**CÁC TUYẾN ĐƯỜNG VẬN TẢI HÀNG HÓA VÀ GIAO THƯƠNG**

**Ở THỪA THIÊN HUẾ DƯỚI TRIỀU MINH MẠNG (1820-1840)**

*Lê Thị Hoài Thanh[[1]](#footnote-1)\**

**1. Đặt vấn đề**

Dưới triều Minh Mạng (1820-1840), phủ Thừa Thiên[[2]](#footnote-2) có những bước chuyển to lớn trên các phương diện chính trị, kinh tế, văn hóa - xã hội để tiếp tục khẳng định vị thế là Kinh đô của cả nước. Trong đó, hệ thống giao thông thủy bộ được củng cố, hoàn thiện là yếu tố góp phần làm thay đổi diện mạo vùng đất này. Có thể khẳng định, sự phát triển của hệ thống giao thông ở Thừa Thiên không chỉ vai trò quan trọng đối với hoạt động bưu chính, quân sự mà còn đáp ứng yêu cầu vận chuyển, thúc đẩy lưu thông hàng hóa trên địa bàn và ở phạm vi lớn hơn là quá trình giao lưu kinh tế với các tỉnh lân cận. Với tầm quan trọng đó, bài viết tập trung nghiên cứu về các tuyến đường vận tải, giao thương, từ đó nhận diện những chính sách của triều Minh Mạng cũng như mối liên hệ mật thiết giữa hoạt động vận tải, giao thương với sự phát triển của hệ thống giao thông thủy bộ trên đất Thừa Thiên.

**2. Các tuyến đường vận tải hàng hóa và giao thương ở Thừa Thiên Huế dưới triều Minh Mạng (1820-1840)**

***2.1. Tuyến đường bộ***

 Trong nửa đầu thế kỷ XIX, hệ thống đường bộ ở phủ Thừa Thiên đã được hình thành và từng bước phát triển. Cũng giống như các địa phương khác trên khắp cả nước, con đường quan (hay còn gọi đường cái quan, đường thiên lý) đi qua phủ Thừa Thiên có ý nghĩa quan trọng trong công tác xây dựng, quản lý đất nước, kinh tế và quốc phòng. Vì vậy, triều Nguyễn đặc biệt chú trọng việc phát triển con đường này. Trước tiên là việc đo đạc, xây đắp, tu bổ bởi lẽ theo Minh Mạng “*Sửa sang đường sá cũng là một trong những công việc chính sự của người làm vua*”[[3]](#footnote-3). Tháng 2 năm 1823, triều đình cho sửa chữa cầu cống đường sá (Đường quan từ Vân Quan, Thạch Bàn đến Lương Phúc bị nước lụt sạt lở dài tới 1.979 trượng)[[4]](#footnote-4). Đặc biệt, tháng 4 nhuận năm 1838, vua Minh Mạng ra lệnh sửa đắp quan lộ, cụ thể nhà vua bảo bộ Công rằng: “*… thường thấy các chỗ cát đá ở đường quan lộ, mùa hè nắng nóng, người đi rất khổ sở, lòng trẫm rất để tâm đến, tuy đường sá thì dài, công trình sửa sang thực không phải dễ, nhưng triều đình vì dân, mở mang tiện lợi, nếu phải tìm cách để tiện cho dân thì cũng nên lần lượt cử hành, nay chuẩn cho trước hết các quan địa phương ở Thừa Thiên và tả trực hữu trực, xét suốt đường quan lộ trong hạt, đoạn nào có cát dày cát mỏng hoặc cát sỏi lẫn lộn, tháng nắng khó đi thì đều đặt giá đắt thuê nhân dân sở tại mang đất bồi đắp, chính giữa đường rộng 1 trượng 5 thước, cao 4, 5 tấc trở lên, cho dễ mọc cỏ, 2 bên đường đắp nhiều đất, trồng các cây dễ sống cho được chóng xanh tốt để rợp đường đi, việc này không phải là việc chốc lát mà xong* *được, phải dần dần tiếp tục làm, cốt phải lần lượt được xong, người đi đường được tiện mà dân ta không kêu khó nhọc mới là việc tốt*”[[5]](#footnote-5).

 Trên hệ thống đường bộ, triều đình quan tâm đến việc xây dựng, sửa chữa cầu cống ở những nơi có sông ngòi chảy qua. Theo Đại Nam thực lục, tháng 6 năm 1824, vua cho xây cầu đá ở đường quan phủ Thừa Thiên (Hương Trà 5 sở, Phú Vang 8 sở)[[6]](#footnote-6); tháng 2 năm 1825, xây cầu đá trên đường quan ở Thừa Thiên (từ sông Hương về Nam 35 sở, về Bắc 17 sở)[[7]](#footnote-7); năm 1826, Minh Mạng ra lệnh: “*suốt trong hạt những chỗ đường trạm đi qua, theo sông mà bắc cầu, chỗ nào nước chảy xiết thì bắc cầu gỗ, chỗ nào nước chảy chậm thì xây đá từ nam giới đến bắc giới, gồm 170 sở*”[[8]](#footnote-8). Ngoài ra, Minh Mạng còn cho đổi xây cầu, cống gỗ sang cầu, cống đá như trường hợp ở sông Lợi Nông (năm 1830), cầu An Vân (năm 1840).

Gắn liền với hệ thống giao thông đường bộ là sự ra đời của các nhà trạm. Trên cơ sở kế thừa những quy định cụ thể về khoảng cách, số lượng phu trạm đã được ban hành dưới triều Gia Long, để thống nhất trong việc quản lý nhà trạm trong cả nước, Minh Mạng đặt ra “*công thức*” đặt tên các nhà trạm, nghĩa là tên gọi phải có từ đầu hoặc từ cuối của trấn/tỉnh[[9]](#footnote-9). Theo đó, phủ Thừa Thiên có 8 trạm (Trạm Kinh, Thừa Nông, Thừa Hóa, Thừa Lưu, Thừa Phúc, Thuận Lan, Thừa An, Thừa Mỹ). Đồng thời, Minh Mạng còn đổi đặt chức dịch thừa, dịch mục và quy định bố trí số lượng phu trạm cùng thuyền, ngựa và các đồ dùng thiết yếu khác. Các nhà trạm đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển sản vật, hàng hóa từ Kinh đô đến các địa phương và ngược lại từ các tỉnh về Kinh đô.

Hệ thống đường quan cùng các tuyến đường nhánh ở Kinh đô và huyện, xã, thôn xóm cùng với cầu, cống có mặt ở khắp các địa phương như ở huyện Hương Trà, Hương Thủy, Phú Vang, Phú Lộc, Phong Điền… đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại của dân chúng để tiến hành hoạt động giao thương. Điển hình là ở chợ Gia Hội: “*từ phía bắc cầu Gia Hội đến phía nam cầu Đông Gia gọi là phố Gia Hội, từ phía bắc cầu Đông Gia đến phía nam cầu Thế Lại gọi là phố Đông Gia, từ phía bắc cầu Thế Lại đến góc Trấn Bình Đài gọi là phố Đông Hội, bờ sông xây lan can bằng gạch. Sau đổi ba phố là hàng, gọi là ba hàng phía đông thành. Lại từ chợ Gia Hội thẳng đến ấp Hạ chợ Dinh, chia đặt làm 8 hàng, là các hàng Gia Thái, Hòa Mỹ, Phong Lạc, Doanh Ninh, Hội Hòa, Mỹ Hưng, Thụy Lạc, Tam Đăng, gọi là tám hàng ven sông, dài 3 dặm linh, giữa là đường phố, tả hữu nhà ngói liền nhau, buôn bán tấp nập…*”[[10]](#footnote-10). Ngoài ra, sự nhộn nhịp, tấp nập của việc trao đổi, buôn bán hàng hóa ở phủ Thừa Thiên còn phải kể đến hoạt động của các chợ làng trên địa bàn huyện Hương Thủy, Phú Vang, Phú Lộc, Quảng Điền, như chợ An Vân, Nam Phổ, An Cựu, Sư Lỗ Đông, …

 Như vậy, con đường quan và các con đường nhánh đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối thương mại nội vùng và liên vùng, đồng thời cũng là con đường vận chuyển hóa vật của nhà nước theo trục Bắc - Nam. Trong khi đó, trục Tây – Đông là con đường buôn bán của các tộc người thiểu số ở vùng rừng núi với cư dân vùng trung du, đồng bằng. Đây được xem là con đường thương mại quan trọng để thương nhân miền xuôi có được nguồn lâm sản, biến chúng thành thương phẩm đáp ứng nhu cầu cho cư dân ở đồng bằng, ven biển thông qua mạng lưới chợ đầu nguồn. Tiêu biểu như chợ Bằng Lãng[[11]](#footnote-11) – nơi đóng vai trò giao thương trao đổi sản phẩm hàng hóa giữa miền xuôi và miền ngược.

***2.2. Tuyến đường thủy***

***2.2.1. Đường sông***

 Phủ Thừa Thiên là nơi có hệ thống sông ngòi dày đặc. Trên lãnh thổ phủ Thừa Thiên tính từ Bắc vào Nam có các con sông chính sau: Ô Lâu, hệ thống sông Hương, Nong, Truồi, Cầu Hai, Bù Lu. Ngoài các sông thiên nhiên, còn có các con sông đào nhằm đáp ứng nhu cầu thủy lợi và giao thông đường thủy. Đó là sông Lợi Nông; sông Đông Ba; sông Phổ Lợi, …



Sông Đông Ba ngày nay (Ảnh: Tác giả)

Tháng 6 năm 1835, Minh Mạng cho đào sông Phổ Lợi để “*cho các thuyền công và tư đi lại được tiện lợi*” và “*tiện cho việc giao thông buôn bán, tưới tắm ruộng vườn*”[[12]](#footnote-12).

 Để việc vận chuyển vật công trong phủ được thuận lợi, tháng 9 năm 1832, Minh Mạng sai Thống chế Nguyễn Tài Năng làm một chiếc thuyền cỡ nhỏ (dài 3 trượng 8 thước ngang 4 thước 1 tấc, sâu 1 thước, có 10 mái chèo), để ở bờ phía nam sông Hương phòng khi dùng để chuyên chở đồ vật công[[13]](#footnote-13).

 Với hoạt động giao thương bằng đường thủy, không thể không nói đến cảng Bao Vinh. Đây được xem địa điểm buôn bán sôi động lúc bấy giờ. Theo hồi ức của Michel Đức Chaigneau, thương thuyền Trung Quốc cập cảng biển của Kinh thành rồi theo đoạn đường sông dài khoảng 12km ngược dòng lên tận Bao Vinh để tiến hành hoạt động thương mại. Những thương thuyền này mang đến tơ lụa, đồ sứ, trà, thuốc bắc, trái cây, mứt, đồ chơi trẻ con và mang về cau khô, tơ thô, da voi, ngà voi, … Đối với chợ trên địa bàn các huyện, xã, việc buôn bán bằng đường thủy cũng diễn ra tấp nập, như trường hợp chợ Cao Đôi (chợ Cầu Hai). Con sông Cao Đôi chảy từ miền thượng lưu ra đến phá Hà Trung là con đường thủy thu hút nguồn hàng từ khắp nơi đổ về bến đò chợ nằm sát chân cầu Cao Đôi. Tại đây, dân buôn đem hàng hóa theo các chuyến đò lên nguồn bán cho binh lính đóng đồn canh, đến sách Cao Đôi để đổi lấy các thứ lâm thổ sản miền núi mang về bán. Ngoài ra, chợ Cao Đôi còn là nơi tiếp nhận những chuyến hàng hải sản của cư dân vùng biển như Diêm Trường, Mỹ Lợi, … vượt phá Hà Trung sang mua bán[[14]](#footnote-14).

***2.2.2. Đường biển***

 Với chiều dài đường bờ biển khoảng 120km, Thừa Thiên có lợi thế to lớn trong việc phát triển giao thông đường biển bởi theo Minh Mạng: “*Vận tải đường biển là một việc rất gian lao, nhưng nước ta phía sau tựa vào núi, phía trước trông ra biển, việc đi biển không thể không tranh thủ lấy cái nghề sở trường của mình. Nếu đi bộ 5 ngày thì đường thủy chỉ một lèo buồm là tới*”[[15]](#footnote-15). Do đó, phát triển vận tải đường biển được triều đình chú trọng không kém so với đường bộ trong hệ thống giao thông vận tải. Trước tiên, Minh Mạng rất quan tâm đến việc đo đạc thủy trình, vẽ bản đồ để việc đi lại được thuận tiện. Tháng 4 năm 1831, vua dụ Nội các: “*Nước nhà ta mở mang bờ cõi, tới mãi biển nam, hàng năm thuyền bè vận tải qua lại, đã có lệ thường, đường biển chỗ nào khó dễ nông sâu, phải nên thuộc hết. Vậy truyền chỉ cho các quan địa phương ra lệnh cho các viên coi đồn cửa bể trong hạt, bắt đầu từ năm nay phàm những cửa biển sở tại, rộng, hẹp, nông sâu thế nào phải xem xét đo đạc cho tường tận hơn những cửa ven biển gần bờ, nếu có đống đá, ghềnh đá, bãi cát nông, bãi cát ngầm, mà thuyền bè cần phải tránh, đều phải chua rõ là cách với bờ bao nhiêu trượng, thước; nếu cách bờ xa, khó xem xét đo đạc, cũng phải ước lược xem xa gần mấy dặm, đi bộ mấy giờ mấy khắc thì vào đến bờ, và ở chỗ ấy trông lên núi trên bờ xem hình nó lớn hay nhỏ, hình giống cái gì, nhất nhất phải biên kê hết cả ra, để cho dễ nhận. Hàng năm cứ vào khoảng tháng 6 tháng 7 tiếp giáp nhau, sở tại gửi bản biên kê đó đến bộ Công để lục giao cho thủy quân và các thành trấn lưu chiểu. Việc đó cốt để cho sự đi biển được thuận lợi; nếu làm sai thì những viên đóng giữ các đồn cửa bể tức thì bị chiểu luật nặng trị tội. Rồi lại chuẩn cho bộ Công tư đi các địa phương chiếu theo hải phận trong hạt, vẽ thành bảo đồ nộp bộ để căn cứ xét dùng*”[[16]](#footnote-16). Sự quan tâm của Minh Mạng đối với hoạt động đo vẽ bản đồ còn thể hiện qua sự kiện tháng 1 năm 1832, ở cửa biển Thuận An, vì gió đông nổi to, nước triều lên mạnh, cồn cát nổi lên, đường kênh nông hẹp lại, thuyền ghe đi lại khó khăn. Vua nghe tin liền sai người vẽ bản đồ trình xem[[17]](#footnote-17).

Tại Thừa Thiên, cửa biển Thuận An là địa điểm đón nhận thuyền buôn, thuyền công của nhà nước và được đánh giá nơi “*xung yếu về đường biển ở Kinh sư*”. Vì vậy, dưới triều Minh Mạng, nhà Nguyễn đã cho ban hành và thực thi các chính sách nhằm tăng cường hiệu quả hoạt động, vai trò của cửa biển này.

Về mặt tổ chức quản lý và các lực lượng bảo vệ, tháng 5 năm 1832, Minh Mạng cho đặt Thuận An tấn thủ với các chức Thủ ngự, Tấn thủ giữ nhiệm vụ canh phòng và quản lý. Đến tháng 5 năm 1838, Minh Mạng đặt vệ Phòng hải ở Thuận An, sai phủ Thừa Thiên chọn lấy dân khỏe mạnh ở ven biển thuộc hạt hơn 190 người[[18]](#footnote-18).

Về mặt trang bị, Minh Mạng cho xây vọng lâu, cấp kính thiên lý vào tháng 7 năm 1837. Nhà vua chọn phái 1 người thị vệ hoặc đội Kim sang, Cảnh tất, Hộ vệ chỉ bảo cho Quản vệ, Suất đội, Tấn thủ, Thủ ngự ở cửa biển Thuận An học tập, cứ 10 ngày một lần bộ Công sẽ đến xét hạch, nếu chưa hiểu, gia một hạn nữa, đến 3 hạn mà không thể am hiểu, thì phạt tội xuy. Như vậy, việc sử dụng thành thạo kính thiên lý giúp cho quan quân ở cửa biển Thuận An có thể quan sát tốt về hoạt động của tất cả các loại thuyền đi lại trên mặt biển.

Bên cạnh đó, Minh Mạng định rõ lệ treo cờ, bắn súng khi thuyền ra vào cửa biển. Sự phân biệt rạch ròi về màu sắc cờ, số lần bắn súng cho phép lực lượng trấn giữ cửa biển Thuận An nắm rõ việc cập bến của từng loại thuyền. Đối với việc vận tải hàng hóa, tháng 4 năm 1827, triều Nguyễn quy định “*từ nay về sau thuyền chở Nam Bắc mà vào cửa Thuận An, khi mới đến thì đài Trấn Hải bắn 3 phát súng hiệu, vào xong cũng bắn 3 phát súng hiệu. Như Gia Định giải bè gỗ đến, khi mới đến và khi xét đã đủ ngạch cũng đều bắn 3 phát súng*”[[19]](#footnote-19). Quy định này một lần nữa được ban hành vào tháng 6 năm 1837 với những nội dung chi tiết hơn.

Về các hạng thuyền vận tải đồ vật, khi ở cửa biển Thuận An đi ra, không cứ có đáp chở đồ vật, hàng của nhà nước hay không, ở thuyền, ở thành đều không phải treo cờ bắn súng, duy khi về vào cửa biển, không cứ là thuyền hiệu nào, ở thuyền, ở thành đều treo cờ vàng, bắn 3 phát súng, ở thành lại treo thêm cờ đỏ khánh hỷ ở trên cờ vàng, nếu số thuyền tự 2 chiếc trở lên, tiếp tục vào cửa biển, không cứ mấy ngày, chỉ cứ chiếc thuyền vào trước và chiếc thuyền vào sau cùng, ở thuyền ở thành đều treo cờ bắn súng như trước, các thuyền đi giữa mà là thuyền nhiều dây thì ở thuyền ở thành cũng đều treo cờ bắn súng, không phải thuyền nhiều dây thì ở thuyền ở thành chỉ treo cờ vàng mà thôi.

Về các đoàn thuyền chuyên chở vào Nam, ra Bắc, vận tải của công về đến cửa biển Thuận An, nếu đoàn thuyền từ 50 chiếc trở lên, thì chiếc thuyền đến trước nhất, trên thành treo cờ đỏ khánh hỷ, bắn súng 3 phát, đến khi cả đoàn thuyền thanh thỏa, thì chiếc thuyền đến sau cùng cũng thế, nếu đoàn thuyền không đầy 50 chiếc trở xuống, thì thuyền mới đến đầu tiên, trên thành chỉ treo cờ đỏ khánh hỷ, không phải bắn súng, đợi cả đoàn thuyền ra vào thanh thỏa, chiếc thuyền vào sau cùng mới bắn súng 3 phát, quãng giữa nếu có thuyền nhiều dây ở Kinh phái đi coi vận tải, thì ở thuyền ở thành đều treo cờ bắn súng như trước, không phải là thuyền nhiều dây thì thôi.

Về những thuyền đi công xuất tầm thường, như vận tải, Nam từ Quảng Nam đến Bình Thuận, Bắc từ Quảng Trị đến Ninh Bình, cùng những thuyền đi tuần bất kỳ không cứ là hiệu thuyền nào hay đoàn thuyền mấy chiếc, đi về mấy lần, ở thuyền ở thành đều không phải treo cờ bắn súng[[20]](#footnote-20).

Ngoài ra, vào tháng 4 nhuận năm 1838, Minh Mạng còn quy định về việc hộ dẫn thuyền đến cửa Thuận An, cụ thể như sau: “*phàm đoàn thuyền của Nam Kỳ, Bắc Kỳ vận chở đồ vật của công và gạo về Kinh, khi tiếp tin báo đến cửa biển Thuận An thì Đề đốc hiệp lý thủy sư ở Kinh kỳ liệu phát thuyền binh đi đến cửa biển hộ dẫn (Đoàn thuyền từ 100 chiếc trở lên, phát quản vệ 1 người, binh thuyền 5 chiếc, từ 30 chiếc trở lên, phát quản vệ 1 người, binh thuyền 3 người)*”[[21]](#footnote-21).

Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ tại cửa biển, binh thuyền tấn phận Thuận An đã hoàn thành tốt việc áp tải thuyền vận tải hàng hóa của công vào cửa biển và đã được Minh Mạng ban thưởng bằng 300 quan tiền, 300 phương gạo (tháng 5 năm 1836).

Liên quan đến việc vận tải hàng hóa bằng đường biển, Minh Mạng đã ban hành một số định lệ về: chương trình (quy định thời gian khởi hành/trở về; kỳ hạn nhận lĩnh, giao nộp hàng hóa); ấn định trọng tải thuyền công[[22]](#footnote-22); tâu báo thuyền công ra vào; cấp phát tiền, gạo cho thuyền gặp nạn trên biển; cấp cước phí; thưởng/phạt các thuyền vận tải; sửa chữa thuyền bè. Những quy định này đều đã được áp dụng đối với phủ Thừa Thiên. Riêng với phủ Thừa Thiên, Minh Mạng còn cử quan quản lĩnh thuyền ở các tỉnh về Kinh đô[[23]](#footnote-23), cấp 6 chiếc thuyền cho Thừa Thiên vào tháng 5 năm 1839.

**Các chuyến vận tải hàng hóa bằng đường thủy đến và đi từ**

**phủ Thừa Thiên dưới triều Minh Mạng (1820-1840)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Năm** | **Tháng** | **Sự kiện** |
| 1823 | 5 | Chưởng cơ Thủy quân là Nguyễn Văn Hạnh quản 35 chiếc binh thuyền chở vật hạng ở kho Bắc Thành tới Kinh. |
| 1825 | 3 | Chưởng cơ Nguyễn Tài Năng quản 12 chiếc thuyền binh đi Bắc Thành vận chở. |
| 1826 | 3 | Vệ úy vệ Phấn dực Nội thủy là Nguyễn Văn Phong quản lĩnh hơn 20 chiếc binh thuyền để chở vật hạng ở kho Bắc Thành về Kinh. |
| 1829 | 2 | Vệ úy vệ Tiền thủy quân là Lê Văn Luận quản lĩnh binh thuyền vận tải của kho Bắc Thành đến Kinh. |
| 1832 | 2 | Sai Quản vệ Thủy quân là Đoàn Văn Suất quản lĩnh binh thuyền, chở các của kho ở Bắc Kỳ về Kinh.  |
| 5 | Thủy sư do Kinh phái đi chuyên chở đồ vật ở kho Bắc Kỳ, trước đây nhiều lần bị trở ngại vì ngược gió, đến đây cả đoàn thuyền đã tới Kinh được trót lọt yên ổn. |
| 6 | Sai Thống chế Thủy quân là Nguyễn Tài Năng, lĩnh các binh thuyền đi tỉnh Nam Định chở các đồ vật. |
| 1834 | 6 | Đoàn thuyền Bắc tào, hơn trăm chiếc, chở các đồ vật, nhân chiều gió thuận, đi được đến Kinh. |
| 9 | Phan Văn Cửu, Vệ úy ở Hữu vệ dinh Tiền phong và Lê Văn Luận, Phó vệ úy vệ Tiền thủy Thủy quân, chia nhau đáp thuyền lớn Bình Dương và thuyền hiệu chữ “Định”, để chở 2 cỗ súng đồng “Thần uy vô địch đại tướng quân” và 1 cỗ súng đồng “Thần uy phá địch đại tướng quân” mới đúc, 40.000 cân thuốc súng với các chấn địa lôi và các thứ đạn, giao cho quân thứ Gia Định để dùng. Lại chở đến phát cho 6 tỉnh Nam Kỳ, mỗi tỉnh 1 lá cờ vuông bằng trừu vũ và 1 bộ cờ ngũ hành và cho quân thứ Nam Vang 200 cặp áo mới may, 200 bộ hầu bao bằng gấm. |
| 1835 | 6 nhuận | Đoàn thuyền công tư hơn 700 chiếc, chở của công trên đường biển lần lượt đến Kinh. |
| 1836 | 2 | Các thuyền đại dịch, miễn dịch ở các tỉnh đi Nam Định, lĩnh tải tiền, gạo, sản vật và gỗ mang về Kinh. Rồi sai phát ở kho Kinh: dây mây, kẽm và súng điểu sang máy Trung Quốc, nhân tiện chở đi các tỉnh (Nghệ An, Thanh Hoa mỗi tỉnh 150.000 dây mây, Nam Định 200.000 dây mây; Hà Nội 1.500.000 cân kẽm, trên 1.490 cây súng điểu sang). |
| 1839 | 2 | Chưởng vệ thủy sư Kinh kỳ Phạm Văn Cục, Quản vệ Hồ Công Thập, Lê Văn Nhiêu coi đem binh thuyền đốc thúc các thuyền mành Bắc tào đi đường biển chở thóc gạo, của công ở Bắc Kỳ nộp vào Kinh. |
| 5 | Thống chế Tả dực dinh Vũ lâm Mai Công Ngôn sung làm Thống quản Hải vận; thự Thống chế dinh Tiền phong là Trần Hữu Lễ sung Phó thống quản, đem dinh thuyền Hải vận ở Kinh và các tỉnh cộng 52 chiếc, tiếp tục đi Nam Định lĩnh chở tiền thóc tải về Kinh. |
| 7 | Những thuyền công do Kinh phái đi vận tải vật hạng công ở Bắc Kỳ lần lượt về tới Kinh. |

(*Thống kê từ Đại Nam thực lục*)

**3. Kết luận**

Trong những năm 1820 - 1840, việc chú trọng tu sửa đường quan, xây dựng cầu cống, đào vét sông ngòi cũng như tăng cường tổ chức, quản lý hoạt động đi lại trên mặt biển ở phủ Thừa Thiên của triều Minh Mạng là những chính sách có ý nghĩa to lớn trong việc hoàn thiện, mở rộng hệ thống giao thông thủy bộ. Đó là cơ sở hết sức quan trọng để hoạt động vận chuyển hàng hóa, vật công của nhà nước và hoạt động giao thương được diễn ra một cách thuận lợi và thông suốt. Và hiệu quả hoạt động đạt được trên những tuyến đường vận tải và tuyến đường kinh tếnày đã góp phần không nhỏ cho sự phát triển của vùng đất Thừa Thiên trong nửa đầu thế kỷ XIX.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Michel Đức Chaigneau (2016), *Hồi ức* *Kinh thành Huế đầu thế kỷ XIX,* Lê Đức Quang dịch và chú giải, Nxb Hà Nội, Hà Nội.

2. Lê Quý Đôn (1977), Phủ biên tạp lục, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.

3. Nguyễn Thanh Lợi (2008), “Đường thiên lý dưới thời Nguyễn”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Chúa Nguyễn và vương triều Nguyễn trong lịch sử Việt Nam từ thế kỷ XVI đến thế kỷ XIX*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.324-332

4. Nội các triều Nguyễn (1993), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 13, Nxb Thuận Hóa, Huế.

5. Quốc sử quán triều Nguyễn (1994), *Đại Nam nhất thống chí*, tập 1, Nxb Thuận Hóa, Huế.

6. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Đại Nam thực lục*, tập 2-5, Nxb Giáo dục, Hà Nội.

1. \* NCS Khoa Lịch sử, Trường Đại học Sư phạm, Đại học Huế (University of Education, Hue University) [↑](#footnote-ref-1)
2. Bài viết tập trung khảo cứu về các tuyến đường giao thông thủy, bộ thuộc phạm vi của tỉnh Thừa Thiên Huế ngày nay. [↑](#footnote-ref-2)
3. Nội các triều Nguyễn (1993), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 13, Nxb Thuận Hóa, tr. 531. [↑](#footnote-ref-3)
4. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Đại Nam thực lục*, tập 2, Nxb Thuận Hóa, tr. 263. [↑](#footnote-ref-4)
5. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 5, tr. 324. [↑](#footnote-ref-5)
6. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 2, tr. 357. [↑](#footnote-ref-6)
7. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 2, tr. 400. [↑](#footnote-ref-7)
8. Nội các triều Nguyễn (1993), *Sđd*, tập 13, tr. 188. [↑](#footnote-ref-8)
9. Ví dụ tên trạm dịch ở Nghệ An là An Dũng, An Kim, An Quỳnh, … Nhưng cũng có một số trường ngoại lệ, như tỉnh Hải Dương lại lấy từ Đông để đặt tên cho trạm như Đông Bổng, Đông Khê, Đông Mai, hay như tỉnh Quảng Yên, ngoài hai trạm có tên Yên Lập, Vạn Yên còn có hai trạm lấy tên là Quang La, Vị Lại. [↑](#footnote-ref-9)
10. Nội các triều Nguyễn (1993), *Sđd*, tập 13, tr. 182. [↑](#footnote-ref-10)
11. Phương thức trao đổi tại chợ Bằng Lãng đã được Lê Quý Đôn mô tả trong Phủ biên tạp lục rằng: Nguồn Tả Trạch đi qua các phường xã An Ninh, Kim Ngọc, Dương Lăng, còn là dân thường. Từ đấy mà lên đều là núi rừng lớn, đi hai ngày đường đến sách Làng Nước của người Man dưới, rồi đến sách Hà Vãn, phường Hà Lạc, phường Ma Ra, dọc đường các lái buôn đem các thứ muối, mắm, trâu, đồ nông cụ, thanh la đổi lấy các thứ mây sắt, mây trắng, sáp ong, mật ong… Nguồn Hữu Trạch đi qua phường An Bình là mồ mã tiên nhân họ Nguyễn ở đấy. Phường Cây Bông trở lên đều là núi rừng lớn, … Các dân Man cũng thường đến đấy đổi chác hóa vật, cũng như nguồn Tả Trạch. Đại khái dân Man lúc thường lễ tiết hay dùng trâu lợn cùng là thanh la, đồ đồng, các vật ấy bán chạy lắm. (Lê Quý Đôn (1977), *Phủ biên tạp lục*, Nxb Khoa học xã hội, tr. 317). [↑](#footnote-ref-11)
12. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 4, tr. 690. [↑](#footnote-ref-12)
13. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 3, tr. 373. [↑](#footnote-ref-13)
14. Trương Thị Thu Thảo (2010), *Chợ làng ở Thừa Thiên Huế (thế kỷ XVI – XIX)*, Luận văn Thạc sĩ Sử học, Trường Đại học Sư phạm, Đại học Huế, tr. 58. [↑](#footnote-ref-14)
15. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 5, tr. 509. [↑](#footnote-ref-15)
16. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 3, tr. 165. [↑](#footnote-ref-16)
17. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 2, tr. 255. [↑](#footnote-ref-17)
18. Từ Cự Lai đến Trung Đồng 28 xã, thôn, ấp, giáp, đinh số hơn 1.200 người, trích lấy 1 phần 6), dồn làm 4 đội tứ, ngũ, lục, thất, mỗi đội đặt một chánh đội trưởng, suất đội, 2 đội trưởng, 2 ngoại ủy đội trưởng cùng với 3 đội nhất nhị tam đặt trước (là dân toàn trừ), tất cả là 7 đội, gọi là vệ Phòng hải, đặt một phó vệ úy trông coi, phẩm trật, chiểu theo lệ thuộc tỉnh các hạt, binh đinh thì thân dung đều được miễn, hằng năm đến kỳ tháng giêng lượng phát đi tuần ngoài biển, sang mùa thu rút về, vẫn để 3 đội ngạch cũ ở cửa biển, đề phòng sai phái, còn 4 đội mới đặt thêm cho về nghỉ ngơi, để cho nửa năm đi làm việc, nửa năm làm ăn sinh sống. Định lại chương trình tuần biển và cách thức thuyền đi tuần (Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 5, tr. 339-340). [↑](#footnote-ref-18)
19. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 2, tr. 609. [↑](#footnote-ref-19)
20. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 5, tr. 105. [↑](#footnote-ref-20)
21. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 5, tr. 324. [↑](#footnote-ref-21)
22. Tháng 6 năm 1839: ấn định lệ kiểm soát thuyền chở của công. Vua dụ Nội các: “Những thuyền ở Kinh và các tỉnh đều có xét nghiệm mức ấn định trọng tải. Thế mà những người quản giải và áp tải, phần nhiều thường dụng tâm giảm bớt mức trọng tải đi. Tức như chiếc thuyền Hải Vận số 56, hiện nay việc lĩnh chở của công của Bắc Kỳ, nguyên lệ trọng tải thuyền ấy là hơn 176.000 cân, đã sắc cho bộ tính thì chỉ chở được có 154.000 cân, thì ngoài thuyền ấy ra có thể biết được đại khái. Mà từ trước đến giờ, 2 bộ Hộ, Công không hề cứu xét, thực là chưa được chu đáo. Vậy chuẩn cho từ nay về sau, các thuyền tải của công ở Kinh và các tỉnh, khi ra vào cửa Thuận An, về phần tiền gạo thì do bộ Hộ, về phần gỗ thì do bộ Công, đều phái Lang trung hoặc viên Ngoại lang trong bộ đến nơi kiểm nghiệm, hễ thuyền lớn chở kém đi 2, 3 nghìn cân, thuyền nhỏ chở kém đi 5, 6 trăm cân trở lên, phải lập tức tâu hặc để nghĩ xử. Những bộ ty này sơ suất hay tư tình cũng bắt tội. (Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Sđd*, tập 5, tr. 516-517) [↑](#footnote-ref-22)
23. Bảng thống kê: Các chuyến vận tải hàng hóa đến và đi từ phủ Thừa Thiên dưới triều Minh Mạng (1820-1840). [↑](#footnote-ref-23)