

TƯ LIỆU

NGƯỜI THÁI VÀ BIỂN: QUÁ TRÌNH TƯƠNG TÁC, QUẢN LÝ VÀ XÁC LẬP CHỦ QUYỀN BIỂN TRONG LỊCH SỬ THÁI LAN

Vũ Đức Liêm*

*“Có những con thuyền mảnh lớn vừa cập bến buôn bán
Neo lại ở cuối thị trấn với các cánh buồm phất phới
Đủ các hàng hóa bày bán làm cho người trong thị trấn vui tươi hài lòng
Bên bờ biển, khu chợ đông nghịt người ngồi xúm lại với nhau
Đổi thiếc lấy dollars, qua lại bán mua
Dây dài người Thái, Hoa, Ấn, và Java bán các loại quần áo hoa văn
Và lụa Trung Hoa sặc sỡ. Người Thalang (Phuket) ăn mặc thật sang trọng.”⁽¹⁾*
Sunthon Phu

Dẫn nhập

Mục đích của bài viết này nhằm cung cấp một cái nhìn khái quát về sự tương tác với biển và vai trò của nó đối với cấu trúc và nhịp điệu của lịch sử Thái Lan từ thế kỷ XIII. Nó gợi ý rằng lịch sử Thái Lan là lịch sử của quá trình liên tục và thống nhất của các nỗ lực mở rộng lãnh thổ và tiếp cận với các nguồn lực từ biển. Đến thời sơ kỳ cận đại, biển đã đóng một vai trò cốt yếu đối với sự thịnh vượng của các vương quốc người Thái. Biển đã ảnh hưởng sâu sắc đến tiến trình phát triển của lịch sử Thái Lan, cấu trúc chính trị, xã hội, và cách thức xã hội Thái Lan giao lưu và tương tác với bên ngoài. Cuối cùng, nó gợi ý rằng Thái Lan đã sử dụng thành công sự tương tác với biển và môi trường biển để tìm kiếm cơ hội và các đối sách khéo léo để tương tác với các quyền lực hàng hải khác, nhằm bảo vệ, duy trì sự thịnh vượng, chống lại các nguy cơ đe dọa từ bên ngoài và củng cố nền độc lập. Tuy rằng nỗ lực này trải qua một quá trình lâu dài với các hiệp ước bất bình đẳng và quá trình “tự thực dân hóa” (*self-colonialization*, như cách nói của người Thái), nhưng rõ ràng một chiến lược như thế cuối cùng đã mang lại hiệu quả, không chỉ giúp Thái Lan đứng ngoài làn sóng của chủ nghĩa thực dân mà còn đưa nước này bước vào quá trình hiện đại hóa (*modernization*, từ cuối thế kỷ XIX).

1. Người Thái và biển

Sẽ là một tham vọng lớn nếu như có thể tóm lược lịch sử người Thái và ảnh hưởng của biển trong một bài viết ngắn, vì sự đa dạng chủng tộc, địa lý và nhịp điệu thăng trầm của lịch sử Thái Lan, ít nhất là trong bảy thế kỷ qua. Người Thái có một tương quan đặc biệt với biển gắn liền với quá trình di cư của các nhóm nói ngôn ngữ Tai xuống phía nam, dọc theo các con sông Wang, Yom, Nan, Pa Sak, Ping, Tha Chin và Chao Phraya. Tất cả đều chảy theo hướng bắc-nam. Mặc dù nguồn gốc người Thái vẫn là một câu hỏi khoa học bỏ ngỏ, cấu trúc địa chính trị và xu hướng phát triển lãnh thổ của các vương quốc trên đất Thái

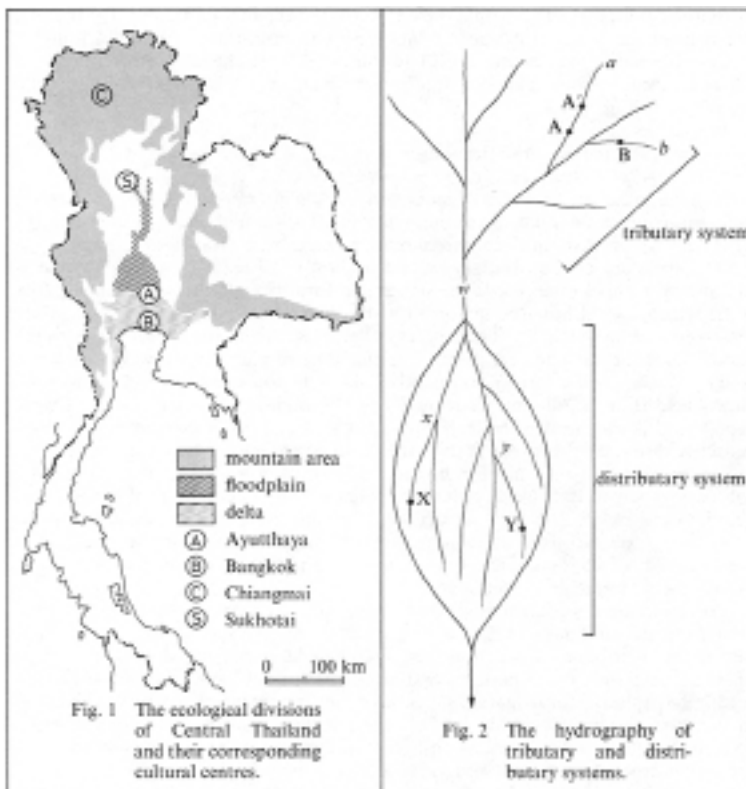
* Đại học Sư phạm Hà Nội và Đại học Hamburg. Bài viết này được tài trợ bởi Đại học Quốc gia Hà Nội theo đề tài khoa học QG.15.51.

Lan từ thế kỷ XIII đến vương triều Bangkok (Rattanakosin, từ 1782) là lịch sử xây dựng các đô thị dọc sông và mở rộng lãnh thổ theo các dòng sông, xuôi xuống hạ lưu.⁽²⁾ Ayutthaya được xây dựng trên một hòn đảo nơi khúc uốn của dòng sông Chao Phraya, cách biển 90km. Chặng cuối của cuộc hành trình này kết thúc vào năm 1767 khi Phya Taksin (Trịnh Quốc Anh) xây dựng kinh đô ở Thonburi, bên bờ tây sông Chao Phraya, và vương triều Chakri dời kinh đô này sang bờ đông, 16 năm sau đó. Cả hai thành phố này đều nằm cách Ayutthaya 70km xuôi về hạ lưu.

Đã có nhiều cuộc tranh luận về vai trò của biển đối với lịch sử Thái Lan ở giai đoạn đầu, đặc biệt là trước khi Ayutthaya trở thành Venice của phương Đông ở thế kỷ XVII.⁽³⁾ Các diễn trình lịch sử những năm 1980 thường tìm cách kết nối các vương quốc trên đất Thái (Sukhothai và Ayutthaya) như là sự kế thừa của Angkor để trở thành các quyền lực mới ở Đông Nam Á lục địa (mainland Southeast Asia). Các học giả như David K. Wyatt (*A Short History of Thailand*, 1982/2003), Charnvit Kasetsiri (*The Rise of Ayutthaya*, 1976), Srisakara Vallibhotama (*Sayam prathet*, 1991) tìm cách đặt các thể chế này trong không gian địa chính trị lục địa hơn là chú ý đến vai trò của biển trong sự hưng thịnh của Ayutthaya.⁽⁴⁾ Chỉ đến sơ kỳ hiện đại, vai trò của vùng hạ lưu Chao Phraya mới được đề cập đến như một không gian của các tương tác biển và lục địa và

các học giả bắt đầu chú ý đến một vai trò hợp lý của biển như động lực cho sự phát triển của lịch sử Thái Lan.⁽⁵⁾

Đường bờ biển hiện nay của Thái Lan khoảng 3.200km diện tích khoảng 316.000km². Thực tế, vị trí địa lý của Thái Lan đóng vai trò đặc biệt như một cầu nối giữa biển và lục địa, giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, giữa các dòng giao lưu văn hóa, tôn giáo và thương mại trong hàng nghìn năm giữa Nam Á và Đông-Đông Nam Á, giữa thế giới phương Đông và phương Tây. Miền nam Thái Lan bao gồm nơi có khoảng hẹp nhất của bán đảo Malay, eo Kra (rộng 44km) nối giữa



Bản đồ sự phân chia các vùng sinh thái và các con sông chính của Thái Lan. Nguồn: Yoshikazu Takaya, "An Ecological Interpretation of Thai", *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 6, No. 2 (Sep., 1975), p. 191.

biển Andaman và Thái Bình Dương. Từ các thế kỷ tiếp giáp Công nguyên, nơi đây đã là một trạm trung chuyển và đầu mối giao thông quan trọng trên con đường tơ lụa trên biển, nối liền Trung Quốc, thế giới Đông Nam Á với Ấn Độ và phương Tây.⁽⁶⁾

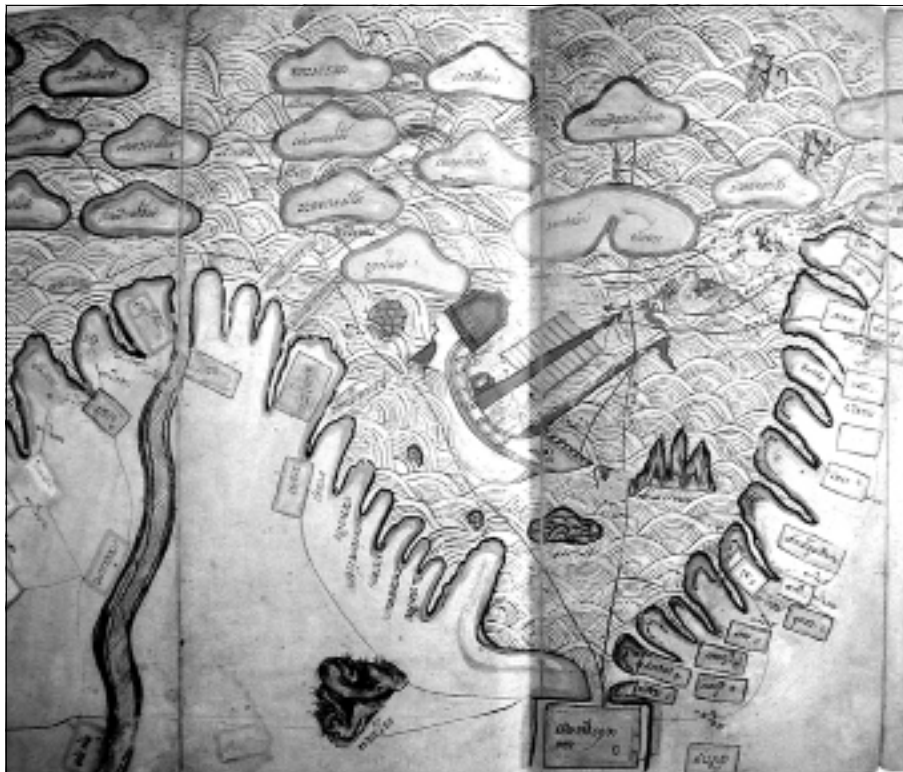
Đến thế kỷ XV-XVII, khi mạng lưới thương mại toàn cầu được mở rộng, việc trung chuyển hàng hóa từ Ấn Độ Dương sang Thái Bình Dương sử dụng đường bộ từ Mergui đến Moulmein đã làm cho Auhtthay trở thành cầu nối giữa thương mại Ấn Độ-Ả Rập (Arab) và Trung Quốc-Nhật Bản. Việc chuyển hàng lên bộ này có thể rút ngắn thời gian từ 3 tháng (nếu như vòng qua eo Malacca) xuống còn 6 đến 10 ngày.⁽⁷⁾ Một đặc điểm địa lý khác giúp Thái Lan đóng vai trò kết nối biển và Đông Nam Á lục địa là nhờ vào việc các đường bờ biển chiếm hơn một nửa chu vi của vịnh Thái Lan và các nhánh sông chảy theo hướng bắc nam. Vì vậy, các miền duyên hải và lưu vực sông trên lãnh thổ Thái Lan trở thành môi trường giao lưu của các nhóm biển và lục địa. Trước khi có sự xuất hiện của Singapore, Mergui-Ayutthaya là một trong những tuyến thương mại quan trọng kết nối Đông và Tây ở Đông Nam Á.⁽⁸⁾ Các cảng dọc duyên hải Andaman, eo Kra, và dọc theo Nakhorn Sri Thammarat, Songkhla, và Pattani là các tụ điểm trọng yếu của thương mại quốc tế khu vực. Đồng thời, vùng duyên hải và cửa sông Chao Phraya lại nằm ngay trung tâm của vùng vịnh Thái Lan, một trung tâm thương mại và giao lưu văn hóa, tôn giáo từ các thế kỷ tiếp giáp Công nguyên, nơi nổi lên các nền văn hóa biển quan trọng như Óc Eo và Dvaravati.⁽⁹⁾ Các vương quốc như Ayutthaya, Thonburi, và Bangkok đều thịnh vượng dựa trên thương mại hàng hải, tuy nhiên vị trí địa lý, sự mở rộng lãnh thổ và cạnh tranh quyền lực đặt cho Xiêm nhiều vấn đề quan trọng hơn là xác lập chủ quyền biển đảo cho đến trước khi người phương Tây thiết lập chủ nghĩa thực dân ở khu vực. Thực tế, Xiêm có những cơ chế linh hoạt với thương mại hàng hải và vì thế không yêu cầu sự kiểm soát chặt chẽ đối với các vùng nước xa bờ, cho tới những giai đoạn gần đây của lịch sử. Các thành phố như Ayutthaya, Thonburi và Bangkok đều có khả năng kết nối trực tiếp với biển và đón nhận các tàu lớn.

Bằng cách biến mình thành một điểm đến của các cường quốc biển, người Thái đã tham dự vào dòng chảy của lịch sử toàn cầu thông qua tương tác với biển, không chỉ với tư cách là một thị trường quan trọng và nguồn cung cấp hàng hóa dồi dào ở Đông Nam Á lục địa, mà còn là một đầu mối thương mại và trạm trung chuyển của mạng lưới thương mại toàn cầu.⁽¹⁰⁾ Chính vì thế, biển đóng vai trò giữ nhịp cho những thăng trầm của lịch sử Thái Lan bằng cách cung cấp môi trường mà ở đó người Thái có thể tương tác với thế giới thông qua trao đổi thương mại, giao lưu chính trị, chiến tranh, xung đột, phát triển hải quân, và đón nhận các nhân tố bên ngoài thông qua con đường giao tiếp hàng hải. Sự mở rộng của đế chế Thái (từ thế kỷ XVIII) cho đến khi “*Geobody*” (hình thể) của nước Thái Lan hiện đại được xác lập thông qua các hiệp ước quốc tế và tranh chấp lãnh thổ cuối thế kỷ XIX-đầu XX rõ ràng chủ yếu diễn ra trên các vùng duyên hải, các đảo trong Ấn Độ Dương và vịnh Thái Lan. Chính vì thế, tiến ra biển, tương tác biển, kiểm soát biển, và xác lập lãnh thổ biển là một xu hướng quan trọng định hình nước Thái hiện đại, ít nhất cũng là khuynh

hướng từ thế kỷ XIV. Khu vực vịnh Thái Lan trở thành môi trường năng động cho các chuyển biến chính trị. Cả vương triều Thonburi, Bangkok (và Nguyễn Việt Nam) đều được gây dựng dựa trên các hoạt động quân sự và kiểm soát các nguồn lực biển, đảo và duyên hải.

Mặc dù vậy, ý niệm về biển và không gian biển của người Thái cho đến tận đầu thế kỷ XIX vẫn chịu ảnh hưởng sâu sắc của thế giới quan Phật giáo và Hindu giáo. Các tấm bản đồ cổ nhất của người Thái về biển nói riêng và về địa lý nói chung có thể tìm thấy có niên đại vào khoảng thế kỷ XVIII. Một trong những bản đồ đó, Thongchai gọi là “Bản đồ duyên hải”, được vẽ vào thời Thonburi. Tấm bản đồ mô tả đường bờ biển từ Triều Tiên đến Ả Rập, với vũ trụ quan về ba thế giới của vua Ruang (*Trai Phum Phra Ruang*).⁽¹¹⁾ Các đường bờ biển được vẽ dọc theo phần dưới của bản đồ trong khi biển nằm ở phía trên. Nó bắt đầu từ Triều Tiên kéo dài xuống tận Quảng Châu. Việt Nam xuất hiện như một bán đảo với các cửa sông Mekong là điểm cao nhất trong khi duyên hải vịnh Thái Lan được mô tả như một vùng lõm và Ayutthaya xuất hiện như là thành phố lớn nhất.⁽¹²⁾ Các bản đồ của người Thái trước những năm 1870s, như Thongchai lập luận, đều không hề có đường biên giới. Phần lớn chúng thuộc về hai loại, bản đồ về vũ trụ quan (*cosmograph*) và các bản đồ liên quan đến thông tin quân sự và bờ biển với các vị trí cảng, mà không thể hiện các đường biên giới.⁽¹³⁾

Vũ trụ quan của người Thái chịu ảnh hưởng bởi Phật giáo và Hindu giáo trong ý niệm rằng thế giới được bao quanh bởi các vòng biển và lục địa với trung tâm là núi Meru. Sự kết hợp của các ý niệm tôn giáo Ấn Độ với tín ngưỡng bản địa của các cư dân sống trong miền gió mùa Đông Nam Á làm cho nước



Bản đồ của Thái Lan vẽ trong khoảng 1767-1782 về đường duyên hải từ Việt Nam đến bán đảo Malay.
 Nguồn: Klemp, E. Wightman, A. Wightman, *Asien auf Karten von der Antike bis zur Mitte des 19 Jahrhunderts*, VCH (Acta Humaniora), Weinheim, Germany, 1989, p. 42.

và các biểu tượng của nước giữ vị trí rất quan trọng trong nền văn hóa Thái (và nhiều sắc dân Đông Nam Á khác). Naga là một trong những biểu tượng của nước giữ vai trò trung tâm trong nền văn hóa lấy nước làm nền tảng này (*water-based culture*). Nó xuất hiện từ các con thuyền rồng của vua Ayutthaya (*Anantanakraj*) cho đến hệ thống dẫn nước vào các cánh đồng, *naak hai nam* (Naga mang nước).⁽¹⁴⁾

Dù tín ngưỡng, phong tục lễ hội của người Thái gắn liền với các biểu tượng nước, phần lớn không gian thực hành lễ hội và kinh tế xã hội đều chủ yếu diễn ra nơi các dòng sông và vùng đất ngập nước. Từ trước thế kỷ XIX, ngay cả nghề đóng thuyền, cũng chủ yếu là thuyền đi sông, và việc tổ chức các xã hội, cũng như công trình kiến trúc được tạo dựng quanh các dòng sông và vùng đất thấp ven sông.⁽¹⁵⁾ Điều này cũng được phản ánh qua phạm vi cư trú của người Thái. Sir John Bowring giữa thế kỷ XIX cũng mô tả rằng họ chủ yếu cư trú dọc theo hai bờ Chao Phraya, các nhánh lớn của dòng sông này và khu vực vịnh dọc theo duyên hải xuống vĩ độ thứ 7 trên bán đảo Malay. Người Thái cũng chiếm 2/3 cư dân tại duyên hải Tenasserri, bên bờ biển Andaman.⁽¹⁶⁾

2. Tương tác với biển

Tư liệu thành văn sớm nhất mà chúng ta có được đề cập đến các mối liên hệ giữa người Thái với biển là tấm bia dựng bởi nhà vua nổi tiếng của vương quốc Sukhothai, Ramkhamhaeng (1292). Sau phần mô tả về sự thịnh vượng của vương quốc, tấm bia nhắc đến việc các “lãnh thổ” đã chịu khuất phục trước nhà vua, về phía tây, đến tận Pegu và Martaban bên bờ Ấn Độ Dương, về phía nam, chạy dọc theo miền duyên hải đến Nakhon Si Thammarat, trên bán đảo Malay. Mặc dù biên niên sử của Nakhon Si Thammarat cũng đưa một thông tin tương tự rằng Ramkhamhaeng đã đến trị vì ở đây từ 1274 đến 1276, sự hiện diện của quyền lực Sukhothai ở bán đảo Malay có lẽ không gì khác hơn là các mối quan hệ chính trị lỏng lẻo giữa các vương triều ở miền nam như Phetburi và Suphanburi dành cho Sukhothai.⁽¹⁷⁾ Từ năm 1350, Ayutthaya được thành lập ở phía nam của Sukhothai, nằm cách biển 90km. Tới thế kỷ XV, vương quốc này tìm cách bành trướng xuống bán đảo phía nam bằng các cuộc chinh phục tới Malacca, và tìm cách mở đường xuống thế giới hải đảo Malay. *Pongsawadan* của Luan Prasoet, biên niên sử soạn năm 1680 đề cập đến sự kiện năm 1444, vua Boromaraja II chinh phục Malacca, đã đóng quân ở Pathai Khasem, bắt 120.000 tù binh và sau đó rút quân về. Biên niên sử Malay, *Sejarah Melayu*, cũng mô tả:

“Từ xa xưa, vương quốc Siam được biết đến như là Shahrunuwi (Ayutthaya), và tất cả các vua ở phía đông đều phục tùng ông ta. Nhà vua tên là Bubunnya (Boromaraja II?). Khi người Siam biết rằng Malacca là một vương quốc quan trọng, nhưng không thần phục mình, nhà vua Bubunnya liền gửi một sứ đoàn đến Malacca yêu cầu thần phục. Nhưng Sultan Muzaffar Shah không chấp nhận, nhà vua Siam giận dữ chuẩn bị tấn công Malacca. Tướng quân của ông ta, Okya Chakra, dẫn theo một đạo quân lớn.”

Trong năm tiếp theo, một đạo quân lớn được tiếp tục phái xuống nhằm chinh phục eo biển phía nam bán đảo Malay. Các cuộc viễn chinh này đe dọa

cả Malacca và khu vực hải đảo đến mức họ đã phải cầu cứu nhà Minh can thiệp.⁽¹⁸⁾ Các cuộc viễn chinh quân sự thường xuyên diễn ra như là những nỗ lực mở rộng ảnh hưởng của người Thái xuống các khu vực ven biển, bán đảo, kiểm soát các đảo trong vịnh Thái Lan và vùng duyên hải hơn ba nghìn cây số từ tây nam Cambodia đến miền trung bán đảo Malay. Đầu thế kỷ XVII, Yamada Nagamasa được cử đi chinh phục các thủ lĩnh trên bán đảo Malay. Trong cuộc viễn chinh năm 1630, ông cùng 300 samurai Nhật Bản và quân Thái đã dập tắt sự kháng cự của các thủ lĩnh người Malay ở Ligor (nay là Nakhon Si Thammarat).⁽¹⁹⁾ Ayutthaya cũng mở rộng ảnh hưởng xuống các đảo và duyên hải phía nam, đặc biệt là khu vực xung quanh vịnh Thái Lan; xây dựng hệ thống phòng thủ dọc cửa sông và duyên hải. Dựa vào sự hỗ trợ của người Pháp, các pháo đài đã được xây dựng dọc theo cửa sông Chao Phraya nhằm quản lý vùng duyên hải và cửa sông dẫn vào Ayutthaya, trong đó có các pháo đài ở hai bên bờ Bangkok ngày nay.⁽²⁰⁾ Từ thế kỷ XIV, hàng năm người Thái đều gửi các đoàn thuyền đến Trung Hoa triều cống, hoặc ghé qua Ninh Ba, Hạ Môn, Quảng Đông buôn bán. Năm 1387, Xiêm được cho là đã gửi đến nhà Minh 30 con voi và 60 quân tượng; trong khi một sứ đoàn của họ đến nhà Minh năm 1456 than phiền về việc người Chăm đã cướp bóc một chiếc tàu của họ.⁽²¹⁾ Bức thư của Ayutthaya gửi chúa Nguyễn năm 1755 liệt kê ít nhất 4 lần các thuyền này ghé vào Hội An và bị quan chức Đàng Trong thu thuế và hàng hóa. Các văn thư trao đổi sau đó cũng hé lộ rằng người Thái có các hoạt động tuần tra vùng duyên hải và đã có đụng độ giữa thuyền chiến của Đàng Trong với Ayutthaya. Trong một sự kiện được ghi nhận, một thuyền chiến của Đàng Trong cùng với 39 thuyền nhân bị đưa về Thái. Chúa Nguyễn yêu cầu họ được đưa trở lại Thuận Hóa cùng với 15 thương nhân khác gặp bão. Trong các văn thư ngoại giao này, Ayutthaya cũng xin cấp 10 long bài giúp cho các thuyền quan [thuyền nhà nước] được miễn thuế nếu như ghé qua các cảng Đàng Trong.⁽²²⁾

Đến cuối thế kỷ XVIII, lần đầu tiên thủy quân đã mang lại ưu thế thực sự cho Xiêm với việc Phya Taksin trốn thoát cuộc tàn sát của người Miến ở Ayutthaya, lập căn cứ ở Chanthaburi, mở rộng các xưởng đóng thuyền chiến, và liên kết với các mạng lưới người Hoa trong vùng vịnh Thái Lan.⁽²³⁾ Trong vòng 6 tháng, chiến thuật dựa vào vùng duyên hải từ Chanthaburi đến Trad, Rayong và lực lượng thủy quân này đã đưa ông đến thắng lợi với sự thiết lập vương triều Thonburi (1767-1782).⁽²⁴⁾ Đây là vương triều đầu tiên mà người Thái thể hiện tham vọng bành trướng một cách có hệ thống trong nỗ lực kiểm soát biển, duyên hải và các đảo dọc theo cửa sông Chao Phraya. Không dừng lại ở các cuộc viễn chinh vào Lào và Cambodia; bán đảo Malay và vùng duyên hải đông nam kéo dài đến Hà Tiên đã trở thành mục tiêu thường xuyên của các cuộc chinh phục quân sự của Phya Taksin. Ông mở rộng kiểm soát vùng ven biển của các tiểu quốc Malay thông qua quân sự và sử dụng mạng lưới thương nhân Hoa kiều. Tuy nhiên, các nỗ lực trong suốt thời gian cầm quyền của ông cũng chỉ chinh phục được khu vực duyên hải Nakhon Si Thammarat, trong khi Kedah và Pattani vẫn bảo lưu được nền độc lập.⁽²⁵⁾

Việc kiểm soát các nhóm người Hoa định cư dọc theo vùng duyên hải từ Hà Tiên xuống nam bán đảo Malay có ý nghĩa quan trọng làm bàn đạp để

kiểm soát các đảo, duyên hải và vùng biển trong vịnh Thái Lan. Nếu như Hà Tiên giúp chúa Nguyễn và nhà Nguyễn sau này xác lập chủ quyền biển đảo tại phần phía đông của vịnh Thái Lan, Phya Taksin và người Thái cũng có sách lược tương tự với hàng chục nhóm Hoa kiều dọc theo duyên hải bán đảo Malay. Đến 1780, có khoảng 20 nhóm người Hoa khác nhau thiết lập các thể chế tự trị hoặc bán tự trị dọc theo vịnh Thái Lan như Hà Tiên, Trad, Chantabun, Songkla, Trengganu, Sambass, Riau, Phuket, và Bangka.⁽²⁶⁾ Các nhóm này có vai trò quan trọng trong việc kiểm soát các vùng bờ biển, đảo và cửa sông trong vùng vịnh. Họ đồng thời cũng nắm những vị trí cảng và đầu mối kinh tế quan trọng. Người Hoa ở Bangka là một ví dụ cho tầm ảnh hưởng đó. Trong những năm 1760, họ đã phát triển khai mỏ thiếc ở quy mô lớn đến mức hàng năm bán cho thương nhân châu Âu khoảng 1.562 tấn. Anthony Reid dự báo con số này bằng cả tổng sản lượng của Đông Nam Á trong 30 năm trước đó cộng lại; trong khi năm 1824, các nhóm người Hoa này sản xuất ½ lượng hồ tiêu toàn thế giới (9.000 tấn).⁽²⁷⁾

Cũng dưới thời Thonburi, người Thái chính thức đẩy mạnh tranh chấp với người Việt ở Cambodia cả trên bộ lẫn trên biển. Mục tiêu then chốt của nỗ lực mở rộng và kiểm soát vịnh Thái Lan này chính là Hà Tiên, vị trí tiền tiêu có thể kiểm soát hàng hải và các hoạt động trên biển dọc theo một đường bờ biển dài từ cửa sông Chao Phraya đến tận bán đảo Cà Mau. Năm 1771, Phya Taksin tấn công Hà Tiên. Chi viện sau đó của chúa Nguyễn đã buộc quân Thonburi phải rút lui.⁽²⁸⁾ Tuy nhiên, các nhóm quân Thái vẫn đóng rải rác tại các vùng duyên hải nam Cambodia và Thái Lan đến tận đầu thế kỷ XIX. Họ xây dựng các đồn bốt và kiểm soát cảng tại phủ Sài Mạt [柴末府]. Trong một bức thư gửi Bangkok, Gia Long yêu cầu vua Rama II triệu hồi các nhóm quân này.⁽²⁹⁾ *Xiêm La quốc lộ trình tập lược* cũng đề cập đến các đồn bốt của Việt Nam và Thái Lan xen kẽ nhau tại vùng duyên hải và các đảo ở phía đông bờ vịnh. Tuy nhiên nỗ lực kiểm soát của Bangkok đối với khu vực phía đông của vịnh Thái Lan sẽ còn kéo dài đến tận thời Rama III. Năm 1833, Xiêm phái các đạo quân lớn đánh chiếm Hà Tiên, Châu Đốc và An Giang, nhưng thất bại.

Sự gia tăng ảnh hưởng biển và duyên hải của người Thái rõ ràng trở thành đối trọng đối với người Việt. Chúa Nguyễn đã nhiều lần phản công chống sự gây hấn của quân Xiêm. Khoảng năm 1768-1770, một đạo thủy quân lớn của Mạc Thiên Tứ ở Hà Tiên tiến đánh Xiêm La. Đạo quân thủy này đến đóng ở Chanthaburi trong hai tháng, nhưng Phya Taksin quyết không giao chiến. Dịch bệnh và vấn đề tiếp tế đã làm quân Đàng Trong thiệt hại đến 4/5 và phải rút về Hà Tiên.⁽³⁰⁾ Mặc dù vậy, rõ ràng thủy quân không phải là điểm mạnh của người Thái nếu như so với người Việt. Hơn một thập niên sau đó, họ đã bị Tây Sơn đánh bại trong trận thủy chiến lớn ở Rạch Gầm-Xoài Mút.⁽³¹⁾ Khi Việt Nam được thống nhất vào năm 1802, xung đột ven biển và duyên hải giữa Bangkok và Huế vẫn tiếp tục đến giữa thế kỷ XIX liên quan đến việc tuần tra hàng hải, chống cướp biển và đụng độ giữa các nhóm thủy quân trong vùng vịnh Thái Lan. Cũng có những lúc người Thái phải kêu gọi sự giúp đỡ của nhà Nguyễn để chống lại người Miến. Tháng 5/1809, vua Gia Long đã hội ý các quan đại thần về lời đề nghị trợ giúp 3 vạn quân thủy bộ, và xem xét khả năng cứu trợ theo

đường biển cho Bangkok: “Thủy quân ta vốn đã tập quen, nếu dùng đường biển thì tiện. Đường biển có hai lối: một lối đi từ Lục Khôn Xa Gia Lục để hội với quân Xiêm thì chứa lương đóng quân nên ở chỗ nào? Một lối qua hải đảo các nước Chà Và Hồng Mao thẳng tới nước Diên Điện thì phải mượn đường ở người, nên nói thế nào?”⁽³²⁾

Khi xem xét sự thay đổi trong chính sách của người Thái với biển từ Rama I và II (1782-1824), điều dễ nhận thấy là sự dịch chuyển mạnh mẽ của các mối quan tâm của người Thái từ lục địa ra biển bởi từ cuối những năm 1810, Myanmar đã không còn là mối đe dọa lớn nhất đối với Bangkok. Sau khi dời đô từ Thonburi sang Bangkok để tránh các cuộc tấn công của người Miến, người Thái tìm thấy lợi thế của chính sách hướng ra biển và nhờ đó, họ có thể kiểm soát tốt hơn các vùng cửa sông và duyên hải ở dưới hạ lưu khoảng 20km. Các thành trì quan trọng dọc cửa biển như Paknam, Samut Sakhon, Samut Prakan, Samut Songkhram đều do các đạo thủy quân mạnh trấn giữ.⁽³³⁾ Từ vùng trung tâm Bangkok đã phát triển một mạng lưới quân sự quản lý biển và duyên hải từ vùng hạ lưu sông Mekong đến các Sultan Malay ở phía nam. Rama III đã phái các đạo quân xuống Kedah vào năm 1838-1839, tuy nhiên các cuộc viễn chinh này chỉ thiết lập ảnh hưởng trực tiếp của Bangkok ở Songkhla, Nakhon trở về phía bắc, trong khi Kedah, Pattani, Kalantan, và Trengganu vẫn là các vùng chịu ảnh hưởng (triều cống cây vàng, cây bạc).⁽³⁴⁾ Các tiểu quốc duyên hải này thường xuyên tìm cách thoát khỏi ảnh hưởng của người Thái bằng cách dựa vào người Miến hay người Anh ở Penang. Năm 1822, thuyền của Myanmar bị phát hiện mang theo các thư từ như thế đến Sultan Kadah; hành động này đã dẫn đến các chiến dịch quân sự của Bangkok ngay sau đó, và lính Xiêm đã đóng quân và xây dựng các xưởng đóng tàu ở Setul.⁽³⁵⁾

Đến những năm 1820, người Thái đã có một lực lượng hải quân tương đối quy mô. Khi người Anh tấn công Myanmar lần thứ nhất (1824-5), lực lượng quân sự của Bangkok được yêu cầu phải chuẩn bị đối phó. Ngoài hai cánh quân bộ, lực lượng hải quân được giao cho Phaya Chumphon (Sui) để tuần tra khu vực biển dọc theo Mergui-Tenasserim. Người Anh còn được thông báo rằng các cánh quân này có thể hỗ trợ họ.⁽³⁶⁾ Sự phát triển của thủy quân Thái Lan cuối thế kỷ XVIII-đầu thế kỷ XIX gắn chặt với sự trợ giúp về thuyền và kỹ thuật đóng thuyền của người Việt và người Hoa. Biên niên sử Bangkok, triều đại Rama I đề cập đến việc ông này yêu cầu Nguyễn Ánh đóng thuyền gởi qua Bangkok để đổi lấy sự giúp đỡ từ Xiêm:

“Nếu Ong Chiang Su (Nguyễn Ánh) kêu gọi sự giúp đỡ quân sự, nhà vua sẵn sàng gửi quân. Tuy nhiên, để đi đường bộ thì quá xa, mà đi đường thủy thì chỉ có 70-80 thuyền hiện sẵn ở kinh... Vì thế nếu Ong Chiang Su không bận tham chiến, nên cho đóng khoảng 60-70 thuyền kular, cùng với một chiếc thuyền kular tốt cho nhà vua sử dụng, và gửi tất cả chúng cho nhà vua.”⁽³⁷⁾

Một ghi chép khác cũng cho thấy Xiêm nhận được nhiều thuyền đóng từ vùng hạ lưu sông Mekong để đổi lấy vũ khí:

“Vào ngày trăng khuyết đầu tiên của tháng 11 năm Hợi, nhà vua Annam gởi một lá thư yêu cầu mua 1.000 hap sắt. Kèm theo đó là quà tặng 30 cái lọng

trình lên nhà vua, và 70 thuyền chiến đóng theo yêu cầu trước đó. Các con thuyền này đang thả neo ở bán đảo Bang-o đợi lệnh nhà vua. Vào ngày Thứ Năm, ngày trăng khuyết thứ hai của tháng ba, nhà vua yêu cầu chuyển lên tàu 200 hap sắt và 200 khẩu súng làm quà tặng cho vua Annam”.⁽³⁸⁾

Sự ngưỡng mộ của người Thái đối với kỹ thuật đóng thuyền của người Việt đã được ghi chép trong một bài thơ ở thế kỷ XIX:

*“(Việt) là những người có nhiều bộ mặt và nhiều thủ đoạn giấu trong tay áo
Họ rất khéo làm nghề mộc
Họ thích ăn thịt cá sấu
Họ sống dọc sông và là những chuyên gia về thuyền bè”.*⁽³⁹⁾

Sự phát triển của thương mại và nhu cầu giao thương bắt đầu tăng mạnh ở Xiêm đầu thế kỷ XIX góp phần thúc đẩy đáng kể sự phát triển của ngành đóng tàu trong đó Bangkok và Chanthaburi là những trung tâm chính. Chanthaburi nằm trên bờ đông vịnh Thái Lan, ghi chép của những người phương Tây qua đây cho biết khu vực này tập trung chủ yếu người Cochinchina (Việt), và người Hoa.⁽⁴⁰⁾ Tại đây vào năm 1835, có văn phòng trực tiếp điều hành hệ thống đóng tàu quy mô dưới sự chỉ huy của Chaophraya Phrakhleng, quản lý ngân khố và bộ trưởng chiến tranh của Rama III. Tại cửa sông Chanthaburi, các xưởng đóng tàu có không dưới 50 thuyền đã sẵn sàng, hai con thuyền trong số này có sức chở đến 300-400 tấn, 30-40 tàu chiến và một số lượng các thuyền nhỏ hơn.⁽⁴¹⁾

Một trong các nỗ lực quân sự lớn của Rama III trong việc sử dụng thủy quân chính là các cuộc viễn chinh đến miền trung bán đảo Malay những năm 1839 và 1851. Các bức thư trao đổi giữa Rama III và các tướng lĩnh được phái đi gợi ý về vai trò của khu đóng thuyền Chanthaburi đối với sự phát triển thủy quân của Bangkok. Ví dụ như con tàu *Klaeo Klang Samut* (Chiến binh đại dương), là con thuyền đầu tiên mang phong cách phương Tây được đóng bởi người Xiêm. Trong khi đó Chaophraya Phrakhleng cũng được biết đến với khả năng tiếp nhận các kỹ thuật đóng thuyền của người Việt mà ông ta có dịp đối đầu trong cuộc chiến 1834-1835. Hai trong số các loại thuyền cải tiến của Xiêm được gọi là *Ruea Sisa Yuan*, “thuyền có mũi kiểu Việt”, và *Ruea Pom Yang*, “pháo thuyền theo mô hình Việt”.⁽⁴²⁾

Các tư liệu khác cũng đề cập đến sự mở rộng ngành đóng tàu ở Bangkok, dọc theo hai bờ sông Chao Phraya và do các thương nhân và thợ thủ công Trung Hoa làm chủ.⁽⁴³⁾ Giá thành đóng một con tàu ở Bangkok (15 dollar Tây Ban Nha trên 1 tấn trọng tải) được cho là rẻ hơn Việt Nam (16,66 dollar), Quảng Châu (20,83 dollar), và Phúc Kiến (30,58). Trước khi đến Thái Lan, Crawford (1820) cũng nói rằng “phần lớn các con tàu được thuê cho thương mại giữa các đảo Ấn Độ và Trung Hoa được đóng ở Bangkok, trên dòng sông lớn của Xiêm.”⁽⁴⁴⁾

3. Quản lý biển và sự xác lập chủ quyền biển hiện đại

Phần này đề cập đến cách thức người Thái tiến hành quản lý biển và xác lập chủ quyền biển đảo trong thời kỳ hiện đại. Quá trình này chỉ trở thành mối quan tâm thực sự của Bangkok từ những năm 1830 khi phải đối mặt với sự can thiệp trực tiếp của Anh và Pháp vào các vùng lãnh thổ xung quanh Thái

Lan và gây sức ép buộc nước này phải phân định và xác lập các tuyên bố chủ quyền biển đảo, đưa chúng lên các bản đồ chủ quyền hiện đại và ký kết các hiệp ước quốc tế. Phần lớn quá trình này được thực hiện bằng cách thỏa thuận và ký các hiệp ước đối với Anh và Pháp, bắt đầu bằng hiệp ước Burney (1826), và kéo dài đến nửa sau thế kỷ XX khi Thái Lan bắt đầu quá trình tái đàm phán và điều chỉnh lại đường biên giới trên biển và quyền quản lý các đảo khi Anh Pháp rút khỏi khu vực Đông Nam Á trong quá trình phi thực dân hóa và các quốc gia dân tộc hiện đại được thiết lập: Myanmar, Malaysia, Cambodia và Việt Nam. Quá trình đàm phán và hoạch định lãnh hải và thêm lục địa này vẫn còn kéo dài đến tận ngày nay, chủ yếu là liên quan đến một khu vực chồng lấn với Cambodia dọc theo Ko Kut.

Trước khi có sự hiện diện của các tàu chiến phương Tây, biển chưa bao giờ mang đến mối đe dọa đối với người Thái. Trước đó, phần lớn các xung đột lãnh thổ, tranh chấp biên giới đều diễn ra trên bộ, chủ yếu với Myanmar hay các nhóm người Thái phía bắc.⁽⁴⁵⁾ Trong nhiều cuộc viễn chinh quân sự có sử dụng thủy quân, người Thái đã phải nhờ đến tàu bè của Việt Nam. Khi Nguyễn Ánh chiếm được Gia Định, ông đã đóng thuyền đổi lấy vũ khí từ Bangkok, như đã đề cập ở trên. Tuy nhiên, mọi việc đã thay đổi nhanh chóng khi người châu Âu bắt đầu chiếm các vùng đất xung quanh Thái Lan và các mối đe dọa chủ yếu lại đến từ biển. Vị trí đặc biệt của Bangkok làm nó rất dễ bị tổn thương bởi các cuộc phong tỏa biển, vì nó chỉ cách vịnh Thái Lan 20km và chỉ có một con đường độc đạo có thể tiếp cận trực tiếp từ biển. Không gian chính trị mới ở khu vực đặt ra hai vấn đề mới: cạnh tranh quản lý biển và phân định các vùng biên giới theo khái niệm “quốc gia dân tộc”. Thongchai Winichakul đã phản ánh điều này khi mô tả quá trình hình thành các đường biên giới của Thái Lan hiện đại; chủ yếu thông qua các hiệp ước biên giới ký kết với người Anh và Pháp.⁽⁴⁶⁾ Từ trước chiến tranh Anh-Miến, người Anh đã để lộ ý đồ can dự vào tranh chấp trên bán đảo Malay và được Sultan Kedah nhượng cho Penang. Phái đoàn của Công ty Đông Ấn Anh do Crawford dẫn đầu đến Bangkok (5/1822) mang theo tham vọng này. Tuy nhiên họ đã không thuyết phục được Bangkok trong vấn đề lãnh thổ với các tiểu quốc dọc theo duyên hải bán đảo Malay. Khi người Anh chiếm hai vị trí duyên hải chiến lược là Mergui và Tenasserim (1825), Rama III lo lắng rằng chúng sẽ cắt Xiêm ra khỏi các cảng quan trọng này.⁽⁴⁷⁾ Chính vì thế, yêu cầu phản ứng của Bangkok đối với vấn đề lãnh thổ, quản lý biển càng trở nên cấp thiết. Điều này lý giải cho sự quyết liệt của Rama III trong các chiến dịch quân sự nhằm chiếm giữ các cảng biển và vùng duyên hải ngày càng có vị trí chiến lược trong bản đồ địa chính trị khu vực. Năm 1826, sau khi giành chiến thắng ở Myanmar, người Anh cử Burney đến Bangkok và sau đó hai bên ký hiệp ước Burney (20/6/1826) với 14 điều khoản, chủ yếu về lãnh thổ, thương mại trong đó người Anh tìm cách loại bỏ dần ảnh hưởng của Bangkok ra khỏi Perak, Ligore, và Salengore (theo điều 14).⁽⁴⁸⁾

Tuy nhiên đến trước những năm 1850, sự đe dọa của phương Tây chưa phải là vấn đề thực sự nghiêm trọng đối với Bangkok, thay vào đó là những tranh chấp và mở rộng ảnh hưởng biển đảo với các vương quốc láng giềng. Từ đầu thế kỷ XIX, cả Bangkok và Huế đều tăng cường sự hiện diện tại các hòn

đảo và kiểm soát duyên hải phía nam Cambodia. Báo cáo năm 1810 của sứ đoàn Việt Nam qua Bangkok đề cập đến đường ranh giới này ở vịnh Cổ Công (古公). Cả vịnh biển và hòn đảo tên Cổ Công/ Ko Kong này thuộc quyền kiểm soát của nhà Nguyễn, được vua Cambodia là Outey II (Nặc Tôn) cắt cho Hà Tiên để tạ ơn (1757). Dọc theo cửa biển Cổ Công (古公海門) theo bờ biển về phía tây có đồn đóng giữ của hơn 100 quân Xiêm. Đến thời Tự Đức, một phần vùng này được trả lại cho Cambodia.⁽⁴⁹⁾

Cuộc chiến tranh giữa Rama III và Minh Mệnh là đỉnh cao nhất của tranh chấp biển đảo và vùng duyên hải dọc theo miền nam Cambodia. Đường tranh chấp này tạo ra một hành lang chạy từ Châu Đốc (An Giang), dọc theo kênh Vĩnh Tế, qua Hà Tiên và xuống các đảo Phú Quốc, Thổ Chu. Năm 1833-34, quân Xiêm đã tấn công nhà Nguyễn trên khắp các khu vực này, vì thế Huế đã phải tăng cường phòng thủ vùng biển từ Hà Tiên qua đến Phú Quốc.⁽⁵⁰⁾ Đây là cửa ngõ để xâm nhập vào duyên hải hạ lưu sông Mekong. Tại đây có các đội thủy quân Phú Cường thuộc sở Phú Quốc (富國所) cai quản nhằm chống lại cướp biển Java (Malay) và sự xâm lấn của quân Xiêm.⁽⁵¹⁾ Năm 1832, Huế xây dựng pháo đài tại Phú Quốc; năm sau, Tuần phủ Hà Tiên có tầu thỉnh cho sáp nhập 13 hòn đảo xung quanh vào địa hạt Hà Tiên, trong đó có hải đảo lớn nhất là Phú Quốc và Thổ Chu.⁽⁵²⁾ Đến năm 1837, Minh Mệnh lại yêu cầu kiểm soát chặt chẽ các đảo và duyên hải trong vùng phía đông vịnh Thái Lan, thống kê dân cư trên các đảo và vẽ bản đồ dâng trình:

“Vua nghĩ ở biển Hà Tiên nhiều đảo lớn đảo nhỏ, thuyền giặc Đồ Bà thường ẩn nấp ở đấy để đón cướp, sai quan tỉnh phái người xét xem có bao nhiêu đảo, tên đảo là gì, có dân cư hay không? Cùng đường bộ cách nhau xa hay gần và hình thế thế nào, vẽ đồ bản nói rõ. Lại chỗ nào nên đặt đồn canh giữ, chỗ nào nên phái quân đón phục, tính bàn tâu lên.

Quan tỉnh liền tâu nói: ‘Các đảo thuộc hạt, chỉ đảo Phú Quốc có dân cư, đã đặt đồn đóng giữ, còn đảo Dương (trước gọi là hòn Ông), đảo Âm (trước gọi là hòn Bà), đảo Vu, đảo Thăng, đảo Thổ Châu, đảo Cổ Luân, đảo Thát, đều không có dân cư, xa cách đường bộ (đảo Dương, đảo Âm đều cách 4 ngày đường đi thuyền, đảo Vu 3 ngày, đảo Thăng 2 ngày, đảo Thổ Châu, đảo Cổ Luân đều 2 ngày rưỡi, đảo Thát 1 ngày). Lại không có hình thế để đóng đồn đặt phục binh được, hằng năm cứ tháng 3 tháng 4 là kỳ gió nam, thuyền giặc hoặc tạm đậu ở đảo Âm, đảo Dương, đảo Thăng, đảo Thổ Châu 1, 2 ngày, lại tâu đi 4 ngã ăn cướp. Tháng 9 tháng 10, mùa gió đông bắc, hoặc ở đảo Vu, đảo Cổ Luân, đảo Thát bỏ neo 1, 2 ngày vững bền, rồi lại chạy về, chưa từng ở lâu đến 5, 6 ngày, đã hỏi người địa phương sở tại, lời nói đại khái giống nhau. Xét ra chiều theo phận biển, hòn đảo nhiều ngã mà giặc biển đậu lại bất thường, có khi ở đảo này, có khi ở đảo khác, chẳng qua 1, 2 ngày để đợi chiều gió rồi đi, các thuyền quân đi tuần tiễu, xin theo dự trước, cứ tháng 4 thì phái đi, tháng 10 rút về, không phải làm đồn bảo làm gì.’”⁽⁵³⁾

Rõ ràng là đến những năm 1840, Huế đã giành được ưu thế trong việc kiểm soát các hòn đảo và vùng duyên hải phía đông vịnh Thái Lan. Mạng lưới quân sự, thương mại của Hà Tiên và chúa Nguyễn, đặc biệt là thời Nguyễn Ánh

cho thấy sự hiện diện áp đảo và ưu thế của người Việt trên các đảo và duyên hải tại đây với hiểu biết địa lý và các đồn bảo quân sự. Báo cáo ghi chép về các con đường thủy bộ từ hạ lưu sông Mekong qua Bangkok (1810) của Tổng Phước Ngoạn, Dương Văn Châu đề cập chi tiết hơn 300 địa danh khác nhau với 51 cửa biển chạy từ cửa sông Mekong đến duyên hải bán đảo Malay, đặc biệt là tuyến đường thủy dọc ven biển (Nha hải thủy trình - 涯海水程), đường ngoài khơi (Dương hải thủy trình - 洋海水程), và các tuyến ngang dọc trong vịnh.⁽⁵⁴⁾

Tri thức biển đảo và khả năng tương tác biển của Thái Lan cũng được thể hiện thông qua sự phát triển của kỹ thuật vẽ bản đồ các vùng biển và duyên hải. Một bộ sưu tập 17 bản đồ được vẽ đầu thế kỷ XIX, sau hơn 150 năm bị lãng quên, được phát hiện trong một chiếc tủ ở hoàng cung Bangkok (1996). Các tấm bản đồ vẽ trên vải, có tấm kích thước 5,17 x 3,88m, vẽ chi tiết các vùng lãnh thổ, vùng ảnh hưởng và cả các nước láng giềng của Thái Lan. Sự chính xác và chi tiết của các tấm bản đồ này về các đường duyên hải, cửa sông và vị trí các đảo cho thấy người Thái đã gia tăng hiểu biết địa lý của mình đối với vùng vịnh Thái Lan, đặc biệt là bán đảo Malay và hạ lưu sông Mekong. Điều này không chỉ đến từ việc tiếp nhận các kỹ thuật và tri thức đồ bản từ phương Tây, mà quan trọng hơn là mối quan tâm thường xuyên của người Thái đối với khu vực biển này đã gia tăng đáng kể cùng với sự cạnh tranh kiểm soát và xác lập chủ quyền với Việt Nam và các nước phương Tây. Bốn trong số các bản đồ này là về bán đảo Malay. Bản đồ *Muang Nakhon Si Thammarat* mô tả bán đảo Malay và các đảo xung quanh cả Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Bản đồ về *Muang Thalang* và *Muang Lakhon* tập trung mô tả khu vực miền trung bán đảo Malay từ Phu Ket kéo dài xuống các Hội quốc nằm dưới sự kiểm soát của Bangkok. Vùng duyên hải phía tây Thái Lan cũng được phản ánh trên bản đồ *Muang Thawai*, bao gồm các vùng đất ở tây Thái Lan và nam Myanmar, từ Tavoy chạy dọc theo vịnh Mataban với đường bờ biển tương đối chính xác và tỷ lệ bản đồ là 1: 250.000, là tỷ lệ chuẩn phổ biến của các bản đồ hiện đại. Các bản đồ khác vẽ đường duyên hải và các đảo ở hạ lưu sông Mekong và bán đảo Cà Mau (*Muang Phrataphang*), nơi người Thái có các cuộc viễn chinh quân sự trong những năm 1830.⁽⁵⁵⁾ Số lượng lớn các bản đồ trong bộ sưu tập này về bán đảo Malay và các đảo dọc hai bên bờ Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương cũng cho thấy mối quan tâm lớn của Xiêm đối với khu vực này, đặc biệt là từ cuối thời Rama III, Bangkok đẩy mạnh các cuộc viễn chinh nhằm kiểm soát các hội quốc và ngăn chặn sự bành trướng của người Anh lên phía bắc.

Những bản đồ tiếp sau đó người Thái vẽ liên quan đến các đường biên, duyên hải và đảo là do sức ép của Anh và Pháp. Trước những năm 1880, các bản đồ của Thái Lan chưa có các đường biên giới cụ thể và rõ ràng. Chỉ có một số đường được xác định chung chung để phân định ranh giới với Kedak và Kelantan ở phía nam. “Biên giới” với Cambodia là đường cắt ngang qua Battambang và Siem Reap xuyên qua Biển Hồ. Các đường biên giới với Lào và Myanmar không tồn tại.⁽⁵⁶⁾

Vì thế, khi buộc phải ký các hiệp ước phân định biên giới, và công nhận Lào, Cambodia, Malaysia là các quốc gia, lịch sử dân tộc chủ nghĩa Thái Lan

trong thế kỷ XX coi đó là thất bại mất đất, mất lãnh thổ, bị phương Tây xức ép để lấy đi các vùng “lãnh thổ” thuộc ảnh hưởng Thái Lan, bao gồm: Lào, Cambodia, Tây Bắc Việt Nam (*Sipsong chau Tai*), và các vương quốc Hồi giáo phía bắc Malaysia ngày nay.⁽⁵⁷⁾ Điều này rõ ràng đã ảnh hưởng sâu sắc đến cách thức nước Thái Lan hiện đại thể hiện quyền kiểm soát và xác lập chủ quyền biển đảo của mình. Khi người Pháp tiến vào Lào năm 1893, Bangkok đã phản ứng dữ dội. Hệ quả của cuộc tranh chấp này là chiến tranh Pháp-Thái.

Thời kỳ Rama V (Chulalongkorn, 1868-1910) đánh dấu sự thay đổi căn bản trong quan niệm về lãnh thổ biên giới nói chung và việc xác lập chủ quyền biển đảo nói riêng thông qua các hiệp ước với phương Tây. Từ cuối thế kỷ XIX, căng thẳng về tranh chấp lãnh thổ giữa Thái Lan và Anh, Pháp quanh vấn đề Malaysia, Myanmar, Cambodia và Lào gia tăng. Đáp trả sự gia tăng ảnh hưởng của Xiêm tại miền trung bán đảo Malay, năm 1862, Anh phái tàu đến bắn phá Trengganu đang thuộc kiểm soát của Bangkok. Vấn đề bảo vệ lãnh thổ và quản lý biển đối với Siam được đặt ra cấp thiết trong khung cảnh Việt Nam và các nước láng giềng bị thực dân hóa. Một bức thư của vua Rama IV gửi sứ bộ tại Paris năm 1866 phản ánh nỗ lực của Xiêm trong tình cảnh khó khăn:

“Việc chúng ta giữ được nhà và ở trên đất của mình cũng là đủ rồi. Có lẽ là cần thiết nếu chúng ta bỏ đi một vài khu vực ảnh hưởng và các quyền lực cũ. Trong tình thế của chúng ta hiện nay, bị bao vây hai, ba phía bởi các quốc gia hùng mạnh, một nước nhỏ như chúng ta có thể làm được gì? Giả như chúng ta tìm được một mỏ vàng, từ đó có hàng triệu lạng vàng, đủ để mua hàng trăm tàu chiến; thậm chí với điều đó, chúng ta vẫn không thể đánh bại họ, vì chúng ta phải mua những tàu chiến giống y thế và tất cả vũ khí từ nước họ. Chúng ta chưa thể sản xuất các thứ này, và thậm chí, chúng ta có đủ tiền để mua chúng đi chăng nữa, họ có thể thường xuyên ngừng việc bán cho chúng ta bất cứ khi nào họ cảm thấy chúng ta đang vũ trang cho mình quá mức. Thứ vũ khí duy nhất thiết thực cho chúng ta trong tương lai là miệng lưỡi và con tim hướng đến nỗ lực và mong muốn bảo vệ chúng ta tốt hơn.”⁽⁵⁸⁾

Khi người Thái bắt đầu chú ý đến biển và phát triển hải quân, họ nhận ra rằng biển, quản lý biển và thủy quân trên biển không phải là mối quan tâm hàng đầu của dân tộc Thái trước thế kỷ XIX. Cuốn sách về nghệ thuật quân sự chịu ảnh hưởng Hindu giáo *Tama Phichaisongkhram* (Nghệ thuật chiến tranh) là tài liệu binh pháp quan trọng nhất từ thế kỷ XV, thời Ramathibadi II Ayutthaya đến Rama IV Mogkut của vương triều Bangkok (1868) hầu như không đề cập đến hải quân, chiến thuật và tổ chức của hải quân.⁽⁵⁹⁾ Tuy nhiên, chúng ta biết là thủy quân trên sông và ven bờ đóng vai trò quan trọng trong lịch sử quân sự Thái Lan. Các kinh đô của người Thái ở Ayutthaya, Thonburi và Bangkok đều được xây dựng trên bờ sông Chao Phraya, không quá 90km từ cửa biển. Chúng được tiếp sức và trở nên thịnh vượng nhờ thương mại biển. Từ nửa sau thế kỷ XVII, vua Narai của Ayutthaya đã phái sứ đoàn đến vua Louis XIV của Pháp nhờ giúp đỡ để xây dựng hải quân, các pháo đài ven sông để trấn giữ vùng cửa sông ở Bangkok. Tuy nhiên, những xung đột và tranh chấp quyền lực sau đó đã làm mất niềm tin của Thái Lan vào người nước ngoài, và làm giảm

vai trò của họ đối với các chính sách hướng ra biển của Thái cho đến giữa thế kỷ XIX, Bangkok bắt đầu đẩy nhanh quá trình hiện đại hóa thủy quân theo phương Tây. Ghi chép của toàn quyền Hong Kong John Bowring (1855) về thủy quân của Bangkok cho thấy:

“Lực lượng hải quân của Xiêm có khoảng 500 chiến thuyền và 20 thuyền buồm vuông. Các thuyền buồm này chủ yếu nằm dưới sự chỉ huy của người châu Âu. Chỉ trong vòng vài năm, các thói quen hàng hải của người Xiêm đã được thay thế dần bằng sự hiện diện của người nước ngoài, và có thể sẽ dẫn đến việc tạo ra một hải quân mạnh, hùng mạnh như bất cứ nước láng giềng nào của họ”.⁽⁶⁰⁾

Bản thân sự phát triển của thủy quân Xiêm dưới thời Rama III và IV cũng cho thấy họ chủ yếu hoạt động trên các khu vực ven bờ vịnh Thái Lan và trên các dòng sông. Thực tế, người Malay, Việt, Khmer và Hoa là những sắc dân kết nối các tuyến giao lưu và các hòn đảo trong vịnh Thái Lan. Vai trò của Hà Tiên, Hôi quốc trên bán đảo Malay, Hoa kiều, và người Việt, như đã trình bày trên, là khá rõ ràng; trong khi tư liệu của Thái ít đề cập đến sự hiện diện cư dân tại các hòn đảo này, cũng như quá trình chinh phục biển mờ nhạt của người Thái. Điều này đối lập với việc các thương nhân phương Tây và các nhà hàng hải nhận thức tầm quan trọng của các hòn đảo trong vùng vịnh và thường mô tả về chúng rất chi tiết. John Bowring (1855) dành nhiều chi tiết cho các hòn đảo này, dù không thấy ông đề cập đến sự hiện diện của người Thái hay thủy quân Thái ở đây. Ông mô tả suốt dọc duyên hải từ Kamao (Cambodia) đến Lem Sam Mesan (mũi Liant trong các chỉ dẫn địa lý phương Tây) là một chuỗi quần đảo. Ông này sau đó đã ghé qua Pulo Uri, nơi chỉ có một gia đình Cochinchinese (Việt) và 2-3 gia đình người Hoa sinh sống để thu nhận sản vật biển và cung cấp nước ngọt cho tàu bè qua lại.⁽⁶¹⁾

Trong bối cảnh đó, mối quan tâm của Thái Lan đối với biển vào cuối thế kỷ XIX-đầu thế kỷ XX rõ ràng là một sự phản ứng đối với mạng lưới thực dân do Anh và Pháp xây dựng. Dù hai nước này đã thỏa thuận với nhau về việc giữ nền độc lập của Thái Lan (1896) nhưng Bangkok bị kẹp giữa trong tình thế phải thỏa hiệp và chấp nhận các ý niệm mới về lãnh thổ, lãnh hải và đường biên giới áp đặt bởi phương Tây.⁽⁶²⁾ Thái Lan buộc phải đáp lại bằng nỗ lực xác định và tìm cách tuyên bố các đường biên giới cả trên bộ lẫn trên biển. Cuốn sách giáo trình địa lý đầu tiên bắt đầu xuất hiện ở Xiêm năm 1874, viết bởi một nhà truyền giáo người Mỹ, J. W. Van Dyke. Ngay sau đó vua Rama V bắt đầu thiết lập trường vẽ bản đồ ở Bangkok (1882). Mười năm sau, bộ trưởng giáo dục, hoàng tử Damrong bắt đầu yêu cầu đưa môn địa lý thành bắt buộc vào trong nhà trường.⁽⁶³⁾ Song song với nó là sự mở rộng của hải quân. Năm 1898, Rama V thành lập Học viện Hải quân Hoàng gia.⁽⁶⁴⁾ Từ 1865 khi người Anh đe dọa phong tỏa Bangkok, Rama V hiểu rõ rằng nếu không có hải quân mạnh, các nước phương Tây sẽ dễ dàng phong tỏa Thái Lan bằng cách án ngữ cửa sông Chao Phraya và không cho Bangkok liên hệ với biển. Vì thế ông đã thành lập văn phòng chiến tranh, có nhiệm vụ hiện đại hóa quân đội và hải quân do hoàng tử Phanurangsi Sawangwong phụ trách (1887). Trước đó Bộ Chiến

tranh (*Kalahom*) chỉ phụ trách các vấn đề miền nam Thái Lan. Từ năm 1892, lực lượng hải quân được đưa về bộ này và 2 năm sau đó, văn phòng chiến tranh cũng được sáp nhập.⁽⁶⁵⁾ Các nhân viên nước ngoài được sử dụng rộng rãi trong hải quân để thực hiện nhanh nhất quá trình hiện đại hóa mà đông đảo nhất là người Đan Mạch.⁽⁶⁶⁾ Các hoàng tử và thành viên hoàng gia khác cũng được cử sang châu Âu học về hải quân như Momratchawong Sathan và Momratchawong Phin Sanitwong tốt nghiệp ở Đan Mạch, và Phraya Surasena (Klin SaengXuto) được đào tạo ở Áo.⁽⁶⁷⁾ Một trong những gương mặt hải quân khác cũng được đào tạo ở nước ngoài là hoàng tử Abhakara Kiartivongse (1880-1923), con thứ 28 của vua Rama V. Ông được đào tại Anh, và sau đó phục vụ trong hải quân hoàng gia với nhiều đóng góp lớn trong việc hiện đại hóa lực lượng này. Chính ông vào năm 1922 đã nhìn thấy vai trò của vịnh Sattahip và biến nó thành căn cứ hải quân lớn cho đến tận ngày nay, vì thế, ông được mệnh danh là “người cha của hải quân hoàng gia”.

Không cần phải đợi lâu, quá trình hiện đại hóa hải quân này nhanh chóng được kiểm nghiệm, và nó cho thấy phải mất rất lâu sức mạnh quân sự của Thái Lan mới cho phép nó bảo vệ các vùng biển, đảo và duyên hải mà Bangkok từng ảnh hưởng và kiểm soát trong nhiều thế kỷ. Vào năm 1855, Bangkok buộc phải ký hiệp ước Bowring, dựa theo mẫu hình của hiệp ước Nam Kinh mà Anh ký với nhà Thanh. Hiệp ước Bowring là một thất bại lớn của chính sách ngoại giao của Thái Lan, một trong những hiệp ước bất bình đẳng nhất đã từng được ký kết giữa thực dân châu Âu và một nước châu Á. Theo đó, Xiêm buộc phải mở cửa toàn bộ thị trường trong nước cho thương nhân châu Âu, hạ thuế, và hầu như đánh gục tất cả độc quyền kinh tế của vương triều. Đến năm 1892, 93% xuất nhập khẩu của Thái Lan là với Anh.⁽⁶⁸⁾ Cũng vì thế, từ những năm 1880, các khu vực biển và duyên hải thuộc kiểm soát của Thái Lan ở bán đảo Malay và duyên hải vịnh Bengal bắt đầu chịu sức ép của người Anh một cách mạnh mẽ. Giữa 1883-1885, các khu định cư eo biển (Straits Settlements) bắt đầu tìm cách sáp nhập Kelantan và Trengganu.

Năm 1893, người Pháp tiến vào Lào và viên thanh tra cảnh sát Groscurin bị quân Thái mai phục giết chết ở Kham Muon. Pháp ngay sau đó phái hai tàu chiến là *Inconstant* và *Comète* đi ngược sông Chao Phraya một cách bất hợp pháp, tiến thẳng lên Bangkok. Ngày 13/6/1893, hai tàu quân sự đụng độ với quân Thái ở pháo đài Paknam, bề gây sự chống cự của quân Thái và tiến đến Bangkok cho đến khi các họng súng chĩa thẳng vào hoàng cung. Pháp sau đó phong tỏa bờ biển của Thái Lan và kiểm soát tàu bè qua lại ở Chao Phraya. Không có sự giúp đỡ của người Anh, Bangkok cuối cùng từ bỏ Lào, chấp nhận bồi thường 2 triệu francs cho sự kiện Paknam. Pháp được tạm thời chiếm Chanthaburi. Bangkok từ bỏ tất cả lãnh thổ và vùng ảnh hưởng phía đông sông Mekong, phi quân sự hóa Battambang, Siem Reap và dọc theo hành lang 25km bên bờ tây sông Mekong.⁽⁶⁹⁾

Đây rõ ràng là một thất bại lớn của Thái Lan về quân sự và lãnh thổ kể từ công cuộc cải cách của Chulalongkorn. Sự kiện cũng đặt ra vấn đề đối với việc kiểm soát biển, nâng tầm hải quân và tuyên bố chủ quyền biển của

Bangkok. Dù đường biên Thái-Cambodia được định đoạt bằng hiệp ước 1867 và Thái-Myanmar qua các hiệp ước 1866, 1868, tuy nhiên, việc xác định các đường ranh giới trên biển và quyền kiểm soát các hòn đảo phức tạp hơn rất nhiều. Một trong những vấn đề nảy sinh trong đàm phán biên giới biển giữa Thái Lan và Myanmar là tranh chấp xung quanh các quần đảo nằm ngoài khơi, phía bắc Phuket.⁽⁷⁰⁾

Trong những năm cuối của thế kỷ XIX đến 1909 là giai đoạn cuối cùng người Thái hoàn tất các hiệp định phân định vùng kiểm soát biển, duyên hải và các đảo cả trên bờ Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Bangkok đã nỗ lực trong việc duy trì sự hiện diện của mình ở bán đảo Malay và các đảo trên Ấn Độ Dương như các chuyến thăm của vua Rama V đến Kelantan và Trengganu vào 1889, 1890 và khuyến khích quốc vương các tiểu quốc này đến Bangkok (1897, 1902). Họ cũng sử dụng cả “chiến thuật” hiện đại của phương Tây, như là xây dựng hệ thống bưu chính sử dụng các con tem của Xiêm tại Trengganu (1892).⁽⁷¹⁾ Mặc dù vậy, Thái Lan vẫn chưa đủ sức mạnh quân sự và tài chính cần thiết để có thể cạnh tranh về lãnh thổ một cách ngang ngửa với các cường quốc phương Tây. Vì cần tiền cho dự án đường sắt từ Bangkok đến Trang (Rama V coi đường sắt là trụ cột của hiện đại hóa nước Xiêm), Bangkok đã ký với Anh hiệp ước 1909 trong đó công nhận các nước chư hầu Malay Kedah, Perlis, Kelantan, và Trengganu thuộc sự bảo hộ của người Anh. Đổi lại, Xiêm được phục hồi các

điều khoản về chủ quyền lãnh thổ bị tước đoạt từ hiệp ước Bowring (1855) và được vay 4 triệu bảng với lãi suất 4%.⁽⁷²⁾

Chặng cuối cùng của quá trình xác lập lãnh thổ trên biển, duyên hải trên bán đảo Malay và các đảo dọc theo duyên hải là việc chuyển đổi vùng bảy vương quốc ở Pattani (Pattani, Nong Chik, Sai Buri, Yala, Yaring, Re-ngae, và Reman) từ các chư hầu (*prathesaraj*) thành các đơn vị hành chính trực thuộc Bangkok quản lý. Đến 1906, các tỉnh này được đặt dưới đơn vị hành chính Monthon Pattani, và đến 1909 thì Xiêm chính thức thiết lập khu vực này như một đơn vị hành chính trực thuộc.⁽⁷³⁾ Sự xóa bỏ các mối quan hệ chư hầu và xác lập quản lý lãnh thổ hành chính hiện đại là sự thay đổi dưới xúc tác của



phương Tây trong tiến trình nhận thức về biển đảo và cách thức quản lý biển đảo của người Thái. Về phía đông của vịnh Thái Lan, năm 1907, Pháp (nhân danh Cambodia) ký với Bangkok hiệp ước lãnh thổ trong đó có việc phân chia vùng lãnh hải giữa hai nước ở phía đông vịnh Thái Lan, lấy đảo Kut làm ranh giới.

Từ sau Chiến tranh thế giới thứ Hai, đặc biệt là giữa 1970 và 1992, Văn phòng thủ tướng Thái Lan đã ba lần ra tuyên bố về các đường lãnh hải: 11/6/1970, 11/8/1992 và 17/8/1992 với bốn đường lãnh hải, ba đường nằm trong vịnh Thái Lan và một đường nằm gần eo Malacca. Theo đó, đường bờ biển của Thái Lan chiếm hơn một nửa chu vi của vùng vịnh, và có đường lãnh hải chung với các nước Cambodia (phía đông vịnh Thái Lan), Malaysia (phía nam bán đảo Malay, gồm cả trên biển Andaman và phía tây vịnh Thái Lan).⁽⁷⁴⁾

Tuy nhiên, những đường lãnh hải được tuyên bố của Thái Lan cũng đã vấp phải sự phản đối từ các nước láng giềng, đặc biệt là trong việc vận dụng các hiệp ước mà trước đó thực dân phương Tây thay mặt Cambodia, Malaysia hay Myanmar ký với Xiêm. Một trong những tranh chấp gần đây nhất là giữa Thái và Cambodia trong việc diễn dịch các điều khoản của hiệp ước Pháp-Xiêm 23/3/1907. Theo hiệp ước này, Pháp nhường cho Xiêm tất cả các hòn đảo phía nam của mũi Lemling (bao gồm cả Ko Kut); và đường biên giữa Xiêm với French Indochina “bắt đầu từ biển, tại điểm đối diện với điểm cao nhất của Ko Kut. Từ điểm này, nó đi theo hướng đông bắc đến điểm Phnom Krevanh.”⁽⁷⁵⁾ Từ những năm 1950, chính quyền Norodom Sihanouk bắt đầu xác lập chủ quyền biển trong vùng vịnh Thái Lan bằng các tuyên bố 1957, 1972. Cambodia đã gây ra tranh chấp thêm lục địa với Thái Lan khi nước này vẽ đường thêm lục địa ngay kề với vùng biển của Thái Lan gần đảo Kut (Ko Kut). Đường này đi xuyên qua đảo Kut vào vịnh Thái Lan trước khi vòng xuống phía nam, tạo ra khoảng từ 27.000 đến 30.000 cây số vuông thêm lục địa chồng lấn giữa hai nước.⁽⁷⁶⁾

Người Thái giải thích rằng lời lẽ của hiệp ước 1907 cho thấy Ko Kut thuộc về Thái Lan và không có lý do để chia hòn đảo này thành hai phần. Trong khi Cambodia lập luận hiệp ước 1907 chỉ lấy điểm cao nhất của Ko Kut làm mốc, chứ không nói hòn đảo này thuộc về Thái Lan. Mặc dù từ năm 2000 đến nay, cả hai nước đã nỗ lực đàm phán để đi đến cách hiểu chung, vấn đề đi đến một cách hiểu chung và thống nhất vẫn còn là một thử thách.

4. Biển và lịch sử Thái Lan

Cuộc tìm kiếm vai trò của nhân tố biển trong lịch sử Thái Lan có lẽ bắt đầu từ các tranh luận liên quan đến mô hình quốc gia nông nghiệp và quốc gia thương mại ở Đông Nam Á. Trong nhiều thập niên, các sử gia Thái, đặc biệt là trường phái sử học Marxit đã phác họa Thái Lan như là xã hội nông dân (*peasant society*), ở đó biển và thương mại hàng hải là thứ yếu.⁽⁷⁷⁾ Tuy nhiên, nghiên cứu sau đó của Hong Lysa, Hans-Dieter Evers, Jenifer Cushman, Dhiravat Na Pombejra, Sarasin Viraphol, Bhawan Ruangsilp, Nidhi Eoseewong đã gợi ý một cách nhìn khác mà biển có thể mang lại để hiểu diễn trình của lịch sử Thái Lan trong nhiều thế kỷ qua.⁽⁷⁸⁾

Khi Ayutthaya được mô tả như Venice của phương Đông và Sir John Bowring gợi ý rằng vào giữa thế kỷ XIX, Bangkok trở thành thành phố thương mại biển lớn thứ 3 ở bờ đông của mũi Hảo Vọng (1855),⁽⁷⁹⁾ rõ ràng là biển đã đặt một dấu ấn lên lịch sử phát triển của vương quốc này. Người ta có thể tìm thấy dấu ấn của nó ở bất cứ đâu trong nền văn hóa, tín ngưỡng hay cấu trúc xã hội và tư duy chính trị. Biển hiện hữu từ trong tín ngưỡng tôn thờ các biểu trưng của nước, như rắn Naga cho đến các mối quan hệ kinh tế-chính trị trong hoàng cung Bangkok:

*“Thương nhân nước ngoài
Mang các hàng hóa đặc biệt đến dâng lên nhà vua
Nhiều, rất nhiều châu báu
Được ban phát như bổng lộc hàng năm
Những người lính xung quanh nhà vua
Trở nên giàu có như những triệu phú
Tất cả mọi người đều hạnh phúc và hồ hởi
Trong tất cả ngày và đêm, tháng và năm”.⁽⁸⁰⁾*

Biển hiện diện trong đời sống văn hóa, xã hội khi mang đến sự thịnh vượng và một xã hội đa dạng, gắn liền với sự giao lưu giữa các cộng đồng khác nhau. Ít có xã hội nào ở Đông Nam Á trước thế kỷ XIX có được sự đa dạng sắc tộc, tôn giáo, văn hóa và tính đan xen, trộn lẫn của các cộng đồng bản địa và bên ngoài như ở Ayutthaya và Bangkok:

*“Thương nhân từ nhiều nơi, đến từ các nước bên ngoài
Tàu của họ neo trên cảng
Thuyền buồm của người Hồi, tàu buôn của người Hà Lan
Tàu của người Hoa, Campa, Ache, những người la hét om xòm
Mười hai ngôn ngữ hòa cùng lúc”.⁽⁸¹⁾*

Các mối tương tác từ biển định hình tính đa dạng xã hội, tính linh hoạt của nền chính trị, tính năng động kinh tế và cấu trúc đô thị ở Thái Lan từ thời sơ kỳ hiện đại. Ayutthaya, Thonburi và Bangkok đều là các đô thị hướng biển, có cấu trúc mở dọc theo lưu vực sông và hướng ra biển.⁽⁸²⁾ Sự cởi mở này đưa đến một nền chính trị đa dạng, sẵn sàng mở cửa cho sự tham dự của các nhóm bên ngoài, những người đến Thái Lan từ biển, thông qua giao lưu thương mại và ngoại giao. Và họ đã ở đó, những người như Yamada Nagamasa, Constantine Phaulkon và các thương nhân Hoa kiều dưới vương triều Ayutthaya, cho đến các viên chức dân sự và nhân viên quân sự phương Tây phục vụ dưới thời Rama IV và V.⁽⁸³⁾

Cũng chính vì thế, biển giữ nhịp thăng trầm của lịch sử xã hội, kinh tế và chính trị Thái Lan khi tất cả những chuyển biến quan trọng đều đến từ biển, thông qua con đường tiếp xúc hàng hải. Biển có thể mang lại sự thịnh vượng khi các con tàu thương mại Nhật Bản, Hà Lan, Bồ Đào Nha cập bến Ayutthaya, nhưng biển cũng mang lại tai họa khi người Pháp bắn phá Paknam, chia hòng súng vào hoàng cung bên bờ Chao Phraya và phong tỏa cửa vịnh Thái Lan. Khả năng đàn hồi cao độ và phản ứng tốt với thách thức đến từ bên ngoài là một đặc trưng quan trọng, phản ánh dấu ấn của biển đối với lịch sử Thái Lan, giúp cho người Thái có thể linh hoạt ứng đối với các tác động từ bên ngoài, giữ

cho lịch sử của họ hòa nhập với nhịp điệu biến đổi của khung cảnh khu vực và toàn cầu. Sự trỗi dậy nhanh chóng của Thonburi và Bangkok là ví dụ của việc biển và thương mại biển mang lại sức mạnh cho sự phục hồi của Thái Lan. Khi Myanmar bao vây Ayutthaya trong 1 năm và phá hủy tất cả thành phố này năm 1767, toàn bộ hoàng gia và hơn 100.000 gia đình đã bị bắt đi. Trong vòng 3 năm, người Thái hầu như không thể canh tác.⁽⁸⁴⁾ Nhưng chỉ bốn năm sau họ đã trở lại, và người ta thấy Phya Taksin đánh chiếm Hà Tiên cùng lúc với 2 vạn bộ binh đánh vào Cambodia. Người ta cũng thấy tính mềm dẻo và linh hoạt đó trong 6 thập niên Xiêm đối mặt với các thế lực phương Tây, đàm phán về chủ quyền lãnh thổ và tận dụng các nguồn lực để hiện đại hóa quốc gia và củng cố chủ quyền dân tộc.

Kết luận

Thập niên vừa qua cho thấy nỗ lực quan trọng của các nhà nghiên cứu lịch sử, kinh tế và chính trị học nhằm thay đổi góc nhìn về Đông Nam Á bằng cách nhấn mạnh hơn tính năng động, dẫn dắt và vai trò của biển trong việc định hình các diễn trình lịch sử, đặc trưng văn hóa, sự hưng vong của các xã hội hay các nền văn minh.⁽⁸⁵⁾ Leonard Andaya (University of Hawai'i-Manoa) trong báo cáo gần đây kêu gọi các sử gia hãy có cái nhìn sâu sắc và kỹ lưỡng hơn về biển (*a gaze toward the sea*). Ông lập luận rằng khi ngành nghiên cứu lịch sử Đông Nam Á đang mở rộng và sử gia cần tìm kiếm những khung cảnh mới thì viễn cảnh biển (*the sea perspective*), lấy biển và các miền duyên hải làm trung tâm có thể định hình nhiều cách hiểu mới về quá khứ.⁽⁸⁶⁾

Biển đang ngày càng đóng vai trò quan trọng trong các mối giao lưu quốc tế và tương tác toàn cầu. Tuy nhiên đó không phải là một hiện tượng mới. Quá trình tương tác, quản lý và xác lập chủ quyền biển của người Thái trong quá khứ cho thấy trong nhiều thế kỷ qua, biển luôn đóng vai trò trung tâm trong những chuyển biến của Thái Lan, cả cơ hội và thách thức. Mối quan hệ giữa người Thái và biển có thể là một mẫu hình quan trọng cho cấu trúc này ở Đông Nam Á bởi tính thường xuyên, liên tục và khả năng can dự của biển vào những bước ngoặt của lịch sử Thái Lan. Người Thái và biển không đơn thuần là sự tương tác giữa con người với tự nhiên mà là hành trình của một tộc người trên đường mở rộng lãnh thổ, hướng ra biển và tương tác với các nhóm cư dân khác thông qua môi trường biển. Vì thế, biển không chỉ là khung cảnh tự nhiên mà còn là không gian kết nối và cạnh tranh của nhiều khuynh hướng phát triển lịch sử khác nhau: mở rộng lãnh thổ, xu hướng giao lưu và khép kín, tiếp xúc giữa các nền văn hóa, văn minh; để từ đó định hình nên các cấu trúc chính trị xã hội mới giữ cho xã hội tiếp tục phát triển và phản ứng thành công đối với các nguy cơ từ bên ngoài và mâu thuẫn bên trong.

Trong bảy thế kỷ qua, tương tác giữa người Thái và biển chính là mô hình của một xã hội tìm đường ra biển, là sự kết hợp của các tín ngưỡng bản địa Đông Nam Á gió mùa, tôn thờ thần nước và các biểu tượng của nước với sự pha trộn tinh thần Phật giáo và Hindu giáo, sự tận dụng vị trí địa lý thuận lợi và các nguồn tài nguyên thiên nhiên để can dự vào các xu hướng mà biển mang lại, sử dụng biển như một nguồn lực về kinh tế và quân sự để mở rộng ảnh hưởng khu

vực. Trong thời kỳ thực dân hóa ở Đông Nam Á, khi biển trở thành sân khấu lớn của các tranh chấp, giành giật thuộc địa, đó cũng là nơi người Thái đấu tranh cho chủ quyền lãnh thổ, lãnh hải chống lại chủ nghĩa bành trướng phương Tây, ít nhất là trong vòng 54 năm từ khi ký kết hiệp ước Bowring cho đến khi nó được xóa bỏ (1855-1909). Cuộc xung đột này không chỉ liên quan đến việc phân chia lãnh hải, các đảo, vẽ đường biên trên bộ, trên biển mà còn là cuộc xung đột giữa hai hệ thống quan niệm về địa chính trị và không gian quyền lực. Một bên trong đó là nước Xiêm với ý niệm lãnh thổ truyền thống (*Chakravatin*: vua của toàn vũ trụ) với các đường biên không xác định và một bên là ý niệm quốc gia dân tộc hiện đại của phương Tây trong đó tất cả các đường biên phải được vẽ thành bản đồ và được công nhận qua hiệp ước quốc tế.⁽⁸⁷⁾

V Ñ L

CHÚ THÍCH

- (1) Sunthon Phu, *Prachum nirat sunthon phu lae khlong but kap khong sit* [Sưu tập các bài nirat của Sunthon Phu và các môn đệ], Nai Chan Khamwilai biên tập: Bangkok, 1960, p. 665.
- (2) Xem thêm các giả thuyết về nguồn gốc và quá trình di dân của người Thái trong David K. Wyatt, *A short history of Thailand* (Chiang Mai: Silkwormbooks, 2004), pp. 1-16; và Liang Yongjia, *Inalienable Narration: The Nanzhao History between Thailand and China*, Working paper Series, No. 148, Asia Research Institute, National University of Singapore, 2010; www.ari.nus.edu.sg/wps/wps10_148.pdf (truy cập 10/11/2015).
- (3) Derick Garnier, *Ayutthaya: Venice of the East*, Bangkok: River Books, 2004.
- (4) Charnvit Kasetsiri, *The rise of Ayudhya: A history of Siam in the fourteenth and fifteenth centuries* (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1976); David K. Wyatt, *A short history of Thailand*, Chiang Mai: Silkworm Books, 2003, pp. 52-63; Sisak Wanliphodom [Srisakara Vallibhotama], *Say am prathet* [Đất nước Xiêm], Bangkok: Matichon, 1991, pp. 279-80.
- (5) Chris Baker, "Ayutthaya Rising: From Land or Sea?", *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 34, No. 1 (Feb., 2003), pp. 41-62.
- (6) Xem thêm Dougald J. W. O'Reill, *Early Civilizations of Southeast Asia*, Lanham-New York-Toronto-Plymouth, UK: Altamirav Press, 2007, pp. 37-64; Micheal Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula: Crossroads of the Maritime Silk-Road (100 BC-1300 AD)*, Brill: Leiden, 2002.
- (7) Hans-Dieter Evers, "Trade and State Formation in the Early Bangkok", *Modern Asian Studies*, Volume 21, Issue 04 (October 1987), p. 756.
- (8) Helen James, "Tenasserim", in *Southeast Asia: A Historical Encyclopedia, from Angkor Wat to East Timor*, Volume 1, edited by Keat Gin Ooi, Santa Barbara, California - Denver, Colorado - Oxford, England: ABC-CLIO, Inc., 2004, pp. 1318-19.
- (9) Ian C. Glover, *Early Trade between India and Southeast Asia: A Link in the Development of a World Trading System*, Hull University, 1989; Ian C. Glover, "The Southern Silk Road: Archaeological Evidence of Early Trade between India and Southeast Asia", in *Vadime Elisseeff. The Silk Road: Highways of Culture and Commerce*, New York-Oxford: Berghahn Books and UNESCO Publishing, 2000, pp. 93-121; Dhida Saraya, *Sri Dvaravati: the initial phase of Siam's history*, Bangkok: Muang Boran, 1999; Lương Ninh, *Vương quốc Phù Nam*, Hà Nội: Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, 2009, chương 2-3.
- (10) Anthony Reid, *Chinese Trade and Southeast Asia Economic Expansion in the late 18 and early 19th centuries: An Overview*, In Li Tana and NolaCooke, Eds. *Water Frontiers.*, pp. 30-32.
- (11) Về Trai Phum, xem Frank E. Reynolds and Mani B. Reynolds, *Three Worlds according to King Ruang*, California: The Regents of the University of California, 1982.
- (12) Thongchai Winichakul, *Siam Mapped*, p. 29.
- (13) Thongchai Winichakul, *Siam Mapped*, pp. 20-36.
- (14) Sumet Jumsai, *Naga: cultural origins in Siam*, pp. 24-25.
- (15) Engelbert Kaempfer, *A description of the Kingdom of Siam 1690*, Bangkok: White Orchid Press, 1987, fig. 6, 9, 10, 11.

- (16) John Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, Vol. 1, London: John W. Parker and Son, West Strand, 1857, p. 82.
- (17) David K. Wyatt, *A Short History of Thailand*, Chiang Mai: Silkworm Books, 2003, p. 44.
- (18) Leo Suryadinata, *Admiral Zheng He and Southeast Asia*, Singapore: ISEAS, 2005, chapter 2. The First Three Rulers of Malacca, pp. 26-41; Frederick W. Mote and Denis Twitcher, *The Cambridge History of China*, Volume 8, The Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2, Cambridge: Cambridge University Press, 1998, pp. 301-332; G. E. Marrison, "The Siamese Wars with Malacca During the Reign of Muzaffar Shah", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 22, No. 1 (147), (March 1949), pp. 61-66.
- (19) Richard D. Cushman, *The royal chronicles of Ayutthaya*, Bangkok: The Siam Society, 2000, p. 128.
- (20) Derick Garnier, *Ayutthaya: Venice in the East*, pp. 31-32.
- (21) John Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, Vol. 1. London: John W. Parker and Son, West Strand, 1857, pp. 73-75;
- (22) Lê Quý Đôn, *Phủ Biên tạp lục*, Sài Gòn: Phủ Quốc vụ khanh đặc trách văn hóa xuất bản, 1972, quyển 5, tờ 154b-156a.
- (23) Li Tana, "Ships and Shipbuilding", in *Water Frontiers*, eds., Li Tana and Nola Cooke, pp. 119-135.
- (24) Jirathorn Chartsiri, *The emergence and development of the Thonburi Kingdom in the context of the Chinese Era, 1727-1782*, PhD dissertation, Bangkok: Chulalongkorn University, 2009, pp. 105-109.
- (25) Cyril Skinner, "Prince Damrong's Introduction to the 'Dispatches of Luang Udom Sombat'", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 54, No. 2 (240) (1981), pp. 75-97; Carl A. Trocki, Chinese Revenue Farms and Borders in Southeast Asia, *Modern Asian Studies*, Vol. 43, No. 1 (Jan., 2009), pp. 335-36.
- (26) Li Tana and Nola Cooke, *Water Frontiers*, Figure 3.
- (27) Mary Somers Heidhues, *Bangka Tin and Mentok Pepper: Chinese Settlement on an Indonesia Island*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1992, pp. 2-9; Anthony Reid, "Chinese Trade and Southeast Asia Economic Expansion", in Li Tana and Cooke (2004), pp. 25-6.
- (28) 大南寔錄 (*Đại Nam thực lục - ĐNTL*), Tokyo: Keio Institute of Cultural and Linguistic Studies, 1974, Vol. 1,juan 11, p. 157.
- (29) Tống Phước Ngạn và Dương Văn Châu, 暹羅國路程集錄 [*Xiêm La quốc lộ trình tập lục*], Hong Kong: New Asia Research Institute Historical Material Series No. 2, Chinese University of Hong Kong, 1966, p. 6. Bỏ chú của BBT: Xem thêm bản dịch *Xiêm La quốc lộ trình tập lục* của Phạm Hoàng Quân, tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, số 8 (106). 2013.
- (30) 武世營, 河僊鎮葉鎮鄭氏家譜 (Vũ Thế Dinh, Hà Tiên trấn Hiệp trấn Mạc thị gia phả), A. 1321, Viện Hán Nôm, tờ 11a.
- (31) Vũ Thế Dinh, Sdd, tờ 35a-38b.
- (32) ĐNTL, vol. 3,juan 38, p. 153.
- (33) John Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, p. 22; B. J. Terwiel, *Through Travellers' Eyes: An Approach to Early Nineteenth Century Thai History*, Bangkok: Duang Kamol, 1989, pp. 43, 53.
- (34) Udomsombat (Lüang.), *Rama III and the Siamese expedition to Kedah in 1839: the Dispatches of Luang Udomsombat*, Melbourne: Center for Southeast Asian Studies, Monash University, 1993.
- (35) Udomsombat (Lüang.), *Rama III and the Siamese expedition*, pp. 8-9; Walter Vella, *Siam Under Rama III, 1824-1851*, Locust Valley, NY: J. J. Augustin, 1957, pp. 60, 76-77.
- (36) Udomsombat (Lüang.), *Rama III and the Siamese expedition*, p. 11.
- (37) *The Dynastic Chronicles Bangkok Era*, the first reign, trans. Thadeus and Chanin Flood, Tokyo: Center for East Asian Culture, 1978, p. 167. Kular là loại thuyền gần giống như *ghe tàu* được Nguyễn Ảnh tổ chức đóng dọc theo duyên hải phía đông của vịnh Thái Lan.
- (38) *The Dynastic Chronicles Bangkok Era*, pp. 174-5. Một 1 hap = 60kg.

- (39) Davisak Puaksom, *Khon Plaekna Nanachat Khong Krung Sayam* [Những người lạ ở Xiêm], Bangkok: Matichon Publishing, 2003, p. 42.
- (40) John Bowring, *The Kingdom and People of Siam*, pp. 25-6.
- (41) B. J. Terwiel, *Through Travellers' Eyes: An Approach to Early Nineteenth Century Thai History*, Bangkok: Duang Kamol, 1989, p. 188.
- (42) *Rama III and the Siamese Expedition*, pp. 316-317.
- (43) John Crawford, *Journal of an embassy from the governor-general of India to the courts of Siam and Cochinchina*, Repr, Kuala Lumpur: Oxford Univ. Press, 1967, p. 50; Sarasin Viraphol, *Tribute and Profit*, p. 173.
- (44) Nidhi Eoseewong, *Pen and Sail*, p. 85.
- (45) Xem Damrong Rajanubhab, *The chronicle of our wars with the Burmese: hostilities between Siamese and Burmese when Ayutthaya was the capital of Siam*, Bangkok: White Lotus, 2001; Sunait Chutintaranond, *Cakravartin: the Ideology of Traditional Warfare in Siam and Burma, 1548-1605*, Ithaca: Cornell University, Diss., 1990; và Sunait Chutintaranond and Than Tun, *On both sides of the Tenasserim range: history of Siamese Burmese relations*, Bangkok: Chulalongkorn Univ., 1995, pp. 1-32.
- (46) Thongchai Winichakul, *Siam Mapped*, pp. 116-119
- (47) Udomsombat (Lūang.), *Rama III and the Siamese expedition*, p. 12.
- (48) Kobkua Suwannathat-Pain, *Thai-Malay relations: traditional intra-regional relations from the seventeenth to the early twentieth centuries*, Singapore: Oxford University Press, 1988, p. 223.
- (49) Tống Phước Ngoạn, Dương Văn Châu, *Xiêm La quốc lộ trình tập lục* (Hong Kong: 1966), pp. 27, 69. Chú giải về vị trí Cổ Công: Bản dịch *Xiêm La quốc lộ trình tập lục* của Phạm Hoàng Quân, tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, số 8 (106), 2013, trang 24, chú thích 4.
- (50) Vũ Đức Liêm, "State Border vs. Civilized Frontier: Vietnam, the Khmer World and the Boundaries of Politics (1802-1847)", The Geobody of Vietnam Conference, Co-sponsored by the Max Planck Institute for Religious and Ethnic Diversity and the Asia Center, Harvard University. Göttingen, Germany, May 20-22, 2015.
- (51) *ĐNTL*, vol. 5,juan 16, p. 214.
- (52) *ĐNTL*, vol. 10, p. 150.
- (53) *ĐNTL*, vol. 11, p. 158.
- (54) Tống Phước Ngoạn, Dương Văn Châu, *Xiêm La quốc lộ trình tập lục* (Hong Kong: 1966), pp. 34-58.
- (55) Santanee Pasuk and Philip Stott, *Royal Siamese Maps: War and Trade in Nineteenth-century Thailand*, Bangkok: River Books, 2004, pp. 56, 107, 147.
- (56) Carl A. Trocki, *Chinese Revelue Farms*, pp. 343-344.
- (57) Thongchai Winichakul, "Trying to Locate Southeast Asian from Its Navel: Where is Southeast Asian Studies in Thailand", in *Locating Southeast Asia: geographies of knowledge and politics of space*, eds., Paul H. Kratoska, Remco Raben, Henk Schulte Nordholt (Singapore: Singapore University Press, 2005), pp. 117-21; Mukdawijitra, Yukti, *Ethnicity and multilingualism: the case of ethnic Tai in the Vietnamese state*, PhD dissertation. Madison, WI: University of Wisconsin: 2007.
- (58) Thư của vua Mongkut gửi Surawongwaiyawat, đại sứ Xiêm tại Paris ngày 04/3/1866. Constance M. Wilson, *State and Society in the Reign of Mongkut 1851-1868: Thailand on the Eve of Modernization* (PhD dissertation, Cornell University, 1970), p. 394.
- (59) Bumroongsook, Sukunya, *Chulachomklao Royal Military Academy: the. Modernization of Military Education in Thailand (1887-1948)*, Ph.D. dissertation , Northern Illinois University, 1991, pp. 26-34.
- (60) John Bowring, *The Kingdom and People*, p. 480.
- (61) John Bowring, *Sdd*, p. 31.
- (62) Manich Jumsai, *History of Anglo-Thai relations*, Bangkok: Chalermnit, 1970, p. 1.
- (63) Thongchai Winichakul, *Siam Mapped*, pp. 47-48, 119.

- (64) Maliwan Khongcharoen, *"Bothat Lae Kitchakan Thahanrua Thai Samai Sombunranayasitthirai"* [Vai trò và các hoạt động của Hải quân hoàng gia Thái dưới thời quân chủ chuyên chế], M.A. thesis, Chulalongkorn University, 1974.
- (65) King Chulalongkorn, *"Phrabaromrachathibai Kaekhai Kan Pokkhongphaendin"* [Giải thích của đức vua về cải cách hành chính], in trong Faculty of Liberal Arts, Thammasat University, *Prawatsat Lae Kanmuang* [Lịch sử chính trị], Bangkok: Thammasat University Press, 1973, pp. 165-166.
- (66) Sukunya Bumroongsook, *Chulachomklao Royal Military Academy...*, Sdd, p. 77.
- (67) Rear Admiral Chaen Patchusanon, *Prawat Kanthahanrua Thai* [Lịch sử hải quân Thái], Bangkok: n.p., 1965, p. 421. Ngay từ năm 1855, Bộ trưởng Chiến tranh Sisuriyawong đã yêu cầu toàn quyền Hong Kong là Bowring cho con trai mình sang Hong Kong để đào tạo hải quân. Neon Snidvongs, "The Development of Siam's Relations with Britain and France in the Reign of King Mongkut, 1851-1868", Unpublished Thesis presented for the Degree of Ph.D., University of London, 1961, p. 265.
- (68) Patrick J. N Tuck, *The French Wolf and the Siamese Lamb: The French Threat to Siamese independence, 1858-1907*, Bangkok: White Lotus, 1995, pp. 9-10.
- (69) Chandran Jeshurun, *The Contest for Siam 1889-1902: A Study in Diplomatic Rivalry*, Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 1977; Patrick J. N Tuck, *The French Wolf and the Siamese Lamb: The French Threat to Siamese Independence, 1858-1907*, White Lotus: 1995, pp. 132-33.
- (70) Constance M. Wilson, *State and Society in the Reign of Mongkut 1851-1868...*, Sdd, p. 552.
- (71) Kobkua, *Thai-Malay Relations*, pp. 136-7.
- (72) Kobkua, *Thai-Malay Relations*, p. 148; Cũng xem Manich Jumsai, *History of Anglo-Thai relations*, Bangkok: Chalermnit, 1970, pp. 231-243.
- (73) Hiệp ước Anh-Xiêm 1909, Appendix E, trong Kobkua, *Thai-Malay Relations*, pp. 224-6.
- (74) United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, Limits in the Seas, No. 122. Straight Baseline Claim: Thailand, September 8th, 2000, map 1.
- (75) "Franco-Siamese boundary treaty, the Treaty of 23 March 1907", available at <http://library.lawschool.cornell.edu/cijwww/icjwww/idecisions/summaries/ictsummary620615.htm>
- (76) Captain Somjade Kongrawd, "Thailand and Cambodia maritime disputes", www.globalsecurity.org/military/library/report/.../thailand-cambodia.pdf (truy cập ngày 20/11/2015).
- (77) Xem Shid Phumisak, *Chomna Sakdina Thai* (Bộ mặt thật của chế độ phong kiến Thái), Bangkok: Chomrom Nangsue Sangtawan, 1976; San Rangarit, *Wiwatthanakan haeng sangkhomsayam* [Sự tiến hóa của xã hội Xiêm], Bangkok: Sahasiuksapha, 1979; và Craig J. Reynolds and Hong Lysa, "Marxism in Thai Historical Studies", *The Journal of Asian Studies*, Vol. 43, No. 1 (Nov., 1983), pp. 77-104.
- (78) Hans-Dieter Evers, "Trade and State Formation: Siam in the Early Bangkok Period", *Modern Asian Studies*, Vol. 21, No. 4 (1987), pp. 751-771; Hong Lysa, *Thailand in the nineteenth century: evolution of the economy and society*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1984; Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade With Siam During the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca: Cornell University Southeast Asia Program Publications, 1993; Sarasin Viraphol, *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853*, MA: Harvard University Press, 1977; Dhiravat Na Pombejra, *Siamese court life in the seventeenth century as depicted in european sources*, Bangkok : Department of History Faculty of Arts Chulalongkorn University, 2001; Dhiravat na Pombejra, *Court, company, and compong: essays on the VOC presence in Ayutthaya*, Phra Nakhon Si Ayutthaya: Ayutthaya Historical Study Centre, 1992; Nidhi Eoseewong, *Pen and Sail: literature and history in early Bangkok*; including the history of Bangkok in the chronicles of Ayutthaya, Chiang Mai, Thailand: Silkworm Books, 2005.
- (79) John Bowring, *The Kingdom and People...*, Sdd, p. 241.
- (80) Phutthaloetla Naphalai, *Phrabatsomdetphra* (Vua Rama II), *Bot lakhon nok ruan 6 rueang* (6 màn mở đầu), Bangkok: Sinlapbannankan, 1958, pp. 429-30.

- (81) Phutthaloetla Naphalai, *Phrabatsomdetphra* (Vua Rama II), *Inao*, Bangkok: Khurusapha, 1995, p. 5.
- (82) Shigeharu Tanabe: "Historical Geography of the Canal System in the Chao Phraya River Delta", *Journal of the Siam Society*, Bd. 65 (1977); Nidhi Eoseewong, *Pen and Sail*, pp. 67-76.
- (83) Xem Dhiravat Na Pombejra, "Ayutthaya at the End of the Seventeenth Century: Was There a Shift to Isolation?", In Anthony Reid, ed., *Southeast Asia in the Early Modern Era*, Ithaca: Cornell University Press, 1993, pp. 251-252; Cesare Polenghi, *Samurai of Ayutthaya: Yamada Nagamasa, Japanese warrior and merchant in early seventeenth-century Siam*, Bangkok: White Lotus Press, 2009; Dirk van der Cruysse. *Siam and the West, 1500-1700*, Chiang Mai: Silkworm Books, 2002; Stefan Halikowski Smith, *Creolization and Diaspora in the Portuguese Indies The Social World of Ayutthaya, 1640-1720*, Leiden and Boston: Brill, 2011.
- (84) Hans-Dieter Evers, *Trade and State formation*, p. 758.
- (85) Nghiên cứu về Việt Nam theo chủ đề này có thể xem: Charles Wheeler, "Re-thinking the Sea in Vietnamese History: Littoral Society in the Integration of Thuận-Quang, Seventeenth-Eighteenth Centuries", *Journal of Southeast Asian Studies*, Volume 37, Issue 01 (February 2006), pp. 123-153; John K. Whitmore, "The Rise of the Coast: Trade, State and Culture in Early Daiviet", *Journal of Southeast Asian Studies*, Volume 37, Issue 01 (February 2006), pp. 103-122; Li Tana, "A View from the Sea: Perspectives on the Northern and Central Vietnamese Coast", *Journal of Southeast Asian Studies*, Volume 37, Issue 01 (February 2006), pp. 83-102; Nguyễn Văn Kim (cb), *Người Việt với biển*, Hà Nội: Nxb Thế giới, 2011.
- (86) Leonard Andaya, *Reorienting the historian's gaze toward the sea*, paper presentations at the Consortium for Southeast Asia Studies in Asia, Kyoto University, 12-13/12/2015.
- (87) Về Cakravartin, xem Sunait Chutintaranond, *Cakravartin: the Ideology of Traditional Warfare...*, Sdd. Thongchai nói về sự xung đột này trong *Siam Mapped*, chapter 3. Boundary, pp. 62-80.

TÓM TẮT

Bài viết nghiên cứu về sự tương tác của người Thái đối với biển trong hơn bảy thế kỷ qua. Mục đích của bài viết nhằm cung cấp một cái nhìn khái quát về mối quan hệ với biển trong việc định hình cấu trúc và nhịp điệu của lịch sử Thái Lan. Nó gợi ý rằng lịch sử Thái Lan là lịch sử của quá trình liên tục và thống nhất của các nỗ lực mở rộng lãnh thổ và tiếp cận với các nguồn lực từ biển. Đến đầu thời kỳ cận đại, biển đã đóng một vai trò cốt yếu đối với sự thịnh vượng của các vương quốc người Thái. Biển đã ảnh hưởng sâu sắc đến tiến trình phát triển của lịch sử Thái Lan, bao gồm cấu trúc chính trị, xã hội, và cách thức xã hội Thái Lan giao lưu và tương tác với bên ngoài. Cuối cùng, nó gợi ý rằng Thái Lan đã sử dụng thành công sự tương tác với biển và môi trường biển để tìm kiếm cơ hội và các đối sách khéo léo để tương tác với các quyền lực hàng hải khác, nhằm bảo vệ, duy trì sự thịnh vượng, chống lại các nguy cơ đe dọa từ bên ngoài và củng cố nền độc lập. Tuy rằng nỗ lực này trải qua một quá trình lâu dài với các hiệp ước bất bình đẳng và quá trình "tự thực dân hóa" (*self-colonialization*, như cách nói của người Thái), nhưng rõ ràng một chiến lược như thế cuối cùng đã mang lại hiệu quả, không chỉ giúp Thái Lan đứng ngoài làn sóng của chủ nghĩa thực dân mà còn đưa nước này bước vào quá trình hiện đại hóa (*modernization*, từ cuối thế kỷ XIX).

ABSTRACT

THAI PEOPLE AND THE SEA: MARITIME INTERACTION AND MANAGEMENT, AND THE ESTABLISHMENT OF THE SOVEREIGNTY OF TERRITORIAL WATERS IN THAI HISTORY

The paper discusses about the interaction between the Thai people and the sea during the past seven centuries. It aims to provide an overview of pattern and trajectory of the sea and historical evolution; it argues that Thai history is a continuous attempt of reaching to the coasts and seas in order to expanding political influence, territorial consolidation, and acquiring resources through maritime connections. From the early modern age, the sea has contributed significantly to the Thai economic wealth and territorial expansion. Finally, this paper suggests how the sea and maritime interaction shaped Thai modern history by providing with both challenges and opportunities for modernization. The sea, in fact, played as a major political and military theatre where Bangkok overcame the test of colonialism and construct their maritime sovereignty.