

Vai trò của hệ thống kênh đào trong sản xuất và tiêu thụ lúa gạo ở Nam Kỳ thời thuộc Pháp (1867 - 1945)

TRẦN HỮU THẮNG*

Tóm tắt: Bài viết nghiên cứu về mục đích cải tạo và xây dựng hệ thống kênh đào của thực dân Pháp ở Nam Kỳ trong suốt gần tám thập kỷ (1867 - 1945). Cùng đó là phác họa một bức tranh tổng quát nhất về sự ra đời hệ thống kênh đào trong thời gian và không gian tại vùng địa lý này. Bài viết còn thực hiện nghiên cứu về các chính sách, biện pháp của chính quyền thuộc địa trong việc khai thác hệ thống kênh đào để sản xuất và tiêu thụ lúa gạo ở Nam Kỳ. Trong đó, bài viết chú trọng đến vai trò của kênh đào trong việc tăng diện tích lúa, cải thiện chất lượng nước, tăng năng suất và tăng sản lượng lúa. Đặc biệt, kênh đào trong giai đoạn này đã góp phần tạo ra con đường lúa gạo sôi động một thời ở Nam Kỳ.

Từ khóa: Nam Kỳ; Pháp thuộc; Kênh đào; Sản xuất; Lúa gạo.

1. Khái quát về hệ thống kênh đào ở Nam Kỳ giai đoạn 1867 - 1945

1.1. Chủ trương đào, vét kênh của thực dân Pháp ở Nam Kỳ

Khác với nhà Nguyễn, ngay từ đầu, chính quyền thực dân Pháp đã đặt mục đích đào kênh là gắn liền với quân sự, chính trị, kinh tế và thương mại, do kênh đào sẽ “phát triển giao thông để duy trì trật tự an ninh trong các tỉnh, giúp cho việc trao đổi buôn bán và chuyên chở thóc gạo”, ngoài ra, mạng lưới giao thông kênh đào còn có vai trò quan trọng trong khai thác thuộc địa, bởi lẽ, nếu “không có kênh

giao thông dễ dàng thì không có thuộc địa hóa, vì an ninh đi song đôi với giao thông⁽¹⁾.”

Khi nói về mục đích thủy lợi của người Pháp ở Nam Kỳ, J.P. Aumiphin đã đưa ra nhận định như sau: “...Trên hai phương diện: tháo nước (những nơi ruộng bị ngập úng) và giao thông, những kênh đào ở Nam Kỳ tạo thành cơ quan chủ yếu cho đời sống và sự giàu có của xứ sở⁽²⁾.”

Còn theo GS. Nguyễn Thế Anh, thực dân Pháp đầu tư phát triển hệ thống thủy lợi ở Nam Kỳ là vì: “...tác dụng của các kênh đào này khi đầu là để bình sĩ di chuyển dễ dãi qua các miền sinh lấy trong

* Ths. Trần Hữu Thắng, Trường Đại học Công nghiệp TP. Hồ Chí Minh

các cuộc hành quân, nhưng sau này chúng được sử dụng để tháo nước và để chuyên chở các nông phẩm⁽³⁾.

Để khởi xướng một cuộc “cách mạng kênh đào” ở Nam Kỳ mà chủ yếu ở vùng Tây Nam Kỳ, người Pháp đã vạch ra một kế hoạch đào, vét bắt đầu từ năm 1886⁽⁴⁾. Sau đó, những kế hoạch đào, vét kênh rạch rất quy mô và diễn ra với tốc độ vội vã biến Việt Nam thành một “nước Pháp ở châu Á”⁽⁵⁾.

Như vậy, khi mới bình định được Nam Kỳ và bắt đầu khai thác thì “kênh đào làm ra là để phục vụ chính trị và thương mại” nhưng về sau “tại Nam Kỳ đào kênh càng ngày càng chú ý việc khai khẩn đất - cát, nghĩa là để đem nước vô ruộng mà nhứt là để xả nước ứ lại hoặc cỏ nhiều phèn”⁽⁶⁾. Sự tham vọng về thủy lợi của thực dân Pháp ở Nam Kỳ đã tạo ra những khởi sắc về hoạt động đào bời mà chủ yếu diễn ra ở vùng Tây Nam Kỳ với một hệ thống kênh đào bằng kỹ thuật cơ khí là những xáng mức đan xen với sức lao động thủ công.

1.2. Hệ thống kênh đào tiêu biểu

Để tạo nên một cuộc “Cách mạng kênh đào” ở Nam Kỳ, người Pháp đã vạch ra nhiều kế hoạch đào vét rất quy mô như: kế hoạch đào bời trong một thời gian dài mà bắt đầu từ năm 1866 đến năm 1895⁽⁷⁾ (đầu tiên, người Pháp cải tạo lại kênh Bến Lức và kênh Bảo Định bằng xáng mức 1866 - 1867). Sau đó, trong nhiều thập kỉ là những Kế hoạch đào, nạo vét kênh rạch, tiêu biểu như:

- Kế hoạch đào vét kênh rạch từ năm 1896 đến năm 1906⁽⁸⁾: thực dân Pháp nạo vét hầu hết kênh rạch ở Tây Nam Bộ: Bạc Liêu, Cần Thơ, Châu Đốc, Gò Công, Long

xuyên, Sa Đéc, Mỹ Tho, Tân An, Trà Vinh, Vĩnh Long, năm 1901 - 1904, đào và hoàn thành kênh xáng Xà No.

- Chương trình đào kênh năm 1910 - 1938⁽⁹⁾: Cải thiện kênh Măng Thít - Trà Ôn; Nạo vét kênh ở Bạc Liêu; Chương trình nạo vét kênh rạch tỉnh Cần Thơ năm 1934 đến năm 1936.

- Từ 1926 - 1930, thực hiện Dự án đào kênh lớn nhất là kênh Rạch Giá - Hà Tiên và bốn kênh phụ là kênh Ba Thê, kênh Trà Ôn, kênh số 1 và kênh số 2.

- Từ 1915 - 1931, đào tuyến kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp để nối Cà Mau - Bạc Liêu với các tỉnh sông Hậu và các tỉnh sông Tiền.

- Chương trình đào kênh ở Nam Kỳ năm 1945⁽¹⁰⁾: chủ yếu thực dân Pháp đầu tư vét, cải tạo kênh rạch ở Đồng bằng sông Cửu Long.

Để chuyên môn hoá hoạt động đào kênh, Chính phủ Pháp đã tổ chức đầu thầu và trúng thầu là những công ty tư nhân⁽¹¹⁾. Như vậy, bằng các chương trình và kế hoạch đào vét kênh rạch ở Nam Bộ thực dân Pháp đã làm thay đổi mạo diện hệ thống kênh đào ở đây, và kết quả đã đào được 1.300 km kênh chính và 2.500 km kênh phụ⁽¹²⁾.

2. Vai trò của hệ thống kênh đào trong sản xuất và tiêu thụ lúa gạo

2.1. Làm cho diện tích trồng lúa ở Nam Kỳ tăng nhanh và ổn định

Trong điều kiện gia tăng về khối lượng đất đào và số lượng kênh đào đã dẫn đến diện tích các khu vực trồng lúa tăng đều đặn. Cụ thể là năm 1879, ở Nam Kỳ có

349.000 ha lúa, đến năm 1897 con số này là 1.115.000 ha. Tính trung bình mức độ tăng mỗi năm là 58.684 ha⁽¹³⁾. Sở dĩ, tốc độ tăng trung bình mỗi năm cao như vậy là do giai đoạn này vùng đất hoang hoá còn nhiều, người Pháp chỉ đào một con kênh thôi đã khai thác lên đến hàng chục ngàn ha ruộng lúa. (Xem Biểu đồ 1)

Chúng ta nhận thấy (lược đồ), việc đào, vét kênh rạch, đã góp phần làm tăng nhanh diện tích canh tác lúa. Có thể khẳng định, sự gia tăng số lượng kênh đào đồng hành với gia tăng về diện tích canh tác lúa. Đến hai thập niên đầu của thế kỷ XX, diện tích ruộng lúa vẫn tăng nhanh và đạt khoảng 2.452.000 ha trong năm 1930⁽¹⁵⁾.

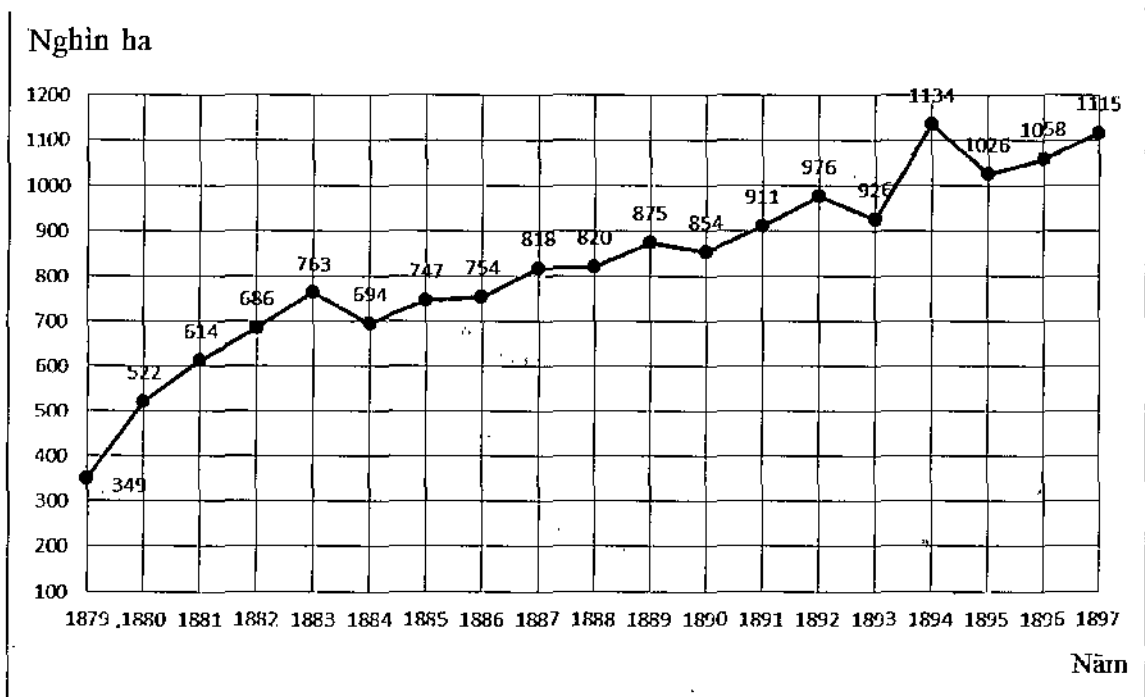
2.2. Góp phần tăng năng suất, sản lượng lúa

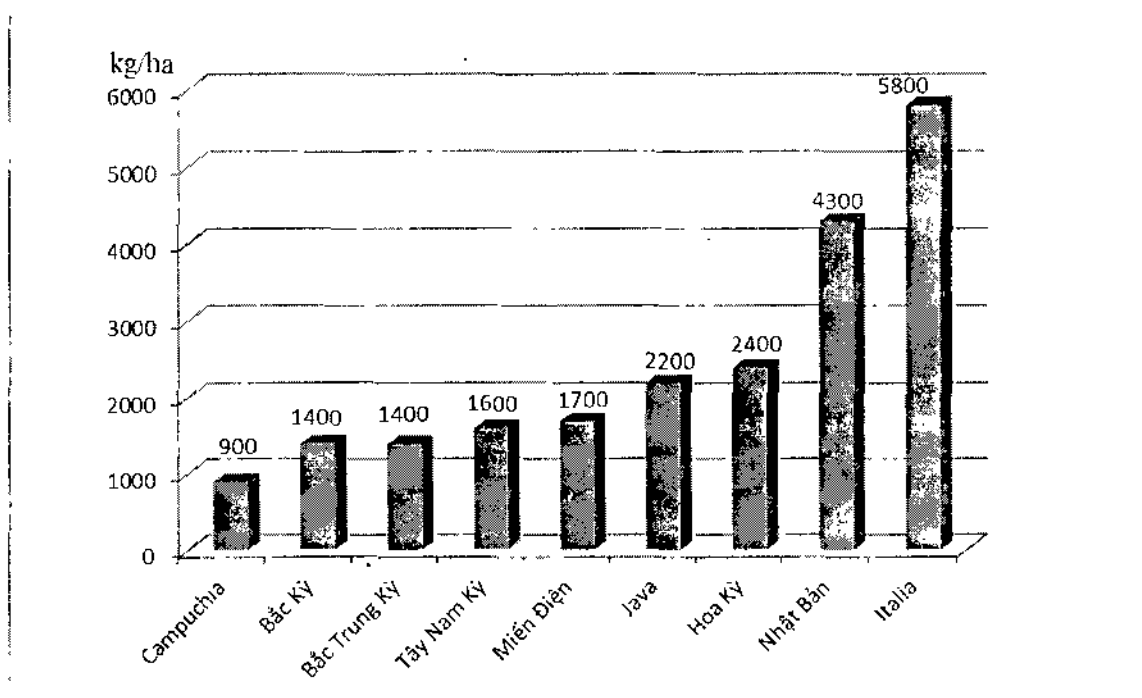
Nhờ vào hệ thống kênh đào mới nên

việc tiêu nước xả phèn ra sông lớn, dẫn nước ngọt vào cải tạo đất trở nên tươi tốt hơn, cùng đó người Pháp đưa sang thuộc địa một số nông cụ tân tiến như máy cày, máy bừa, máy bơm,... đã làm cho năng suất lúa ở Nam Kỳ nói chung tăng vọt. Những năm đầu thế kỷ XX, năng suất lúa trung bình từ 10 - 12 tạ/ha⁽¹⁶⁾. Mặc khác, hệ thống kênh đào mới đã giúp thực dân Pháp mở rộng thêm nhiều diện tích canh tác lúa. Kết quả, sản lượng lúa ở Nam Kỳ đạt 1.500.000 tấn vào năm 1900⁽¹⁷⁾. (Xem Biểu đồ 2)

Ở một số nơi như Gia Định, Mỹ Tho, Gò Công, Bến Tre, việc đất đai phì nhiêu, có hạ tầng tốt, nhân công đông, lúa được chăm sóc tỉ mỉ nên năng suất tăng ổn định từ năm 1910 - 1929, đạt từ 20 - 30 tạ/ha⁽¹⁹⁾. (Xem bảng 1)

Biểu đồ 1. Sự gia tăng diện tích trồng lúa ở Nam Kỳ giai đoạn 1879 -1897⁽¹⁴⁾



Biểu đồ 2. Năng suất lúa ở Việt Nam và một số quốc gia trên thế giới đầu thế kỷ XX⁽¹⁸⁾**Bảng 1.** Diễn biến sản xuất thóc lúa ở Đông Dương (Đơn vị: Tấn)⁽²⁰⁾

Xứ	1900	1913	1931	1937
Nam Kỳ	1.500.000	1.993.000	2.700.000	3.050.000
Trung - Bắc Kỳ		1.825.000	2.450.000	2.524.000
Campuchia	2.800.000	720.000	815.000	524.000
Lào		180.000	-	218.000
Tổng	4.300.000	4.718.000	5.965.000	6.316.000

2.3. Góp phần thúc đẩy tiêu thụ lúa gạo

Hệ thống kênh đào - con đường vận chuyển tiêu thụ lúa gạo từ Tây Nam Kỳ lên Sài Gòn - Chợ Lớn

Về việc vận chuyển trên sông, kênh rạch, bên cạnh tàu vận tải quân sự, thực dân Pháp vận dụng các phương tiện ghe chài, ghe cửa, ghe lồng, ghe lườn, tam bản.v.v... Loại lớn đi xa thì gọi là ghe, loại nhỏ đi gần gọi là xuồng. Ghe nhỏ có trọng

tải từ 1 - 4 tấn, ghe lớn có trọng tải từ 150 - 200 tấn. Loại ghe chài Nam Vang chở được 300 tấn⁽²¹⁾. Tất cả các loại ghe lớn này có đội chèo lên đến cả chục người. Lúa gạo được chuyên chở bằng ghe từ Bạc Liêu, Bãi Xàu, Sóc Trăng, Mỹ Tho, Tân An..., qua hệ thống thủy nông ở vùng Tây Nam Bộ đã được khai thác để về Sài Gòn - Chợ Lớn bằng đường kênh Chợ Lớn hay kênh Tàu Hủ.

Để phát triển các loại phương tiện vận

chuyển đường thủy, năm 1907, Toàn quyền Đông Dương ban hành Nghị định đào, vét 30 sông, kênh đào đang trong trình trạng bị bùn lấp và đầy cỏ dại⁽²²⁾. Nhờ đó, các đội thương thuyền ngày càng được tổ chức quy củ và hoạt động có tính cạnh tranh cao. Tính đến 1908, thương thuyền gồm 59 đơn vị, đến năm 1930 đã tăng lên 191 đơn vị, mỗi đội có trọng tải hơn 30 tấn, hầu hết đều thuộc sở hữu của người Hoa.

Ở Mỹ Tho - Gò Công có kênh Chợ Gạo, ghe thuyền từ Đồng bằng sông Cửu Long đến Sài Gòn - Chợ Lớn và ngược lại thuận tiện hơn. Nông sản, nhất là thóc gạo, được chuyên chở lên Sài Gòn - Chợ Lớn theo một tuyến đường thủy, mà cự ly đã được rút ngắn.

Về phía Bến Tre, hai kênh Chệt Sậy và kênh Phú Túc thông ra sông Hậu. Nhờ đó mà kênh Chợ Gạo phát huy tác dụng hết sức nhanh chóng và to lớn như nhận định của Nguyễn Hiến Lê *"...Bốn chục năm trước mà đã có 23.786 chiếc ghe lớn và 12.887 chiếc ghe nhỏ đi ngang kênh ấy, chở hết thấy được non 2.500.000 tấn hàng - phần nhiều là lúa"*⁽²³⁾.

Ở vùng Đồng Tháp Mười, tuyến thủy

đạo vận chuyển lúa gạo lên Sài Gòn - Chợ Lớn đi qua kênh Tổng đốc Lộc và cảnh tượng mà người thường gặp là *"những đoàn ghe hàng chục chiếc nối nhau giương buồm, rẽ nước chở lúa"*⁽²⁴⁾. Lúa vùng này còn được chở qua kênh Thủ Thừa lên Chợ Lớn và mỗi ngày *"có khoảng 1.000 chuyến ghe chài chở lúa đi qua, từ tháng 1 đến tháng 5"*⁽²⁵⁾. (Xem bảng 2).

Số liệu từ Bảng 2 cho thấy được tính quan trọng của giao thông kênh đào trong vấn đề vận chuyển lúa gạo từ Tây Nam Kỳ lên Sài Gòn - Chợ Lớn.

Hệ thống kênh đào góp phần hình thành các trung tâm mua bán lúa gạo

Số lượng lúa gạo khá lớn và luôn ổn định đã tạo điều kiện cho giới tư bản thực dân tìm cách xuất khẩu và thu lợi nhuận. Để xuất khẩu lúa gạo từ vùng Tây Nam Kỳ ra với thế giới, chính quyền thực dân cùng với các tập đoàn tư bản đã lập ra nhiều biện pháp khác nhau để đạt được hiệu quả cao nhất. Một trong những biện pháp đó là thành lập các trung tâm công nghiệp chế biến, buôn bán lúa gạo ở Tây Nam Kỳ để đưa về Sài Gòn - Chợ Lớn. Việc này đã thúc đẩy sự hình thành một số trung tâm mua bán và khu công nghiệp chế biến lúa

Bảng 2. Khối lượng vận chuyển nông sản (chủ yếu lúa gạo) trên các kênh rạch Tây Nam Bộ - Sài Gòn - Chợ Lớn trong năm 1913⁽²⁶⁾

STT	Tuyến giao thông	Khối lượng (tấn)
1	Sông Mỹ Tho	13.500.000
2	Sông Vàm Cỏ	5.000.000
3	Kênh Rạch Cát	3.000.000
4	Kênh Măng Thít	2.200.000
5	Kênh Tàu Hủ	1.700.000
6	Kênh Rạch Giá	1.300.000

gạo sôi động ở Nam Kỳ. Có thể kể đến một số trung tâm tiêu biểu như sau:

- *Trung tâm mua bán lúa gạo ở tỉnh Bến Tre:* đến cuối thế kỉ XIX ở Bến Tre lúa gạo được xếp vào hàng đầu danh mục các nông sản buôn bán⁽²⁷⁾. So với các tỉnh Tây Nam Kỳ, tỉnh Bến Tre có diện tích trồng lúa khá lớn, khoảng 104.060 ha (1930) và sản lượng đạt 150.000 tấn.

Thị trường lúa gạo Cần Thơ: do có một hệ thống kênh đào thuận lợi nên Cần Thơ là điểm đến của các tỉnh Rạch Giá, Long Xuyên, Châu Đốc, Sóc Trăng, Bạc Liêu. Lúa gạo từ những tỉnh này phần lớn được thu gom về Cần Thơ trước khi vận chuyển về Sài Gòn - Chợ Lớn. Địa danh Cái Răng là nơi nổi tiếng mua bán lúa gạo nhộn nhịp. Đến năm 1914, kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp được đào, nối với Bạc Liêu - Ngã Bảy, vì vậy lúa gạo được chở về Sài Gòn thuận lợi hơn, hoạt động buôn bán nhộn nhịp hẳn lên.

- *Trung tâm mua bán lúa gạo Bạc Liêu:* từ năm 1882, Pháp cho thành lập tỉnh Bạc Liêu và thực hiện một số chính sách để phát triển kinh tế vùng đất này. Nếu như năm 1893, Bạc Liêu bán ra khỏi tỉnh chỉ có 31.600 tấn gạo⁽²⁸⁾, thì đến năm 1930, tỉnh này sản xuất được 296.800 tấn gạo⁽²⁹⁾. Kinh tế lúa gạo là kinh tế động lực, cộng với tác dụng tích cực của hệ thống kênh đào đã làm cho kinh tế - xã hội Bạc Liêu phát triển vượt bậc.

- *Trung tâm mua bán lúa gạo Mỹ Tho:* Mỹ Tho có hạ tầng khá phát triển nên là đầu mối giao thương của nhiều tỉnh Tây Nam Bộ và Tây Nam Bộ với Sài Gòn - Chợ Lớn. Ở đây có bến tàu xà-lúp chạy tuyến kênh Bảo Định - Mỹ Tho với tên gọi "cầu

tàu Lục Tỉnh", đường bộ Sài Gòn - Mỹ Tho có tên là đường Lục Tỉnh và có tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho.

Tóm lại, những trung tâm mua bán gạo được giới thiệu ở trên được coi như là trạm trung gian thu mua lúa gạo chiếm số lượng lớn ở Tây Nam Kỳ, từ đó sẽ vận chuyển lên Sài Gòn - Chợ Lớn để tiếp tục xay xát hay phân loại rồi xuất khẩu ra các nước trên thế giới.

Kết luận

Trong khoảng 80 năm, thực dân Pháp đã cho đào, cải tạo hệ thống kênh đào khá lớn ở Nam Kỳ. Việc này góp phần quan trọng vào việc gia tăng diện tích, năng suất và sản lượng lúa, đưa vùng Đồng bằng sông Cửu Long trở thành vựa lúa của thế giới. Trong giao thông đường thủy, kênh đào đã trở thành một thế mạnh và cùng với đường sắt, đường bộ, cảng biển..., tạo ra sự đa dạng trong một hệ thống giao thông ở Nam Kỳ. Nói cách khác, hệ thống kênh đào đã góp phần quan trọng trong việc vận chuyển, tiêu thụ lúa gạo ở Nam Kỳ. Riêng con đường lúa gạo vùng Tây Nam Bộ - Sài Gòn - Chợ Lớn, trong suốt quá trình tồn tại, nó đã góp phần thúc đẩy khai hoang phục hoá thêm nhiều vùng đất còn trong tình trạng úng - chua phèn, thưa vắng con người, mau chóng trở thành những nơi trù phú và đông đúc dân cư. Đồng thời, sự sôi động của con đường lúa gạo này đã tạo ra một nét sinh hoạt mang tính văn hoá đặc thù của cư dân vùng sông nước. Ngày nay, do sự phát triển của khoa học - công nghệ đã dẫn đến thay đổi rất lớn về phương tiện vận chuyển. Theo đó, con đường lúa gạo vùng Tây Nam Bộ - Sài Gòn - Chợ Lớn đã

lùi vào quá khứ. Nhưng dấu ấn con đường lúa gạo một thời vẫn còn lại trong những trang sử, câu ca dao ở các địa danh gắn liền với nó.

CHÚ THÍCH

1. Phan Khánh (2001), *Đồng bằng sông Cửu Long lịch sử và lũ lụt*, Nxb nông nghiệp, Tp.HCM, tr. 88.
2. Aumiphine Jean Pierre (1994), *Sự hiện diện tài chính và kinh tế Pháp ở Đông Dương (1959 - 1939)*, Đinh Xuân Lâm (dịch), Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam, tr. 123.
3. Nguyễn Thế Anh (1970), *Việt Nam thời Pháp đô hộ*, Nxb Lửa Thiêng SG, tr. 183.
4. *Dossier relatif aux travaux des dragues et à l'amélioration du réseau fluvial en Cochinchine années 1866 - 1895*, G/5229, Trung tâm lưu trữ quốc gia II.
5. Sơn Nam (2008), *Sài Gòn xưa - Ấn tượng 300 năm và tiếp cận với Đồng bằng sông Cửu Long*, Nxb Trẻ, TpHCM, tr. 239.
6. Gouvernement générale de l'Indochine (1930), *Dragages de Cochinchine-Canal Rach Gia-HaTien*, Thư viện quốc gia Việt Nam, tr. 78.
7. *Dossier relatif aux travaux des dragues et à l'amélioration du réseau fluvial en Cochinchine années 1866 - 1895*, G/5229, Trung tâm lưu trữ quốc gia II.
8. *Dossier relatif aux travaux de dragages en Cochinchine année 1896 - 1906*, phòng GouCoch, Boite 1573 - Cote 5231, Trung tâm lưu trữ quốc gia II.
9. *Dossier relatif aux travaux de dragages en Cochinchine année 1910 - 1938*, phòng GouCoch, Cote: 5234, Trung tâm lưu trữ quốc gia II.
10. *Dossier relatif aux travaux de dragages en Cochinchine année 1945*, H61 - 38, Trung tâm lưu trữ quốc gia II.
11. Năm 1894, Công ty Montvenoux trúng thầu đợt thứ nhất. Năm 1904, Công ty Kỹ nghệ Pháp tại Viễn Đông trúng thầu đợt thứ hai. Năm 1913, trong đợt đấu thầu lần thứ 3, Công ty Đào sông và các việc công chính Đông Dương trúng thầu chương trình đào kênh 1913-1918.
12. Nguyễn Thế Anh (1970), *Sdd*, tr. 183.
13. A.A. Pouyanne (1926), *Les travaux Publics de L'Indochine*, HaNoi Imprimerie D'extreme-Orien, phụ lục.
14. Gouvernement générale de l'Indochine (1930), *Sdd*, phụ lục.
15. GouCoch, mã số 3606, Trung tâm lưu trữ quốc gia II.
16. Huỳnh Lúa, *Lịch sử khai phá Nam Bộ*, Nxb Tp.HCM, 1987, tr. 228.
17. Aumiphine Jean Pierre (1994), *Sdd*, tr. 146.
18. Alber Sarraut (1923), *La mise en valeur des Colonies Francaise*, Payot, Paris, 106, Boulevard st - Germain, tr. 222.
19. Huỳnh Lúa - chủ biên (1989), *Sdd*, tr. 230.
20. Aumiphine Jean Pierre (1994), *Sdd*, tr. 146.
21. Nguyễn Đình Tư (2016), *Chế độ thực dân Pháp trên đất Nam Kỳ 1859 - 1954*, Nxb Tổng hợp Tp. HCM, tr. 168.
22. Nguyễn Đình Tư (2016), *Sdd*, tr. 161 - 164.
23. Nguyễn Hiến Lê (1989), *Bảy ngày ở Đồng Tháp Mười*, Nxb Long An, tr.134.
24. Nguyễn Hiến Lê (1989), *Sdd*, tr. 113.
25. Sơn Nam (1997), *Đất Gia Định xưa*, Nxb Trẻ, TpHCM, tr. 157.
26. Bộ giao thông vận tải (1999), *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Hà Nội, tr.104-105.
27. Nguyễn Thị Huệ (2016), *Một số trung tâm mua bán lúa gạo ở Nam Kỳ*, Tạp chí Khoa học Đại học Cần Thơ, số 44 , truy cập 15/2/2017, tr. 101.
28. Phạm Thị Huệ (2012), *Một số trung tâm lúa gạo ở Nam Kỳ thời thuộc Pháp*, Tạp chí Đại học Cần Thơ, tr. 103.
29. Nguyễn Đình Tư (2016), *Sdd*, tr. 277.