VAI TRÒ CỦA GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY TRONG PHÁT TRIỂN THƯƠNG NGHIỆP Ở NAM BỘ THẾ KỶ XVII - XVIII (*)

TRẦN HOÀNG*
LÊ THỊ NGỌC HÀ**

Từ thế kỷ XVII trở đi, nhóm lưu dân Việt đã vào định cư vùng đất Nam Bộ. Cũng từ đây mở ra một giai đoạn phát triển mới của vùng đất này. Từ một vùng đất hoang sơ dần dần trở nên sầm uất với sự phát triển mạnh của kinh tế - xã hội. Đặc biệt, nền thương nghiệp Nam Bộ sớm phát triển ngay từ buổi đầu khai phá. Hệ thống chợ và thương cảng sớm ra đời và nhanh chóng phát triển sầm uất, đô hội, sản phẩm trao đổi trên thị trường ngày càng dồi dào, thuyền buôn trong nước và nước ngoài thường xuyên lui tới nơi đây trao đổi, buôn bán hàng hóa. Cùng với quá trình khai phá, sự phát triển mạnh của nền sản xuất nông nghiệp và thủ công nghiệp, giao thông đường thủy là một trong những nhân tố tác động đến sự phát triển của thương nghiệp Nam Bộ. Với vị trí thuận lợi về tự nhiên, giao thông đường thủy có điều kiện phát triển và đóng vai trò quan trọng trong mọi mặt đời sống của cư dân Nam Bộ lúc bấy giờ.

1. Tình hình phát triển của thương nghiệp Nam Bộ thế kỷ XVII - XVIII

Thương nghiệp Nam Bộ phát triển trong bối cảnh Đại Việt bị chia cắt thành Đàng Ngoài (dưới quyền cai trị của vua Lê - chúa Trịnh) và Đàng Trong (dưới quyền cai trị của chúa Nguyễn). Tuy bất ổn về chính trị, nhưng ở mỗi vùng, kinh tế - xã hội đều phát triển. Riêng vùng đất Nam Bộ - tuy là vùng đất mới khai phá nhưng nền sản xuất và trao đổi buôn bán đã phát triển.

Ngay từ buổi đầu khẩn hoang, việc buôn bán giữa các vùng sớm hình thành và mở rộng, tạo nên các thương cảng ở Nam Bộ. Các thương cảng có vị trí thuận lợi cho việc giao thương, lưu thông hàng hóa và góp phần vào hình thành hệ thống thương cảng Nam Bộ. Hệ thống thương cảng không những đóng vai trò quan trọng đối với kinh tế vùng mà còn có vai trò đối với hoạt động kinh tế thương mại liên vùng, kết nối thương mại quốc tế, trong đó nổi lên là những thương cảng: Cù lao Phố (còn gọi là Nông Nại Đại Phố, Giản Phố, Đông Phố), Mỹ Tho Đại Phố và Hà Tiên. Đây là những thương cảng hình thành trong giai đoạn buổi đầu khai phá vùng đất Nam Bộ.

Sự hình thành của thương cảng Cù lao Phố và Mỹ Tho Đại Phố gắn liền với sự kiện nhóm người Hoa Trần Thượng Xuyên và Dương Ngạn Địch hiện diện ở đây kể từ năm 1679. Trước đây, vốn là quan lại nhà Minh, không chịu thần phục nhà Thanh, tham gia các phong trào "bài Mãn phục Minh". Sau đó, quan Tổng binh thủy lục

*, ** Trường Đại học KHXH&NV Tp.Hồ Chí Minh

trấn thủ các xứ ở Long Môn thuộc Quảng Đông nước Đại Minh là Dương Ngạn Địch và phó tướng Hoàng Tấn, quan Tổng binh trấn thủ các châu Cao, Lôi và Liêm là Trần Thắng Tài (tức Trần Thượng Xuyên), phó tướng Trần An Bình dẫn quân và gia nhân hơn 3.000 người với chiến thuyền hơn 50 chiếc đến Đàng Trong, xin thần phục chúa Nguyễn. Nhóm người Hoa theo Dương Ngạn Địch tiến vào cửa Đại, cửa Tiểu trú tại xứ Mỹ Tho, còn nhóm của Trần Thượng Xuyên vào cửa Cần Giờ tới định cư ở Bàn Lân thuộc Đồng Nai (1). Còn về thương cảng Hà Tiên gắn liền với dòng họ Mạc, khởi đầu là Mạc Cửu (xuất thân từ Quảng Đông). Từ năm 1680, "Mạc Cửu không khuất phục chính sách buổi đầu của nhà Đại Thanh, mới chừa tóc rồi chạy qua phương Nam, trú tại phủ Nam Vang nước Cao Miên (…). Từ đó, ông chiêu mộ người Việt Nam lưu tán ở các xứ Phú Quốc, Lũng Kè, Cần Bột, Vũng Thơm, Rạch Giá, Cà Mau lập thành 7 thôn xã" (2).

Hình ảnh đô hội của các thương cảng lần lượt đã được Trịnh Hoài Đức miêu tả khá cụ thể. Nói về thương cảng Cù lao Phố (Nông Nại Đại Phố), "ở đầu phía tây của Cù lao Phố, lúc mới mở mang, Trần Thượng Xuyên chiêu tập người buôn nước Trung Quốc đến lập ra phố xá, mái ngói tường vôi, lầu quán cao ngất, dòng sông rực rỡ, ánh nhật huy hoàng, liền nhau tới 5 dặm (...) kẻ buôn tụ tập, ghe thuyền đi biển, đi sông đều đến cuốn buồm neo đậu, đầu đuôi thuyền đậu kế tiếp nhau, thật là một chỗ đô hội" (3). Mỹ Tho Đại Phố cũng được miêu tả khá cụ thể: "Phía Nam lỵ sở là chợ phố lớn Mỹ Tho, mái ngói cột chạm phủ, đình cao, nha thự rộng, thuyền bè sông biển ra vào, buồm thuyền trông như mắc cửi, thật là nơi đô hội lớn phồn hoa huyên náo" (4). Còn Hà Tiên, "Đường xá giao nhau, phố xá nối liền, người Việt, người Tàu, người Cao Miên, người Chà Và đều hợp nhau sinh sống, ghe thuyền ở sông biển qua lại nơi đây như mắc cửi, thật là nơi đại đô hội nơi dọi biển vậy" (5).

Qua đó, có thể thấy rằng, ở những thương cảng này đã mang dáng dấp của một "đô thị sầm uất", giàu có và thịnh đạt. Ở đây đã quy tụ đông đảo thuyền buôn trong nước và nước ngoài tới đây trao đổi, mua bán. Khi thuyền cập bến, họ lên bờ thuê phố ở, đến nhà chủ mua hàng, thương lượng giá cả, hai bên đều tiện, thanh toán hóa đơn rõ ràng, đàn hát vui chơi, đợi tới ngày lui thuyền, chở hàng đầy khoang mà về xứ (6). Các thương thuyền nước ngoài tìm đến các thương cảng này chính là tàu thuyền người Hoa, người phương Tây, người Nhật, người Đồ Ba (Chà Và) (7). Song, phần lớn là thương nhân người Hoa và họ đóng vai trò quan trọng cho sự phát triển của các thương cảng này. "Khách hàng chính của Cù lao Phố cũng như của các thương cảng Đàng Ngoài và Đàng Trong là người Trung Hoa. Trong điều kiện mà việc giao dịch buôn bán giữa hai nước là nếp cũ từ lâu đời, thì các thương nhân người Hoa có vai trò, vị trí quan trọng trong lĩnh vực kinh tế ở các địa điểm giao lưu, trong đó có Cù lao Phố được coi như là một cảng trên sông" (8).

Bên cạnh đó, một mạng lưới các chợ đã sớm hình thành, từ những nơi thị tứ đến các vùng nông thôn, nhất là ở những giao điểm các trục lộ đường thủy, đường bộ, ở các bến đò, ở các lỵ sở hành chính… Chợ là nơi trao đổi mua bán các loại hàng hóa, trong đó có nhiều chợ hình thành rất sớm và khá trù mật như chợ Đồng Nai, chợ Bến Cá, chợ Đồng Sử, chợ Lò, chợ Bàn Lân, chợ Dầu Miệt, chợ Thủ Đức, chợ Đò, chợ Bà Rịa, chợ Đồng Môn, chợ Lò Thiếc… thuộc Trấn Biên Hòa (Đồng Nai); chợ Phố Thành, chợ Sỏi, chợ Điều Kiển, chợ Nguyễn Thực (lập năm 1727), chợ Tâu Kiếng, chợ Sài Gòn (tức Chợ Lớn ngày nay), chợ Bến

Nghé, chợ Rạch Cát, chợ Lò Rèn, chợ Ngã Tư (tức chợ Đệm ngày nay), chợ Phù Lâm thuộc trấn Phiên An; chợ Mỹ Tho (tục gọi chợ Phố Lớn), chợ Sông Tranh (còn gọi là chợ Lương Phú), chợ Cù Úc (còn gọi là chợ Hưng Lợi), chợ Hàng Xoi (còn gọi là chợ Trà Luật), chợ Kiến Định, chợ Kỳ Môn, chợ Cái Bè, chợ Mỹ Quý… thuộc trấn Định Tường; chợ Long Hồ, chợ Ba Vát (hay Ba Việt), chợ Mỹ Lồng (hay Mỹ Lung), chợ Trà Vinh, chợ Sưu, chợ Sa Đéc, chợ Sa Mân, chợ Bãi Xàu… thuộc trấn Vĩnh Thanh; chợ Mỹ Đức, chợ Rạch Giá (còn gọi là chợ Sái Phu), chợ Hoàng Giang thuộc trấn Hà Tiên (9).

Ở các thị tứ, các chợ, nơi nào cũng đầy ắp các mặt hàng nông lâm, thủy sản như lúa gạo, cau, đường phèn, đường cát, sắt, đá ong, muối trắng, hạt tiêu, hạt sen, ngà voi, sừng, tê, đậu khấu, sa nhân, gạc nai, tô mộc, sáp ong, yến sào, hải sâm, đồi mồi, huyền phách, vây cá, hóng cá, thịt voi, gân nai, da tê, da ngựa núi, da rải cá, da nai, da trâu, da rắn, lông chim trả, cánh ngỗng biển, quạt lông, diêm tiêu, các loại tôm, cá, cây làm đồ gia vị như kỳ nam, trầm hương, nhục quế và các mặt hàng vải vóc như: lãnh, là, vải, lụa…. Đây là các mặt hàng được người dân Nam Bộ khai thác từ thiên nhiên hoặc được sản xuất. Đặc biệt, lúa gạo trở thành mặt hàng chính và sản lượng ngày càng nhiều nên rất rẻ. "Bình thời chỉ bán ra Phú Xuân để đổi lấy hàng Bắc, lụa lĩnh trừu đoạn, áo quần tốt đẹp, ít có vải bô" (10). Lê Quý Đôn nhận xét giá rẻ chưa thấy nơi nào có: "Còn đồng tiền xưa thì một tiền (60 đồng) đong được 16 đấu thóc. Cứ lường theo bát được gạt bằng miệng mà dân gian địa phương thường dùng thì ba bát ấy ngang với 30 bát của Nhà nước. Một quan tiền đong được 300 bát đồng của Nhà nước (tức bát định chuẩn). Giá rẻ như vậy, các nơi khác chưa từng có" (11).

Thời kỳ khai phá, việc đo lường ở Gia Định không thống nhất, do đó thương mại ở đây có nhiều hình thức đa dạng trong mua bán. Các giá trị cân, đo, đếm được sử dụng nhiều loại khác nhau. Trước khi mua, bán hàng ở Gia Định, người ta phải thống nhất dùng đơn vị nào trước, sau đó mới tiến hành giao dịch. Theo Lê Quý Đôn, một tiền quý thì mua được 16 đấu thóc, một đấu bằng 3 bát bằng miệng theo quy định của Hộ phiên, thành 30 bát quan đồng, một quan tiền được 300 bát quan đồng (12).

Có thể nói, cùng với quá trình khai phá những vùng đất hoang, các nhóm lưu dân cùng với nhóm cư dân bản địa phát triển sản xuất và trao đổi buôn bán qua lại tạo nên một khung cảnh thương nghiệp phát triển của Nam Bộ giai đoạn buổi đầu khẩn hoang. "Trên thì có cửa biển Cần Giờ, ở giữa thì vào cửa biển Soài Rạp, dưới thì vào cửa Đại, cửa Tiểu. Đến chỗ nào cũng là thuyền buôn tụ hợp" (13). Trong sự phát triển đó, hệ thống giao thông đường thủy ở Nam Bộ là một trong những nhân tố đóng góp cho nền thương nghiệp Nam Bộ.

2. Vai trò của giao thông đường thủy trong phát triển của thương nghiệp Nam Bộ thế kỷ XVII - XVIII

Nam Bộ có hệ thống sông ngòi dày đặc, phía Đông và Đông Nam giáp biển. Phần lớn lưu vực sông Sài Gòn - Gia Định bao phủ miền Đông Nam Bộ, còn Tây Nam Bộ là một phần hạ lưu của sông Mekong. Dòng chảy của sông Mekong ở hạ lưu sau khi nhập với sông Tonle Sap chia làm hai nhánh là sông Tiền và sông Hậu. Xuôi tiếp về phía nam, hai nhánh sông này lại liên thông với nhau qua sông Vàm Nao. Sông Tiền chia thành nhiều phân lưu đổ ra Biển Đông qua các cửa: cửa Đại, cửa Tiểu, Hàm Luông, Cổ Chiên, Cung Hầu. Sông Hậu thông qua hai cửa Định An và Trần Đề ra Biển Đông (14). Còn lưu vực sông Đồng Nai đổ ra Biển Đông thông qua hai đoạn sông Lòng Tàu và sông Soài Rạp (15). Điều này về cơ bản giống với đề cập của Trịnh Hoài

Đức khi nói về miền Gia Định: "Gia Định [...], phía đông nam giáp với biển, có tất cả 17 hải cảng lớn, đó là: Xích Ram, Tắc Ký, Cần Giờ, Đồng Tranh, Lôi Lạp (Soi Rạp), Cửa Đại, Cửa Tiểu, Ba Lai, Băng Côn (Cung), Ngao Châu, Cổ Chiên, Ba Thắc, Mỹ Thanh, Hào Bàn (Gành Hàu), Long Xuyên, Kiên Giang và Hà Tiên, còn các cảng nhỏ thì nhiều gấp đôi. Tuy vậy các cửa này do bùn cát nên khi mở khi lấp, khi cạn, khi sâu, dời đổi bất thường. Ở đây sông ngòi lại chằng chịt như mắc cửi" (16).

Trong các cửa biển này, cửa Cần Giờ "lòng cảng vừa sâu, vừa rộng, bốn mùa tám hướng gió đều yên ổn, không lo nạn cát ẩn và đá ngầm cũng như sóng to gió cả, các nước đều khen đây là một hải cảng tốt bậc nhất" (17). Với thuận lợi như vậy, "thường ngày có thuyền buôn ra vào, là nơi hội tụ ghe thuyền đông đúc của thành Gia Định, không đâu sánh được" (18). Còn như cửa Đại và cửa Tiểu mà Trịnh Hoài Đức gọi là Đại Hải Môn và Tiểu Hải Môn, ông nhận xét cửa Tiểu rộng 1,5 dặm, lắm bùn lầy, lòng cảng vừa hẹp vừa cong"; cửa Đại tuy rộng hơn 7 dặm nhưng cửa biển nhiều bùn lầy, lòng cảng hẹp và cong, nên thuyền bè ít ra vào (19). Qua những ghi chép này của Trịnh Hoài Đức, có thể nhận thấy mặc dù các cửa biển có những thuận lợi và khó khăn, nhưng đây là những cánh cửa để tiến vào Nam Bộ của nhóm lưu dân cũng như thuyền buôn trong nước và nước ngoài đến đây giao lưu buôn bán.

Nam Bộ sau khi Phù Nam sụp đổ, trên danh nghĩa là vùng đất thuộc sự cai trị của Chân Lạp. Với nhiều nguyên nhân, vùng đất này ngày càng trở nên hoang hóa. Châu Đạt Quan (Chu Đạt Quan) ở thế kỷ XIII đi qua Nam Bộ để đến được Chân Lạp đã miêu tả khung cảng hoang hóa của nó trong *Chân Lạp phong thổ ký*: "Bắt đầu vào Chân Bồ (từ Vũng Tàu đến cửa Cần Giờ hiện nay) hầu hết cả vùng đều là bụi rậm của khu rừng thấp, những cửa rộng của con sông lớn chạy dài hàng trăm lý, bóng mát um tùm của những gốc cổ thụ và cây mây dài tạo thành nhiều chỗ trú sum suê. Tiếng chim hót và thú vật kêu vang dội khắp nơi. Vào nửa đường trong cửa sông, người ta mới thấy lần đầu cánh đồng ruộng bỏ hoang, không có một gốc cây nào. Xa hơn tầm mắt chỉ toàn là cỏ kê đầy rẫy. Hàng trăm hàng ngàn trâu rừng tựu hợp từng bầy trong vùng này. Tiếp đó, nhiều con đường dốc đầy tre chạy dài hàng trăm lý" (20).

Đồng thời, bối cảnh đất nước từ thế kỷ XVI rơi vào tình trạng rối loạn, chiến tranh xảy ra liên miên. Chiến tranh Trịnh - Nguyễn kéo dài hơn 40 năm đã làm cho mâu thuẫn xã hội ngày càng gay gắt. Việc vua Chân Lạp Chey Chetta II cầu hôn công nữ Ngọc Vạn (con gái chúa Nguyễn Phúc Nguyên) năm 1620 đã giúp chúa Nguyễn có những hành động tăng cường ảnh hưởng của mình trên vùng đất mới. Trong bối cảnh đó, lưu dân người Việt đến khai phá và định cư ở Nam Bộ. "Lúc ấy địa đầu Gia Định là Mô Xoài và Đồng Nai (nay là trấn Biên Hòa), tại hai xứ ấy đã có dân của nước ta đến cùng với người Cao Miên khai khẩn ruộng đất" (21). Hành trình mở đất của lưu dân người Việt vào Nam Bộ phần lớn di chuyển bằng đường thủy. Họ vốn xuất thân từ miền Thuận Quảng, bao đời đã theo chúa tiên Nguyễn Hoàng vào khai phá. Với địa thế của vùng Thuận Quảng, họ dường như đã quen dần với cuộc sống di chuyển bằng đường sông và đường biển. "Cửa biển là cửa ngõ của vương đô, Thuận Hóa, để đi thông qua các phủ khác. Vì thế đất nước Đại Việt (Đàng Trong) chỉ là một dải núi dọc theo mé biển, các đô ấp đều tựa núi hướng mặt ra biển, núi cao sông hiểm, cây rừng rậm rạp, nhiều tê tượng hùm beo, các phủ

không có đường lối thông nhau, mỗi phủ đều do một cửa biển đi vào; muốn đi từ phủ này qua phủ khác tất do đường biển" (22).

Đồng thời, việc di chuyển bằng đường thủy so với đường bộ thời điểm bấy giờ tiết kiệm được thời gian. Theo Lê Quý Đôn từng nhận xét: Đường bộ đi từ Thuận Hóa đi hết Quảng Nam giáp địa giới phủ Phú Yên hết thảy 14 ngày rưỡi (23). Ngay ở vùng đất Nam Bộ, từ Mỗi Xoài đến Sài Gòn đường đi 2 ngày, từ Sài Gòn đi Tầm Đôn hết 6 ngày (24). Tuy nhiên, "Người thôn Chính Hòa châu Nam Bồ Chính tên là Trùm Châm nói rằng trước y đi buôn bán ở phủ Gia Định hơn mười chuyến (...) thuận gió không quá 10 ngày đêm là đến" (25). Có thể thấy, ngay cả đến năm 1775 khi Lê Quý Đôn ghi nhận thì việc đi lại bằng đường thủy vẫn thuận tiện hơn so với đường bộ. Và việc di chuyển bằng đường bộ từ miền Thuận Quảng vào Nam Bộ vẫn chưa được lưu thông. Mãi đến năm 1693 chúa Nguyễn mới lập phủ Bình Thuận, tức là mới xác lập những vùng đất còn lại của Chiêm Thành (Champa), đường bộ mới thông suốt từ đây. Năm 1748, con đường thiên lý ở Nam Bộ mới chính thức được khai mở: "Bắt đầu đặt đường trạm ở Gia Định. Đất Gia Định nhiều nơi lầy lội. Khi mới mở mang đường bộ chưa thông, hành khách đi lại vất vả, việc báo cáo về biên cương cũng không tiện. Chúa sai Hữu Doãn ngắm đo địa thế, chăng dây lấy thẳng bắt đầu từ phía bắc Tất Kiều đến địa phận Hưng Phúc, tùy chỗ mà đặt trạm, gọi là đường thiên lý. Hễ gặp sông ao thì sai dân sở tại đặt bến đò, cho miễn giao dịch" (26).

Tuy ít tài liệu nói đến cuộc hành trình vào Nam khai phá của nhóm lưu dân người Việt, nhưng thông qua các cuộc Nam chinh của lực lượng chúa Nguyễn tiến đánh Chân Lạp, phần nào chúng ta hình dung ra được hành trình này, ví như cuộc hành quân năm 1689 vào dẹp loạn Hoàng Tiến và Chân Lạp: "Kỷ Tỵ, năm thứ 2 [1689], mùa xuân, tháng Giêng, Mai Văn Long kéo quân đến cửa biển Mỹ Tho, đóng ở Sầm Khê (nay thuộc huyện Kiến Đăng, tỉnh Định Tường" (27). Trịnh Hoài Đức cũng đã ghi nhận về hành trình của người Hoa nhóm Trần Thượng Xuyên và Dương Ngạn Địch đến vùng đất này vào năm 1679 có nhắc đến cửa Cần Giờ, cửa Soi Rạp, cửa Đại, cửa Tiểu: "Bọn tướng Long Môn họ Dương đem binh thuyền tiến nhanh vào cửa Xoài Rạp [nay là Lôi Lạp (Soi Rạp)] và cửa Đại cửa Tiểu (thuộc trấn Định Tường) dừng trú tại xứ Mỹ Tho (nay là trấn lỵ của Định Tường). Bọn tướng các xứ Lôi, Liêm họ Trần thì đem binh thuyền tiến vào cửa Cần Giờ rồi đồn trú tại xứ Bàn Lân thuộc Đồng Nai (nay là lỵ sở trấn Biên Hỏa)" (28).

Thông qua quá trình khai phá của lưu dân người Việt, người Hoa trong nhiều thế kỷ, đến vùng đất Nam Bộ chủ yếu bằng đường thủy. Và khi thương nghiệp phát triển, đây chính là con đường thuyền buôn trong nước và nước ngoài tìm tới thị trường Nam Bộ. Hành trình buôn bán của tàu thuyền từ miền Thuận Quảng vào Nam Bộ đã được Lê Quý Đôn khắc họa khá chi tiết trong *Phủ Biên tạp lục*: "Mỗi chuyến đi thường qua cửa biển Nhật Lệ, trình trấn quan, vào cửa Eo, trình quan tào vận, lĩnh giấy phép ra biển, đến xứ Vũng Tàu, ở đầu cõi Gia Định là chỗ hải đảo, có dân cư, hạ buồm đậu vào, hỏi thăm nơi nào được mùa nơi nào mất mùa, biết nơi nào được mùa mới đến ở" (29). Không những thuyền buôn trong nước, còn có thuyền buôn các nước tìm đến giao lưu buôn bán: "Thuyền buôn của người Thanh và các nước Tây Dương, Nhật Bản, Chà Và đi lại tấp nập" (30). Đây là những đối tác lâu dài của chúa Nguyễn ở Đàng Trong từ khi đưa ra chính sách phát triển ngoại thương. Sự hiện diện của họ góp phần đưa đến sự phát triển của các trung tâm thương mại ở Nam Bộ đang trên đà phát triển, cũng như đã tạo nên sự kết nối thị

trường Nam Bộ với thị trường Thuận - Quảng, kết nối thị trường Nam Bộ với thị trường quốc tế. Từ đó, hàng hóa được lưu thông giữa các vùng miền với nhau. Ở Nam Bộ, cùng với thành quả khẩn hoang, nền sản xuất đã phát triển tạo ra một hiện tượng dư thừa. Sản phẩm không chỉ phục vụ nhu cầu tiêu dùng mà còn để trao đổi buôn bán, xuất ra bên ngoài: "Gạo nếp, gạo tẻ đều trắng dẻo, tôm cá rất to, béo ăn không hết. Dân địa phương thường nấu qua rồi phơi khô để bán" (31). Bên cạnh đó, các mặt hàng nông sản, thủ công cũng được đem bán ở các vùng xung quanh và xuất khẩu ra nước ngoài. Như các đồ mỹ nghệ bằng vàng bạc, vật dụng bằng đồi mồi, thuyền gỗ, cột buồm bằng gỗ quý... (32). Đặc biệt, Nam Bộ (nhất là vùng Đồng bằng sông Cửu Long) ngày càng trở thành vựa lúa của Đàng Trong, lúa gạo ngày càng đóng vai trò trong đời sống kinh tế - xã hội toàn vùng: "Ngày trước việc buôn bán với Đồng Nai được lưu thông thì tại kinh thành Phú Xuân, giá gạo một hộc mười thăng chỉ có ba tiền đồng, mà có thể đầy đủ cho một người ăn trong một tháng, cho nên nhân dân Thuận Hóa chưa hề phải lưu tâm chú ý đến việc làm nông (33).

Việc buôn bán ở Nam Bộ di chuyển bằng thuyền là chủ yếu: "Đất ấy nhiều ngòi lạch, đường nước như mắc cửi, không tiện đi bộ. Người buôn có chở thuyền lớn thì đèo theo xuồng nhỏ để thông đi các kênh" (34). Trước khi đường bộ được khai thông, việc di chuyển chủ yếu bằng đường sông: "Xưa khi mới đặt hai dinh Trấn Biên và Phiên Trấn, mà đường bộ Bình Đồng chưa mở, hành khách đi lại phải đáp đò dọc. Đầu bến đò phía Bắc ở bến Sa Hà (Rạch Cát) thuộc dinh Trấn Biên, đầu bến đò phía Nam ở đầu cầu đò tổng Tân Long (tục danh Cầu Đò, ở địa phận thôn Tân Hương, nay vẫn còn). Phàm người đi thuyền khởi hành từ Trấn Biên, phải đợi khi nước thuận dòng mới cho thuyền đến cửa Tam Giang, đến sông Tân Bình, đến đây lại gặp nước ngược phải cắm thuyền đợi khi nước lên thì mới thuận dòng, đi tiếp. Còn kẻ khởi hành từ bến đò phía nam cũng phải lựa thế đi như vậy (...) Sau. này đường thủy, đường bộ lưu thông, dân cư đông đúc, người qua lại đều dùng ghe nhà nên đò dọc phải dẹp bỏ" (35).

Các thương cảng ở Nam Bộ phần lớn hình thành trên các cù lao, được bao quanh bởi các con sông. Chẳng hạn, thương cảng Cù lao Phố "Phước Giang (sông Đồng Nai) quanh phía nam, sông Sa Hà (Rạch Cát) vòng phía bắc, thuở trước có chiếc cầu ván bắc qua sông rộng rãi bằng phẳng thông qua trấn lỵ" (36). Thương cảng có một vị trí "giao thông thuận lợi về đường thủy từ Bắc xuống Nam, lên Cao Miên và xuống miền Tây Nam Bộ" (37). Muộn hơn thương cảng Sài Gòn - Chợ Lớn với vị trí thuận lợi gần vùng Mỹ Tho, vận chuyển lúa gạo và sản phẩm từ Tiền Giang qua đường sông từ Rạch Giá - Chợ Đếm - Bến Lức - Thủ Thừa - Vàm Cỏ Tây - Mỹ Tho và một con đường thủy khác từ Rạch Cát xuống Gò Công, Cần Guộc (38). Đó là kết quả của cuộc hành trình khai hoang mở đất, nạo vét các kênh ở Nam Bộ. Từ đó, tạo thuận lợi cho thuyền buôn ngày càng lưu thông và qua lại các thương cảng trao đổi buôn bán hàng hóa.

Hoạt động trao đổi, buôn bán ở các thương cảng, phố chợ diễn ra sôi nổi, thuyền bè cập bến tấp nập, hàng hóa đầy đủ, không có gì là không có: "Xưa nay thuyền buôn đến hạ neo xong là lên bờ thuê phố ở, rồi đến nhà chủ mua hàng, tại đây kê khai những hàng hóa trong thuyền và khuân cất lên, thương lượng giá cả, chủ mua hàng định giá mua bao tất cả hàng hóa tốt xấu không bỏ sót lại thứ gì. Đến ngày trương buồm trở về gọi là hồi đường. Chủ thuyền có yêu cầu mua giúp vật gì thì người chủ buôn ấy cũng chiếu y ước đơn mua giùm chở đến trước kỳ giao hẹn, hai

bên chủ khách chiếu tính hóa đơn thanh toán rồi cùng nhau đàn ca vui chơi, đã được nước ngọt tắm rửa sạch sẽ, lại không lo sợ trùng hà ăn lủng ván thuyền, khi về lại chở đầy thứ hàng khác rất thuận lợi" (39).

Với những ưu thế mang lại từ giao thông đường thủy đã góp phần tạo nên một khung cảnh thịnh đạt và phát triển của nền thương nghiệp Nam Bộ buổi đầu khai phá. Với những thuận lợi đó, giao thông đường thủy ở Nam Bộ thời kỳ này phát triển và tạo thuận lợi cho thuyền buôn di chuyển, hàng hóa lưu thông, góp phần kết nối thị trường Nam Bộ với các vùng miền trong nước và nước ngoài.

3. Kết luận

Trong hai thế kỷ XVII và XVIII, Nam Bộ đã có những bước chuyển mình mạnh mẽ, từ một vùng đất hoang sơ trở nên thịnh đạt, phát triển rực rỡ. Cùng với nông nghiệp, thủ công nghiệp, thương nghiệp Nam Bộ đã đạt đến trình độ phát triển cao, góp phần tạo nên một nền kinh tế sản xuất hàng hóa. Sản phẩm làm ra không những phục vụ mục đích sinh hoạt mà còn trao đổi, mua bán qua lại giữa Nam Bộ với các vùng xung quanh và cả quốc tế.

Yếu tố tự nhiên đã mang lại nhiều ưu thế cho vùng đất Nam Bộ, đáp ứng điều kiện phát triển nền thương nghiệp buổi đầu khai phá. Từ lợi thế về sông ngòi dày đặc, việc di chuyển bằng đường thủy đóng vai trò quan trọng trong thương nghiệp của Nam Bộ. Trong nội vùng, đường thủy lại có tác động tích cực đến việc kết nối các thương cảng, phố chợ, hàng hoá lưu thông, thuyền buôn tụ tập. Nói một cách khác, giao thông đường thủy chính là một nhân tố góp phần tạo nên tính đô hội, sầm uất của thương nghiệp Nam Bộ.

CHÚ THÍCH

(*) Nghiên cứu được tài trợ bởi Trường Đại học KHXH&NV, ĐHQG Tp. Hồ Chí Minh trong khuôn khổ Đề tài mã số SĐH2023- 07.

(1), (2), (3), (4), (5), (6), (7). Trịnh Hoài Đức, *Gia Định thành thông chí,* Lý Việt Dũng dịch, Nxb. Tổng hợp Đồng Nai, 2005, tr.110, 159, 238, 241, 246, 30, 110.

(8), (37). Ban chỉ đạo lễ kỉ niệm 300 năm vùng đất Biên Hòa - Đồng Nai, *Biên Hòa - Đồng Nai 300 hình thành và phát triển*, Nxb. Đồng Nai, 1998, tr.86, 80.

(9), (32), (33), (38). Huỳnh Lứa (chủ biên), *Lịch sử khai phá vùng đất Nam Bộ*, Nxb. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, 2017, tr.97-98, 91, 90, 88.

(10), (11), (13), (23), (24), (25), (29), (31), (34). Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, Nxb. Văn hóa - Thông tin, Hà Nội, 2007, tr.443, 225, 160, 151-152, 159-160, 160, 160, 160, 443.

(12). Nguyễn Quang Ngọc (chủ biên), *Vùng đất Nam Bộ,* tập IV, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2017, tr.118-119.

(14), (15). Trương Thị Kim Chuyên (chủ biên), *Vùng đất Nam Bộ,* tập I, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2017, tr.88-89, 97.

(16), (17), (18), (19), (21), (28), (35), (36). (39). Trịnh Hoài Đức, *Gia Định thành thông chí*, tr.119, 119, 42, 57, 109, 110, 35, 28, 30.

(20). Châu Đạt Quan, *Chân Lạp phong thổ ký*, Nxb. Văn nghệ, Thành phố Hồ Chí Minh, 2007, tr.73.

(22). Thích Đại Sán, *Hải ngoại kỷ sự*, Nxb. Đại học Sư phạm, Hà Nội, 2015, tr.201-202.

(26), (27), (30). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục,* tập I, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2002, tr.155, 99, 91.