

## Biển trong sự tồn vong của vương quốc Phù Nam

Nguyễn Thị Mỹ Hạnh\*

**Tóm tắt:** Bài viết lần lại dấu ấn và những tác động đa chiều của biển trong quá trình ra đời, phát triển và suy vong của vương quốc cổ Phù Nam trong suốt 7 thế kỷ tồn tại. Không chỉ là nhân tố quan trọng chi phối xuyên suốt quá trình tồn vong của vương quốc này, biển còn là một trong những nguồn mạch chủ lưu kết dựng nên diện mạo kinh tế - văn hóa khó lẫn ở nơi đây và là yếu tố căn cốt tạo lập nên sức mạnh, vị thế của của vương quốc Phù Nam trong bối cảnh khu vực, quốc tế đương thời.

**Từ khóa:** Biển; vương quốc; Phù Nam.

### 1. Mở đầu

Với những thành tựu rực rỡ của nền khảo cổ học hiện đại, những ẩn số về vương quốc cổ Phù Nam dần được hé mở, giúp chúng ta có được bức tranh khá hoàn chỉnh về nền chính trị, sự phát triển kinh tế, văn hóa ở nơi đây trong suốt 7 thế kỷ tồn tại. Từ những hình dung tổng diện về quốc gia cổ đại đầu tiên được hình thành ở Đông Nam Á này, chúng ta thấy được sự chi phối và tác động xuyên suốt của nhân tố biển đến quá trình ra đời và hưng - vong của nó. Hơn thế, chính tại nơi đây, biển là một trong những nguồn mạch quan trọng kết dựng nên đặc thù kinh tế - văn hóa khó lẫn của vùng đất này và là yếu tố căn cốt tạo lập nên sức mạnh, vị thế của của Phù Nam trong bối cảnh khu vực và quốc tế đương thời.

### 2. Vương quốc Phù Nam

Phù Nam vốn là tên gọi theo cách phát âm “Fouan” của người Trung Hoa. Tên gọi đó xuất hiện đầu tiên trong cuốn *Sử ký* của Tư Mã Thiên [6]. Xét về vị trí địa lý, Phù Nam được hình thành trong phạm vi

không gian địa lý đặc biệt. Trong thời kỳ hưng thịnh của Phù Nam, về phía đông, lãnh thổ bao gồm cả vùng đất phía nam Trung Bộ (Việt Nam), về phía tây đến thung lũng sông Mê Nam (Thái Lan) và về phía nam đến gần phía bắc bán đảo Malaysia, trong đó lấy trung tâm là vùng đất Nam Bộ Việt Nam hiện nay. Với vị trí địa lý tự nhiên ấy, Phù Nam trở thành một quốc gia ven biển. Từ đặc trưng ấy tất yếu sẽ kéo theo những đặc thù kinh tế, văn hóa ở nơi này. Và biển cũng chính là cơ sở quan trọng để phân biệt hai quốc gia Chân Lạp và Phù Nam (không ít người xưa nay thường nhầm lẫn hai quốc gia này là một). Nếu Chân Lạp là một quốc gia xuất hiện ở vùng trung lưu sông Mê Kông, khu vực gần Biển Hồ, lấy nông nghiệp là nghề sống chính thì Phù Nam lại là một quốc gia ven biển có truyền thống hàng hải và thương nghiệp.

Xét về chủng tộc, cư dân chủ thể của vương quốc Phù Nam không phải là người

---

(\*) Tiến sĩ, Trường Đại học Sư phạm Hà Nội.  
ĐT: 0936121816. Email: myhanhvn@gmail.com

Khmer như Chân Lạp mà là nhóm người Mã Lai - Đa Đảo ven biển có truyền thống hải thương và kinh nghiệm lẫn tài nghệ trong làm thủy lợi. Đây cũng là nhân tố thiết yếu xác lập nên đặc thù “gần biển”, “gắn với biển” của cư dân vương quốc cổ Phù Nam, góp phần nhận diện nó trong mối tương quan so sánh với nhiều quốc gia khác.

Đặc biệt, khoảng thời gian tồn tại và phát triển của vương quốc này (từ thế kỷ I đến đầu thế kỷ VII sau Công nguyên) cũng là thời điểm nền hàng hải khu vực và quốc tế diễn tiến vô cùng sôi động. Lúc bấy giờ, trong vài thế kỷ đầu và trước Công nguyên, trên thế giới đang diễn ra sự vận hành của hai con đường mậu dịch lớn nhất là “con đường tơ lụa” và “con đường hương liệu”.

“Con đường tơ lụa” sớm nhất là con đường trên đất liền chạy từ tây bắc Trung Hoa xuyên qua vùng Trung Á và Iran đến phía đông vùng Địa Trung Hải. Con đường này đã sớm phát triển ngay từ thế kỷ thứ nhì trước Công nguyên. Đến thế kỷ thứ nhất sau Công nguyên, nhu cầu ngày càng gia tăng về tơ lụa đã tạo ra chất xúc tác thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển của “con đường tơ lụa” trên biển, một con đường bắt đầu với hành trình trên đất liền từ phía tây Trung Hoa sang Ấn Độ. Bấy giờ, một số lượng lớn tơ lụa đã được vận chuyển xuyên qua lưu vực Tarim và băng qua dãy núi Karakoram để vào nơi ngày nay thuộc vùng bắc của Hồi quốc (Pakistan) và Ấn Độ, rồi từ đó, hàng hóa được các tàu buôn vận chuyển tới các hải cảng của biển Ả Rập từ bờ biển tây bắc của Ấn Độ. Một số tơ lụa trong số này được vận chuyển lên các tàu

cấp bến ở nhiều hải cảng khác nhau tại vịnh Ba Tư, nhưng phần lớn trong số đó sẽ tiếp tục một cuộc hải hành dài ngày hơn dẫn đến biển Hồng Hải, tiếp đó, lụa sẽ được vận chuyển xuyên qua Ai Cập, sau hết đến vùng Địa Trung Hải [2, tr.53 - 59].

Bấy giờ, đứng trước nhu cầu các thương nhân ở bờ biển phía đông Ấn Độ muốn tìm kiếm một thủy lộ trực tiếp để tiếp cận dễ dàng hơn với nguồn cung cấp tơ lụa ở Trung Hoa, thủy lộ thứ hai xuyên qua hải phận Đông Nam Á đã xuất hiện. Khởi hành từ các hải cảng gần cửa sông Hằng Hà, các thương thuyền chạy dọc bờ biển của vịnh Bengal cho đến khi gặp bán đảo Mã Lai, từ đó họ xuôi hướng nam tới địa điểm hẹp nhất, eo đất Kra có chiều ngang khoảng 35 dặm. Sau khi các hành khách và hàng hóa được vận chuyển qua giải đất hẹp này, các chiếc tàu phía bên kia sẽ chuyên chở chúng dọc theo bờ biển của vịnh Thái Lan cho đến lúc tới được Phù Nam. Sau khi trải qua khoảng thời gian tại địa phương này, họ sẽ lên các chiếc thuyền khác để làm một cuộc du hành đến Trung Hoa [8, tr.18 - 36].

Điều đáng nói là, bên cạnh tơ lụa thì các loại gia vị và hương liệu - đặc sản vùng Đông Nam Á lúc này cũng trở thành đối tượng giao thương toàn cầu. Đặc biệt, khi đế quốc La Mã mở rộng giao thương với người Ấn Độ qua biển Ả Rập thì con đường thương thuyền Ấn Độ - Trung Hoa được nối dài từ đông sang tây Ấn Độ đến các thương cảng trong vịnh Ba Tư hay trên bờ Biển Đỏ. Chính sự nối dài này làm cho giao thương đường biển càng trở nên vô cùng nhộn nhịp. Theo đó, các quốc gia trên con đường này có nhiều điều kiện thuận lợi để

phát triển kinh tế thương nghiệp với số lượng hàng hóa lưu thông ngày một lớn. Từ sự vận hành, phát triển của những con đường mậu dịch ấy đã tạo điều kiện cho sự xuất hiện và phát triển của một loạt các quốc gia Trung Á và Đông Nam Á, trong đó có Phù Nam [8, tr.18 - 36]. Và rồi, cũng chính môi trường kinh tế biển xung quanh đây sôi động ấy đã giúp Phù Nam vươn lên trở thành một mắt xích quan trọng của “con đường tơ lụa” và là quốc gia chi phối, kiểm soát “con đường hương liệu” trong toàn khu vực thời bấy giờ.

### **3. Biển trong thời kỳ hưng thịnh của vương quốc Phù Nam**

Ra đời trên không gian lãnh thổ ấy, Phù Nam sớm thích nghi với đời sống ven biển. Không ít nhà nghiên cứu trên thế giới như Boisselier cho rằng: “Trong giai đoạn Phù Nam sớm thì hàng hải vẫn chưa phát triển, người ta chưa biết rõ về gió mậu dịch và các dòng hải lưu, và vì vậy mà tuyến tiếp xúc chủ yếu giữa Ấn Độ và Đông Nam Á là trên đất liền, trước hết đến vùng lưu vực sông Mê Nam, sau đó mới đến vùng châu thổ sông Mê Kông. Song, ngày nay, dựa trên những di vật khảo cổ, đặc biệt là các di chỉ được khai quật ở vùng Ba Thê (An Giang) kéo dài đến tận Nam Cát Tiên (Lâm Đồng) sau năm 1975 thì chúng ta hoàn toàn có thể khẳng định cư dân nơi đây từ rất sớm đã có trình độ công nghệ và kỹ thuật hàng hải cao, nhờ đó hoàn toàn chủ động tiếp xúc trực tiếp bằng đường biển với các nước trong khu vực và trên thế giới. Chúng ta có thể hình dung ra được một không gian vương quốc Phù Nam trải rộng hầu khắp các tỉnh miền Tây và Đông Nam Bộ với hệ thống cảng thị tiếp nối và kênh rạch hợp lí, gắn với nhu cầu sản xuất, giao thông và

buôn bán đường biển. Thêm vào đó, những dãy cọc gỗ nhà sàn và dấu tích nền móng đền tháp rải rác khắp miền tây sông Hậu cũng cho thấy, người dân Phù Nam thời ấy đã lập chợ trên sông, lập phố xá dọc kênh đào. Ngày nay, hậu duệ của họ (cư dân vùng đồng bằng sông Cửu Long) tiếp thừa di sản ấy để phát triển ở trình độ cao hơn. Và để thích nghi với đời sống kênh rạch trên biển, ngay từ đầu, nhà nước Phù Nam đã đặc biệt chú trọng đầu tư phát triển thủy binh, bên cạnh tượng - bộ binh. Bấy giờ, thủy binh được xem là đội quân tinh nhuệ nhất mang tầm chiến lược quyết định đến sự phát triển của quốc gia này. Hàng chục chiến thuyền lớn được đóng với vũ khí trang bị đầy đủ. Chính trong tập ký sự *Chuyện lạ ở phương Nam*, hai sứ thần Trung Hoa là Chu Ứng và Khang Thái đã mô tả khá chi tiết những con tàu Phù Nam đủ lớn để chở 600 - 700 người với 40 - 50 mái chèo. Tàu dài 20 bộ (48 m), nổi cao lên mặt nước khoảng 3 bộ, có 4 cột buồm với các cánh buồm nằm nghiêng rộng khoảng 10 bộ [4]. Như vậy, từ giao thông, nhà ở đến lực lượng quân đội của Phù Nam, chúng ta đều thấy sự hiện diện, chi phối rất rõ nét của nhân tố biển. Điều này một mặt phản ánh môi trường tác tất yếu của môi trường tự nhiên đến đời sống của con người, mặt khác cũng chứng tỏ khả năng thích nghi cao và rất sớm với đời sống kênh rạch trên biển của người dân vương quốc cổ Phù Nam.

Từ chỗ thích ứng với môi trường sống ven biển ấy, Phù Nam đã nhanh chóng vươn lên phát huy những nguồn lực nội sinh, tận dụng cả những sức mạnh ngoại sinh để khẳng định vị thế, tầm vóc của mình trong khu vực đương thời.

Trước hết, bằng sức mạnh của nguồn lực đến từ biển, vương quốc Phù Nam đã bành trướng thương nghiệp biển và lãnh thổ. Trong mấy thế kỷ tồn tại ngắn ngủi, các chiến thuyền của Phù Nam đã tỏ rõ sức mạnh của mình trong công cuộc nam chinh, tây phạt và kết quả là, hơn 10 vương quốc xung quanh (trong đó có cả Chân Lạp tức Khmer cổ hay Campuchia ngày nay) đã thần phục và tự nhận làm chư hầu, đặt dưới sự bảo hộ của Phù Nam và cống nạp thuế khóa đều đặn. Nhờ đó, địa bàn Phù Nam ngày một mở rộng, từ địa bàn chính là đồng bằng sông Cửu Long, vương quốc Phù Nam đã vươn ra kiểm soát một vùng rộng lớn từ Nha Trang đến thung lũng Mê Nam, gồm một phần đảo Mã Lai và vùng ven vịnh Thái Lan.

Không chỉ bành trướng lãnh thổ trên cơ sở nguồn lực biển, Phù Nam còn ra sức bành trướng thương nghiệp biển và gặt hái được nhiều thành công vang dội. Để phát triển thương nghiệp biển, bên cạnh việc đầu tư phát triển thủy binh, đóng thuyền bè thì vương quốc Phù Nam còn đặc biệt coi trọng đến việc hình thành các thương cảng phục vụ cho việc giao thương với bên ngoài. Do vậy, trên thực tế, Phù Nam không chỉ có một thương cảng Óc Eo (An Giang) và một tiền cảng Nền Chùa (Kiên Giang), mà còn có các thương điểm từ Óc Eo qua Đá Nổi đến Phú Long (Sa Đéc), Gò Thành (Vĩnh Long) rồi các trung tâm ở vùng Mỹ Tho - Gò Công trước khi đến Cần Giuộc đổ ra Biển Đông. Vùng vịnh cổ này chạy theo hướng đông - tây từ mũi Vũng Tàu đến cửa sông cổ ở Thoại Giang, Thoại Sơn, An Giang và cuối cùng đến kinh đô Phù Nam. Với tiềm

lực vững mạnh, Phù Nam không chỉ chủ động cử thương thuyền đi giao lưu, buôn bán với nước ngoài mà chính qua đường biển còn đón rất nhiều đoàn thương thuyền của các nước từ khắp mọi nơi cập bến.

Bấy giờ, các chuyến tàu của Phù Nam từ Óc Eo ghé qua các cảng quê ở Hội An, Hải Phòng, đợi đến mùa gió Đông Bắc đến các quần đảo gia vị trong biển Celebes, Moluccas và Bandas (thuộc Indonesia ngày nay) rồi quay trở lại đảo Trường Sa. Chính tại đây, các sản vật phương nam, tiêu biểu là hương liệu và gia vị sẽ được đưa lên tàu hàng để xuất khẩu sang Trung Hoa, Nhật Bản hay qua Ấn Độ đến các kho chứa trên bờ biển Đô hoặc trong vịnh Ba Tư. Tại đó, hương liệu Phù Nam và hàng hóa theo đường bộ La Mã tiếp tục đến các nước Châu Âu [4]. Bởi thế, nó lí giải vì sao hiện nay, người ta đã tìm được rất nhiều tiền của Phù Nam ở Nam Thái Lan, và Hmawza (Myanmar) hay một số nơi khác.

Không chỉ qua đường biển để đến với các nước, mà các nước trong khu vực và trên thế giới đã đặt chân đến Phù Nam để trao đổi, buôn bán. Chính điều này đã biến Phù Nam thực sự trở thành cường quốc thương nghiệp biển nổi trội đương thời.

Có thể hình dung Phù Nam lúc bấy giờ, đặc biệt là thành phố - hải cảng Óc Eo, như một tiền trạm, một giao điểm của các trục lộ mậu dịch của Ấn Độ và Trung Hoa [7, tr.19 - 31]. Tại đây, thương nhân các nước không chỉ bị hấp dẫn bởi các sản vật, đặc biệt là hương liệu Phù Nam mà còn có thể tìm mua các nguyên liệu, các sản phẩm của nhiều

nước khác được mang đến bởi các thương nhân từ những vùng đất xa xôi. Đáng lưu ý là, thông qua Phù Nam, thương thuyền các nước có thể mua nhiều sản phẩm của Trung Hoa, Ấn Độ đặc biệt là các mặt hàng tơ lụa truyền thống.

Ngoài ưu thế về vị trí trung chuyển mậu dịch ấy, Phù Nam còn là địa điểm dừng chân hấp dẫn cho các thương lái khắp nơi bởi nó đáp ứng được nhu cầu lớn về thực phẩm cho các khách du hành đi lại giữa Ấn Độ và Trung Hoa. Theo mô thức gió mùa thổi, các thương thuyền đi từ Ấn Độ phải mất vài tháng (khoảng từ 3 đến 5 tháng) ở lại hải cảng Đông Nam Á, chờ khi gió chuyển hướng và thổi vào đất liền thì mới đến được Trung Hoa và ngược lại. Thời lượng ở lại hải cảng chờ gió đổi chiều lâu như vậy nên rất cần một số lượng nông phẩm đủ lớn để đảm bảo cung ứng lương thực cho thương thuyền các nước trú ngụ. Những hải cảng của Phù Nam đã đáp ứng được yêu cầu này và đây chính là một trong những căn nguyên góp phần làm nên sức hấp dẫn của vương quốc cổ Phù Nam trong nền hải thương quốc tế thời bấy giờ.

Thêm vào đó, đây còn là nơi tránh bão an toàn cho thương thuyền khắp nơi bởi hàng nghìn năm trước đây, thềm lục địa Biển Đông Việt Nam, mực nước biển vẫn còn nằm sâu hơn hiện tại 100 - 200m, phần lớn đồng bằng sông Cửu Long còn chìm trong nước biển. Đến khoảng 2.500 năm trước, nước biển lại dâng lên 2 - 2,5m so với hiện tại. Một lần nữa, đồng bằng sông Cửu Long lại bị thu hẹp, nhiều cánh đồng trở thành biển nông ven bờ, những vùng đất thấp trở thành bãi lầy ven biển. Chính điều đó mà Óc Eo trở thành

một eo biển với địa hình tránh bão, là nơi neo đậu lí tưởng cho thương thuyền các nước lúc bão tố nguy nan.

Tất cả những điều này góp phần lí giải tại sao nơi này trở thành điểm hội tụ các đoàn tàu trên “con đường hương liệu” [4] lúc bấy giờ. Chính tại nơi đây, qua quá trình khai quật khảo cổ học, chúng ta tìm thấy được rất nhiều dấu vết hàng hóa từ các nước Đông Nam Á, hàng nhập cảng từ Ấn Độ, Iran và Địa Trung Hải ở gần bờ biển. Đặc biệt, rất nhiều đồ sứ, nhiều ấn tín, đồ trang sức, các tấm bùa chú với các biểu tượng của thần Visnu, Siva... có nguồn gốc Ấn Độ được tìm thấy. Ngoài ra, một số lượng lớn các phẩm vật có xuất xứ Trung Hoa, (như các tượng Phật nhỏ, tấm gương bằng đồng,...) hay các sản phẩm đến từ Địa Trung Hải (như các mảnh đồ thủy tinh, các huy chương bằng vàng mang hình ảnh của Antoninus Pius và Marcus Aurelius)... cũng được khai quật [8, tr.18 - 36].

Từ sức mạnh thương mại trên biển ấy, vương quốc Phù Nam thời bấy giờ còn chi phối cả hệ thống tài chính trong khu vực, trong đó có hệ thống thanh toán tiền tệ. Tiền của Phù Nam được sử dụng ở Myanmar, Philippines, các đảo vùng Đông Nam Á [4]. Đây là một minh chứng sinh động cho chúng ta thấy tầm ảnh hưởng của vương quốc cổ Phù Nam đối với nền kinh tế trong khu vực thời bấy giờ. Trong đó, nhân tố biển đóng một vai trò quan trọng hàng đầu tạo nên vị thế ấy.

Do đón nhận được và biết phát huy những điều kiện thuận lợi của vị thế tự nhiên, đặc biệt là sự tác động của nhân tố biển, Phù Nam không chỉ trở thành cường quốc thương mại biển ở Đông Nam đương

thời mà chính qua đường biển, Phù Nam còn là nơi tiếp nhận và truyền phát văn hóa giữa hai thế giới phương Đông (Trung Hoa, Ấn Độ) và phương Tây (La Mã, Ba Tư)... Vì vậy, Ốc Eo tiềm chứa trong mình một trữ lượng tư liệu lịch sử - văn hóa vô cùng phong phú, đa dạng minh chứng cho sự tồn tại của một nền văn minh đặc sắc từng có mặt trên đất nước Việt Nam. Có thể nói, Phù Nam là quốc gia cổ ở Đông Nam Á có sự giao lưu văn hóa sớm nhất với các nền văn hóa trong khu vực rộng lớn từ Biển Đông thuộc Thái Bình Dương vươn dài theo phía Tây về tới tận vịnh Bengan thuộc Ấn Độ. Những phát hiện của nhà khảo cổ học người Pháp Louis Malleret từ tháng 2 đến tháng 4 năm 1944 trên cánh đồng Ốc Eo bên chân núi Ba Thê (thuộc huyện Thoại Sơn, tỉnh An Giang) đã vén mở bức tranh sinh động về Ốc Eo - không chỉ là một đô thị rộng lớn, một thị cảng phồn vinh, một tung tâm kinh tế sống động mà còn là một di tích tiêu biểu cho nền văn minh rực rỡ của quốc gia cổ Phù Nam - một quốc gia cổ hình thành vào loại sớm nhất ở Đông Nam Á đương thời.

Lần theo những dấu tích khảo cổ còn lại, chúng ta được biết, ở Phù Nam, từ vua quan đến dân chúng đều tôn thờ tín ngưỡng tâm linh, nhất là tôn kính thờ phụng các vị thần của đạo Bà La Môn và Phật giáo. Do đó, giới tăng lữ, đạo sĩ được trọng dụng và nắm thần quyền - vương quyền. Kế đến là các nhà sư, hòa thượng nắm độc quyền bang giao. Vua cho xây dựng đền đài khắp nơi để

thờ cúng thần linh. Đặc biệt, thế kỷ V, VI là giai đoạn thịnh đạt của đạo Phật nơi đây, đưa Phù Nam trở thành trung tâm chuyển dịch lớn của Phật giáo về phía đông.

#### **4. Biển trong thời kỳ suy vong của vương quốc Phù Nam**

Rõ ràng, biển đã trở thành một trong những nguồn mạch quan trọng kết dựng nên sức mạnh của vương quốc cổ Phù Nam trên mọi phương diện, từ chính trị, kinh tế đến văn hóa trong suốt 7 thế kỷ tồn tại của mình. Tuy nhiên, vào giai đoạn cuối, chính sự xáo trộn của khu vực biển từ bên ngoài tác động vào, rồi cuộc hải xâm, biển lấn... tức là những yếu tố có liên quan trực tiếp đến biển cũng là những tác nhân quan trọng đưa đến sự suy vong của vương quốc cổ Phù Nam.

Sau những thế kỷ hưng thịnh, đến thế kỷ thứ V, Phù Nam bị suy yếu dần vì nạn hải tặc và sự tác động của một loạt các xáo trộn cùng những biến chuyển, giao tranh quyết liệt dọc theo tất cả con đường mậu dịch hàng hải từ Constantinople đến Trung Hoa [8, tr.18 - 35]. Bên ngoài thì như vậy, bên trong thì các cuộc tranh ngôi trong vương triều của các hoàng thân cũng diễn ra khốc liệt dẫn đến triều đình trung ương bị chia rẽ suy yếu. Trong bối cảnh ấy, Phù Nam không còn môi trường hòa bình để phát huy, phát triển thế mạnh của một cường quốc biển như trước đây nữa. Khi vương quốc Phù Nam suy sụp như vậy thì con đường thương mại quốc tế trên biển chuyển dần từ trọng tâm là thương cảng Ốc Eo ven bờ biển tây nam cổ xuống khu vực Malacca và Sumatra (Indonesia). Bấy giờ, Sri Vijaya

(một phần đất thuộc Mã Lai và đảo Java xưa kia) là quốc gia mới xuất hiện ở khu vực này vào cuối thế kỷ VII, nhờ nằm trên địa bàn trù phú và chiến lược thương mại nên đã nhanh chóng làm chủ được eo biển quan trọng Sunda. Từ khi Sri Vijaya trở thành một quốc gia hùng mạnh, đóng vai trò là đế chế hải thương của khu vực thì tên tuổi của Phù Nam thực sự lu mờ [3, tr.186 - 188]. Thêm vào đó, đến giữa thế kỷ thứ VI, châu thổ vương quốc Phù Nam lại bị đặt trước nguy cơ bị thu hẹp bởi đỉnh cao của các đợt hải xâm (biển lấn). Đứng trước thực trạng ấy, các quốc gia trong vùng bắt đầu nhen nhóm thúc đẩy tiến trình “vương quốc hóa”, tiến tới nổi dậy tách khỏi phạm vi thế lực của vương quốc Phù Nam... Những tác động liên hồi ấy đã khiến cho Phù Nam trượt dài trên con đường suy vong, để cuối cùng bị nước chư hầu cũ là Chân Lạp của người Khmer thôn tính [3, tr.186 - 188].

Có thể nói, chính tiềm lực của nền thương nghiệp biển đưa Phù Nam trở thành một đế chế hùng mạnh bậc nhất Đông Nam Á và rồi cũng chính những tác nhân từ biển lại là căn nguyên chính đẩy Phù Nam đi đến con đường suy yếu, diệt vong.

### 5. Kết luận

Từ sự hưng thịnh, diệt vong của vương quốc cổ Phù Nam đã cho chúng ta thấy vai trò quan trọng của nhân tố biển đối với sự sinh tồn của vương quốc này. Hay nói cách khác, biển chính là nhân tố định dạng nên diện mạo và những giá trị căn cốt nhất của vương quốc cổ Phù Nam và là thể căn cước để phân biệt nó với các vương quốc khác, trong đó có Chân Lạp của người Khmer. Bởi thế, không phải ngẫu nhiên, sau khi Chân Lạp chiếm được Phù Nam, vùng đất Phù Nam xưa được người Khmer gọi là Thủy Chân Lạp để phân định với Lục Chân

Lạp. Danh xưng Thủy Chân Lạp một lần nữa đã khẳng định thêm đặc trưng, dấu ấn biển của vương quốc Phù Nam - một quốc gia cổ từng hiện hữu trên lãnh thổ Việt Nam xưa kia. Đây cũng chính là thực tế lịch sử góp phần minh định thêm bản sắc, chủ quyền thực sự của Việt Nam trên mảnh đất Phù Nam (thuộc Nam Bộ ngày nay). Thực tế đó đã được chứng nghiệm qua bao thăng trầm của lịch sử và không thể bị nghịch đảo, chuyển lay bất luận có trải qua bao thử thách nghiệt ngã.

### Tài liệu tham khảo

- [1] Ngô Văn Doanh (2009), “Vương quốc Phù Nam: khái quát những giai đoạn lịch sử”, Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 3.
- [2] Vũ Đình Mười (2008), “Phù Nam: các nghiên cứu và một số vấn đề còn bỏ ngỏ”, Tạp chí *Dân tộc học*, số 1.
- [3] Lương Ninh - Hà Bích Liên (1998), *Lịch sử các nước Đông Nam Á*, Nxb Đại học Mở - Bán công Tp. Hồ Chí Minh, Tp. Hồ Chí Minh.
- [4] Lương Ninh (2006), *Nước Phù Nam*, Nxb Đại học Quốc gia Tp. Hồ Chí Minh, Tp. Hồ Chí Minh.
- [5] Lương Ninh (2009), “Nước Phù Nam và hậu Phù Nam”, Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 10.
- [6] Đặng Văn Thắng (2013), “Óc Eo - Ba Thê trong vương quốc Phù Nam”, Tạp chí *Khảo cổ học*, số 3.
- [7] Johannes Widodo (2004), *The Boat and The City, Chinese Diaspora and the Architecture of Southeast Asian Coastal Cities*, Chapter 2: The Maritime Trade and the Advent of Coastal Cities in Southeast Asia (1<sup>st</sup>-16<sup>th</sup> Centuries), pp.19 - 31 & 35 - 39, Singapore: 2004 Marshall Cavendish International.
- [8] Lynda Norene Shaffer (1996), *Maritime Southeast Asia to 1500*, Armonk, New York & London, England: M. E. Sharpe, Chapter 2: In The Time of Funan, pp.18 - 36.
- [9] huvi.wordpress.com