

VAI TRÒ CỦA SÔNG CỎ CÒ VỚI THƯƠNG CẢNG ĐÀ NẴNG - HỘI AN TRONG LỊCH SỬ

Võ Văn Hoàng

Sông Cỏ Cò có chiều dài khoảng 27,5km, còn được gọi là sông Bãi Dài, sông Dài, sông Hà Sáu, sông Bến Trễ, sông Đé Vông... còn trong các thư tịch của triều Nguyễn thường ghi là Lộ Cảnh Giang. Đây là con sông nổi tiếng trong lịch sử ngoại thương của xứ Đàng Trong trước đây, nối liền tiền cảng Đà Nẵng với thương cảng Hội An sầm uất từ thế kỷ XVI đến XVIII. Cuối thế kỷ XIX, sông Cỏ Cò bị bồi lấp, gãy đứt thành nhiều đoạn, do vậy việc thông thương giữa hai cảng thị nổi tiếng này trở nên khó khăn.

1. Từ giữa thế kỷ XVI, Hội An do nằm ở vị trí địa lý thuận lợi, trên con đường hương liệu và gốm sứ trên biển nên sớm trở thành một trong những thương cảng sầm uất của xứ Đàng Trong. Thương thuyền trong nước và quốc tế đã tìm đến để giao thương buôn bán. Lúc này, thuyền buôn muốn vào cảng thị Hội An phải đi bằng hai con đường: [1] Nếu thuyền đến từ phương Nam (thường là của các nước phương Tây) sẽ vào Đại Chiêm Hải Khẩu để đến Hội An; [2] Nếu thuyền đến từ phương Bắc (số này có lẽ nhiều hơn, vì bao gồm cả thương thuyền của các nước phương Tây, lẫn Trung Hoa và Nhật Bản) thì thường dùng ngõ Đà Nẵng, vào cửa Hàn, sau đó đi dọc theo sông Cỏ Cò để đến Hội An. Đi bằng đường này sẽ tiện hơn vì không phải đi vòng quanh bán đảo Sơn Trà, như vậy

sẽ rút ngắn được lộ trình mà lại an toàn sóng gió.

Thế kỷ XVII được xem là giai đoạn cực thịnh của cảng thị Hội An. Lúc bấy giờ, vì muốn phát triển kinh tế cũng như củng cố thế lực chính trị của mình ở Đàng Trong nên các chúa Nguyễn đã cho phép thương nhân nước ngoài đến Hội An buôn bán, trong đó thương nhân người Nhật và người Hoa được chúa Nguyễn cho phép chọn đất, cất phố, lập làng để tiện việc thương mại. Năm 1618, Giáo sĩ dòng Tên người Ý là Cristophoro Borri đến Đàng Trong truyền giáo, ông đã ở lại đây cho đến năm 1622, trong nhật ký của mình, ông đã viết khá rõ về cảng thị Hội An thời bấy giờ: “Thành phố ấy gọi là *Faifo (Hội An)*, một thành phố lớn đến độ có thể nói là có đến hai thành phố, một phố của người Tàu, một phố của người Nhật. Mỗi phố có khu vực riêng, có quan cai trị riêng và sống theo tập tục riêng. Người Tàu có luật lệ và phong tục của người Tàu, người Nhật cũng vậy”.¹

Chính nhờ vào vị trí địa lý thuận lợi cũng như các chính sách ưu đãi của chúa Nguyễn đối với thương nhân ngoại quốc mà Hội An sớm phát triển và trở thành một đô thị thương cảng nằm ở ven sông. Thuyền buôn từ

¹ Cristoforo Borri, *Xứ Đàng Trong năm 1621*, (Hồng Nhuệ Nguyễn Khắc Xuyên, Nguyễn Nghị dịch và chú thích), (TPHCM: TPHCM, 1998), 92.

phương Nam, phương Bắc lẫn phương Tây đều cập bến Hội An bởi họ tìm thấy ở cảng thị này có những điều kiện thuận lợi cho việc thu gom, tích trữ, trao đổi hàng hóa. Ngày 18-8-1695, thương nhân người Anh là Thomas Bowyear đến Hội An, ông thấy: “*Các thuyền mua (đem đến Đường Trong) từ Quảng-đông: tiền đúc được lãi rất nhiều, cũng như hàng tơ lụa hoa các kiểu, linh lụa, đồ gốm Trung Quốc, chè, kẽm, thủy ngân, nhân sâm, long não và các vị thuốc khác; từ Xiêm: lá trầu không, gỗ đỏ (dùng để nhuộm), sơn, xà cừ, ngà voi, thiếc, chì, gạo; từ Camphuchia: thur hoàng (dùng làm thuốc vẽ), cánh kiến trắng, sa nhân, sáp, sơn, xà cừ, gỗ đỏ, nhựa thông, da trâu, da và gân hươu, ngà voi, sừng tê v.v...; từ Ba-ta-vi-a: bạc, bạch đàn, trầu không, vải cát bá đỏ và trắng, thuốc màu đỏ; từ Ma-ni: bạc, diêm sinh, gỗ đỏ, vỏ sò, thuốc hút, sáp, gân hươu. Còn “Đường Trong” bán ra: vàng, sắt, tơ và hàng dệt như lĩnh, lụa... kỳ nam, trầm hương, đường, đường phèn, ... yến sào, hạt tiêu, bông ...*”²

Sự trù phú và thịnh vượng của thương cảng Hội An được sách Đại Nam nhất thống chí của Quốc sử quán triều Nguyễn ghi lại: “*Phố Hội An ở hai bên bờ sông lớn phía nam hai xã Hội An và Minh Hương, huyện Diên Phước, nhà ngói san sát kéo dài độ hai dặm, người Thanh cư trú, có năm bang: Quảng Đông, Phúc Kiến, Triều Châu, Hải Nam và Gia Ứng đều buôn bán hàng thuốc Bắc, trong có đình chợ, hội*

quán, khách buôn tụ tập. Phía nam có đầm Trà Nhiêu làm chỗ cho ghe thuyền Nam Bắc đến đậu, cũng là chỗ đại đô hội”³.

2. Trong khi cảng thị Hội An phát triển thịnh vượng thì Đà Nẵng vẫn còn là một mảnh đất nằm bên vịnh biển, mà địa hình nơi đây đã tạo ra một ưu thế rất đặc dụng như ghi nhận của Đại Nam nhất thống chí: “*Vũng Trà Sơn: Ở phía bắc huyện Hòa Vang, có tên là vũng Đà Nẵng. Phía đông có núi Trà Sơn, phía bắc là ải Hải Vân, phía tây là cửa Câu Đê, chu vi dài 29 trượng. Phía đông nam là vũng Trà, ấy là chỗ nước biển chứa làm một vũng lớn, nước sâu lại rộng, ngoài có các núi ngăn che, không có sóng lớn. Tàu thuyền qua lại gặp gió lớn hay đậu nghỉ nơi đây. Lại có tên là vịnh Đồng Long*”⁴.

John Barrow trong một lần được cử đi tháp tùng phái bộ với tư cách là quản gia của ngài đại sứ Macartney (nước Anh) tại Trung Quốc. Trong chuyến du hành này, phái bộ có ghé lại một số nơi, trong đó có vịnh Đà Nẵng. Trong nhật ký Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 - 1793), ông đã nhận xét về vị thế của vịnh biển này: “*Vịnh Han-san [Hàn Sơn], hay thường được ghi dấu trên các tấm hải đồ là Turon [Đà Nẵng], mà về mặt an toàn và thuận tiện, ít có vịnh nào trên thế giới ở phương Tây sánh được bằng nó, và*

² Cristoforo Borri, *Xứ Đàng Trong năm 1621*, (Hồng Nhuệ Nguyễn Khắc Xuyên, Nguyễn Nghị dịch và chú thích), (TPHCM: TPHCM, 1998), 92.

³ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí* (Tập 1), (Hà Nội: Lao động - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2005), 375.

⁴ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí* (Tập 1), (Hà Nội: Lao động - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2005), 352.

chắc rằng không có vịnh nào vượt trội hơn nó. Nó nằm ở vĩ độ 16⁰7' Bắc"⁵.

Đặc biệt, ông đã chứng kiến thành phố Turon (Đà Nẵng) lúc bấy giờ bị tàn phá sau những cuộc nội chiến diễn ra trong nước: “Mặc dù chúng tôi chưa bao giờ thấy một thành phố rộng lớn hay những lâu đài tráng lệ ở vùng phụ cận của vịnh Turon, tuy xưa kia nơi này từng nổi tiếng là một thị trường chủ yếu của những hoạt động buôn bán giữa nước này với Trung Hoa và Nhật Bản, chúng tôi vẫn cảm thấy phần nào thất vọng khi chỉ nhìn thấy một ít làng mạc, làng lớn nhất thì số nhà cửa cũng không vượt quá một trăm, mà chủ yếu lại là những ngôi nhà lợp tranh. Rõ ràng rằng qua cơn binh lửa của những cuộc nổi dậy vừa qua, vùng này đã phải hứng chịu nhiều tàn phá. Bằng chứng là những đống đổ nát của những tòa nhà còn trông thấy được hiện nay là mặt đất gồ ghề chứng tỏ rằng trước đây ở đó đã tồn tại những thành quách, đồn lũy, ... Tất cả giờ đây đã trở nên hoang phế, không còn để lại dấu tích gì của sự trù phú trước đây hoặc gợi cho chúng ta ấn tượng về một cảnh huy hoàng đã tàn lụi”⁶.

Phải đến năm 1835, khi vua Minh Mạng có dụ: “Tàu Tây chỉ được đậu tại cửa Hàn, còn các cửa biển khác không



Sông Cỏ Cò ở khu vực Ngũ Hành Sơn – Đà Nẵng

được tới buôn bán” thì Đà Nẵng lúc này mới trở thành một thương cảng lớn, tiếp đón tàu thuyền của các quốc gia trên thế giới đến neo đậu và trao đổi hàng hóa. Vì vậy, đã thúc đẩy các ngành sửa chữa tàu thuyền, sơ chế nông lâm hải sản, dịch vụ thương mại,... ở Đà Nẵng phát triển.

Tuy nhiên, lúc bấy giờ tiền cảng Đà Nẵng vẫn chưa phát triển mạnh. Tác phẩm *L'Annam en 1906: Géographie, Histoire, Administration, Commerce, Agriculture, Industrie* (Trung Kỳ năm

1906: Địa lý, lịch sử, hành chính, thương mại, nông nghiệp, công nghiệp) do Impr. Jamat et Cie ấn hành tại Marseille năm 1906 cho biết: trước khi trở thành nhượng địa (1888), thì Đà Nẵng lúc bấy giờ chỉ là một ngôi làng nằm ở giữa

một đồng bằng cát, xung quanh không có cây cối và nơi trú ẩn, chỉ có một con đường mòn xấu chạy ven bờ sông mà người đi bộ có thể qua lại được lúc thủy triều xuống nhưng không thể qua lại được lúc thủy triều lên.

Ngày 27 tháng 8 năm Mậu Tý (3-10 - 1888), dưới áp lực của thực dân Pháp, vua Đồng Khánh ký một đạo dụ ghi rõ: “Các lãnh thổ thuộc các thành phố Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng được chính phủ Đại Nam kiến lập thành nhượng địa Pháp và nhượng trọn quyền sở hữu cho chính phủ Pháp, và chính phủ Đại Nam từ bỏ mọi quyền hành trên lãnh thổ đó”. Từ đó, Đà Nẵng trở

⁵ J. Barrow, *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 - 1793)*, (Hà Nội: Thế giới, 2008), 21.

⁶ J. Barrow, *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 - 1793)*, (Hà Nội: Thế giới, 2008), 84-85.

thành “nhượng địa” (*concession*) của thực dân Pháp. Sau đó, người Pháp tách Đà Nẵng khỏi Quảng Nam và đổi tên thành Tourane, chịu sự cai quản trực tiếp của Toàn quyền Đông Dương. Tourane được người Pháp kiến thiết, xây dựng trở thành một đô thị theo kiểu phương Tây. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật được đầu tư, các ngành nghề sản xuất và kinh doanh được hình thành và phát triển như: sản xuất nông nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, chế biến hàng xuất khẩu như: chè, lương thực, thực phẩm, nước ngọt, nước đá, rượu, nước mắm, cá khô; sửa chữa tàu thuyền, kinh doanh dịch vụ,... Cùng với những thành phố chịu sự cai quản của người Pháp như: Sài Gòn, Hải Phòng, thì Tourane trở thành một trong những trung tâm thương mại quan trọng của cả nước

3. Như vậy, vào thế kỷ XVI - XVIII, giữa Đà Nẵng và Hội An đã có mối quan hệ mật thiết với nhau. Giao thương giữa hai thành phố này chủ yếu bằng con sông Cổ Cò. Tuy nhiên hiện nay, tuyến đường sông này bị bồi lấp khá nhiều, tạo thành những vụng, đầm phá, đồng ruộng,... Dấu ấn của một con sông đóng vai trò quan trọng trong lịch sử ngoại thương của xứ Đàng Trong chỉ còn hiện diện trên những tấm bản đồ và qua các thư tịch cổ.

Nhiều nhà nghiên cứu cho rằng, sông Cổ Cò là tên gọi dân gian bởi do sông chạy ven biển nên nhiều đoạn uốn lượn quanh co giống cổ của con cò mà người ta đặt tên sông như vậy. Nhưng qua mỗi vùng đất, sông Cổ Cò được gọi theo những tên riêng. Trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, sông Cổ Cò bắt nguồn từ ngã ba sông Hàn, sông Cẩm Lệ chảy qua địa phận quận Ngũ Hành

Sơn hiện nay, khi đến núi Ngũ Hành lại tách thành hai nhánh là sông Cổ Cò và sông Cầu Biện. Đoạn sông Cổ Cò hiện nay dài 3,5km, rộng 10m, bị bồi lấp nhiều nên khó khăn cho ghe thuyền đi lại nhất là về mùa khô; còn sông Cầu Biện dài 2km, rộng 20m cũng bị bồi lấp, một số đoạn được người dân chặn lại để nuôi trồng thủy sản. Còn ở địa phận tỉnh Quảng Nam, từ đoạn Quảng Lăng, Cẩm Sa (*Điện Ngọc, Điện Bàn, Quảng Nam*) - giáp với quận Ngũ Hành Sơn (*Đà Nẵng*), vào Gia Lộc, Hà Lộc, Hà My (*Điện Dương, Điện Bàn*) gọi sông Hà Sáu; đoạn chảy qua Thanh Hà gọi sông Bến Trễ, thông với đầm Trà Quế;⁷ còn đoạn chảy qua Đại An, Phước Trạch, Thanh Châu gọi là sông Đê Vông. Như vậy, ở đoạn cuối dòng, sông Cổ Cò đã hợp lưu với sông Thu Bồn trước khi đổ ra biển Cửa Đại. Quốc sử quán triều Nguyễn đã cho chúng ta biết rõ hơn về điều này: “Nước từ chỗ tận cùng của nguồn Quảng Lăng, chảy theo hướng Đông Nam vào sông Chợ Củi. Lại có một đầm tên là Nhự Quế (tức Trà Quế - V.H.A.)”⁸. Đồng thời còn cho biết: “Cửa biển Đại Chiêm ở phía Đông huyện Diên Phước, bờ phía hữu thuộc xã An Lương huyện Lễ Dương, rộng 160 trượng. Khi nước lên sâu sáu thước, nước ròng sâu bốn thước năm tấc, là chỗ cho thuyền bè Nam Bắc đến tụ hội”⁹. Đặc biệt, trong gia phả của tộc Nguyễn Viêt ở làng Đê Vông đã ghi lại nguồn gốc cũng như quá trình định cư

⁷ Đầm Trà Quế hiện nay là dấu vết của sông Cổ Cò, giáp giới giữa xã Cẩm Hà và phường Cẩm Châu của thành phố Hội An, nằm trên đường Hai Bà Trưng từ bãi tắm biển An Bàng vào phố cổ Hội An.

⁸ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí* (Tập 1), (Hà Nội: Lao động - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2005), 351.

⁹ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí* (Tập 1), (Hà Nội: Lao động - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2005), 360.

của mình bên dòng sông Cổ Cò như sau: “Tiền hiền Đé Võng, cụ Nguyễn Viét, người gốc Nghệ An, đời nhà Lê theo quân lính xuống phía Nam tới Quảng Nam. Thấy có những con sông nên đã chiếm lấy trung khai làm ruộng nước, dựng cơ đồ vĩnh cửu tại đây, tập trung những cư dân ở đất phù sa lại để lập xã hiệu dần dần trở thành làng đã lâu đời vậy. Thời gian này vào giữa những năm của đời Thịnh Đức - Cảnh Thịnh (1653 - 1671?)”¹⁰.

Từ thập niên 20 của thế kỷ XVII, trong nhật ký truyền giáo của mình, Cristoforo Borri đã cho chúng ta biết khá rõ về thương cảng Hội An thời bấy giờ và những con đường dẫn thuyền buôn vào cảng thị này: “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 (Hội An). Người ta cập bến bằng hai cửa biển: một gọi là Turon (Đà Nẵng) và một gọi là Pulluciambello (Hội An). Các cửa biển cách nhau chừng ba hay bốn dặm, kể đó biển chia thành hai nhánh đi sâu vào đất liền chừng bảy hay tám dặm, làm thành như hai con sông luôn tách rời nhau để rồi cuối cùng gặp nhau và đổ vào một con sông lớn. Tàu bè từ hai phía tới cũng đi vào con sông này”¹¹.

Phan Khoang trong tác phẩm *Việt sử xứ Đàng Trong*, sau khi trích dẫn nhận xét trên của Cristoforo Borri, đã viết thêm: “Địa điểm đó là Hội An. Nhưng ngày nay dòng sông và cửa

biển đều đã biến đổi”¹². Ông còn khẳng định: “Cách Hội An vài chục cây số về phía bắc là Đà Nẵng hay cửa Hàn, bấy giờ người Âu châu gọi là Turon hay Touron. Tuy Hội An và Đà Nẵng là hai cửa biển khác nhau nhưng ở gần nhau và giao thông với nhau dễ dàng, nên người Âu châu coi là một hải cảng duy nhất với hai ngã vào và gọi tên chung là hải cảng Quảng Nam (Port de la Province de Cacciam: hải cảng tỉnh Kế Chiêm)”¹³.

Năm 1695, Thiên sư Trung Hoa là Thích Đại Sán được chúa Võ Vương Nguyễn Phúc Chu mời sang Đàng Trong thuyết giảng về đạo Phật. Ông đến Phú Xuân ngày 13-3-1695 và ở lại đây để giảng về Phật pháp, đến tháng 8-1695, chúa cho thuyền đưa ông vào Hội An để đón thuyền buôn về nước. Khi thuyền vào cửa biển Đà Nẵng đã tạm nghỉ ở đây một đêm, rồi sau đó ngược sông Hàn, vào sông Cổ Cò để đến Hội An. Cuộc hành trình trên đã được ông ghi lại trong hồi ký của mình như sau:

“Chợ ngủ chừng nửa giờ, đã thấy phương Đông sáng bạch. Khoác áo choàng ngồi dậy, thấy sóng yên nước lặng, té ra thuyền đã vào vũng, ở trong vòng núi bao quanh. Dọc bờ biển, đá lèn lờm chòm, trên cây vượn trắng nhảy nhót từng bầy; trái đồi hoa núi, xanh đỏ sum sê. Xa trông cách bờ, cột buồm như rừng tên xúm xít, hỏi ra mới biết đó là đoàn thuyền chở lương, đậu chờ gió tại cửa Hội-an vậy”¹⁴.

¹² Phan Khoang, *Việt sử xứ Đàng Trong*, (Hà Nội: Văn học, 2000), 417.

¹³ Phan Khoang, *Việt sử xứ Đàng Trong*, (Hà Nội: Văn học, 2000), 416-417.

¹⁴ Thích Đại Sán, *Hải ngoại ký sự*, (Huế: Viện Đại học Huế - Ủy ban phiên dịch sử liệu Việt Nam, 1963), 146. Đoạn này, Thích Đại Sán đã cho biết thuyền chở ông đã vào vịnh Đà Nẵng và đang bỏ

¹⁰ Nguyễn Chí Trung, *Cư dân Faifo - Hội An trong lịch sử*, (Hội An: Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di tích Hội An, 2005), 62.

¹¹ Cristoforo Borri, *Xứ Đàng Trong năm 1621*, (Hồng Nhuệ Nguyễn Khắc Xuyên, Nguyễn Nghị dịch và chú thích), (TPHCM: TPHCM, 1998), 91.

“Tám thuyền đều đến, tạm đình ở cửa biển. Bãi cát phẳng như tấm gương, xa trông mùt mắt. Trên bãi đầy vỏ sò vỏ ốc, cảnh trí rất xinh. Lại khiến giăng bong lên để nằm ngòai ngòai, mới biết Hồng thuyền rất tiện lợi vô cùng, có thể lấy sức chèo lướt sóng, dầu sóng dóc cũng phẳng tới rất êm.

Chuyến thuyền ra mũi cát, một chốc đã đến chỗ thuyền lương đậu, neo lại. Hai bên bờ, nhà cửa đông đúc, người đi đường xôn xao, kẻ gánh người gồng, người ta đã đi chợ sáng. Một chiếc Hồng thuyền đậu trước ở đó, quan trấn-thủ Hội-An đến yết kiến, cung đón bữa cơm sáng rất thơm tât. Mới biết dọc đường có người lo cung đón cơm nước đúng theo ngày giờ đã định, chẳng chút sai chậy. Chúng ta khỏi lo thiếu đồ nấu nướng, nhưng thương hại quân lính khó nhọc, cũng nhân đó, thấy lệnh vua cứng rắn như sắt, chẳng ai dám đơn sai. Quay lại bảo kẻ tùy-tùng rằng: ‘Đức tu mỏng kém, làm sao đương nổi cứng dưỡng thế ấy cho khỏi chiết phước’. Giới-tử tập họp ở đó và tứ chúng thiện nam tín nữ đều đem cau trầu hoa quả đồ ăn đến dâng lễ.

Cơm nước xong, trông đồng lại nổi lệnh. Các quân-nhân đương thối cơm trên bờ, có kẻ đương ăn, có kẻ chưa ăn, cũng có kẻ đương nấu hoặc đương vò gạo, đều dẹp lại, vội vàng

chạy đến mở dây thuyền. Mỗ đánh giữa dòng, các thuyền khi đi hàng dọc, khi sắp hàng ngang, khi đi thẳng một hàng, khi chia thành hai dãy; ba quân miêng hò khoan, chân dậm ván, thấy đều đứng nhịp, rập ràng.

Gió thổi hiu hiu, nước xanh lẻo lẻo; rìng tre thâm thắm, bãi cát sáng ngời; đã vui mừng gió thuận buồm xuôi, lại hơn hờ gần ngày về nước. Tác lòng khoan khoái, biết lấy chi cân... Bỗng chốc đã thấy núi Tam Thai trước mắt...”¹⁵.



Sông Cỏ Cò ở khu vực Điện Dương – Điện Bàn – Quảng Nam

Khi đến núi Tam Thai (tức Ngũ Hành Sơn), Thích Đại Sán đã cho dừng thuyền, lên núi ngoạn cảnh và ông đã ghi lại trong hồi ký khá tỉ mỉ những cảnh quan kỳ thú của Ngũ Hành Sơn. Cảnh đẹp đã níu

kéo nên ông muốn nghỉ chân tại đó vài ngày để thưởng ngoạn cho hết, nhưng viên “Giám-quan nghe vậy, bèn thưa rằng: “Quốc-Vương khiến ngày nay phải đưa Hòa-thượng đến Hội-An, nếu trễ, chúng tôi sợ có lỗi trái lệnh. Và lại quân-nhân hàng nghìn, chỗ này không kiếm đâu ra lương thực. Xin Hòa-Thượng về thuyền, lúc khác rảnh rang sẽ trở lại”. Ta tiếc sơn-thủy thắng-du, tạo vật ghét ghen gì bấy! Kẻ lên thuyền, mở neo chưa bao lâu, mặt trời đã về tối. Thuyền do sông nhánh đi đường tắt, nước ròng cạn, bị thuyền lương ngáng đường, quân-nhân nhảy xuống bùn lầy, kéo đẩy không nhúc nhích. Nội-giám giận đánh lung tung, quân-nhân nỗ lực

neo tại phía hữu ngạn sông Hàn, chỗ gần núi Sơn Trà là nơi có rất nhiều khi.

¹⁵ Thích Đại Sán, *Sách đã dẫn*, 146-147.

vác thuyền đẩy đi. Qua canh hai, đến bờ Hội-An”¹⁶.

Những ghi chép trên của Thích Đại Sán đã trở thành những nguồn tư liệu vô cùng quý giá, giúp xác định lai lịch của một con đường nước dẫn từ cửa biển Đà Nẵng vào cảng thị Hội An như Christoforo Borri đã miêu tả vào năm 1621. Theo đó, Thích Đại Sán đã từ vịnh Đà Nẵng, theo dòng sông Hàn về phía Hội An, đến ngã ba sông (*sông Hàn, sông Cẩm Lệ và sông Cổ Cò*), thuyền chở ông đã chạy vào sông Cổ Cò, bởi lộ trình như vậy mới cho ông thấy được cảnh rừng tre xanh, bãi cát trắng và ông mới có thể dùng thuyền lên viếng chùa Tam Thai và ngắm cảnh sắc của Ngũ Hành Sơn. Mặt khác, cả một đoàn thuyền lương đông đảo với “*cột buồm xúm xít như rừng tên*” và đoàn Hồng thuyền 8 chiếc hộ tống ông cùng một lúc trên đường vào Hội An chứng tỏ sông Cổ Cò lúc bấy giờ khá rộng và chịu ảnh hưởng trực tiếp của thủy triều.

Cuối thế kỷ XVIII, John Barrow đến vùng vịnh Đà Nẵng, trong nhật ký của mình, ông đã ghi lại một vài sự kiện có liên quan đến sông Cổ Cò. Ông cho biết, sau nhiều ngày tàu cập bến Đà Nẵng, thì giữa những thủy thủ trên tàu trong phái đoàn của ông và các quan địa phương đã xảy ra một sự cố, vì “*một sĩ quan của tàu Lion vì rất nhiệt tình muốn thăm dò sông dẫn đến Faifo, vượt quá sự thận trọng, đã bị bắt vào lúc ban đêm. Bị giam vào trong một loại pháo đài nhỏ, với toàn bộ thủy thủ trên thuyền*”¹⁷. Đặc biệt, ông có vẽ một bức tranh mang tên *Cochinchina Shipping on the River Faifo (Thuyền bè*

trên sông Faifo - Hội An). Ông viết: “*Bức tranh in phụ bản sẽ cho ta một ý niệm tương đối chính xác về các tàu thuyền của người Đàng Trong thường qua lại nhánh sông Faifo để vào vịnh Turon*”¹⁸. Như vậy, con sông Faifo như ông nói ở trên chính là sông Cổ Cò nối liền Đà Nẵng và Hội An.

Sách *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* của Lê Quang Định, ghi chép một cách tường tận về hệ thống giao thông đường bộ lẫn đường thủy của nước ta vào đầu thế kỷ XIX cũng cho biết: “*Chạy theo hướng nam 862 tầm thì đến cửa biển Đại Chiêm, ra hướng bắc 6.558 tầm thì đến kênh Cổ Cò rồi cùng chảy ra cửa biển Đà Nẵng*”¹⁹. Còn *Đại Nam nhất thống chí* đã cho chúng ta biết một cách chính xác về sông Cổ Cò: “*Sông Cổ Cò: Ở vùng dưới hai huyện Diên Phước và Hòa Vang. Sông này từ xã Thanh Châu chảy theo hướng bắc, đến phía tây núi Tam Thai nhập với sông Cẩm Lệ, nay nước sông cạn, ghe thuyền không đi được*”²⁰.

Đặc biệt, trên tấm bản đồ *Vịnh Tourane (Đà Nẵng) và bờ biển Annam (Trung kỳ)*, từ Hội An đến Huế, do đại úy hải quân La Floche de la Carrière vẽ bằng tay rất cẩn thận, có điểm xuyết thêm băng màu, in ở Lorient (Pháp) ngày 4-7-1787, đã thể hiện những loại thuyền bè khác nhau của thời đó như thuyền chiến, thuyền để các công chúa

¹⁶ J. Barrow, *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 - 1793)*, (Hà Nội: Thế giới, 2008), 94.

¹⁷ Lê Quang Định, *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí*, (Huế: Thuận Hóa - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2005), 222. *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* do Thượng thư bộ Binh Mẫn Chính hầu Lê Quang Định (1759 - 1813) bắt đầu biên soạn năm 1803, hoàn thành năm 1806, đời vua Gia Long.

²⁰ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí* (Tập 1), (Hà Nội: Lao động - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2005), 349.

¹⁶ Thích Đại Sán, *Sách đã dẫn*, 150.

¹⁷ J. Barrow, *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 - 1793)*, (Hà Nội: Thế giới, 2008), 67.

đi dạo chơi, thuyền kiêu nửa thuyền chiến dùng để chuyên chở, thuyền đi biển, thuyền chài. Và những ghi chú trong bản đồ cho biết: “Trước kia, người Nhật, người Trung Quốc, người Mã Lai và các người ngoại quốc khác buôn bán với Đàng Trong đã từng đi vào con sông này, nhưng số lượng đông đảo và tính tình dữ dằn của nhiều người trong số họ làm cho chính quyền lo ngại, từ đó trở đi họ bị chính quyền cấm không cho vào con sông này nữa và vua chỉ định cho họ con sông Faifo (Hội An) và vịnh Tourane (Đà Nẵng) để làm cảng, nơi thuyền bè của thương nhân muốn buôn bán với kinh đô có thể đậu lại. Con sông Faifo cũng có cùng một sự bất tiện như sông Vua, một bãi bồi chắn ngang sông và trên đó nước ít, chỉ cho phép những thuyền nhỏ đi vào; nhưng vịnh Tourane có thể tiếp nhận những chiếc tàu buôn lớn nhất và cảng của nó rất chắc chắn. Thành phố Faifo là nơi các thương nhân ở, họ thuê nhà và cửa hàng cho họ và cửa cái của họ, và vì giữa sông này có vịnh Tourane, thiên nhiên đã tạo ra một con kênh thông thương giữa đôi bên, do đó thành phố này là trung tâm thương mại do hai hải cảng này tạo ra; do vậy, tại đây, các thuyền bè trong nước cũng nhận chở những hàng hóa mà người ta muốn gửi ra Huế, nơi có kinh đô và chỗ ở của vua”²¹. Đặc biệt, trên bản đồ đã cho chúng ta thấy rõ con đường nước nối liền Đà Nẵng và Hội An chính là sông Cổ Cò vậy.

4. Cho đến thế kỷ XVIII, vai trò của cảng thị Hội An vẫn còn khá quan trọng. Đây là nơi tập trung các nguồn hàng từ miền xuôi đến, từ miền ngược, từ Bắc vào Nam, từ các quốc gia trên

thế giới hội tụ về và cũng là nơi xuất đi một khối lượng hàng hóa lớn. Lê Quý Đôn trong *Phủ biên tạp lục* cho biết: “Những hóa-vật được sản xuất từ các phủ Thăng-hoa, Điện-bàn, Qui-nhân, Quảng-nghĩa, Bình-khang cùng dinh-sở Nha-trang, chỗ thì người ta chuyên-chở hàng-hóa bằng thuyền theo đường thủy, hay chở bằng ngựa theo đường bộ, đều đổ xô dồn về phố cổ Hội-an cả. Ở nơi đây, vì các khách buôn Trung Quốc đều tới mua hàng đưa về Tàu, nên buổi trước hàng hóa rất nhiều, dẫu có 100 chiếc thuyền lớn chuyên chở hàng hóa trong một lúc cũng không thể chở hết được”²². Như vậy, Hội An như một điểm dừng chân, một nơi tập kết và trung chuyển hàng hóa mà Đà Nẵng là cái cổng để thương thuyền vào ra.

Những năm đầu thế kỷ XIX, nhà Nguyễn ra quy định cho mọi tàu buôn phương Tây chỉ được cập bến buôn bán tại cửa Hàn. Dẫu vậy, Hội An không phải ngay lập tức mất đi vị trí là nơi tàu cập bến làm các thủ tục an ninh, quan thuế, bốc dỡ hàng, tích trữ, phân phát hàng hóa. Năm 1819, thuyền trưởng Key của tàu Henry có dịp qua lại Hội An đã cho phản ánh: “Hội An như cách gọi của người Ấn Độ là một cửa hàng bách hóa lớn (bazar), thành phố chỉ có một con đường khá dài, ... thành phố có đến 6 vạn dân mà một phần ba là người Trung Hoa. Các thuyền buôn Trung Quốc trọng tải 600 tấn, hàng năm đến ăn hàng ngay trước thành phố”²³.

²¹ Vũ Hữu Minh, “Tấm bản đồ Huế của La Floche de la Carrière năm 1787”, *Đề không là người ở trọ*, (Huế: Thừa Thiên Huế, 2001), 198.

²² Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, Tập 2, (Lê Xuân Giáo dịch) (Sài Gòn: Ủy ban Dịch thuật - Phủ Quốc vụ khanh đặc trách Văn hóa, 1973), 72-73.

²³ Nguyễn Quốc Hùng, *Phố cổ Hội An và việc giao lưu văn hóa ở Việt Nam*, (Đà Nẵng: Đà Nẵng, 1995), 30.



Sông Cổ Cò ở khu vực An Bang – Cẩm An – Hội An

Theo phúc trình hàng năm của *Chambre consultative mixte de commerce et d'agriculture de l'Annam* (*Phòng tư vấn hỗn hợp thương mại và canh nông Trung kỳ*) đọc trước Hội đồng Tối cao Đông Dương vào tháng 11-1902, thì cho đến cuối thế kỷ XIX, khoảng 1891, người ta vẫn còn đi lại dễ dàng trên con sông nối liền giữa Đà Nẵng và Hội An bằng các xà-lúp thương mại (*Cheloupe de commerce*). Nhưng chỉ một thời gian sau, dòng sông Cổ Cò nối giữa Đà Nẵng với Hội An bị bồi lấp, đến nỗi những thuyền đáy sâu 30cm cũng phải chờ thủy triều lên cao mới tới được Đà Nẵng²⁴. Điều này được thể hiện khá rõ trên bản đồ quân sự của Pháp vẽ tỉnh Quảng Nam, tỷ lệ 1/100.000 cho thấy khoảng giữa Ngũ Hành Sơn (*Đà Nẵng*) và sông Đé Vông (*Hội An*), chạy dọc theo bờ biển có một con sông lớn, nay đã bị vùi lấp

và biến thành đồng ruộng giữa vùng cát trắng mênh mông với những hồ nước là dấu tích của những đoạn sông chưa bị lấp hết.

Đến những năm đầu của thế kỷ XX, những trận lụt lớn đã liên tiếp xảy ra, làm cho sông Cổ Cò bị vùi lấp ngày càng nhiều, mà lúc bấy giờ người Pháp lại chưa có phương tiện để nạo vét. Do đó, ghe thuyền không còn đi lại dễ dàng trên sông Cổ Cò như trước, trong khi nhu cầu chuyển vận hàng hóa từ Hội An ra Đà Nẵng để xuất khẩu và ngược lại, đưa hàng hóa nhập khẩu từ Đà Nẵng vào Hội An để phân phối đối với người Pháp vẫn còn rất cần thiết. Bởi lúc bấy giờ, người Pháp mới chân ướt chân ráo đến làm ăn ở Đà Nẵng; một mặt, họ chưa có cơ sở hoặc có mà chưa hoàn chỉnh; mặt khác, manh mối lại chưa biết, chưa thông thuộc đường đi lối lại, nên họ rất cần đến sự hỗ trợ của người Trung Hoa ở Hội An. Điều đó buộc họ phải tìm một con đường khác thay thế sông Cổ Cò bị bồi tụ. Các

²⁴ Nguyễn Quốc Hùng, *Phố cổ Hội An và việc giao lưu văn hóa ở Việt Nam*, (Đà Nẵng: Đà Nẵng, 1995), 31.

doanh nhân ở Đà Nẵng như Dérobert, J. Fiard, đã đề nghị chính quyền Đông Dương thiết lập tuyến đường sắt Decouville nối liền Đà Nẵng - Hội An (người Pháp lúc bấy giờ thường gọi là “Tramway de l’îlot de l’observatoire à Faifo”) để thay thế cho sông Cổ Cò. Đề nghị này được Phòng Thương mại Đà Nẵng ủng hộ và coi đó như là giải pháp để cải thiện giao thông giữa hai thành phố này trong trường hợp nạo vét sông Cổ Cò không thi hành được. Đến khoảng giữa năm 1904, khi không tìm ra ngân khoản để nạo vét sông Cổ Cò, chính phủ Đông Dương cho thực hiện con đường sắt Decouville. Năm 1916, do nhiều nguyên do nên tuyến đường sắt này bị dẹp bỏ²⁵.

Mãi cho đến những năm 40 của thế kỷ XX, do sự bồi lấp của sông Cổ Cò lẫn sông Trường Giang nên tàu buôn quốc tế không còn cập bến Hội An. Do đó, thương cảng này chỉ là nơi tới lui của thuyền buôn trong nước. Tiến sĩ Mark Chang (*Trường Đại học Nữ Chiêu Hòa, Nhật Bản*) khi nghiên cứu về sự hình thành và chuyển đổi khu phố cổ Hội An, đã có những cuộc tiếp xúc với người dân phố Hội để tìm hiểu sự dịch chuyển về thương mại cũng như vị thế đất đai. Ông được một người dân ở nhà số 89 đường Nguyễn Thái Học (*Hội An*) cho biết: “Vào thời của thế hệ bố tôi (khoảng những năm 1940), những con tàu Việt Nam là những con tàu duy nhất thường xuyên lui tới bờ biển Hội An. Những con tàu này chở đến Hội An nhiều vật dụng từ phía Bắc Việt Nam và nước mắm, gạo từ phía Nam Việt Nam. Từ Hội An, những con tàu này chở các sản phẩm địa phương như là quế. Khi tôi còn là

một đứa trẻ (khoảng thập niên 1960), con sông dọc theo đường Bạch Đằng sâu hơn so với ngày nay đến nỗi mà những con tàu buôn cỡ 60m có thể neo đậu”²⁶.

Hơn 100 năm trôi qua, với biết bao biến thiên của tự nhiên cũng như lịch sử nên dòng Cổ Cò xưa đã bị bồi lấp, đứt gãy thành nhiều đoạn, có nơi biến thành ruộng đồng hay những vụng, đầm phá,... Dấu ấn của một con sông từng đóng vai trò quan trọng trong hoạt động thương mại của xứ Đàng Trong, thông thương giữa tiền cảng Đà Nẵng và cảng thị Hội An một thời vang danh trong lịch sử chỉ còn lưu dấu qua những tấm bản đồ hay trong các thư tịch cổ. Hiện nay, chính quyền thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam đang tiến hành thực thi dự án nạo vét, khơi thông, nhằm cải thiện điều kiện khí hậu khu vực, tạo cảnh quan kiến trúc, phát triển hạ tầng kỹ thuật đô thị, dịch vụ, du lịch hai bên sông Cổ Cò, đồng thời biến con sông này trở thành một tuyến tham quan, phục vụ du khách trong nước và quốc tế. Hy vọng dự án này sớm trở thành hiện thực, sông Cổ Cò sẽ trở mình sống dậy sau hơn hàng trăm năm bị bồi tụ, ngăn chặn,... giúp cho đời sống của người dân hai bên bờ được cải thiện và ngày càng phát triển ♦

²⁵ Võ Văn Dật, *Lịch sử Đà Nẵng (1306 - 1975)*, (California: Nam Việt, 2007), 333.

²⁶ Mark Chang. “Sự hình thành và chuyển đổi khu phố cổ Hội An”, Kỷ yếu hội thảo *Bảo tồn quá khứ - Một triển vọng về tính xác thực trong trùng tu, gia cố các công trình kiến trúc lịch sử khu vực châu Á*. (Quảng Nam: Trung tâm Bảo tồn Di sản - Di tích Quảng Nam, 2001), 28.