơi thu thuế. Hoạt động giao thương diễn ra thường xuyên ở khu vực này là cơ sở để chính quyền Lê - Trịnh duy trì sở tuần ty cũng như xây dựng các công sự ở Biện Sơn nhằm đánh thuế tàu thuyền, kiểm soát thương mại. Năm 1637, tàu Grol của Công ty Đông Ấn Hà Lan tạm dừng ở Biện Sơn trên hành trình từ phía Nam đi đến Kinh đô Thăng Long - Kẻ Chợ. Ngày 14 tháng 4 tàu Grol tới đỗ phía Tây đảo Hải Tặc (chữ Hà Lan là *RooversEijlant*) (27). Đảo Hải Tặc còn gọi là đảo Kẻ Cướp, “những người Hà Lan đã đặt tên cho hòn đảo này là đảo của những tên kẻ cướp (28), ám chỉ hoạt động thu thuế có tính chất “ăn cướp” ở đây, tuy nhiên đó cũng chỉ là cái nhìn của người bị thu thuế, chưa hẳn đã đúng sự thật. Việc thiết lập sở tuần ty phản ánh sự quản lý, khai thác của chính quyền bản địa đối với hoạt động giao thông, thương mại tại khu vực này. Như vậy tuần ty Biện Sơn phải được thành lập trước hoặc muộn nhất là thời điểm khi tàu Grol qua đây năm 1637. Tại đây còn có sự hiện diện của thuyền buôn

Trung Quốc. Người ta nhận được tin một con thuyền mành Trung Quốc đã đến một con sông nào đó của đảo Hải Tặc, mang theo 20 hòm bạc từ Nagasaki để mua tơ. Người ta nói rằng thuyền mành này là do các viên Thống đốc (người Nhật Bản) Phesoe-dôuno và Miyajakiedouno cử đến (29).

Trong quá trình buôn bán ở khu vực Đông Á, người Hà Lan thiết lập và duy trì thương điểm ở Thăng Long trong vòng 63 năm (1637-1700). Trên hải trình buôn bán của mình, họ phải thường xuyên qua lại khu vực Biển Sơn nhưng người điều khiển tàu phải cẩn trọng đi cách đảo một tầm súng để đảm bảo an toàn (30). Thương thuyền người Hà Lan cũng như các thương thuyền khác đều chịu dưới sự kiểm soát của sở Tuần ty do chính quyền Lê - Trịnh thiết lập. Trong khoảng thời gian 25 năm (1672-1697), người Anh duy trì thương điểm ở Đàng Ngoài (Phố Hiến, Thăng Long), trên con đường buôn bán, tàu của họ cũng thường ghé qua Biển Sơn. Tài liệu cho biết có trường hợp thuyền mành Xiêm (*Siam junk*) của người Anh năm 1682 bị mắc cạn ở doi cát cửa sông Đáy (*Luke Va river*) cũng phải lui về sửa chữa ở Biển Sơn rồi mới tái hạ thủy đi nơi khác (31).

Thương cảng Biển Sơn là điểm thu thuế quan trọng, trên đảo có một đồn canh, *thu lợi lớn cho vương quốc*, bởi tất cả tàu thuyền buôn bán dù đi đến tỉnh Thanh Hóa hoặc Nghệ An, hay đi từ đây về phía Bắc đều phải dừng lại để nộp phí: “tàu-to khoảng 1,5 rixdale (tiền châu Âu bấy giờ) kèm theo quà biếu, các loại thuyền khác tùy theo định mức. Nguồn thu hàng năm của trạm kiểm soát này chắc chắn không dưới 1 triệu rixdale” (32). Có thể nói, đây là một số tiền khá lớn, tương đương với 200.000 người nộp thuế định, vì tác giả cho biết rằng: “Đàn ông đến tuổi 18 hoặc 20 buộc phải nộp thuế hàng năm từ 3, 4, 5, 6,

hoặc 7 rixdale, tùy theo độ màu mỡ của đất canh tác tại mỗi làng” (33). Cuối thế kỷ XVIII, Richard, một giáo sĩ người Pháp tiếp tục khẳng định hòn đảo này có trạm gác tiền tiêu mà những người chủ của trạm gác này là những viên võ tướng tinh nhuệ nhất của vương triều, có quyền thu thuế đối với những thuyền đi lại trong các trấn Tenchoa (Thanh Hoá) và Nghéam (Nghệ An). Người ta trả thuế cho một thuyền lớn một đồng rixdale rưỡi và cũng theo tỉ lệ này đối với những con thuyền nhỏ hơn. Lợi tức hàng năm của trạm hải quan này lên tới không dưới một triệu rixdale (34). Như vậy, Biển Sơn đóng vai trò quan trọng không chỉ đối với hoạt động ngoại thương mà còn cả với tài chính của triều đình Lê - Trịnh.

Tâm quan trọng của sở tuần ty Biển Sơn càng được thể hiện trong khi triều đình Đàng Ngoài bãi bỏ nhiều sở tuần ty để xóa bỏ tình trạng đình trệ, giúp cho hàng hóa lưu thông, trước tình trạng tệ tham nhũng, hạch sách của quan lại. Năm 1663, chúa Trịnh Tạc đã ra lệnh bãi bỏ 23 tuần ty, năm 1723 bãi bỏ 2 sở, đến năm 1743, chúa Trịnh Doanh “cho miễn thuế tuần ty và thuế đồ trong cả nước. Duy có tuần Biển Sơn ở riêng hẳn ngoài biển, tuần Khả Lưu (ở Nghệ An) là đường thông ra cõi ngoài vẫn theo lệ cũ” (35). Điều đó cho thấy tầm quan trọng của tuần ty Biển Sơn.

Vì có sự hiện diện của sở tuần ty ở Biển Sơn nên thương nhân phương Tây coi đây là đảo đáng chú ý nhất vịnh Bắc Bộ. Samuel Baron khi Đến Đàng Ngoài năm 1683 cho rằng Biển Sơn là *hòn đảo lớn nhất* nằm trong vịnh Đàng Ngoài (36). Richard, đến Đàng Ngoài cuối thế kỷ XVIII thì cho đó là *đảo chính* trong các đảo ở vịnh Đàng Ngoài (37). Trên thực tế, đảo Biển Sơn ngày nay có chiều dài gần 4km, chiều ngang chỗ rộng nhất hơn 1km, trên đảo có nhiều núi, ngọn cao nhất là

162m; vịnh Bắc Bộ có nhiều đảo lớn hơn đảo này (đảo Cát Bà, đảo Cô Tô, đảo Vân Đồn...). Sự chú ý đó với các tên gọi *đảo lớn nhất, đảo chính* ở vịnh Bắc Bộ không phải là nhận định chính xác về diện tích mà là do vị trí then chốt gắn với hoạt động kiểm soát tàu bè qua lại của sở tuần ty trên đảo Biển Sơn.

Bên cạnh đó, đảo Biển Sơn còn là một vị trí quan trọng đối với nền quân sự, quốc phòng của quốc gia Đại Việt. Sự hiện diện của những di tích thành cổ thế kỷ XVI-XVII còn lại đến ngày nay (thành Đồn, thành Hươu, thành Ngọc) cho thấy triều đình Lê - Trịnh đã hết sức coi trọng vị trí này và sử dụng nơi đây làm đồn canh phòng vùng biển phía Nam Đàng Ngoài. Trong những năm 1656-1657, khi Ninh Quốc công Trịnh Toàn (còn gọi Trịnh Tuyền) được giao làm Trấn thủ Nghệ An, ông cũng cho xây thành phòng thủ ở đây, và dấu tích “thành Ông Ninh” còn lại cho đến tận ngày nay cả trong tâm thức dân gian và trên thực địa (38).

Cuối thế kỷ XVIII, Biển Sơn có vị trí chiến lược trong lĩnh vực quân sự. Năm 1788, khi quân Thanh sang xâm chiếm Đại Việt theo lời cầu cứu của vua Lê Chiêu Thống. Để đối phó với giặc mạnh, theo kế sách của Ngô Thì Nhậm, thủy quân Tây Sơn từ Thăng Long chở đầy các thuyền lương, thuận gió, giương buồm ra thẳng cửa biển đến vùng Biển Sơn đóng giữ. Quân bộ thì sửa soạn khí giới giong trống lên đường lui về giữ núi Tam Diệp. Trong bối cảnh chiến tranh, có những thời điểm thương nhân tập trung đông đảo ở khu vực Biển Sơn. Thư của Lơ Roa (Lé Roy) viết ngày 6-12-1786, gửi về Pháp cho biết: “Gần Cửa Bang có một hòn đảo, bọn các lái ở đó có tới gần ba nghìn, trong đó có từ 600 đến 700 dân đạo” (39). Hòn đảo gần Cửa Bang có thể tập trung tới hàng nghìn thương lái đó chỉ có

thể là đảo Biển Sơn. Đầu năm 1789, Nguyễn Huệ lấy Biển Sơn làm căn cứ thủy quân, hợp cùng lúc đao quân trên bộ, thắn tốc kéo ra Thăng Long.

Sang thời Nguyễn thế kỷ XIX, với việc đóng đô ở Huế, Biển Sơn không còn là cảng trung tâm nhưng vẫn có vị trí nhất định trong hệ thống cảng biển quốc gia, sở tuần ty vẫn còn được duy trì. *Lịch triều hiến chương loại chí* của Phan Huy Chú ghi nhận “Sở tuần ty ở huyện Ngọc Sơn, cách bờ biển ước 10 dặm, nổi lên một quả núi, bên cạnh có đầm, trên núi là nơi đóng đồn tuần ty, thuyền bè qua lại đậu ở bến ấy, không lo gì sóng gió” (40).

Mặc dù không phải là cảng tiêu biểu của quốc gia nhưng Biển Sơn vẫn có vị trí quan yếu ở Bắc Trung Bộ cũng như ở Thanh Hóa. Vì vậy nơi đây thường bị cướp bóc, thông qua một loạt các sự kiện được các sử gia triều Nguyễn ghi lại. Năm 1805: “... Giặc biển Tề Ngôi (41) họp hơn 50 chiếc thuyền lén lút ở phía ngoài biển cửa Liêu, Cửa Lác và Biển Sơn. Quan Bắc Thành phái quân đi bắt. Sắc cho các dinh trấn tuần xét phần biển và phòng bị nghiêm ngặt” (42). Năm 1825, “Thanh Hoa tâu rằng “Cửa biển Biển Sơn là nơi quan yếu, xin phái thự Phó vệ úy vệ Túc võ là Nguyễn Văn Đường đem binh thuyền đi tuần xét” (43). Năm 1828: “Trước đây Thanh Hoa có giặc biển lén phát, biển binh trấn ấy bị đánh thua. Quản cơ cơ Trung dự là Bùi Đình Lãm vì nhút nhát phải tội chém. Bọn giặc hoành hành cướp bóc ở ngoài Biển Sơn” (44).

Trong tình trạng đó, để đảm bảo an ninh ven biển, duy trì thương mại, *Biển Sơn* được nhà Nguyễn cho sửa chữa, xây dựng lại căn cứ trên đảo. Năm 1829, dưới triều vua Minh Mệnh “đắp 2 pháo đài Biển Sơn (ở phường Tứ Chính), đài nhỏ gọi là pháo đài Tĩnh Hải (ở núi Lộc Dữ), đều dựng

cột cờ và làm nhà quân. Ở pháo đài lớn, dựng thêm kho thuốc súng. Sai chở ở Kinh ra, 8 cỗ đồng bắc quá sơn (mỗi cỗ 200 viên đạn) chia để ở đây. Lấy Quản cơ Đặng Văn Thành lĩnh chức Thành thủ úy pháo đài Biện Sơn, kiêm quản pháo đài Tĩnh Hải và kiêm chức Tấn thủ Biện Sơn” (45). “Hai pháo đài ở Biện Sơn đều là bảo nhỏ chỉ dùng một cờ nhỏ, vải vàng: Biện Sơn cờ rộng 5 thước 5 tấc, dài 6 thước 5 tấc; Tĩnh Hải cờ rộng 5 thước, dài 6 thước” (46). Lúc này, Biện Sơn vừa mang chức năng của một thương cảng nhưng đồng thời mang chức năng của quân cảng.

So với thế kỷ XVI-XVIII, phạm vi ảnh hưởng của Biện Sơn đã giảm sút. Sử quan triều Nguyễn cho biết, thế kỷ XIX Biện Sơn đóng vai trò như một đồn hải quân cấp tỉnh. “Các tỉnh Thanh, Nghệ, Tĩnh từ trước đến nay, đồn bảo đã không đủ trường trị được tệ gian phi; mà chặn đường ngăn sông chỉ để làm hại cho bình dân. Nghĩ xin trừ ra đồn cửa Hội ở Nghệ An, Đồn cửa Luật ở Hà Tĩnh, đồn Biện Sơn ở Thanh Hóa làm chỗ thuyền công ra vào đậu lại. Ngoài ra đều đình bở cả, thì quan không phiền, dân không nhiễu, khách buôn được vui thích tiện lợi cả” (47). Năm 1837, vua Minh Mạng dụ rằng: “Nước ta bờ biển dài suốt, thuyền buôn tiện lợi, trong đó cửa biển Thuận An ở Kinh kỳ, thuyền công ra vào rất nhiều, cửa Cần Giờ ở Nam Kỳ, cửa Liêu ở Bắc Kỳ kém hơn, cửa Đà Nẵng ở tả trực, sông Gianh ở hữu trực, cửa Thi Nại ở tả kỳ, cửa Biện Sơn ở hữu kỳ, lại kém nữa..., các cửa biển Cần Giờ, Cửa Liêu, Đà Nẵng, sông Gianh, Thi Nại, Biện Sơn thì do quan tỉnh đến cuối năm tâu lên một lần” (48).

Sở tuần ty hay bảo Biện Sơn có vai trò như các đồn bảo khác. “Đồn bảo đặt ra, để kiểm xét trộm cướp mà cấm kẻ gian phi”

(49). Tuy nhiên không phải lúc nào đồn bảo Biện Sơn cũng thực hiện tốt vai trò đó. Sự kiện năm 1842 cho biết: “Bắt được giặc nhà Thanh ở phận biển Thanh Hóa. Giặc Thanh ở lẩn ngoài biển, cướp bóc các thuyền buôn; trên các mặt biển từ Hà Tĩnh ra Bắc bị khổ vì chúng! Lính tuần biển không thể dẹp bắt được. Thuyền công chở các vật hàng phần nhiều bị chúng cướp hại” (50). Năm 1851, “thuyền giặc biển bắt giữ viên Tấn thủ đồn Biện Sơn là Đặng Kim Trung và cướp bóc thuyền buôn. Việc tâu lên, sai quan tỉnh Thanh Hóa tùy cơ đánh bắt” (51). Năm 1865, “giặc biển tràn vào ngoài khơi núi Nê Sơn, tỉnh Thanh Hóa. Hộ đốc Thanh Hóa là Tôn Thất Dao chia phái quân đóng giữ 3 cửa biển Y Bích, Bạch Câu và cửa Bạch Tấn. Giặc lại quấy nhiễu Biện Sơn, Dao lại phái Lãnh binh là Dương Thành đem binh đến bắn chặn. Nhân tâu nói: Thuyền giặc ngăn trở ngoài biển súng và khí giới khá nhiều (ở Nê Sơn 30 chiếc, ở Biện Sơn 21 chiếc), mà thuyền đi tuần của tỉnh thì ít, xin phái thêm thuyền đồng 2-3 chiếc, để họp lại đánh dẹp” (52). Những sự kiện trên cho thấy, sang thế kỷ XIX, vị trí của Biện Sơn suy giảm do trung tâm hành chính của quốc gia đặt tại Huế, yếu tố thương mại không còn nổi bật, thay vào đó, vai trò quân sự đảm bảo an ninh trở nên nổi bật.

3. Nhận xét

Về cơ sở hình thành, điều kiện phát triển, trong thời kỳ hoàng kim của nền thương mại châu Á thế kỷ XVI - XVIII, lợi thế của một vùng biển sâu, kín gió đã tạo cho Biện Sơn phát triển thành một cảng nổi bật ở Đàng Ngoài. Yếu tố biển đảo, vũng vịnh, trong môi trường hợp với đất liền có đặc điểm lồi ra biển không chỉ tạo nên diện mạo, bến đỗ mà còn tạo ra tính chất

then chốt trên hành trình giao thương ven biển Bắc - Nam. Hoạt động giao thương của quốc gia và bối cảnh giao thương quốc tế có ý nghĩa quan trọng dẫn đến sự ra đời của thương cảng Biên Sơn. Điều này sẽ rõ ràng hơn khi so sánh thương cảng này với thời điểm trước và sau khi có sự hiện diện của thương nhân ngoại quốc. Trước khi có sự hiện diện của thương nhân hải ngoại, Biên Sơn chỉ là những bến cảng (Harbour), hoặc mang tính chất nội vùng hay nội địa (trong nước). Nhưng, từ cuối thế kỷ XVI và thế kỷ XVII-XVIII, khi trao đổi hàng hóa trong nước và quốc tế gia tăng, chính quyền Lê-Trịnh đặt sở tuần ty ở Biên Sơn nhằm kiểm soát tàu bè qua lại, để rồi hình thành thương cảng “thu lợi lớn cho vương quốc”. Thực tế ra đời và phát triển của thương cảng Biên Sơn cho thấy sức sống của một thương cảng không phải từ không gian hẹp tự thân của nó mà là từ bên ngoài đem lại; mối quan hệ càng rộng mở, đa chiều, đa dạng thì cảng càng có điều kiện phát triển.

Về *tính chất*, cảng Biên Sơn là cảng *đa chức năng*, đóng vai trò là thương cảng, quân cảng, hay trạm kiểm soát đường biển. Các chức năng này bổ trợ cho nhau, tạo nên sự thống nhất trong cảng Biên Sơn. Tuy nhiên, ở mỗi giai đoạn khác nhau, tính chất đó có sự thay đổi. Thế kỷ XVI-XVIII, Biên Sơn mang đặc trưng của một thương cảng, hay trạm kiểm soát lớn. Đến thế kỷ XIX, vị thế của cảng Biên Sơn giảm sút, không còn là một cảng tiểu của quốc gia mà đã trở thành một cảng vùng miền, tiêu biểu của tỉnh mà thôi; tính chất thương cảng mờ nhạt, yếu tố quân sự, trạm kiểm soát nhằm đảm bảo an ninh ven biển xứ Thanh trở nên rõ nét.Thêm vào đó, trong lưu thông hàng hóa, thương cảng Biên Sơn mang đặc điểm cảng trung chuyển điển hình.

Trên phương diện lý thuyết và thực tiễn có thể phân lập thành cảng xuất khẩu, cảng nhập khẩu (tiêu thụ), cảng trung chuyển. Cảng xuất khẩu ra đời dựa trên tiềm năng thương mại nội vùng, có chức năng chính là xuất khẩu hàng hóa ra bên ngoài. Cảng nhập khẩu ra đời để đáp ứng yêu cầu tiêu thụ hàng hóa của thị trường nội địa, có chức năng nhập khẩu hàng hóa là chủ yếu. Còn cảng trung chuyển thực hiện chức năng luân chuyển hàng hóa là chủ yếu. Căn cứ vào các đặc trưng trên cho thấy, mặc dù thương cảng Biên Sơn mang cả 3 chức năng nhập khẩu, xuất khẩu và luân chuyển hàng hóa nhưng chức năng luân chuyển hàng hóa là điển hình. Ở góc độ khác, Biên Sơn đóng vai trò là bến đỗ, nơi neo đậu của thuyền buôn trong nước và quốc tế.

Cùng với tính đa chức năng, Biên Sơn mang tính chất *cảng biển nổi bật*. Như đã thấy, với vị trí vươn ra phía biển, có ưu thế lớn trong việc tiếp nhận các tàu viễn dương, Biên Sơn gắn hoàn toàn với môi trường biển, biển đóng vai trò quyết định đối với sự ra đời, thịnh suy của thương cảng này. Yếu tố biển được phản ánh qua mối tương tác với môi trường biển, giao thương biển. Tính chất cảng biển của thương cảng này càng nổi bật hơn khi so sánh với các cảng chính ở Bắc Bộ. Ở Bắc Bộ, thương cảng Thăng Long, Phố Hiến mặc dù có quan hệ với yếu tố biển nhưng gắn bó mật thiết với yếu tố sông, sông là không gian bến đỗ, động lực chính hình thành các thương cảng, tàu thuyền neo đậu ở các thương cảng này là tàu thuyền vận tải đường sông.

Vì là cảng biển nên Biên Sơn có *nhiều lợi thế*. Do gắn trực tiếp với tuyến giao thương đường biển, tàu thuyền lớn có thể neo đậu ở các vùng cửa sông, vũng vịnh,

tiến hành buôn bán tại đây mà không cần phải bốc dỡ hàng hóa sang các thuyền nhỏ vận chuyển vào nội địa. Lợi thế này các thương cảng nằm sâu trong đất liền như Thăng Long, Phố Hiến không có được. Muốn đưa hàng hóa vào Thăng Long, Phố Hiến các tàu lớn thường phải dừng lại ở vùng cửa sông, rồi bốc dỡ hàng hóa sang thuyền nhỏ địa phương, vận chuyển ngược sông. Đó là một quá trình khó khăn, đầy phức tạp, tốn thời gian và công sức, bất lợi hơn so với lộ trình duy nhất bằng đường biển. Mặt khác, là cảng biển nên thuyền buôn, thương nhân hải ngoại đi lại linh động hơn các thương cảng trong nội địa đất liền. Nhờ vào vị trí địa lý thuận lợi, Biện Sơn có mối quan hệ thương mại đối ngoại rộng mở, có tính chất then chốt trên hành trình ven biển Bắc - Nam.

Mặc dù có những ưu điểm, song cảng Biện Sơn cũng bộc lộ *một số hạn chế*. Hạn chế lớn nhất là thương cảng này không có nguồn hàng hóa nội tại dồi dào. Vì không gắn với trung tâm sản xuất lớn nên cảng Biện Sơn thiếu cơ sở hàng hóa vững chắc. Sự phụ thuộc chặt chẽ vào yếu tố bên ngoài khiến cho Biện Sơn thiếu tính bền vững. Bên cạnh đó, do tính chất của vùng duyên hải khó kiểm soát, hoạt động cướp bóc đã xảy ra khá thường xuyên ở khu vực này. Đặc điểm đó khiến cho chính quyền nhà nước phải duy trì một đồn binh ở cảng này, làm cho Biện Sơn vừa có tính chất thương cảng vừa có tính chất quân cảng.

Trong hệ thống thương mại khu vực, cảng Biện Sơn có quy mô khá lớn, có tính chất đại diện cho thương cảng miền Trung và cũng là thương cảng tiêu biểu ở vịnh Đà Nẵng Ngoài. Tuy nhiên, so sánh với Thăng

Long ở phía Bắc hay Hội An ở phía Nam cùng thời điểm thì các thương cảng Biện Sơn có quy mô nhỏ hơn. Thăng Long, Hội An là những thương cảng quốc tế, đầu mối giao thương lớn, vừa mang tính chất của đô thị, vừa mang tính chất của cảng thị nên đã thu hút đông đảo thương nhân ngoại quốc đến buôn bán. So sánh trong một không gian rộng mở hơn như với Quảng Châu, Ma Cao, Batavia, Malacca... cùng thời điểm thì cảng Biện Sơn thua kém nhiều mặt. Điều đó xuất phát từ thực tế rằng, thương cảng Biện Sơn không gắn với thị trường cung cấp và tiêu thụ hàng hóa lớn; mặt khác, dù nằm trên tuyến giao thương quốc tế nhưng so với vị trí của Hội An ở phía Nam (Đàng Trong) thì vị trí của Biện Sơn không thuận lợi bằng. Hội An nằm ở vùng đất có tính chất "lồi" ra biển nhiều hơn, thuận lợi trên cả tuyến giao thương ven biển và ngoài khơi. Nhìn trong mối tương quan với các đô thị, cảng thị khác, Biện Sơn là một thương cảng rất đáng chú ý, có vị trí đáng kể trong hệ thống cảng thị ven biển miền Trung và có tính chất then chốt trên tuyến giao thương đường biển Bắc - Nam.

Như vậy, nhờ có điều kiện tự nhiên thuận lợi và nằm ở vị trí có tính then chốt trên tuyến giao thương đường biển Bắc - Nam, Biện Sơn trở thành cảng tiêu biểu của quốc gia Đại Việt thế kỷ XVI-XVIII, có đóng góp quan trọng đối với nền tài chính của triều đình Lê - Trịnh. Từ đầu thế kỷ XIX, với việc nhà Nguyễn đóng đô tại Huế, vị thế của cảng Biện Sơn suy giảm, tính chất thương cảng cũng dần mờ nhạt, thay vào đó tính chất quân sự được thể hiện rõ.

CHÚ THÍCH

(1), (5), (8), (30), (32), (33), (36). Baron. Samual. A *Description of the Kingdom of Tonqueen*, trong A *General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in all Parts of the World*, London, 1811, tr. 658, 659, 659, 658, 658, 667, 658.

(2), (40). Phan Huy Chú, *Lịch triều hiến chương loại chí*, tập 1, Nxb. Trẻ, Hà Nội, 2014, tr.93.

(3), (9), (42). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 1, Nxb. Lao động, Hà Nội, 2012, tr. 907, 639.

(4). Lý (*League*), đơn vị đo khoảng cách thời cổ và được sử dụng ở nhiều nước châu Âu, cho đến thế kỷ XVII, 1 lý ở Anh tương đương 3 mile (dặm), tương đương với 4,8km; 1 dặm của Việt Nam, Trung Quốc có chiều dài 0,5 km.

(6). Viện Khảo cổ, *Hồng Đức bản đồ*. Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 1962, tr.79-80.

(7). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 3, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.312.

(10). Nguyễn Thừa Hỷ (chủ trì), *Tư liệu văn hiến Thăng Long - Hà Nội: Tuyển tập tư liệu phương Tây*, Nxb. Hà Nội, 2010, tr.266.

(11). Trích dẫn theo: Nguyễn Đình Thực, "Tìm hiểu hình thế sông ngòi xưa và những thay đổi lớn các dòng sông chính ở đồng bằng Thanh hóa, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 1 (178), 1978, tr.74.

(12). Dẫn theo: Đỗ Thị Thùy Lan, "Tàu Grol năm 1637 vào Đàng Ngoài ở cửa sông nào?", Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 5 (409), 2010, tr.69.

(13). Rhodes. Alexandre de, *Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài* (Hồng Nhuệ dịch), Ủy ban đoàn kết công giáo Thành phố Hồ Chí Minh, 1994, tr.101.

(14). Viện Khảo cổ, *Hồng Đức bản đồ*, sđd, 1962, tr.76.

(15). Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, Nxb. Khoa học, Hà Nội, 1964, tr.112-114.

(16). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 4, sđd, tr. 680.

(17), (27), (28), (29), (34), (37). Nguyễn Thừa Hỷ, "Quần đảo Paracels và các nhà hàng hải Bồ Đào Nha trong thế kỷ XVI" trong sách *Người Việt với biển*, Nxb. Đại học quốc gia, Hà Nội, 2011, tr.462, 106, 265, 113, 265, 265.

(18). Nguyễn Mạnh Dũng, "Vùng Đông Bắc Việt Nam trong tuyến hải trình Đông Nam Á thế kỷ VIII-XVIII", Tạp chí *Đông Nam Á*, số 114, 2009, tr.49.

(19). Ngô Sỹ Liên và sử thần triều Lê, *Đại Việt sử ký toàn thư*, tập 1, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 2012, tr.247.

(20). Lê Tắc, *An Nam chí lược*, Nxb. Lao động, Hà Nội, 2009, tr.60.

(21), (22). Nguyễn Hồng, *Lịch sử truyền giáo tại Việt Nam*, tập 1: *các Thừa Sai Dòng Tên 1615-1665*, Nxb. Từ điển Bách khoa, Hà Nội, 1959, tr. 21, 25-28.

(23), (31), (35). Hoàng Văn Khoán, Đỗ Thị Thùy Lan, "Tiền kim loại Nhật Bản phát hiện ở Thanh Hóa" trong *Việt Nam trong lịch sử thế giới*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội, 2016, tr.231-232, 244, 245.

(24), (25). Phan Thanh Hải, "Quan hệ giữa Việt Nam và Nhật Bản thế kỷ XVI-XVII nhìn từ 35 bức thư ngoại giao" trong *Việt Nam trong hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVI-XVII*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2007, tr. 227, 231.

(26), (35). Phan Huy Chú, *Lịch triều hiến chương loại chí*, tập 2, Nxb. Giáo dục, 2007, tr.147, 152.

(39). Bạch Hào, "Cuộc khởi nghĩa của nông dân Tây Sơn qua một ít bức thư của người ngoại quốc dã ở Việt Nam đương thời", *Tạp chí Văn Sử Địa*, số 14, 1956, tr.70.

(41). Giặc Tề Ngôi còn gọi là giặc Tàu Ô, xuất thân từ những cư dân nghèo phía Nam Trung Quốc, có tinh thần chống đối nhà Thanh.

(43), (44), (45). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 2, sđd, tr.405, 748, 841.

(46). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 3, sđd, tr.67.

(47), (49), (51), (52). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 7, sđd, tr.170, 170, 532, 904.

(48). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 5, sđd, tr.107.

(50). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 6, sđd, tr.414.