

Vai trò của triều Nguyễn trong xây dựng, tổ chức và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên (1802-1884)

TÓM TẮT

Trong giai đoạn 1802-1884, dưới triều Nguyễn, nhà nước phong kiến giữ vai trò trung tâm trong việc xây dựng, tổ chức và quản lý hệ thống giao thông vận tải cả nước cũng như tại các địa phương trong đó có tỉnh Phú Yên. Triều đình chủ động chỉ đạo xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng như đường bộ, cầu cống, bến cảng, đặc biệt chú trọng tuyến đường thiên lý đi qua địa phương nhằm phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa, phát triển giao thương, đồng thời đáp ứng các yêu cầu hành chính, quân sự và ổn định đời sống nhân dân. Bộ máy quản lý giao thông vận tải được tổ chức chặt chẽ từ trung ương đến địa phương, với sự phân công rõ ràng cho quan lại các cấp trong việc giám sát và điều hành. Công tác bảo dưỡng đường sá cả nước cũng như tỉnh Phú Yên được triều đình thực hiện thường xuyên dưới sự giám sát chặt chẽ và huy động nhân lực hợp lý nhằm bảo đảm duy trì cơ sở hạ tầng ổn định, bền vững. Bên cạnh đó, triều Nguyễn cũng thiết lập hệ thống tuần tra và kiểm soát các tuyến vận tải đường biển nhằm đảm bảo an toàn cho tàu thuyền qua lại, phòng chống cướp biển và kiểm soát hoạt động vận tải phục vụ nhu cầu dân sinh, thương mại và quốc phòng. Nhờ sự điều hành tập trung và hiệu quả, triều Nguyễn đã góp phần định hình một mạng lưới giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh tại Phú Yên, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội, góp phần củng cố và bảo vệ chủ quyền lãnh thổ trong gần trọn thế kỷ XIX.

Từ khóa: *Triều Nguyễn, Phú Yên, Giao thông vận tải.*

The role of the Nguyễn Dynasty in constructing, organizing, and managing transportation in Phú Yên (1802–1884)

ABSTRACT

During the period 1802-1884, under the Nguyen Dynasty, the feudal state played a central role in building, organizing and managing the transportation system nationwide as well as in localities including Phu Yen province. The royal court took the initiative in directing the construction of infrastructure projects such as roads, bridges, ports, with special attention given to the north-south Thien Ly road passing through the region. This was intended to meet travel needs, facilitate the transportation of goods, promote trade, and also fulfill administrative, military, and civil demands. The transportation management system was tightly organized from the central to the local levels, with clear assignments given to officials at each rank for supervision and administration. The maintenance of roads nationwide, including in Phu Yen, was regularly carried out by the court, under strict supervision and with reasonable manpower mobilization, ensuring the stability and sustainability of the infrastructure. In addition, the Nguyen Dynasty established a patrol and control system along maritime transport routes to ensure the safety of vessels, prevent piracy, and monitor transport activities in service of civilian, commercial, and defense needs. Thanks to centralized and effective governance, the Nguyen court contributed to shaping a relatively complete transportation network in Phu Yen, which met the demands of socio-economic development and helped strengthen and protect territorial sovereignty throughout most of the 19th century.

Keywords: *Nguyen Dynasty, Phu Yen, Transportation.*

1. MỞ ĐẦU

Giai đoạn 1802-1884 là giai đoạn đánh dấu thời kỳ triều Nguyễn củng cố và hoàn thiện bộ máy cai trị trên phạm vi toàn lãnh thổ Việt Nam sau khi đất nước được thống nhất. Dưới triều Nguyễn, Phú Yên là một trong những vùng đất có vị trí chiến lược cả về kinh tế lẫn quân sự trong hệ thống quản lý và bảo vệ lãnh thổ. Về mặt kinh tế, Phú Yên giữ vị trí then chốt trong việc trung chuyển hàng hóa giữa khu vực duyên hải và Tây Nguyên, đồng thời đóng vai trò là mắt xích quan trọng trong mạng lưới giao thương giữa Bắc và Nam Trung Bộ. Về phương diện quân sự, Phú Yên nằm ở khu vực chuyển tiếp giữa vùng núi Tây Nguyên và vùng ven biển miền Trung, là vị trí phòng thủ tự nhiên thuận lợi trong chiến lược bảo vệ vùng duyên hải miền Trung và kiểm soát Tây Nguyên của triều Nguyễn. Sau khi lên ngôi (năm 1802), vua Gia Long xây dựng kinh đô Huế - vùng đất nằm ở vị trí trung độ trong việc quản lý lãnh thổ và dân cư sau khi đất nước thống nhất. Vua Gia Long, đặc biệt là vua Minh Mạng ngày càng hoàn thiện cơ cấu tổ chức bộ máy Nhà nước từ trung ương đến địa phương theo hướng tập quyền của chế độ quân chủ chuyên chế. Thời Gia Long và buổi đầu thời Minh Mạng thực hiện cơ chế phân quyền cho Bắc thành (cai quản 11 trấn phía Bắc) và Gia Định thành (cai quản 5 trấn phía Nam). Đối với khu vực miền Trung từ Thanh Hoá đến Bình Thuận, ban đầu triều Nguyễn sử dụng

các đơn vị và chức danh quản lý được đặt từ thời các chúa Nguyễn gọi là Dinh. Do đó, năm 1802, Phú Yên được gọi là Dinh, đến năm 1808 đổi gọi là trấn Phú Yên. Năm 1826, vua Minh Mạng đổi trấn Phú Yên làm phủ Phú Yên, đến năm 1831, đổi phủ Phú Yên làm phủ Tuy An cho thuộc vào trấn Bình Định. Dưới triều Minh Mạng, nhà vua cho thực hiện công cuộc cải cách hành chính từ trung ương đến các địa phương theo chiều hướng tập trung quyền lực cho triều đình ở kinh đô Huế đứng đầu là nhà vua. Năm 1832, triều đình Huế trực tiếp quản lý 30 tỉnh và 1 phủ Thừa Thiên, trong đó có tỉnh Phú Yên. Dưới thời vua Tự Đức, năm 1853, bởi Phú Yên là tỉnh nhỏ, triều đình muốn giảm quan, bớt việc nên đổi Tỉnh làm Đạo. Năm 1875, đạo Phú Yên lại được nâng lên thành tỉnh Phú Yên.

Trước nhu cầu phát triển giao thương, phục vụ quân sự và ổn định đời sống nhân dân, triều Nguyễn (giai đoạn 1802-1884) đã ban hành nhiều chính sách nhằm xây dựng và quản lý giao thông vận tải theo hướng tập trung-hành chính hóa. Trong đó, Phú Yên (với vị trí cửa ngõ vào Nam, nằm trên trục đường thiên lý Bắc-Nam, sở hữu hệ thống sông ngòi đan xen, đường biển dài, có các vịnh sâu và kín gió, dễ neo đậu ghe thuyền vận tải lớn, đặc biệt trong mùa mưa bão...) trở thành một mắt xích chiến lược trong hệ thống giao thông vận tải hàng hóa triều Nguyễn, đảm bảo nhu cầu hành chính-quân sự, vận chuyển công phẩm, bảo

vệ tuyến vận tải thủy ven biển và điều phối vận tải công vụ trên trục Bắc-Nam. Những chính sách này không chỉ góp phần ổn định trật tự xã hội, kiểm soát biên giới, thúc đẩy giao thương nội vùng và liên vùng mà còn khẳng định vai trò chủ đạo, trực tiếp của chính quyền triều Nguyễn trong tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884.

Mặc dù đã có nhiều công trình nghiên cứu liên quan đến giao thông vận tải, chính sách quản lý của triều Nguyễn đối với thương nghiệp, giao thông vận tải cả nước và địa phương Phú Yên¹⁻⁶, song những nghiên cứu chuyên sâu về vai trò của triều Nguyễn trong việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884 vẫn còn hạn chế. Nội dung dưới đây sẽ phân tích vai trò của bộ máy chính quyền triều Nguyễn trong tổ chức xây dựng hạ tầng giao thông vận tải cũng như quản lý và kiểm soát các tuyến giao thông vận tải thủy-bộ ở Phú Yên giai đoạn này.

2. NỘI DUNG

2.1. Xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Dưới triều Nguyễn, nhà nước thực hiện nhiều chính sách xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông-vận tải và quản lý các tuyến đường thủy, bộ nhằm củng cố quyền lực trung ương và thúc đẩy phát triển đất nước. Trước thế kỷ XIX, ở Phú Yên đã hình thành các tuyến đường thủy, bộ phục vụ nhu cầu dân sinh, phục vụ việc hành quân, tải lương trong các cuộc chiến tranh cũng như phục vụ cho phát triển kinh tế, giao lưu văn hóa và an ninh, quốc phòng. Đến thế kỷ XIX, các vua triều Nguyễn (Gia Long, Minh Mạng, Thiệu Trị, Tự Đức) thường xuyên cho người đo đạc, sửa đắp, gia cố đường cái quan và các đường thủy, bộ khác. Ngay từ năm 1799, các địa phương như Bình Khang, Bình Thuận và Phú Yên được lệnh đo xác định chiều dài các tuyến đường để báo cáo. Kết quả cho thấy: tuyến đường thuộc Bình Thuận (từ trạm Du Quân đến trạm Xích Lam) dài 79.680 trượng; đoạn ở Bình Khang (từ Đại Lãnh đến Du Quân) dài hơn 39.317 trượng; trong địa phận Phú Yên (từ đỉnh Cù Mông đến đỉnh Đại Lãnh) dài 20.737 trượng. Dưới thời Gia Long, nhà vua sai Nguyễn Hoàng Đức và Lê Chất được cử giám sát công việc tu sửa và xây đắp đường sá; dùng dây để xác định đường thẳng, đồng thời huy động dân chúng tham gia vào việc sửa chữa và đắp lại các đoạn đường.⁷ Năm 1805, vua Gia Long ra chỉ dụ cho các dinh, trấn tiến hành khảo sát những đường huyết mạch cũng như đường thủy, đường bộ thường xuyên qua lại. Các nội dung liên quan đến vị trí thôn xóm, khoảng cách gần xa, quán trạm thừa hay dầy, cùng với các đặc điểm như sông ngòi, bến đò, cầu cống, núi non, khe suối,

rừng rú... nếu có chứng cứ rõ ràng, đều phải được ghi chép đầy đủ để lập thành bản tấu trình lên triều đình.⁷ Năm 1806, Gia Long có chỉ dụ rằng: Các doanh trấn Quảng Đức, Quảng Trị, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa... phàm địa dư, đường xá, bến đò cửa ải hiểm trở hay bằng phẳng, xa hay gần cần phải xem xét cận kề.... Vậy nên chiếu cứ đường cái quan chính và các đường cái thủy, bộ đi trong hạt, phải xét đo trượng thước từng đường một, biên chú sự tích.⁸ Năm 1807, vua Gia Long đã ban chỉ cho các trấn từ Quảng Ngãi đến Bình Thuận: “.. trừ các sông cần dùng thuyền đò và bắc cầu, ngoài ra dòng nước khe suối cần đỗi xây cầu đá mong được bền vững. Ra lệnh cho các địa phương ấy hoạch toán trong hạt cần xây dựng bao nhiêu cầu đá, mỗi cầu cần dùng các hạng đá, gạch, vôi mất bao nhiêu, cho tiền công, theo thời giá thuê và mua cốt cho đủ dùng”.⁸ Thời Minh Mạng, triều đình cũng rất quan tâm đến hệ thống đường sá nhằm phục vụ nhu cầu hành chính, quân sự, cũng như nhu cầu dân sinh. Năm 1825, Minh Mạng xuống chỉ: đường cái quan Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận những chỗ qua khe suối, lạch nên xây đắp cầu đá, bao nhiêu chỗ, mỗi chỗ cần dùng đá núi, gạch, vôi, mật thô là bao nhiêu cho phép chi tiền công mà mua, cốt cho đủ dùng.⁹ Nhân việc Phú Yên và Bình Hòa sửa sang đường sá, năm 1832, vua Minh Mạng dụ cho bộ Công: Đường cái quan ở nhiều nơi đi qua vùng núi cao hiểm trở, khiến lính trạm phải leo trèo vất vả, còn người dân thì gặp không ít khó khăn trong việc đi lại. Vì vậy, triều đình xét theo địa thế từng vùng để tu sửa lại cho thuận tiện. Triều đình ban lệnh cho các quan địa phương tiến hành rà soát địa giới thuộc quyền quản hạt: chỗ nào có đá tảng lớn cản trở đường đi thì phải phá bỏ, mở rộng mặt đường từ 4 đến 5 thước để đủ đi lại được. Những đoạn bị nước mưa xói mòn, trũng sâu lâu ngày thì dùng đá lấp đầy hoặc xây thành bậc cấp, san phẳng mặt đường cho dễ qua lại.¹⁰ Năm 1838, Minh Mạng dụ rằng: “Việc tu sửa đường sá vốn là một trong những trọng trách thuộc chính sự của bậc đế vương. Mỗi khi thăm nghe tin đường cái quan có đoạn cát sỏi lởm chồm, mùa hè nắng gắt khiến người qua lại nhọc nhằn, trong lòng không khỏi bận lòng và xót xa. Dù rằng đường sá trải dài, việc tu bổ không hề đơn giản, song vì lợi ích của muôn dân, nếu có cách nào giúp dân đi lại thuận tiện hơn thì triều đình cũng nên từng bước mà thực hiện”.⁸ Dưới thời Tự Đức (1848-1883), nhà vua cũng rất quan tâm đến việc sửa đắp đường sá để tiện việc đi lại, buôn bán cho nhân dân. Đặc biệt, năm 1882, vua Tự Đức tiếp tục cử quan lại ở kinh thành và các địa phương tiến hành sửa chữa cầu cống, đường sá, đồng thời ban dụ: “Gần đây, nhiều địa phương sao nhãng việc tu sửa đường

quan, khiến cho một số đoạn bị hư hại nghiêm trọng: chỗ thì sạt lở, chỗ lại trở thành bụi rậm um tùm; những nơi trước đây có cầu cống nay lại phải dùng đến đò ngang. Tình trạng ấy khiến việc truyền trạm, chuyển tin thường bị chậm trễ, ảnh hưởng đến công việc chung. Vì vậy, cần tranh thủ lúc mùa vụ nông nhàn, tiết xuân khô ráo, tổ chức sửa sang, đắp lại toàn bộ các đoạn đường hư hại, đảm bảo thông suốt và hoàn chỉnh”.¹¹

Để canh phòng và vận chuyển văn thư, tài vật từ Kinh đô đi khắp các địa phương trong nước và ngược lại, triều Nguyễn đã cho đặt các nhà trạm; quan tâm xây dựng, tu sửa hệ thống dịch trạm cùng các con đường trạm nối liền Kinh sư với các tỉnh, nối các tỉnh với nhau. Đường trạm không chỉ dành riêng cho hoạt động giao thông vận tải phục vụ công việc của nhà nước (chuyên đệ công văn, vận chuyển vật hạng công...) mà những cơ sở hạ tầng cầu, đường cũng là nơi mà nhân dân đi lại, vận chuyển hàng hóa, giao lưu kinh tế, văn hóa. Tại những trạm này, khách bộ hành có thể nghỉ ngơi, ăn uống hoặc thuê phu vận tải được cung cấp bởi các địa phương lân cận, nhiều trạm cũng có đội quân canh phòng. Dưới thời Minh Mạng, Phú Yên có 7 dịch trạm trong tổng số 38 dịch trạm được đặt ở các tỉnh từ Bình Định đến Bình Thuận (bao gồm cả Ninh Thuận hiện nay), đó là: 1-Bình Phú; 2-Phú Khê; 3-Phú Tân, 4-Phú Vinh; 5-Phú Thịnh, 6-Phú Hòa; 7-Phú Đường.¹² Mạng lưới trạm dịch dọc các tuyến đường lớn (đường thiên lý) đã kết nối Phú Yên với các địa phương trong khu vực, với Kinh sư và các địa phương khác ở phía Nam. Mạng lưới này không chỉ để phục vụ việc chuyển giao công văn, vận chuyển hàng hóa công mà đồng thời cũng là mạng lưới giao thông vận tải, đảm bảo cho việc đi lại, vận chuyển, buôn bán, giao lưu trao đổi kinh tế, văn hóa của cư dân địa phương.

Bên cạnh việc xây dựng, sửa đắp đường sá và các trạm dịch, triều Nguyễn còn có những chính sách xây dựng và sửa đắp, quản lý cầu cống trên con đường thiên lý, đường dịch trạm nhằm củng cố cơ sở hạ tầng phục vụ quản lý hành chính, vận chuyển, giao thương và bảo vệ đất nước. Ngay từ thời vua Gia Long (năm 1807) đã ban chỉ cho các trấn từ Bình Thuận đến Quảng Ngãi rằng: Ngoài các sông cần dùng thuyền đò và bắc cầu thì các dòng nước, khe suối cần đổi xây cầu đá để được bền vững. Ra lệnh cho các địa phương này hoạch toán cần xây dựng bao nhiêu cầu đá, mỗi cầu cần dùng các hạng đá, gạch, vôi mất bao nhiêu, triều đình cấp cho tiền công, tính theo thời giá để thuê và mua cho đủ dùng.⁸ Do vậy, trên con đường Thiên lý qua Phú Yên có rất nhiều cầu, cống được triều Nguyễn cho xây dựng kiên cố. Đặc biệt, trong tổng số 63 cầu ở Phú Yên thì có 27 sở cầu

đá và 36 sở cầu gỗ được xây dựng dưới thời vua Minh Mạng dọc theo đường thiên lý, phân bố ở hầu khắp các địa phương trong tỉnh.¹³ Đến thời Tự Đức, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ* cho biết, tính từ đầu địa giới của tỉnh qua Phú Khê, Phú Đường đến tỉnh thành; qua Phú Tân, Phú Vinh, Phú Thịnh đến trạm Phú Hoà giáp giới tỉnh Khánh Hoà đã có 30 cầu và 45 cống đá.⁵

Về mặt giao thông và thương mại, tuyến đường sông được sử dụng chủ yếu ở Phú Yên dưới triều Nguyễn là sông Ba. Trong thế kỷ XIX, Phú Yên có 4 con sông lớn (sông Đà Diễn/Đà Rằng/sông Ba), sông Bàn Thạch, sông Phú Ngân và sông Long Bình/sông Cầu).¹³ Trong đó, hệ thống sông Ba-Đà Rằng thuộc hệ thống sông lớn không chỉ của Phú Yên mà còn là một trong những sông lớn của vùng Nam Trung bộ. Các con sông không chỉ giữ vai trò quan trọng trong việc cung cấp nguồn nước cho vùng đồng bằng và châu thổ, mà còn là cầu nối trong hoạt động giao thương giữa miền núi, trung du và đồng bằng, ven biển. Nhờ các dòng sông, hàng hóa có thể lưu chuyển thuận lợi từ đất liền ra biển và từ biển vào sâu trong nội địa. Việc khơi đào các sông ngòi cũng được triều đình quan tâm. Ví như năm Minh Mạng thứ 19, Minh Mạng đã chuẩn y lời tâu: Thành tỉnh có nạn lụt, chỉ vì trước có một dải nguồn sông chảy qua đây, sau vì cát bồi lấp, lại có đường cái quan đắp ngang nên thế đất khó thông.... Mùa thu, đồng nước to, chỉ chảy về sông cái không kịp.... Nay nên khơi đào một con ngòi từ thượng lưu sông cũ ở tả thành mới có thể chia thế nước, giảm thế nước xói. Việc khơi đào con ngòi đó tất cả 1092 trượng, cần dùng 32.200 công làm.⁸

Bên cạnh đó, tỉnh Phú Yên cũng có nhiều cửa biển quan trọng như: Cù Mông, Vũng Lắm, Xuân Đài, Phú Sơn, Đà Diễn và Đà Nông. Cửa biển Cù Mông có độ sâu lớn nhất, tiếp theo là Vũng Lắm và Xuân Đài (Theo ghi chép của Đại Nam nhất thống chí: Cửa biển Cù Mông rộng 95 trượng, thủy triều lên sâu 4 trượng, 5 thước, thủy triều xuống sâu 4 trượng; đến thời Duy Tân, rộng đến 380 trượng. Cửa biển Vũng Lắm (Vũng Lầm), ban đầu rộng 380 trượng, thủy triều lên sâu 1 trượng 5 thước; thủy triều xuống sâu 1 trượng; Đến thời Duy Tân, rộng khoảng 318 trượng, khi nước lên sâu 1 trượng 5 thước, nước ròng sâu 1 trượng. Cửa Xuân Đài: Ban đầu, rộng 2 trượng, thủy triều lên sâu 1 trượng 2 thước, thủy triều xuống sâu 8 thước, có đặt tán thủ ở đây. Đến thời Duy Tân, rộng đến 50 trượng, khi nước lên sâu 1 trượng, nước ròng sâu 8 thước). Sự kết hợp giữa các cửa biển với hệ thống đầm, vịnh tạo điều kiện thuận lợi cho xây dựng các cảng biển trở thành nơi neo đậu an toàn cho tàu thuyền. Không chỉ giữ vai trò phòng thủ, đảm bảo an ninh-quốc

phòng, các cửa biển và bến cảng trung tâm còn đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế và thúc đẩy hoạt động thương mại. Chính vì vậy, triều Nguyễn đã triển khai nhiều chính sách và biện pháp nhằm xây dựng, củng cố hệ thống giao thông vận tải biển, trong đó có việc nhiều lần cử người khảo sát độ sâu các cửa biển, ghi chép tỉ mỉ vào sổ sách, xây dựng các cửa tấp để phục vụ công tác quản lý và phòng thủ. Thậm chí, các nghi lễ tâm linh cũng được tiến hành với mong muốn các chuyến đi biển diễn ra thuận lợi và an toàn.

Năm 1831, vua Minh Mệnh ban hành dụ cho Nội các: Lãnh thổ đã được mở rộng đến tận phương Nam, thuyền bè đi lại vận chuyển trên biển đã trở thành thông lệ. Vì vậy, cần phải nắm rõ những nơi trên tuyến đường biển có địa hình hiểm trở, chỗ nông sâu ra sao. Các cửa biển trong vùng cũng phải được khảo sát kỹ lưỡng-rộng hay hẹp, nông hay sâu-đều phải đo đạc, xem xét cẩn thận, nhất là những cửa biển gần bờ. Mục đích của việc này là để giúp cho việc đi lại trên biển được thuận lợi, an toàn hơn.¹⁴ Để đảm bảo an ninh, quốc phòng, các vua 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.¹⁵ 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. Mặt khác, các nghi lễ mang tính chất tâm linh cũng được các vua Nguyễn thực hiện, thể hiện sự quan tâm của triều đình đối với tuyến giao thông vận tải biển. Năm 1805, vua Gia Long đã chấp thuận đề nghị của Bộ Lễ rằng: Bờ biển nước ta kéo dài liên tục, rất thuận lợi cho việc vận chuyển đường thủy. Các cửa biển như Thi Nai, Đà Diên, Cù Huân và Phan Rí (thuộc Bình Định, Phú Yên, Bình Hòa và Bình Thuận)... đều là những cửa biển lớn, nơi thuyền bè, cả công lẫn tư, thường xuyên qua lại. Vì vậy, xin từ nay, mỗi năm vào tháng Giêng (tháng mạnh xuân), các quan địa phương tại những nơi đó đều phải thực hiện lễ tế tại các cửa biển để cầu cho gió thuận, sóng yên, giúp giao thông đường biển được thuận lợi.⁷

Dưới triều Nguyễn (1802-1884), Phú Yên là một trong những địa bàn chiến lược ở khu vực duyên hải Nam Trung Bộ, vì vậy triều đình đã cho xây dựng và bố trí nhiều cửa tấp (đồn quân sự ven biển) dọc theo bờ biển nhằm củng cố hệ thống phòng thủ, kiểm soát giao thương và bảo vệ an ninh vùng biển. Dọc theo đường bờ biển Phú Yên, triều Nguyễn đã cho lập một số cửa tấp quan trọng, gắn liền với các cửa biển và vị trí chiến lược, bao gồm: Cửa Tấp Cù Mông: Gần cửa biển

Cù Mông, nằm ở phía Bắc Phú Yên (giáp Bình Định). Đây là cửa biển sâu và quan trọng, thường được bố trí quân đội để kiểm soát giao thông đường biển và phòng ngự từ hướng Bắc. Cửa Tấp Xuân Đài: Gắn liền với vịnh biển lớn, kín gió, thuận lợi cho tàu thuyền trú ẩn và buôn bán. Cửa tấp này giữ vai trò bảo vệ trung tâm giao thương vùng Tuy An-Sông Cầu. Cửa Tấp Vũng Lắm: Nằm gần vùng ven biển phía Đông Phú Yên, nơi có nhiều hoạt động tàu thuyền. Cửa tấp này giúp kiểm soát và bảo vệ một trong những cửa biển sâu của Phú Yên. Vũng Lắm hải khẩu rộng 318 trượng, mực nước thủy triều lên sâu 1 trượng 5 thước, nước thủy triều xuống (nước ròng) sâu 1 trượng..., khách buôn tụ tập.¹³ Cửa Tấp Đà Diên (gần sông Đà Rằng): Phía Nam thành Tuy Hòa, nơi có vị trí trọng yếu về giao thông thủy bộ, là cửa ngõ tiếp cận từ biển vào nội địa. Đây cũng là nơi tập trung dân cư và có vai trò quan trọng trong phòng thủ tỉnh lỵ.

Như vậy, với sự quan tâm của triều đình và với những chính sách cụ thể, hệ thống giao thông thủy bộ cùng các dịch trạm, cửa tấp và hệ thống cầu cống đã góp phần đảm bảo thông tin liên lạc, vận chuyển vật hàng công, lương thực, quân đội... của triều đình; đồng thời giúp cho các hoạt động đi lại, vận chuyển, buôn bán, giao lưu kinh tế, văn hóa ở Phú Yên được thông suốt, ngày càng mở rộng, phát triển. Đây không chỉ là những chính sách nhằm đảm bảo an ninh-quốc phòng mà còn là những chính sách nhằm góp phần phát triển kinh tế thương mại, ổn định xã hội, củng cố quyền lực của triều Nguyễn và phát triển toàn diện đất nước.

2.2. Tổ chức bộ máy quản lý các tuyến giao thông vận tải

Trong giai đoạn 1802-1884, các tuyến giao thông thủy bộ không chỉ phục vụ kinh tế, dân sinh mà còn là công cụ kiểm soát quyền lực và đảm bảo an ninh quốc gia. Vì vậy, triều Nguyễn đã chú trọng tổ chức bộ máy quản lý các tuyến giao thông thủy, bộ từ trung ương đến địa phương, gắn chặt với hệ thống hành chính-quân sự của triều đình.

Các vua triều Nguyễn giữ vai trò là người đứng đầu tối cao, trực tiếp chỉ đạo và ban hành các chính sách điều hành đất nước, bao gồm cả chính sách quản lý vận tải hàng hóa, trong đó có việc tổ chức bộ máy quản lý các tuyến giao thông thủy, bộ cả nước nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng. Triều Nguyễn đã cho lập các cơ quan (ở cấp trung ương và địa phương) trực tiếp quản lý các tuyến giao thông vận tải thủy, bộ.

Ở cấp trung ương: Dưới các vị vua Nguyễn, Lục bộ (bộ Hộ, bộ Công, bộ Binh, bộ Hình, bộ Lễ, bộ Lại) là những cơ quan ở cấp trung ương, trực tiếp thực thi chiếu lệnh của nhà vua trong việc chỉ đạo và thực hiện quản lý các mặt hành chính nhà nước trong toàn quốc; mỗi bộ phụ trách một lĩnh vực cụ thể, phối hợp với nhau để điều hành đất nước một cách thống nhất và hiệu quả. Trong đó, bộ Công là cơ quan chịu trách nhiệm chính trong việc quản lý hệ thống giao thông vận tải cả đường bộ lẫn đường thủy. Cơ quan này phối hợp với các cơ quan khác để đảm nhận việc xây dựng, tu bổ và duy trì các công trình hạ tầng như cầu cống, đường sá, bến đò, đê điều,... Năm Minh Mạng thứ 12, nhà vua ra sắc dụ: Từ nay có chi các hạng gạch, ngói, vôi, mật để xây làm các việc công, khi việc xong, ra lệnh cho bộ Công hội cùng vũ khổ để kiểm thực. Năm thứ 20, Minh Mạng lại có chỉ dụ: Bộ Hộ phải dự vào việc trông coi khi làm đường quan; làm xong phải tâu xin phái đại thần khám lại ngay để tỏ sự thận trọng...⁸ Dưới thời Thiệu Trị (năm thứ 5), nhà vua cũng chỉ dụ cho bộ Công: Bộ Công là cơ quan có chức phận về việc xây dựng, sửa chữa các công sảnh, quân dinh; định rõ vật liệu cần dùng hạng nào, số lượng bao nhiêu, niên hạn thế nào, nếu có tổn hại thì cái nào nên bắt sửa chữa đền, cái nào phải chi của công để sửa chữa. Tự Đức năm thứ nhất cũng quy định: Trong kinh thành cũng như ở các tỉnh, gặp khi có công việc xây dựng cần thuê dân phu làm việc, hoặc đã trừ giá trước,... nếu là công trình trọng đại thì bộ Công được phép tâu lên triều đình, mặt khác cứ xét thực mà làm.⁸

Bộ Binh phối hợp với bộ Công để điều động nhân lực, bao gồm binh lính và dân công, tham gia vào việc xây dựng, sửa chữa và tuần tra trên các tuyến đường quan trọng, đặc biệt là những tuyến phục vụ mục đích quân sự và vận chuyển lương thực, vật hạng công của triều đình. Điều này được thể hiện rõ trong lời dụ của vua Minh Mạng với bộ Công năm 1832: “Địa phận các tỉnh từ Phú Yên đến Bình Thuận phần lớn là rừng núi hiểm trở, thường xuất hiện các loài thú gây hại cho người đi đường. Nay truyền lệnh cho các địa phương rà soát, nếu trong địa bàn có tuyến đường trạm nào thường xuyên có thú dữ làm hại, thì địa phương sẽ cấp phát 5 khẩu súng điều sang, mỗi khẩu kèm theo 50 phát thuốc đạn. Khi có công văn khẩn yếu, lính trạm sẽ mang theo 1 đến 2 khẩu súng để phòng thân; nếu gặp thú dữ thì lập tức nổ súng xua đuổi. Trường hợp sử dụng hết đạn sẽ được cấp phát bổ sung. Hàng năm phải lập sổ kê khai tình hình sử dụng, việc này được ghi làm lệnh chính thức”. Năm 1833, nhà vua sai bộ Binh ban truyền dụ, yêu cầu các quan tỉnh kiểm tra, rà soát các nơi ven rừng, núi trong phạm vi quản lý.

Tuyển chọn binh lính và dân phu phù hợp; những ai cần dùng súng điều sang để săn bắt hoặc tiêu diệt thú dữ nhằm bảo vệ dân chúng thì được cấp phát súng cùng thuốc đạn. Việc cấp phát và sử dụng phải được tổ chức cẩn trọng, ghi chép đầy đủ....¹⁰ Ngoài ra, các lực lượng thủy quân và lục quân cũng có nhiệm vụ bảo vệ an ninh cho các tuyến đường thủy và đường bộ. Những tuyến đường chiến lược thường được thiết lập các trạm kiểm soát, do quân đội canh giữ nhằm đảm bảo trật tự và an toàn.

Ở địa phương: Bên cạnh cơ quan quản lý ở cấp trung ương (cấp vĩ mô), triều Nguyễn tổ chức bộ máy hành chính địa phương chặt chẽ: trấn, doanh hoặc tỉnh đến phủ, huyện, xã đều có chức năng quản lý các tuyến giao thông vận tải và giao thương. Theo đó, các quan lại tại Phú Yên đều có nhiệm vụ quản lý giao thông vận tải thủy, bộ. Năm 1806, Gia Long ban chỉ dụ cho bộ Công, yêu cầu các địa phương có xây dựng cầu đá, nếu công trình đã hoàn thành thì quan lại tại các doanh, trấn phải ra lệnh cho phủ, huyện sở tại tích cực tuần tra và trông coi cẩn thận. Nếu nứt vỡ tí chút thì nên sửa chữa ngay cho được chắc chắn vĩnh viễn. Còn mấy chiếc cầu chưa làm thì cũng nên xét kỹ hình thế, nếu đích xác cần xây đắp thì sau hãy thi công, cốt sao không hư phí của kho, làm được thực dụng, không nên sơ suất sẽ bị lỗi.⁸ Minh Mạng năm thứ 3 (1822) có chỉ dụ: Khi tu sửa các hạng thành quách, đê điều, đường đi, nhà thờ, kho tàng, xưởng sở... đều có chuyên viên lường tính quy trình phí tổn coi làm. Đến khi hoàn thành, ở kinh đô, việc quản lý, giám sát thuộc bộ Công và Giám thành; ở ngoài kinh (doanh, trấn) thì chọn ủy thuộc viên tài cán, khám thực nghiệm thu....¹⁶ Năm 1836, Minh Mạng chuẩn y lời tâu, quy định từ nay, mọi việc liên quan đến công trình công cộng thì bộ Công giao cho Phủ Thừa Thiên cùng các quan Tổng đốc, Tuần phủ, Bố chánh, Án sát ở các địa phương chịu trách nhiệm xem xét và kiểm tra cùng cùng phủ, huyện, châu, đạo ở hạt mình; phạm cầu cống, đường sá, nơi nào có chi của công, bắt đầu khởi làm năm nào, sửa chữa năm nào; chiều dài, chiều ngang, chiều cao tính theo trượng thước; nơi nào bền chắc, nơi nào hư hỏng, hàng năm trong tháng 11 phải kê khai thành sách gửi tới Bộ để chuẩn bị tra xét....⁸

Có thể thấy, triều Nguyễn đã xây dựng một hệ thống quản lý giao thông vận tải chặt chẽ và toàn diện từ trung ương đến địa phương. Lục bộ, đặc biệt là Bộ Công và Bộ Binh đóng vai trò then chốt trong việc tổ chức, điều hành, huy động nhân lực để xây dựng, bảo trì và đảm bảo an ninh các tuyến đường trọng yếu, phục vụ cả mục đích quân sự và dân sự. Sự phối hợp giữa các cơ quan trung ương, trước hết là bộ Công và chính quyền địa phương

(doanh, trấn/tỉnh đến phủ, huyện...) được quy định rõ ràng, thể hiện sự quan tâm và quản lý chặt chẽ của triều đình đối với hệ thống hạ tầng giao thông vận tải cả nước nói chung, tỉnh Phú Yên giai đoạn 1802-1884 nói riêng.

2.3. Bảo dưỡng đường sá định kỳ

Trong tiến trình xây dựng và quản lý đất nước, triều Nguyễn (1802-1884) đặc biệt coi trọng hệ thống giao thông, xem đây là một trong những yếu tố then chốt để củng cố chính quyền trung ương và kiểm soát lãnh thổ. Triều Nguyễn đã xây dựng một hệ thống quy định khá chặt chẽ về bảo dưỡng đường sá nhằm duy trì hoạt động thông suốt của hệ thống giao thông vận tải, phục vụ yêu cầu hành chính, quân sự và kinh tế. Trên cơ sở đó, triều Nguyễn cũng thể hiện vai trò chỉ đạo, điều phối và giám sát quá trình bảo dưỡng đường sá định kỳ trên phạm vi cả nước, trong đó có tỉnh Phú Yên.

Để duy trì sự thông suốt và an toàn cho các tuyến đường, triều đình đã ban hành nhiều quy định cụ thể về việc bảo dưỡng đường sá. Một trong những chính sách nổi bật là việc huy động dân công qua chế độ lao dịch. Triều đình quy định cụ thể trách nhiệm cho từng cấp chính quyền trong việc quản lý và báo cáo tình trạng đường sá của các địa phương. Trong giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã liên tục ban hành các chính sách nhằm cải thiện hạ tầng giao thông vận tải cả nước nói chung, tỉnh Phú Yên nói riêng; đồng thời, triều Nguyễn cũng rất quan tâm đến quyền lợi và điều kiện sinh hoạt của dân phu trong quá trình thi công. Những nỗ lực này không chỉ giúp hoàn thiện hệ thống đường sá mà còn thể hiện đạo lý “ân nghĩa theo đạo trời” trong quản lý nhà nước của các vua triều Nguyễn, góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của đất nước. Ví như năm 1809, khi chuẩn bị tu sửa đường quan ở các địa phương Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên và Bình Hòa, vua Gia Long nhận thấy đường cũ quanh co, xa xôi gây trở ngại cho việc đi lại. Vì vậy, vua truyền cho Nguyễn Hoàng Đức và Lê Chất trực tiếp giám sát công việc, dùng dây kéo thẳng đường đi, đồng thời huy động nhân dân tham gia sửa chữa, đắp lại đường. Trong thời gian này phải hoãn bắt lính và đình lại các vụ kiện nhỏ để tập trung lực lượng sửa đắp đường sá. Những đoạn đường cắt ngang vào nhà dân hoặc phần mộ được cấp kinh phí đền bù. Dọc hai bên đường trồng các loại cây phù hợp.⁷ Năm 1825, vua Minh Mạng xuống chỉ: đường cái quan Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận những chỗ qua khe, suối, lạch nên xây đắp cầu đá, bao nhiêu chỗ, mỗi chỗ cần dùng bao nhiêu đá, gạch, vôi, mật thô cho phép chi tiền công mua.

Phàm dân phu đến làm thuê ở đấy, cho phép gia on cấp phát cho mỗi người mỗi ngày 3 bát gạo và 1 tiền.⁹ Năm 1836, quy định những nơi bắt dân khơi vét lòng sông nông cạn hay tu bổ cầu đập đường sá, hết thầy những việc có điều động sức người sức của của dân, thời gian lâu hay chóng, căn cứ vào mức độ sử dụng vật liệu (nhiều hoặc ít), khối lượng nhân công (nặng hoặc nhẹ), lập tờ trình báo cáo để xin phê chuẩn và cấp kinh phí chi trả, cốt khiến cho dân trong kỳ được vui vẻ có lợi.⁹ Dưới thời vua Thiệu Trị, nhân các tỉnh từ Quảng Trị trở ra được lệnh sửa chữa, đắp lại đường sá với mặt đường rộng từ 4 đến 5 trượng, triều thần xin vua ban sắc chỉ cho các nơi rà soát kỹ các tuyến đường thủy, đường bộ xem chỗ nào cần nạo vét, tu bổ. Sau đó, vào cuối tháng 10, dân chúng được triệu tập để tiến hành sửa sang, đồng thời quy định mặt đường phải rộng tối thiểu 3 trượng làm chuẩn mực.¹⁷ Năm 1859, vua Tự Đức sai các quan tỉnh sức cho phủ, huyện chiêu mộ nhân dân (không cứ nội tịch hay ngoại tịch) đều làm nhà ở ven đường, bán cơm nước, cấp tiền công cho (mỗi nhà 20 quan hoặc 15 quan, 3 năm người nào thành cơ chỉ, không phải trả tiền lại). Thuê dân phu sửa tước cây cỏ, san bằng chỗ hiểm chỗ cao, phái lính bắn ác thú để cho tiện việc nhân dân đi lại.¹⁵

Dưới triều Nguyễn, vai trò của triều đình không chỉ thể hiện ở việc thiết lập, duy trì sự thông suốt và an toàn cho các tuyến đường mà còn thể hiện ở sự quan tâm sâu sắc đến việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nhằm phục vụ đời sống dân sinh và phát triển kinh tế. Minh chứng rõ nét cho điều này là năm 1865, nhân dịp Tết nguyên đán, vua Tự Đức ban ân dụ yêu cầu các quan sở tại trong kinh, ngoài tỉnh sửa chữa các tuyến đường và cầu, cống hư hỏng, đảm bảo thuận tiện cho người đi buôn và khách bộ hành, thể hiện đạo lý “cái nghĩa theo đạo trời nuôi muôn vật”. Cụ thể, điều 15 trong ân dụ của vua Tự Đức quy định: “Cầu, cống đường sá ở các hạt, gián hoặc có bỏ nát và các ngòi, cừ, khe, lạch, chỗ khách bộ hành thường hay qua lại mà không có cầu sang qua thì do quan sở tại chi tiền công sửa chữa lại, để tiện cho người đi buôn và khách bộ hành, để tỏ ra cái nghĩa theo đạo trời nuôi muôn vật”.¹⁵

Việc bảo dưỡng và duy tu hệ thống đường sá trên phạm vi cả nước nói chung, tỉnh Phú Yên nói riêng không chỉ là việc làm mang tính tình thế của triều Nguyễn mà nó đã trở thành một chính sách thường xuyên; thể hiện vai trò chủ động và tầm nhìn dài hạn của triều đình trong quản lý giao thông vận tải. Từ các chỉ dụ của vua Gia Long đến vua Tự Đức, công tác sửa chữa, nạo vét, mở rộng đường sá, cầu cống đều được tiến hành định kỳ, có kế hoạch, có sự giám sát chặt chẽ, cho thấy

triều Nguyễn ý thức rõ ràng về tầm quan trọng của hạ tầng giao thông đối với sự phát triển kinh tế, an ninh và đời sống dân sinh. Mặc dù công tác bảo dưỡng cơ sở hạ tầng giao thông còn hạn chế về kỹ thuật và dựa nhiều vào sức người, nhưng những chính sách đó là minh chứng cho nỗ lực duy trì hệ thống giao thông bền vững, góp phần bảo đảm sự ổn định mọi mặt của quốc gia trong gần trọn thế kỷ XIX.

2.4. Tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông vận tải thủy nhất là đường biển

Ý thức được tầm quan trọng chiến lược của hệ thống giao thông vận tải, việc bảo đảm an ninh cho các tuyến giao thông vận tải, đặc biệt là đường thủy và khu vực ven biển luôn được triều Nguyễn coi trọng. Từ thời Gia Long đến thời Tự Đức, triều đình đã ban hành nhiều chỉ dụ, thiết lập hệ thống đồn trạm, tổ chức tuần tra nghiêm ngặt, đồng thời huy động lực lượng dân binh, nhân dân địa phương phối hợp bảo vệ an toàn cho người và hàng hóa qua lại. Những chính sách này phản ánh sự chủ động và linh hoạt cũng như vai trò của triều Nguyễn trong việc xử lý các mối đe dọa từ giặc biển, cướp bóc và thế lực ngoại lai trên các tuyến giao thông huyết mạch.

Ngay từ giai đoạn đầu thời Gia Long, triều Nguyễn đã thể hiện rõ vai trò là một chính quyền trung ương có ý thức sâu sắc về chủ quyền và an ninh lãnh thổ. Việc quản lý vùng ven biển, đặc biệt là các tuyến giao thông vận tải đường thủy được đặt lên hàng đầu trong chiến lược ổn định đất nước. Năm 1817, vua Gia Long ban lệnh cho các tãn thủ ven biển tại các địa phương: phạm có thuyền vận tải qua lại trong vùng biển quản lý, hoặc phát hiện thuyền giặc lảng vảng khả nghi, thì phải lập tức lập tập tâu và trực tiếp đệ trình lên triều đình. Không được chờ đợi dinh trấn báo cáo rồi mới chuyển tâu, kéo làm chậm trễ việc quân cơ quan trọng.⁷

Dưới triều vua Minh Mạng, Thiệu Trị và Tự Đức, triều Nguyễn tiếp tục khẳng định vai trò của chính quyền trung ương đối với việc bảo vệ an ninh quốc gia và đảm bảo an toàn cho các tuyến giao thông vận tải trọng yếu tại Phú Yên. Công tác tuần tra, kiểm soát vùng ven biển và các cửa biển trên phạm vi cả nước cũng như tại tỉnh Phú Yên được triều đình đặc biệt quan tâm, thể hiện qua việc cải tổ bộ máy nhân sự tại các sở trọng điểm, dựa trên khối lượng công việc thực tế. Cụ thể, năm 1832, bộ Lại bàn xin phạm nơi nào có nhiều thuyền bè qua lại, hoặc thường xuyên phải tuần phòng đề bắt giặc cướp, là nơi công việc trọng yếu và bận rộn, thì cho đặt chức Bát hoặc Cửu phẩm Thự lại, đồng thời bãi bỏ chức Hiệp thủ. Những nơi ít công việc hơn, sẽ do quan địa

phương chọn lý trưởng sở tại hoặc người mẫn cán trong làng, giao nhiệm vụ, và tính cấp văn bằng chính thức, thuộc quyền viên Thủ ngự quản lý. Vua Minh Mạng y theo quy định ấy, cho tuyển chọn ra 39 sở là những nơi có công vụ nhiều và phức tạp hơn cả, chuẩn cho viên trông coi ở đó được hưởng lương bổng theo phẩm hàm quy định. Theo đó, Phú Yên có 2 sở là Cù Mông và Vũng Lắm.¹⁰

Trên tuyến giao thông vận tải biển ở Phú Yên, trước tình hình phức tạp với sự xuất hiện của thuyền quân nước ngoài và hoạt động cướp biển hoành hành, triều Nguyễn đã chủ động thể hiện vai trò quản lý bằng cách ban hành nhiều chỉ dụ và sắc lệnh nhằm tăng cường lực lượng tuần phòng, củng cố hệ thống đồn trại và tổ chức phối hợp dân phòng để bảo vệ các cửa biển trọng yếu. Điển hình năm 1857, khi 13 chiếc thuyền của người nước Thanh trang bị súng đạn neo đậu ở vùng biển Phú Yên, quan tỉnh đã nhanh chóng tâu lên triều đình. Triều đình lập tức sắc cho viên Quản đạo Lê Hữu Hương và Phó lãnh binh Vũ Ngoạn tăng cường canh giữ, giữ vững tinh thần chủ động, không để hoang mang hay sợ hãi làm ảnh hưởng đến công tác tuần tra. Các thuyền của nước Thanh sau đó được buộc rời đi. Tuy nhiên, đến năm 1859, khi giặc biển cướp phá các cửa biển Xuân Đài, Đà Diên, đốt phá đồn trại và gây hỗn loạn cho nhân dân, triều đình đã xử lý nghiêm khắc bằng cách giáng chức lãnh binh Hoàng Thế Xuyên cùng các tãn thủ, phòng thủ để duy trì trật tự và kỷ luật trong công tác bảo vệ giao thông vận tải vùng biển Phú Yên.¹⁵ Năm 1864, trước đề nghị của tỉnh Bình Định về việc tăng cường lực lượng dân phòng tuần tra tại các đồn cửa biển quan trọng thuộc vùng Phú Yên và Bình Định, vua Minh Mạng đã xem xét kỹ lưỡng và chấp thuận các biện pháp củng cố phòng thủ, đặc biệt nhấn mạnh tầm quan trọng của cửa biển Thị Nại (Bình Định) và Xuân Đài (Phú Yên) - những vị trí chiến lược có vai trò thiết yếu trong bảo vệ chủ quyền, an ninh vùng biển và an toàn của các tuyến giao thông vận tải. Chính sách linh hoạt của triều đình vừa duy trì lực lượng dân phòng thường trực, vừa có kế hoạch huy động khi cần thiết, cho thấy sự quản lý chặt chẽ, hiệu quả của triều đình trong việc bảo đảm an toàn giao thông vận tải và giữ vững trật tự vùng biển Phú Yên.

Không chỉ chú trọng củng cố lực lượng tuần tra, dưới triều Nguyễn nói chung, triều vua Tự Đức nói riêng còn đặc biệt quan tâm đến việc động viên, khích lệ những người phụ trách trạm dịch hoặc là vị trí trọng yếu trên bờ biển, hoặc là khu vực biên giới tiếp giáp; nhằm đảm bảo việc thực hiện nhiệm vụ một cách nghiêm túc, trách nhiệm và hiệu quả. Năm 1873, vua Tự Đức ban sắc lệnh

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, hiện nay việc phòng bị phải nên chấn chỉnh gấp đôi, cốt phải 10 phần chu đáo vững chắc. Phàm các trạm dịch đê đi, nên xem khuyên bảo yên ủi, khiến cho biết nghĩa vụ, cần kíp việc công, không từ mệt nhọc.¹⁵ Những biện pháp này không chỉ bảo đảm sự an toàn cho người dân và hàng hóa mà còn khẳng định tầm nhìn chiến lược và năng lực quản lý hiệu quả của triều Nguyễn trong việc giữ gìn an ninh trên các tuyến giao thông vận tải thiết yếu.

Có thể thấy, bằng những chính sách, quy định cụ thể, các vua triều Nguyễn đã khẳng định vai trò và năng lực quản lý toàn diện trong công tác tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông vận tải trên phạm vi cả nước trong đó có tỉnh Phú Yên. Đặc biệt, với tỉnh Phú Yên-một trong những đại phương có vị trí chiến lược quan trọng, triều đình đã ban hành nhiều sắc lệnh, thiết lập hệ thống đồn trạm, tổ chức lực lượng tuần phòng, kết hợp chặt chẽ giữa quan binh và dân binh nhằm ứng phó hiệu quả với các mối đe dọa từ giặc biển và thế lực ngoại bang. Những việc làm của các vua triều Nguyễn không chỉ góp phần bảo đảm an toàn cho người và hàng hóa trên các tuyến giao thông vận tải thủy trước hết là đường biển, mà còn cho thấy tầm nhìn chiến lược, tinh thần chủ động, trách nhiệm và vai trò của triều Nguyễn trong việc tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông vận tải đường thủy cũng như bảo vệ chủ quyền, ổn định quốc gia và thúc đẩy giao thương trong bối cảnh nhiều biến động của thế kỷ XIX.

2.5. Quản lý, kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông vận tải biển phục vụ dân sinh và quốc phòng

Trong tiến trình xây dựng và củng cố hệ thống giao thông vận tải biển dưới triều Nguyễn, tỉnh Phú Yên không chỉ là một mắt xích quan trọng trong trục lưu thông hàng hóa Bắc-Nam mà còn là khu vực có vị trí chiến lược trong kiểm soát hoạt động thương mại và đảm bảo quốc phòng ven biển. Nhận thức được vai trò này, triều đình nhà Nguyễn, từ thời vua Gia Long đến thời vua Tự Đức đã ban hành hàng loạt quy định và thiết lập nhiều thiết chế nhằm điều phối chặt chẽ hoạt động thuyền buôn, kiểm soát hàng hóa xuất nhập và ngăn chặn các hoạt động buôn lậu, cướp biển tại các cửa biển như Cù Mông, Đà Lũng, Xuân Đài, cũng như tại các kho quan trọng như kho Yên Hòa và kho Xuân Đài. Trên cơ sở những quy định về loại hàng hóa được phép giao dịch, thuế khóa, tổ chức cứu hộ trên biển cho đến giám sát nghiêm ngặt đội ngũ phu trạm, phu vận tải và quản lý kho hàng, triều Nguyễn đã thiết lập một cơ chế quản

lý chặt chẽ và hiệu quả, thể hiện rõ năng lực tổ chức của chính quyền quân chủ trong việc bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường biển, đồng thời phục vụ thiết thực cho cả đời sống dân sinh và yêu cầu quốc phòng tại vùng duyên hải Nam Trung bộ nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng.

Năm 1803, triều đình đã ban hành một số quy định nhằm kiểm soát và hạn chế hoạt động của tàu thuyền ngoại quốc đến buôn bán: nếu có thuyền đến buôn bán thì không được mua các loại hương liệu quý như trầm hương và kỳ nam. Trường hợp cần mua các vật dụng như cột buồm, bánh lái thì phải có sự cho phép của quan lại tại địa phương mới được tiến hành. Khi thuyền xuất bến trở về, nếu cần mua gạo để dùng thì giới hạn mỗi người chỉ được mua tối đa 100 thăng. Vi phạm các quy định này đều bị xử tội. Ngoài ra, thuyền buôn nước ngoài cũng không được phép tự ý mua bán vàng bạc hoặc lén lút vận chuyển tiền đồng. Nếu vi phạm, toàn bộ tang vật bị tịch thu sung công, còn kẻ bán vàng bạc cho thuyền ngoại quốc sẽ bị xử tội đồ. Cũng trong thời gian này, nhân sự việc thuyền buôn của thương nhân Xiêm tên là Ngô Mân Quan gặp bão trên biển, buộc phải vào neo đậu tạm tại cửa biển Cù Mông, viên quan trấn thủ Phú Yên đã tâu lên triều đình. Vua Gia Long ban sắc chỉ: từ nay về sau, khi người buôn Xiêm gặp nạn, số gạo do nhà nước bán ra sẽ căn cứ theo số nhân khẩu trên thuyền, chỉ đủ dùng, không được bán dư thừa. Đồng thời, thuyền buôn có mang hàng hóa cũng phải chịu thuế theo quy định.⁷ Có thể thấy, từ những quy định nghiêm ngặt về hàng hóa, thuế khóa cho đến cách ứng xử linh hoạt trong tình huống cụ thể như việc thuyền buôn Xiêm gặp nạn tại cửa biển Cù Mông (Phú Yên), triều Nguyễn đã thể hiện rõ vai trò chủ động trong kiểm soát các hoạt động giao thông vận tải biển, đồng thời duy trì ổn định hoạt động buôn bán và bảo vệ an ninh vùng biển. Điều này vừa phản ánh vai trò quản lý tập trung của nhà nước quân chủ, vừa thể hiện sự quan tâm của triều Nguyễn đến những địa phương ven biển có vị trí chiến lược như Phú Yên- nơi vừa là cửa ngõ giao thương, vừa là lá chắn quan trọng bảo vệ vùng duyên hải.

Bên cạnh việc ngăn chặn tình trạng khai thác, buôn bán tài nguyên trái phép như các loại gỗ quý thuộc danh mục cấm, triều đình còn xây dựng các quy định chi tiết về việc đăng ký, đo đạc, cấp phép cho thuyền vận tải, thu thuế bến bãi và quản lý trọng tải theo từng địa phương, trong đó có tỉnh Phú Yên. Năm 1804, vua Gia Long quy định nghiêm cấm dân gian không được phép khai thác và buôn bán các loại gỗ quý cấm (táu, lim, giáng hương). Ai vi phạm sẽ bị xử lý nghiêm khắc theo pháp luật. Đối với thuyền buôn nước ngoài nếu

mua trộm những loại gỗ này cũng sẽ bị trừng phạt nghiêm như đối với dân trong nước.⁷ Năm 1807, Gia Long định điều lệ thuyền vận tải. Quy định cụ thể về phép đo thuyền vận tải, bài chỉ thuyền (Các hạng thuyền có bề ngang từ 5 tấc trở lên đều được cấp một tờ bài chỉ, trong đó ghi rõ chiều dài, chiều ngang, chiều sâu, tên chủ thuyền, người đo thuyền và trọng tải. Hàng năm vào tháng 10, các dinh trấn sẽ cử người về Kinh nhận bài chỉ, rồi phân phát cho các thuyền hộ sở tại để làm căn cứ quản lý), lệ trọng tải, tiền thuê chở, gạo thuê chở, tiền thuế bến....⁷ Đến năm 1810, Gia Long lại cho định lại lệ thuyền vận tải. Theo đó, các dinh trấn mỗi năm đến tháng 10 phải làm sổ thuyền để tâu, bản giáp lưu ở bộ Hộ, bản ắt gửi cho quan cai Trường đà, bản bính gửi cho địa phương lưu chiếu....⁷ Chính sách kiểm soát này tiếp tục được thực hiện và điều chỉnh phù hợp dưới thời vua Tự Đức. Năm 1849, triều đình quy định rõ các loại thuyền vận tải thuộc Nam tào, Bắc tào, thuyền đại dịch và thuyền miễn dịch phải tuân thủ các điều kiện khác nhau tùy vào mục đích hoạt động, trọng tải và khu vực đăng ký. Giá cước chuyên chở được xác định rõ ràng, minh bạch, có tính đến sự khác biệt giữa các địa phương.¹⁵ Tại vùng Phú Yên, nơi có vị trí chiến lược quan trọng trên tuyến giao thông ven biển, các quy định này không chỉ giúp kiểm soát tốt luồng vận tải hàng hóa mà còn góp phần tăng cường an ninh, ngăn chặn hoạt động buôn bán trái phép và củng cố hệ thống phòng vệ vùng duyên hải.

Đặc biệt, dưới triều vua Minh Mạng, công tác quản lý và kiểm soát giao thông vận tải biển ở cả nước cũng như tỉnh Phú Yên được thực thi một cách chặt chẽ và có hệ thống, thể hiện qua các chỉ dụ và quy định cụ thể nhằm bảo đảm trật tự, an toàn và hiệu quả trong việc vận chuyển hàng hóa cũng như phục vụ quốc phòng. Năm 1820, Minh Mạng xuống chiếu: Cho các thành, doanh, trấn, các sở cửa biển trong hạt mình, mỗi sở cho dự trữ 100 quan tiền, 100 phương gạo rồi sức cho thủ ngự thường ngày tuần tiễu hải phận, hễ thấy thuyền công hay thuyền tư bỗng bị sóng gió đánh chìm, vỡ... lập tức hỏi rõ lý do vượt biên, báo về cho bộ Hộ, bộ Công hoặc Thành, doanh, trấn ấy cấp tiền gạo cho họ hoặc lo liệu chôn cất.... Đến năm 1833, nhằm tăng cường quản lý việc vận tải biển, Minh Mạng quy định các thuyền chuyên dùng để vận tải hàng hóa, khi ra biển và đi qua các hạt phải làm sổ tâu nếu có việc trọng yếu; Các hoạt động thông thường chỉ cần báo cáo để lưu trữ, không cần xin phép. Chủ thuyền khi đóng mới hoặc mua thuyền phải nộp đơn đăng ký để được ghi vào sổ quản lý, tạo sự minh bạch và dễ kiểm soát, chỉ riêng đối với thuyền vận tải và những trường hợp đặc biệt mới phải làm tờ tư để

làm căn cứ xử lý công việc.^{9,10} Bên cạnh đó, năm 1846, Minh Mạng phê chuẩn lời tâu của bộ Hộ về việc tổ chức các sở tuần ty tại những nơi có thuyền bè đông đúc, buôn bán sầm uất như Phú Yên, Thừa Thiên, Quảng Trị, Bình Thuận, Biên Hòa. Tại đây, người dân vận chuyển hàng hóa từ đầu nguồn xuống có thể không bị đánh thuế nếu mang theo gạo và các vật dụng tầm thường; tuy nhiên, các mặt hàng đặc biệt như sản vật từ Miên hay hàng hóa rừng sẽ bị thu thuế theo tỉ lệ 10 phần trên từng loại, đồng thời cũng cho phép người dân tự nguyện nộp tiền thuế để thuận tiện hơn trong giao dịch.¹⁷

Không chỉ dừng lại ở việc quản lý hành chính, triều Nguyễn còn áp dụng các biện pháp xử phạt nghiêm khắc đối với những người buôn bán hàng cấm và quan lại lơ là, dung túng để đảm bảo tính rắn đẽ, duy trì trật tự và kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông vận tải phục vụ dân sinh và quốc phòng. Năm 1850, vua Tự Đức ra quy định cấm mua bán muối, gạo trong phường buôn gian lậu; các thuyền nước ngoài như người Thanh nếu bị phát hiện vi phạm sẽ bị tịch thu toàn bộ thuyền và hàng hóa, đồng thời người vi phạm bị xử lý nghiêm khắc như phạt 100 trượng và đày đi lưu; quan lại dung túng cũng chịu hình phạt tương tự. Năm 1857, khi xảy ra vụ thuyền giặc biển cướp phá thuyền buôn ở hải phận đồn Đà Lũng, tỉnh Phú Yên, các quan chức liên quan đều bị giáng chức, thể hiện sự nghiêm minh trong xử lý quan lại lơ là.¹⁵

Ngoài ra, triều Nguyễn cũng quy định số lượng người trông giữ kho hàng tại các địa phương trọng yếu; kho Yên Hòa và Xuân Đài ở Phú Yên cũng được bổ sung nhân lực để đảm bảo an ninh kho bãi, bảo vệ tài sản và hàng hóa của triều đình. Năm 1802, Gia Long định lệ số lượng người trông giữ các kho ở các địa phương: ... kho Phú Đăng (Quảng Ngãi) 50 người; hai kho Thăng Bình, Điện Bàn (Quảng Nam) mỗi kho 40 người; kho Cự Tích (Bình Định) 40 người; hai kho Yên Hòa, Xuân Đài (Phú Yên) mỗi kho 25 người.... Năm 1823, hai kho Yên Hòa, Xuân Đài (Phú Yên) được bổ sung thêm 18 người, trong đó kho Yên Hòa 10 người, kho Xuân Đài 8 người.¹⁸

Nhìn chung, trong giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã xây dựng được hệ thống quản lý vận tải biển tập trung, điều phối và kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông biển, đồng thời kết hợp biện pháp xử phạt nghiêm minh để ngăn chặn hoạt động vận chuyển hàng hóa trái phép, duy trì trật tự và củng cố an ninh ven biển ở các vùng biên chiến lược trong đó có vùng biển Phú Yên. Những quy định và chính sách được ban hành dưới thời các vua triều Nguyễn không chỉ nhằm

mục tiêu bảo đảm an ninh-quốc phòng, mà còn chú trọng đến việc đáp ứng nhu cầu phát triển đời sống nhân dân. Đồng thời, thể hiện rõ vai trò lãnh đạo và tầm nhìn chiến lược của triều Nguyễn trong việc kết hợp hài hòa giữa ổn định xã hội, phát triển kinh tế và gìn giữ chủ quyền lãnh thổ quốc gia.

3. KẾT LUẬN

Trong giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã thể hiện vai trò quan trọng và toàn diện trong việc tổ chức xây dựng và quản lý hệ thống giao thông vận tải tại Phú Yên. Trên cơ sở nhận thức được tầm quan trọng của giao thông vận tải đối với phát triển kinh tế - xã hội cũng như quốc phòng - an ninh, triều đình đã triển khai nhiều biện pháp đồng bộ để xây dựng, củng cố, duy trì và kiểm soát mạng lưới giao thông vận tải trong tỉnh. Việc triều Nguyễn chú trọng xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, tập trung vào việc mở rộng, tu bổ các tuyến đường bộ, bến cảng, cửa biển đã góp phần thiết lập hệ thống giao thông vận tải bảo đảm yêu cầu quản lý hành chính, phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển của nhân dân và đáp ứng kịp thời nhiệm vụ quân sự, quốc phòng của triều Nguyễn. Bên cạnh đó, bộ máy quản lý các tuyến giao thông vận tải được tổ chức tương đối thống nhất từ triều đình đến cấp tỉnh, huyện... đảm bảo việc giám sát, điều phối và xử lý kịp thời những vấn đề phát sinh trên các tuyến đường. Triều Nguyễn cũng đặc biệt quan tâm đến công tác bảo dưỡng đường sá định kỳ, với quy định rõ ràng về trách nhiệm của các địa phương và nhân dân trong việc đóng góp công sức, vật lực tu sửa, đảm bảo tính bền vững và thông suốt của các tuyến giao thông vận tải. Đặc biệt, việc tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông thủy, nhất là đường biển cũng được tổ chức chặt chẽ nhằm đảm bảo an toàn cho người và hàng hóa, hạn chế nạn cướp biển và các mối đe dọa từ bên ngoài. Mặt khác, trong bối cảnh đất nước phải đối mặt với nhiều biến động, triều Nguyễn đã thực hiện quản lý và kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông vận tải biển, không chỉ phục vụ nhu cầu dân sinh mà còn đóng vai trò quan trọng trong chiến lược quốc phòng-an ninh. Những chính sách và biện pháp này không chỉ góp phần củng cố sự ổn định của Phú Yên trong giai đoạn 1802-1884 mà còn khẳng định vai trò quan trọng của triều Nguyễn trong việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải cũng như trong quá trình phát triển hạ tầng giao thông vận tải tại địa phương-yếu tố thiết yếu đối với sự phát triển bền vững của một vùng đất.

Bên cạnh những kết quả đạt được, việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải của triều Nguyễn tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884 vẫn còn

những hạn chế mang tính đặc thù của bối cảnh lịch sử và thời đại. Quy mô và chất lượng hạ tầng giao thông vận tải trong giai đoạn này vẫn còn ở mức khiêm tốn, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển lâu dài, phản ánh những hạn chế về kỹ thuật xây dựng; các con đường, các dịch trạm được xây dựng bằng phương pháp thủ công và mang tính tạm thời. Mặc dù triều Nguyễn đã thực hiện nhiều chính sách nhằm xây dựng hệ thống giao thông vận tải thống nhất, đảm bảo yêu cầu hành chính-quân sự song vẫn còn thiếu đồng bộ và không mang tính lâu dài. Các tuyến giao thông vận tải được hình thành một cách rời rạc, chủ yếu nhằm phục vụ nhu cầu trước mắt của địa phương và không dựa trên một chiến lược phát triển liên kết vùng hay quốc gia. Việc tu sửa, bảo dưỡng đường sá chủ yếu dựa vào sức dân thông qua hình thức lao dịch, chưa có quy định chặt chẽ, không chỉ ảnh hưởng đến chất lượng duy trì hệ thống giao thông mà còn gây áp lực và gánh nặng cho người dân.... Điều này phản ánh rõ hạn chế trong tầm nhìn chiến lược về quy hoạch hạ tầng cũng như năng lực quản lý, điều hành của bộ máy triều Nguyễn, khi chưa thể xây dựng được một hệ thống giao thông đồng bộ, hiệu quả và phù hợp với yêu cầu phát triển lâu dài của cả nước nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng.

Hơn nữa, mặc dù lực lượng tuần tra và kiểm soát đường biển được quan tâm, nhưng do thiếu trang bị và chủ yếu dựa vào các đội quân địa phương nên chưa thể đáp ứng đầy đủ yêu cầu đảm bảo an ninh trên các tuyến giao thông vận tải biển. Tình trạng cướp biển và tai nạn trên biển vẫn xảy ra, đặc biệt ở các vùng ven biển hẻo lánh, nơi việc kiểm soát còn lỏng lẻo. Mặc dù triều đình đã có chủ trương và chủ động trong kiểm soát hoạt động giao thông vận tải đường biển, song trên thực tế, việc thực thi còn gặp nhiều khó khăn do thiếu hụt lực lượng, trang thiết bị tuần tra chưa đầy đủ, cùng với đó là sự phối hợp chưa đồng bộ giữa các đơn vị quân sự, hành chính và dân sự tại các địa phương ven biển, dẫn đến hiệu quả kiểm soát và đảm bảo an ninh trên các tuyến đường biển chưa cao. Khả năng huy động, sử dụng và quản lý hệ thống giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu quốc phòng và dân sinh vẫn còn nhiều hạn chế, thường mang tính ứng phó bị động thay vì có sự chuẩn bị và tổ chức chủ động trước các tình huống phát sinh.

Có thể thấy, triều Nguyễn giữ vai trò trung tâm và quyết định trong việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải tại tỉnh Phú Yên giai đoạn 1802-1884. Thông qua chính sách, biện pháp phát triển cơ sở hạ tầng, thiết lập hệ thống quản lý từ trung ương đến địa phương, tổ chức bảo dưỡng định kỳ đường sá, triển khai tuần tra

bảo vệ các tuyến đường thủy-đặc biệt là kiểm soát an ninh tuyến đường biển, triều Nguyễn đã từng bước xây dựng một mạng lưới giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh. Những chính sách và hoạt động này không chỉ phục vụ hiệu quả cho công tác hành chính, quân sự mà còn góp phần thúc đẩy hoạt động mua bán, trao đổi hàng hóa, phát triển kinh tế - xã hội địa phương và góp phần nâng cao sức mạnh chính trị, quân sự, quốc phòng của triều Nguyễn tại Phú Yên cũng như trên toàn lãnh thổ nhằm đảm bảo an ninh và chủ quyền quốc gia. Tuy nhiên, những hạn chế trong quá trình tổ chức và thực thi cũng phản ánh rõ điều kiện khách quan, trình độ kỹ thuật và mô hình quản lý còn mang tính phong kiến của thời kỳ lịch sử. Đồng thời, thực tiễn đó cũng cho thấy yêu cầu cần đổi mới tư duy quản lý và phương thức tổ chức thực hiện trong các giai đoạn sau này. Việc cải thiện và nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống giao thông vận tải không chỉ là nền tảng phục vụ phát triển kinh tế-xã hội địa phương, mà còn là yếu tố chiến lược để củng cố tiềm lực quốc phòng-an ninh trong giai đoạn hiện nay.

Lời cảm ơn

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. N.V.Giác. *Phố cảng ở Nam Trung Bộ (Việt Nam) thế kỷ XVIII-XIX*, Luận án Tiến sĩ Sử học, Học viện KHXH, Hà Nội, 2016.
2. N.Đ.Nhuệ (cb). *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ thế kỷ X đến năm 1884*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, 2020.
3. T.T.Thủy. *Giao thông vận tải ở tỉnh Phú Yên (1802-1884)*, Đề án Thạc sĩ Lịch sử, Đại học Quy Nhơn, 2024.
4. Đ.T.Thảo. Vai trò của đường thủy trong giao thương ở Nam Trung Bộ thế kỷ XIX, *Tạp chí Nghiên cứu Ấn Độ và châu Á*, **2020**, số 4, tr.64-71.
5. Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên. *Lịch sử Phú Yên thế kỷ XIX*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội, 2009.
6. Đ.T.H.Đường. Quản lý của Triều Nguyễn đối với thương nghiệp ở các tỉnh ven biển Bắc Kỳ giai đoạn 1802-1884, *Tạp chí Khoa học và công nghệ Đại học Duy Tân*, **2023**, số 6, tr.166-176.
7. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục, tập 1*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2007.
8. Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập 13*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1993.
9. Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập 5*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1993.
10. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục, tập 3*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2006.
11. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục, tập 8*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2008.
12. Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập 8*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 2005.
13. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam nhất thống chí, tập 1*, Nxb Lao động, Hà Nội, 2012.
14. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục, tập 4*, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2004.
15. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục, tập 7*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2008.
16. Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập 14*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1993.
17. Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục, tập 6*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, (2007).
18. Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập 9*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1993.