

Các tuyến giao thông vận tải đường thủy ở tỉnh Phú Yên giai đoạn 1802-1884

Đinh Thị Thảo^(*),
Tạ Thị Thủy^(**),
Nguyễn Kim Vy^(***)

Tóm tắt: Đầu thế kỷ XIX, vương triều Nguyễn được thành lập, đánh dấu sự thống nhất trọn vẹn của lãnh thổ, lãnh hải quốc gia và sự thống nhất về chủ thể quản lý. Đây là yếu tố thuận lợi, tạo điều kiện cho giao thông vận tải cả nước nói chung, giao thông vận tải ở tỉnh Phú Yên nói riêng được thông suốt, mở rộng và có bước phát triển. Thông qua việc khảo cứu các nguồn tư liệu đã công bố, bài viết tập trung tìm hiểu về các tuyến giao thông vận tải bằng đường thủy ở tỉnh Phú Yên giai đoạn 1802-1884 đóng vai trò quan trọng là con đường huyết mạch, kết nối giao thông và thương mại của địa phương cũng như cả nước, qua đó rút ra một số nhận xét bước đầu về giao thông vận tải đường thủy ở tỉnh Phú Yên thời kỳ này.

Từ khóa: Giao thông vận tải, Giao thông vận tải đường thủy, Tỉnh Phú Yên, 1802-1884

Abstract: In the early 19th century, the Nguyen Dynasty was established, marking the integrity of the national territory, territorial waters and the unification of management subjects, which facilitated smooth, expanded and developed transportation throughout the country in general, and in Phu Yen province in particular. Based on a literature review, the article focuses on waterway transportation routes in Phu Yen province in the period 1802-1884 as a lifeline connecting traffic and trade locally as well as nationwide, thereby drawing initial comments in this regard.

Keywords: Transportation, Transportation by Waterway, Phu Yen Province, 1802-1884

Ngày nhận bài: 26/3/2024; Ngày duyệt đăng: 15/4/2024

1. Mở đầu

Giao thông vận tải được coi là một trong những ngành kinh tế dịch vụ có liên quan trực tiếp tới mọi hoạt động sản xuất và đời sống của toàn xã hội. Dưới triều Nguyễn (giai đoạn 1802-1884), hệ thống giao thông vận tải lần đầu tiên được mở rộng, thông suốt trên phạm vi một lãnh thổ, lãnh hải thống nhất. Cùng với những điều kiện

chính trị thuận lợi, những chính sách phát triển giao thông vận tải của triều Nguyễn và dưới sự tác động, ảnh hưởng của vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, đặc điểm kinh tế - xã hội, giao thông vận tải ở tỉnh Phú Yên nói chung, giao thông vận tải bằng đường thủy (1802-1884) nói riêng đã có bước phát triển; hình thành nhiều tuyến đường giao thông, vận tải hàng hóa bằng đường thủy và tồn tại song song với hệ thống đường bộ, đóng vai trò mật thiết trong con đường huyết mạch của cả nước. Các tuyến giao

(*)^(*), (**) (**) Đại học Quy Nhơn;
Email: dinhthithao@qnu.edu.vn

thông vận tải bằng đường thủy (gồm đường sông và đường biển) ở tỉnh Phú Yên giai đoạn này đã góp phần quan trọng vào quá trình trao đổi, buôn bán giữa các địa phương trong tỉnh, giữa Phú Yên với các khu vực khác trong nước và nước ngoài.

2. Các yếu tố tác động đến giao thông vận tải đường thủy

Dưới triều Nguyễn, giao thông vận tải ở tỉnh Phú Yên chịu sự ảnh hưởng rất lớn của vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên. Địa thế Phú Yên vào thế kỷ XIX được ghi trong *Đại Nam nhất thống chí* như sau: “Phía Tây không chế man lạp, phía Đông ngăn chặn miền biển. Núi Đại Lĩnh sừng sững phía Nam, núi Cù Mông giới hạn phía Bắc. Núi cao thì có Thạch Bi (núi Đá Bia), Chủ Sơn (Núi Chúa) và Vụ Mã làm bình phong trấn giữ; sông lớn thì có các dòng Đà Diễn, Thạch Bàn và Phú Ngân là đại vạt chở che. Hồ đầm xen nhau, cồn đảo vây bọc, cửa biển đầu nguồn, khách buôn tụ tập. Đất tuy hẹp nhỏ, nhưng dân cư khá đông, sản vật dồi dào, cũng là một nơi trọng yếu” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2012, Tập 1: 608). Những ghi chép trong *Đại Nam nhất thống chí* cho thấy, Phú Yên là tỉnh có vị trí quan trọng đối với triều Nguyễn, là nơi có điều kiện tự nhiên thuận lợi (nhiều đầm, vũng, vịnh và cửa biển) cho dân cư sinh sống cũng như phát triển giao thông vận tải thủy, bộ. Tỉnh Phú Yên có khá nhiều sông suối trải dài theo đường bờ biển (198 km), với nhiều cửa biển có thể đón thuyền vào neo đậu; thuận lợi cho phát triển giao thông và giao thương bằng đường thủy, đặc biệt là giao thông vận tải đường biển, hình thành nhiều cảng khẩu, thương cảng.

Sự tác động thuận chiều của yếu tố chính trị, cụ thể là việc vương triều Nguyễn được thành lập, đánh dấu sự thống nhất trọn vẹn của lãnh thổ, lãnh hải quốc gia, cùng những chính sách của triều Nguyễn đã tạo điều kiện cho giao thông vận tải cả nước

nói chung, giao thông vận tải ở tỉnh Phú Yên nói riêng phát triển mở rộng. Nhận thấy vai trò, tầm quan trọng của giao thông vận tải, nhất là giao thông vận tải đường biển, nhiều lần các vua triều Nguyễn đã cho người đo đạc độ nông sâu, biên sở theo dõi; thậm chí còn thực hiện các nghi lễ mang tính tâm linh để cầu cho việc đi biển được thuận lợi. Năm 1805, vua Gia Long đã cho thực hiện lời tâu của bộ Lễ: “Bờ biển nước ta dài suốt, vận chở đường thủy rất tiện... cửa Thi Nại ở Bình Định, cửa Đà Diễn ở Phú Yên, cửa Cù Huân ở Bình Hòa, cửa Phan Rí ở Bình Thuận,... đều là những cửa biển lớn, thuyền ghe công, tư đi lại đều phải qua đó. Xin từ nay các quan địa phương mỗi năm cứ đến tháng mạnh xuân [tháng Giêng] đều bày đàn tế ở các nơi ấy để cầu gió thuận” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007, Tập 1: 635). Năm 1831, vua Minh Mệnh dụ Nội các rằng: Nước nhà ta mở mang bờ cõi, tới mãi biển nam, hằng năm thuyền bè vận tải qua lại, đã có lệ thường, đường biển chỗ nào khó dễ nông sâu, phải nên thuộc hết [...] 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 [...] Việc đó cốt để cho sự đi biển được thuận lợi” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2004, Tập 3: 165). Để đảm bảo an ninh, quốc phòng, các vua triều Nguyễn thường xuyên tăng cường bảo vệ vùng biển. Năm 1873, vua Tự Đức yêu cầu các tỉnh từ Bình Thuận đến Thanh Hóa, Nghệ An, hoặc là nơi xung yếu ở bờ biển, hoặc là nơi địa đầu ứng tiếp, phải chấn chỉnh việc phòng bị gấp đôi, cốt 10 phần chu đáo vững chắc (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2008, Tập 7: 91). Những chính sách này đã góp phần ổn định tình hình trên biển, tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông vận tải đường thủy, trước hết là đường biển phát triển. Năm 1878, vua Tự Đức sai quan lại các địa phương thông báo cho những

người có vật lực, muốn đóng tàu thủy đi đến Hương Cảng để lập công ty buôn bán thì triều đình cũng cho phép. Ngoài ra, triều đình còn tạo điều kiện cho các thuyền vận tải hoạt động. Năm 1879, các thuyền đại dịch¹ được Nhà nước cho miễn vận tải của công, tạo điều kiện cho các thuyền này tham gia vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2008, Tập 8: 20). Các sứ đoàn triều Nguyễn đã thực hiện nhiều chuyến công cán đường biển từ cửa biển Thuận An (kinh thành Huế) đến Quảng Đông, Tô Châu, Hàng Châu của nhà Thanh thực hiện các sứ mệnh như bang giao, ngoại thương đường biển. Cùng với đó, tàu thuyền thương nhân nhà Thanh cũng từ các tỉnh ven biển Đông Nam đến các cửa biển Đại Nam buôn bán tạo nên các tuyến hải thương từ Quảng Đông, Phúc Kiến, Thượng Hải, Ma Cao,... đến các cửa biển dọc theo bờ biển Đại Nam. Đối với thuyền Hoa thương, triều Nguyễn ưu ái cho họ cập bến bất cứ lúc nào miễn là đóng đủ thuế và không mang theo đồ quốc cấm. Người Hoa còn được lập phố, mở chợ buôn bán, tham gia cộng đồng các Bang của Hoa kiều,... Đây chính là những nhân tố khách quan và chủ quan tác động trực tiếp đến sự hình thành và phát triển của mạng lưới giao thông vận tải bằng đường thủy, đặc biệt là các tuyến giao thông vận tải biển có điều kiện phát triển mở rộng.

Quá trình hình thành và phát triển của giao thông vận tải đường biển ở tỉnh Phú Yên luôn gắn liền với nhu cầu đi lại, giao lưu trao đổi hàng hóa, phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội của các lớp cư dân sinh sống trên vùng đất này. Ngay từ thời Nguyễn, Phú Yên được xem là vùng đất thuận lợi cho sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp và ngư nghiệp. Với thế mạnh về nông nghiệp

và các loại cây công nghiệp, sự phong phú về nguồn tài nguyên thiên nhiên đã tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển các ngành nghề thủ công ở tỉnh Phú Yên (làm gốm, làm nón, khai thác đá, nung vôi, dệt, làm muối, làm dầu dừa và các sản phẩm chế biến từ dừa, khai thác yến sào, đóng tàu thuyền, dệt lụa, chiếu...). Ngoài ra, sự đa dạng về địa hình, ưu thế về điều kiện tự nhiên cùng với nguồn tài nguyên thiên nhiên lâm - thổ - hải sản phong phú đã góp phần đáp ứng nhu cầu trao đổi, buôn bán hàng hóa ở tỉnh Phú Yên, thúc đẩy giao thông vận tải phát triển mở rộng.

Nhìn chung, những đặc điểm về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, điều kiện kinh tế, chính trị và dân cư ở tỉnh Phú Yên trong thế kỷ XIX không chỉ ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội mà còn ảnh hưởng đến sự hình thành, phát triển giao thông vận tải của địa phương nói chung, giao thông vận tải bằng đường thủy giai đoạn 1802-1884 nói riêng. Những chính sách của triều Nguyễn cùng ưu thế về đường sông (nhiều sông suối), đường biển (đường bờ biển dài, các cửa biển và đầm phá dày đặc, sâu, kín gió,...) đã tạo điều kiện thuận lợi cho thuyền bè đi lại, ghé bến, neo đậu và trao đổi hàng hóa. Nhờ vậy, trong thế kỷ XIX, tỉnh Phú Yên đã hình thành và phát triển các luồng buôn bán, trao đổi giữa các địa phương trong tỉnh thông qua các tuyến đường sông, đường biển; mặt khác, nó cũng tạo điều kiện thuận lợi để mở rộng trao đổi hàng hóa với các khu vực khác trong nước và nước ngoài thông qua các cảng khẩu, đặc biệt là cảng Vũng Lắm². Sự phát triển của giao thông vận tải trong đó có giao thông

¹ Thuyền tư nhân tình nguyện nộp thuế xuất nhập khẩu để khỏi vận tải của công cho triều đình.

² Vũng Lắm là thương cảng lớn nhất tỉnh Phú Yên trong thế kỷ XIX, nằm trong vịnh Xuân Đài, gần cửa biển Tiên Châu, cách sông Cầu về phía Nam khoảng 8 km, cách Chí Thạnh 15 km về phía Bắc, cách La Hai 14 km về phía Đông.

vận tải đường thủy có vai trò to lớn trong phân phối và lưu thông hàng hóa một cách hiệu quả; tạo điều kiện cho giao thương buôn bán, kích thích sản xuất, tăng cường hơn nữa mối quan hệ giao lưu kinh tế, văn hóa - xã hội giữa các cộng đồng dân cư; góp phần ổn định tình hình chính trị, an ninh, quốc phòng của địa phương.

3. Các tuyến giao thông vận tải đường sông

Trong thế kỷ XIX, các tuyến đường thủy nói chung, đường sông nói riêng vẫn giữ vai trò quan trọng trong giao thông, giao thương. Phú Yên là tỉnh có nhiều sông lớn nhỏ (khoảng 50 con sông). Theo ghi chép của *Đại Nam nhất thống chí*, đến cuối thế kỷ XIX, tỉnh Phú Yên có 4 con sông lớn, 10 bến đò và 63 cầu cống bằng đá và gỗ. Các con sông lớn cùng với hệ thống cầu, cống và bến đò đã tạo điều kiện cho giao thông và giao thương bằng đường thủy phát triển; hàng hóa được lưu thông khắp nơi, từ miền núi xuống đồng bằng, ven biển, từ Bắc vào Nam và ngược lại. Có thể kể đến một số con sông lớn ở tỉnh Phú Yên có vai trò lớn trong cả sản xuất, trồng trọt và giao thông, giao thương như: sông Đà Diễn (sông Ba/sông Đà Răng), sông Bàn Thạch, sông Phú Ngân, sông Long Bình, sông Cái (sông Kỳ Lộ/sông La Hiên). Vùng châu thổ sông Đà Răng và châu thổ sông Bàn Thạch tạo nên đồng bằng Tuy Hòa rộng lớn, được mệnh danh là “vựa lúa của miền Trung”. Vùng châu thổ sông Cái tạo nên đồng bằng màu mỡ ở Tuy An. Phía Bắc có Xuân Lộc, dưới chân dãy núi Cù Mông, vùng thị trấn sông Cầu bên bờ vịnh Xuân Đài,... là những điểm định cư đầu tiên của người Việt ở vùng đất Trấn Biên mới mở (Nguyễn Quang Ngọc, Nguyễn Văn Kim, 2018: 56).

Về mặt giao thông và thương mại, tuyến đường sông được sử dụng chủ yếu ở tỉnh Phú Yên dưới triều Nguyễn là sông Cái và sông Ba:

- Dòng sông Cái, phát nguyên ở Cà Lồ, chảy qua huyện Đồng Xuân, xuống Chợ Lùng, hợp với sông Trà Bương, rồi chảy xuống phủ Tuy An. Đến làng Mỹ Long chia làm hai nhánh: một nhánh chảy ra vũng Xuân Đài, một nhánh lớn hơn đến làng Ngân Sơn với hai nhánh nhỏ nữa cũng chảy ra Xuân Đài. Đoạn từ Xuân Phước xuống Ngân Sơn ra vùng biển Xuân Đài, Vũng Lắm của sông Cái, thuyền bè có thể đi lại được, trong khi đó, sông Trà Bương, suối La Hiên, Lá Vàng, Kỳ Lộ - những phụ lưu của sông Cái chảy từ núi Vân Canh xuống, có dòng nước nhỏ hẹp, lởm chởm đá nên chỉ thích hợp với thuyền độc mộc và bè nhỏ đi qua từng khúc một (UBND tỉnh Phú Yên, 2009: 175). Trong suốt hành trình đổ ra biển, tùy vào từng đoạn, sông Cái có nhiều tên gọi khác nhau. Ở thượng nguồn có tên là sông La Hiên hoặc sông Bà Đài; đoạn giữa có tên là sông Kỳ Lộ; đoạn hạ nguồn gọi là sông Cái. Ở hạ nguồn, đoạn sông chảy qua làng Ngân Sơn gọi là sông Ngân Sơn hay sông Phưong Lụa (trước đây có nghề dệt lụa). Đoạn gần cửa biển gọi là sông Bình Bá (Nguyễn Quang Ngọc, Nguyễn Văn Kim, 2018: 500). Ở thế kỷ XIX, sông Cái là trục thủy lộ nối vùng rừng núi phía Tây tỉnh Phú Yên với vùng đồng bằng, ven biển rộng lớn ở phía Đông. Trên con đường thương mại đó, nguồn Hà Duy (đầu nguồn sông Cái) và thương cảng Vũng Lắm là những địa điểm tập trung và lưu thông hàng hóa đến khắp các vùng xuôi ngược trong tỉnh. Từ nguồn Hà Duy, các loại lâm thổ sản được thương nhân tập kết và vận chuyển theo sông Cái về vùng đồng bằng, ven biển. Ở chiều ngược lại, Vũng Lắm là nơi tập kết hàng hóa của đồng bằng, ven biển, vận chuyển dọc theo sông Cái và các đường mòn ven sông, đến trao đổi với cư dân vùng thượng nguồn sông Cái. Từ hải cảng này, tàu thuyền có thể vào cửa Tiên Châu, dọc theo sông Cái ngược lên

cả một vùng rộng lớn phía Tây tỉnh Phú Yên. Đồng thời, hàng hóa từ phía Tây của tỉnh Phú Yên, theo sông Cái, tập kết ở cảng Vũng Lắm, từ Vũng Lắm vận chuyển ra bên ngoài, đến các địa phương khác trong tỉnh, trong khu vực, thậm chí là ra nước ngoài thông qua các tuyến giao thông vận tải đường biển.

- Sông Ba, đoạn từ Cheo Reo tới Củng Sơn mở ra khá rộng, nhiều đoạn thuyền bè đi lại được dễ dàng, trong khi đoạn từ Củng Sơn xuống Đồng Cam lại thường uốn khúc giữa 2 sườn núi, giữa lòng sông, đoạn gần đập Đồng Cam có đá gập ghềnh, thuyền bè đi lại khó khăn. Từ núi Hương, sông Ba đi vào đồng bằng rồi chảy ra biển với chiều dài khoảng hơn 20 km. Đoạn này thuyền bè đi lại thuận tiện hơn, thế nhưng giữa lòng sông và gần cửa biển có nhiều cồn cát nổi lên khiến tàu và ghe lớn không qua lại được (UBND tỉnh Phú Yên, 2009: 175). Ngoài kết nối thương mại với vùng phía Tây tỉnh Phú Yên qua sông Cái, Vũng Lắm cũng kết nối với khu vực phía Nam và Tây Nam của tỉnh theo đường sông Ba, ra cửa khẩu Đà Diễn. Con đường sứ bộ Nam Bàn đi nộp cống phẩm cho triều đình Huế đều xuất phát từ thung lũng Ayun-pa và sông Ba tới địa phận Củng Sơn. Đây là vùng không có núi cao, giao thông thủy bộ thuận lợi. Khi đến Củng Sơn, có thể dùng đường thủy hoặc đường bộ đến Tuy Hòa, cách tỉnh lỵ Phú Yên không xa. Tháng 02/1842, hai nhà truyền giáo Duclos và Michel theo chân người dân Phú Yên và triều đình phong kiến Việt Nam ngược dòng sông Ba vượt qua đoạn gần đồn Phước Sơn, rồi ngược dòng sông Năng đến vùng đất Thủy Xá và Hỏa Xá (UBND tỉnh Phú Yên, 2009: 331).

Mặc dù giao thông và giao thương thông qua các con sông ở tỉnh Phú Yên không được thuận lợi, song trong điều kiện khó khăn của tình trạng giao thông vận tải vào thế kỷ XIX, các tuyến đường sông này

vẫn là một hình thức di - vận chuyển hỗ trợ, cùng với đường bộ kết nối giao thông, giao thương đến khắp các vùng, miền trong tỉnh. Trên các con sông, các tuyến đường sông có nhiều bến đò, cầu cống, nối liền các bến là các chợ, các thị tứ, các đầu mối để trung chuyển, trao đổi hàng hóa. Hàng hóa được vận chuyển theo các con sông, các tuyến đường sông, đường bộ dọc sông, tập trung ở các bến đò để mang đến chợ trao đổi. Các con sông này chính là những tuyến đường giao thông, vận chuyển, lưu thông hàng hóa đáp ứng nhu cầu đi lại, giao thương của cư dân Phú Yên.

4. Các tuyến giao thông vận tải đường biển

Đặc thù địa lý tỉnh Phú Yên nói riêng, vùng Nam Trung bộ nói chung đã kiến tạo nhiều cửa biển, cửa sông, thích hợp cho việc thiết lập các phố cảng, đô thị, thúc đẩy trao đổi, buôn bán. Dưới triều Nguyễn (giai đoạn 1802-1884), các bến cảng trung tâm không chỉ gánh vác trọng trách phòng thủ, đảm bảo an ninh quốc phòng mà còn thực hiện chức năng kinh tế, thương mại. Cùng với việc thực hiện các chức năng quân sự, kinh tế, các phố cảng, đô thị còn trở thành các điểm đến và đi trên các tuyến giao thông vận tải, kết nối giao thông, giao thương nội tỉnh, nội vùng, liên vùng và với bên ngoài.

Trong phạm vi tỉnh Phú Yên, tuyến đường biển quan trọng nhất trong vận tải và lưu thông hàng hóa từ phía Bắc đến phía Nam của tỉnh là tuyến đường nối liền cảng Vũng Lắm trong vùng vịnh Bả Đài/Xuân Đài với các cửa biển khác trong tỉnh. Từ Vũng Lắm, hàng hóa có thể được vận chuyển đến phía Nam và Tây Nam của tỉnh Phú Yên theo đường sông Ba (sông Đà Rằng) ra cửa khẩu Đà Diễn; ngược lên hướng Bắc đến cửa khẩu Xuân Đài. Hàng hóa từ các thuyền buôn cập bến cảng Vũng Lắm được chuyển đến các đại lý của thương nhân, phân phối khắp các địa phương trong tỉnh.

Vũng Lắm cũng là nơi tập trung hàng hóa của tỉnh Phú Yên và được vận chuyển khắp nơi trong cả nước thông qua vai trò của các tuyến giao thông vận tải đường biển. Từ hải cảng này, tàu thuyền hướng về phía Đông, đi qua cửa Xuân Đài, vào các cửa khẩu Phú Sơn, Đà Diễn, Đà Nông và đến với thương cảng nhiều nơi trong cả nước. Trong mối quan hệ buôn bán nội vùng Nam Trung bộ, tuyến đường biển quan trọng nhất, hoạt động thường xuyên nhất là tuyến đường biển nối tỉnh Phú Yên (thông qua cảng Vũng Lắm) với tỉnh Bình Định (thông qua cảng Quy Nhơn). Quy Nhơn là thương cảng lớn, nơi có nhiều tàu thuyền nước ngoài neo đậu, lưu thông và thường xuyên trao đổi hàng hóa với các cảng trung tâm như Đà Nẵng, Sài Gòn. Do vậy, chỉ cần trao đổi hàng hóa với cảng Quy Nhơn, Vũng Lắm cũng đáp ứng đầy đủ nhu cầu tiêu dùng và sản xuất cho toàn tỉnh Phú Yên.

Ngoài tuyến đường biển từ Vũng Lắm đến Quy Nhơn, còn có tuyến đường biển nối tỉnh Phú Yên với các tỉnh phía Nam như Khánh Hòa, Bình Thuận và Sài Gòn. Thông qua Vũng Lắm, tàu thuyền công của tỉnh Phú Yên được triều đình sử dụng vào việc vận tải các mặt hàng chiến lược nhằm thực hiện các chính sách về chính trị, an ninh quốc phòng của triều Nguyễn. Năm 1833, tàu thuyền công của tỉnh Phú Yên vận tải 15.000 hộc thóc đem đến trữ ở tỉnh Khánh Hòa. Năm 1835, tỉnh Phú Yên cùng với tỉnh Bình Định chuyển 30.000 viên đạn chì súng điều thương đến tỉnh Khánh Hòa trang bị dân quân. Triều đình đứng ra thuê thuyền Phú Yên vận tải 20.000 quan tiền từ kho của tỉnh đến Bình Thuận để chi dùng; đồng thời ban thưởng cho các thương thuyền vận tải hai tỉnh Bình Định, Phú Yên đã chở thuê hàng quân nhu đến Bình Thuận và Gia Định vào các năm trước vì việc quân (Nguyễn Văn Giác, 2015: 82).

Trong mối quan hệ liên vùng, tuyến đường biển từ tỉnh Phú Yên đi Nam Kỳ và đến Kinh đô là hai tuyến đường biển quan trọng. Nhằm đảm bảo an ninh vùng Nam Kỳ, triều đình thường thuê thuyền của dân chõr biên binh đi Nam Kỳ bắt giặc. Năm 1834, quan tỉnh Phú Yên tâu xin trả tiền thuê cho thuyền của dân chõr biên binh đi Nam Kỳ bắt giặc. Minh Mệnh dụ quan tỉnh cho gọi họ đến khen ngợi và trả tiền thuê theo giá. Năm 1834, thuyền vận tải ở tỉnh Phú Yên nhận một nhiệm vụ đặc biệt là hộ tống sứ giả nước Hòa Xá ra Kinh đô. Nước Hòa Xá sai sứ đến cống. Vua ra lệnh cho tỉnh Phú Yên hộ tống sứ giả theo đường thủy vào Kinh. Đồng thời, ban thưởng nhiều vật phẩm cho sứ giả. Từ đây, các tàu của phủ Thừa Thiên thường xuyên làm nhiệm vụ đưa sứ đoàn cùng hàng ban cấp trả về lỵ sở Phú Yên (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2004, Tập 4: 4, 11). Năm 1849, triều đình định thuyền vận tải từ tỉnh Phú Yên về Kinh sẽ được cấp cho giá cước nhận chõr gạo công cứ 75 thăng thì cấp 8 thăng gạo; chõr 75 thăng thóc công thì cấp cho 10 thăng thóc (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2008, Tập 7: 11). Năm 1830, để việc cung ứng thóc gạo vừa sức mua của người dân tại các địa phương, khuyến khích giới thương nhân và tàu thuyền buôn bán, vua Minh Mệnh dụ cho bộ Hộ: Các hạt Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận, đất cấy lúa không bằng Gia Định, nhân dân ăn nhờ vào gạo miền Nam [...] Từ nay, phàm hạt nào bị gạo đắt [...] cho tư ngay thành Gia Định thông sức cho các nhà buôn trong hạt, sắm cho nhiều thuyền chõr gạo đến bán, để chõr thiếu gạo khỏi phải đói kém mà lợi cho sự sinh lý của nhà buôn (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2004, Tập 3: 2). Có thể thấy, các thuyền từ tỉnh Phú Yên thường xuyên qua lại với các tỉnh ở cả phía Bắc và phía Nam. Đây cũng là những tuyến đường biển quan trọng, không chỉ phục vụ

cho nhu cầu quân sự, hành chính, an ninh quốc phòng của triều Nguyễn mà đó còn là các tuyến giao thông vận tải đường biển kết nối thương mại nội vùng và liên vùng.

Tuyến giao thông vận tải đường biển quan trọng nhất kết nối tỉnh Phú Yên nói riêng, vùng Nam Trung bộ nói chung với các nước bên ngoài là tuyến đường biển từ các thương cảng Nam Trung bộ như Quy Nhơn (Bình Định), Vũng Lắm (Phú Yên), Nha Trang (Khánh Hòa),... đến các nước quanh vùng Đông Nam Á và Trung Quốc. Những ghi chép, báo cáo của các tỉnh đến kinh đô Huế về nạn ản lậu thuế của các thuyền buôn Hoa thương, nạn buôn lậu thóc gạo bán ra nước ngoài và nhập lậu thuốc phiện từ ngoài về bán trong nước cũng cho thấy mối quan hệ giao thương và các tuyến giao thông vận tải giữa tỉnh Phú Yên, các tỉnh Nam Trung bộ với các nước khác, trước hết là Trung Quốc. Năm 1810, trước tình trạng thuyền buôn người Hoa thường xuyên tìm cách ản lậu thuế cửa biển, viên Cai tào vụ Nguyễn Đức Xuyên cho biết: “biết được người Hoa buôn bán phần nhiều gian xảo, thác có thuyền bị nạn, ghé vào đậu ở hải đảo 4 trấn Quảng Nghĩa, Phú Yên, Bình Thuận, Bình Hòa mua trộm, chở trộm hàng hóa, nên đem việc đó gửi truyền văn cho quan 4 trấn đề phòng” (Nguyễn Văn Giác, 2015: 83). Sự kiện năm Thiệu Trị thứ 4 (1844), lái buôn ở tỉnh Phú Yên là Hoàng Văn Lộc, tích trữ tơ sống bán ra nước ngoài và nhập lậu thuốc phiện từ nước ngoài về bị cáo giác (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2006, Tập 6: 37) là một minh chứng cho hoạt động của tuyến đường biển, kết nối thương mại giữa tỉnh Phú Yên với các nước khác. Rõ ràng, ngoài các tuyến đường biển kết nối nội vùng và liên vùng giữa tỉnh Phú Yên với các địa phương khác trong cả nước còn có tuyến đường biển kết nối tỉnh Phú Yên với các nước khác mà trước hết là các nước quanh vùng Đông Nam Á.

5. Kết luận

Điều kiện địa lý tự nhiên của tỉnh Phú Yên nổi bật với nhiều sông suối, đường bờ biển dài với nhiều vũng, vịnh thuận lợi cho tàu thuyền neo đậu. Đây không chỉ là điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế mà còn là yếu tố khách quan tác động đến sự hình thành, phát triển giao thông vận tải trong đó có giao thông vận tải đường thủy. Dưới triều Nguyễn (giai đoạn 1802-1884), cùng với những tác động từ điều kiện tự nhiên, đặc điểm chính trị, kinh tế và những chính sách của triều Nguyễn, giao thông vận tải nói chung, giao thông vận tải đường thủy ở tỉnh Phú Yên nói riêng có điều kiện phát triển mở rộng.

Đối với mạng lưới giao thông đường thủy nội địa, hệ thống sông suối ở tỉnh Phú Yên đã góp phần hình thành nên một mạng lưới đường sông chằng chịt kết nối giao thông, thương mại nội vùng và liên vùng. Trong đó, sông Cái, sông Ba đóng vai trò quan trọng trong kết nối giữa vùng đồng bằng, ven biển tỉnh Phú Yên với vùng núi rừng rộng lớn, nhiều sản vật ở phía Tây; kết nối Phú Yên với các nước khác thông qua hoạt động của các phố cảng, đặc biệt là phố cảng Vũng Lắm.

Đối với tuyến đường biển, trong mối quan hệ buôn bán, vận chuyển nội vùng, tuyến đường biển Phú Yên - Quy Nhơn đóng vai trò quan trọng, thông qua hoạt động của tuyến đường biển kết nối phố cảng Vũng Lắm với phố cảng Quy Nhơn. Tuyến đường biển từ tỉnh Phú Yên đi Nam kỳ và đến Kinh đô là hai tuyến đường biển quan trọng kết nối giao thông và giao thương liên vùng (Phú Yên trong vùng Nam Trung bộ) với các tỉnh phía Bắc và phía Nam của cả nước. Trong mối quan hệ ngoại vùng, Phú Yên là tỉnh nằm trên tuyến đường biển lưu thông khu vực và quốc tế; hoạt động vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường biển nối tỉnh Phú Yên cũng như khu vực Nam

Trung bộ với các nước khác quanh vùng Đông Nam Á (Trung Quốc, Singapore,...) cũng diễn ra sôi động.

Cùng với sự phát triển mở rộng của hệ thống đường bộ, những tuyến đường thủy được kết nối liên hoàn, chặt chẽ, hoạt động thường xuyên, nhộn nhịp đã góp phần phát triển kinh tế, kết nối giao thông và giao thương giữa các địa phương, các vùng và xa hơn nữa là giữa tỉnh Phú Yên với các quốc gia khác trong khu vực. Từ những đặc thù của điều kiện tự nhiên, có thể nhận thấy thế mạnh giao thông vận tải ở tỉnh Phú Yên giai đoạn 1802-1884 là đường thủy, đặc biệt là đường biển, tồn tại song song với hệ thống đường bộ vẫn đóng vai trò quan trọng trong con đường huyết mạch, kết nối giao thông và thương mại của địa phương cũng như cả nước và với các nước khác trong khu vực □

Tài liệu tham khảo

1. Nguyễn Văn Giác (2015), “Phố cảng ở Nam Trung bộ (Việt Nam) thế kỷ XVIII-

XIX”, *Luận án Tiến sĩ Sử học*, Hà Nội.

2. Nguyễn Quang Ngọc, Nguyễn Văn Kim (chủ biên, 2018), *Biển với lục địa - vai trò và mạng lưới giao lưu ở lưu vực các dòng sông miền Trung*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
3. Quốc sử quán triều Nguyễn (2004), *Đại Nam thực lục*, Tập 3, Tập 4, Nxb. Giáo dục, Hà Nội.
4. Quốc sử quán triều Nguyễn (2006), *Đại Nam thực lục*, Tập 6, Nxb. Giáo dục, Hà Nội.
5. Quốc sử quán triều Nguyễn (2007), *Đại Nam thực lục*, Tập 1, Nxb. Giáo dục, Hà Nội.
6. Quốc sử quán triều Nguyễn (2008), *Đại Nam thực lục*, Tập 7, Tập 8, Nxb. Giáo dục, Hà Nội.
7. Quốc sử quán triều Nguyễn (2012), *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 1, Nxb. Lao động, Hà Nội.
8. UBND tỉnh Phú Yên (2009), *Lịch sử Phú Yên thế kỷ XIX*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội.

(tiếp theo trang 45)

25. Marcus, G.E., Fischer, M.F. (1986), *Anthropology as Culture Critique*, University of Chicago Press, Chicago.
26. Shils, E. (1981), *Tradition*, University of Chicago Press, Chicago.
27. Ho Hue Tam, Le Hong Ly (2008), “The Revenge of the Object: Villagers and Ethnographers in Dong Ky Village (Popular Religion and the Sacred Life of Material Goods in Contemporary Vietnam)”, *Asian Ethnology*, Vol. 67, No.2, pp. 323-343.
28. Lê Hữu Tầng (1994), “Hội lễ dân gian truyền thống trong đời sống xã hội hiện đại: Vấn đề và ý kiến”, trong: Đinh Gia Khánh và Lê Hữu Tầng (đồng chủ biên,

1994), *Lễ hội truyền thống trong đời sống xã hội hiện đại*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội.

29. Trần Thị Thủy (2017), *Tín ngưỡng Bà Chúa Kho ở châu thổ Bắc Bộ: Nghiên cứu trường hợp thờ Bà Chúa Kho ở làng Cổ Mễ, thành phố Bắc Ninh*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
30. Turner, J.W. (1997), “Continuity and Constraint: Reconstructing the Concept of Tradition from a Pacific Perspective”, *The Contemporary Pacific*, Vol. 9, No. 2, pp. 345-381.
31. Đặng Nghiêm Vạn (1999), “Gạn đục, khơi trong trong các hoạt động tín ngưỡng”, *Tạp chí Tư tưởng Văn hóa*, số 2, tr. 18-20.