

TẢN MẠN VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA Ở NAM KỲ THẾ KỶ XVIII - XIX

Lê Thành Thuận*

Bên cạnh quá trình khai khẩn các vùng hoang hóa, vẫn đề đi lại, vận chuyển trong các thế kỷ XVIII - XIX đóng vai trò quan trọng đối với công cuộc mở đất, phát triển kinh tế sản xuất, cải thiện đời sống xã hội. Các hoạt động giao thông vận tải vì vậy giúp cho các địa phương không bị “khép kín” mà ngược lại còn mang “tính mở”, tạo điều kiện thông thương giữa các vùng, miền.

1. Từ các yêu cầu đảm bảo an ninh trật tự

Cho đến hàng chục năm sau khi tiếp thu, xác lập chủ quyền vùng đất Nam Bộ, hệ thống giao thông vận tải ở Nam Bộ vẫn còn rất khiêm tốn. Là vùng đất mới được khai mở sau cùng trên bước đường Nam tiến của người Việt nên hệ thống đường bộ còn nhiều trắc trở, đi lại khó khăn. Do vậy đường thủy chiếm ưu thế hơn cũng là điều dễ hiểu ở vùng đất mà sông rạch chằng chịt như “mạng nhện”, lãnh thổ bị chia cắt bởi rất nhiều sông rạch lớn nhỏ, dài ngắn khác nhau. Vấn đề này trước đây đã được tìm hiểu về cả phương diện phát triển của loại hình phương

* Hội Khoa học lịch sử tỉnh Đồng Tháp.

tiện đến những tác dụng của nó đối với công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, vì lẽ đó nên chúng tôi chỉ xin điếm qua vài nội dung cốt lõi dựa trên nguồn tư liệu sẵn có để bạn đọc tiện kê cứu¹. Trong bài này, chúng tôi tiếp tục tìm hiểu thêm về hoạt động giao thông vận tải, kiểm soát tàu thuyền qua lại trên sông nước, cùng với các chính sách liên quan đến giao thông vận tải đường thủy ở Nam Bộ trong các thế kỷ XVIII - XIX.

Sau khi làm chủ vùng đất phía Nam, các chúa Nguyễn đã thực thi nhiều chính sách quản lý, trong đó có việc đặt các trạm kiểm soát, tảo, sớ, vừa giữ gìn an ninh trật tự, vừa thu thuế phương tiện qua lại. Năm 1672, chúa Nguyễn cho xây dựng trạm đường thủy, mỗi trạm có 4 thuyền, mỗi thuyền 6 người phụ chèo, tổng cộng có 16 độ (chặng) với khoảng cách nhất định, được cấp cho người phụ chèo².

1. Trong ấn phẩm *Đồng Tháp xưa và nay* tập 66, chúng tôi đã giới thiệu sơ nét về các thể lệ vận tải đường thủy ở Nam Bộ trong các thế kỷ XVII - XVIII, trong đó có thể lệ về hướng di chuyển của tàu thuyền trên sông rạch và đăng ký tàu thuyền hoạt động trên sông nước.

2. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập 1, Viện Sử học dịch, Nxb. Giáo dục, 2002, tr.85-86.

Trạm kiểm soát này còn được gọi là “trần bảo” hay “giang trạm”, như đường thủy ở Long An có 7 trạm ở Cần Giờ, Lôi Lạp, Đồng Ninh, Lật Giang, Gia Tân, Gia Lộc và Gia Tú³. *Gia Định thành thông chí* của Trịnh Hoài Đức trong phần liệt kê các thôn ở trấn Định Tường xưa cũng có nhắc đến các trạm đường sông theo kiểu này, đó là trạm Giang Đông trên sông Tiền, tức thuộc địa phận làng Tân Đông (nay là xã Tân Khánh Đông thuộc thành phố Sa Đéc, tỉnh Đồng Tháp). Ở các trạm sông có phu trạm giúp việc và tàu thuyền, phương tiện hỗ trợ. Đến năm 1814, triều đình cho đặt thêm phu trạm tại các trạm sông ở Nam Kỳ. Trong đó, mỗi dinh trấn có 1 trạm, mỗi trạm 300 người, riêng đạo Kiên Giang có 1 trạm với 150 người gồm dân sớ tại và dân ngoại tịch⁴.

Ngoài việc kiểm soát hoạt động lưu thông vận tải trên sông nước ở Nam Bộ, triều đình còn bố trí lực lượng đóng giữ nơi trọng yếu như cửa sông, cửa biển, quan ải, tảo, đồn, bảo, thủ sớ, giang trạm... Về cuối thế kỷ XVIII,

3. Thạch Phương, Lưu Quang Tuyền (chủ biên), *Địa chí Long An*, Nxb. Long An - Nxb. Khoa học xã hội, 1989, tr.403.

4. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập 1, Viện Sử học dịch, Nxb. Giáo dục, 2002, tr.892.

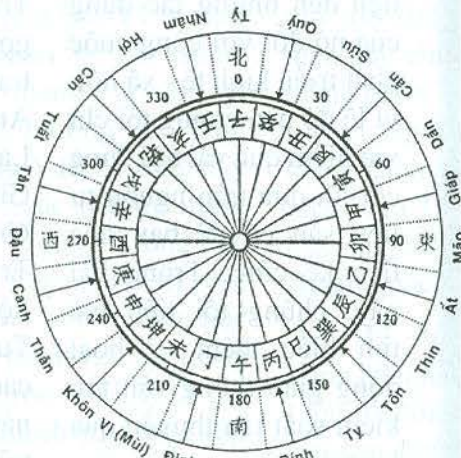
hoạt động này càng được đẩy mạnh như vào năm 1791, chúa Nguyễn cho các lực lượng, phương tiện giữ các cửa biển ở Tiền Giang và Hậu Giang như Ba Lai, Cửa Tiểu, Cửa Đại, Tắc Khái, lập đội quản thuyền và đạo quản thủ cửa biển... với binh số khá đông. Đến năm 1807, thành thần Gia Định xin đặt đồn bảo ở nơi xung yếu trên đường bộ và đường thủy, lập điểm canh ở các thôn ấp kiểm tra xét hỏi các hoạt động qua lại. Lực lượng coi giữ các trạm kiểm soát trọng yếu ở đầu nguồn, cửa sông, cửa biển có nhiều chức việc khác nhau như quan *Tuần tảo*, *Tấn thủ*, *Thành thủ úy*, *Phòng thủ úy*, *Thủ ngự*¹. Lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát vùng ven biển là các quan *Tuần hải*, trên bờ biển lại có đặt các *hỏa hiệu đài* (truyền tín hiệu bằng lửa và khói), kịp thời cấp báo tin tức khi có bất trắc xảy ra; cửa biển và các đảo có đặt *pháo đài*, súng lớn để phòng chỗ quan yếu. Về sau có thêm các *thuyền tuần tiêu* với binh số và lực lượng nhất định. Các thuyền tuần tiêu vừa làm nhiệm vụ tuần tra kiểm soát bờ biển, các hải đảo, vừa canh bắt giặc biển...

1. Đến năm 1847, được quy định lại như sau: Thành thủ úy - trật tông tứ phẩm, Phòng thủ úy - trật chánh ngũ phẩm, Tấn thủ - trật tông ngũ phẩm, Thủ ngự - trật chánh lục phẩm (đến năm 1847, bỏ chức Thủ ngự).

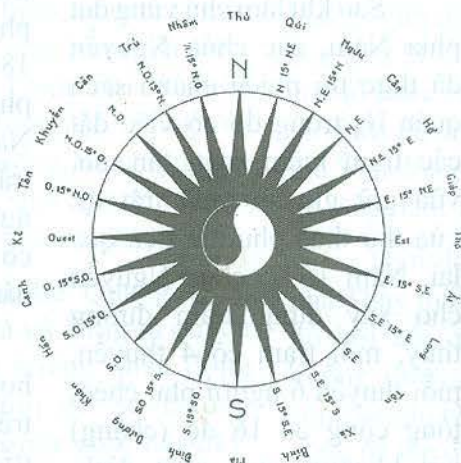
2. Các chính sách quản lý phương tiện và thuế khóa

2.1. Quy định về quản lý phương tiện vận tải

Dưới thời chúa Nguyễn, việc vận chuyển do *Ty Tào vụ* trông coi, các quan *Tào vận*



Đồ hình La kinh
(Nguồn: Phạm Hoàng Quân dịch và chú giải, *Tập bản đồ hàng hải 1841 ở Thư viện Đại học Yale*, Nxb. Văn hóa văn nghệ, 2016, tr.35).



Hoa la bàn
(J.B. Piétri, *Thuyền buồm Đông Dương*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb. Trẻ, 2015, tr.27).

đảm trách. Chính sách quản lý và thu thuế đối với tàu thuyền tư nhân tại địa phương do các quan *Cai lại* trông coi việc chuyên chở hàng hóa và

khách buôn trên các thuyền tư nhân, quan *Cai trung* lo việc thu thuế hoạt động của tàu thuyền tư nhân. Khi Pháp chiếm xong Nam Kỳ thì do *Nha thương bạc* phụ trách. Nhiệm vụ chính của các chức việc, cơ quan này bao gồm: *kiểm đếm số lượng thuyền tư, kê biên vào sổ sách của nhà nước để quản lý; đo đạc lòng thuyền, tính toán độ dài rộng bao nhiêu để định hạng thuyền lớn hay nhỏ căn cứ vào đó mà thu thuế đi thuyền*².

Thuyền trình đường sông và đường biển được người xưa đúc kết trong nhiều tác phẩm chỉ nam hàng hải, và được hỗ trợ bởi những dụng cụ đi biển như la bàn [xem thêm hình], đồng hồ, bản đồ cửa biển cấp cho các tỉnh hạt... Thời Nguyễn có sách *Hải trình tập nghiệm* hướng dẫn các phương pháp đi biển. Rồi có sát hạch lái thuyền gồm các điều về: xem cửa biển hiểm - dễ, phép xem gió - trông khí trời, xem núi - đo nước, cách xem la bàn, phương hướng thuyền đi... Nổi bật trong tư liệu chỉ nam hàng hải thời Nguyễn có *Xiêm La quốc lộ trình tập lục* ghi chép khá rõ về đường bộ, đường sông và đường biển từ lưu vực sông Hậu (Bassac) đi các nơi³.

Trong việc quản lý phương tiện, số ghe thuyền ở

2. Trần Đức Anh Sơn, *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, Nxb. Văn hóa văn nghệ, 2014, tr.21-22.

3. Xem thêm: Tổng Phước Ngoại, Dương Văn Châu, *Xiêm La quốc lộ trình tập lục*, Phạm Hoàng Quân dịch, chú và giới thiệu, 2017, Nxb. Văn hóa văn nghệ.

các hạt thuộc Gia Định cũng tuân theo về ngạch ghe thuyền hẳn hoi gồm thuyền định ngạch (chính ngạch) và ngoại ngạch (phụ ngạch). Số thuyền định ngạch có thiếu, thì đem thuyền ngoại ngạch điền vào, hết số thuyền ngoại ngạch lại đóng thuyền khác điền vào cho đủ ngạch. Đối với hoạt động vận tải do thuyền công của nhà nước đảm nhiệm, nếu thiếu thì bổ sung thêm thuyền đại dịch, miễn dịch (thuyền không phải làm tạp dịch) của dân sung vào. Tùy theo loại thuyền mà quan quân đi tải của thuyền hải vận gồm 1 Suất đội, 2 tay lái, 30 biên binh, thuyền hiệu chữ “An” mỗi chiếc: 1 Suất đội, 2 tay lái, 50 biên binh, thuyền chữ “Tĩnh” mỗi chiếc 1 Suất đội, 2 tay lái, 40 biên binh. Từ 3 chiếc trở lên được phái đi phải chọn một Quản vệ hoặc Quản cơ làm Quản giải. Việc lãnh tải ở Nam Kỳ thì do địa phương giao cho Lãnh binh hoặc Phó lãnh binh để cai quản. Nếu chở 1 chuyến thì tháng 4 - tháng 5 đến kinh đô, chở 2 chuyến thì chuyến 1 đến kinh đô vào tháng 5 và chuyến 2 vào tháng 6. Tùy từng loại thuyền mà chức năng khác nhau như chở khách thường là ghe tam bản [sampan], vận tải hàng hóa thường do thuyền mảnh có khoang kín đảm nhận. Trọng tải tối thiểu của loại tàu này là 50 tấn hoặc hơn khi vận chuyển đường dài ra nước ngoài¹. Thuyền

buôn của tư nhân hay thuyền vận tải của nhà nước thường đóng theo kiểu ghe bầu miền Trung, rất phổ biến ở Nam Bộ cuối thế kỷ XVIII².

Riêng việc kiểm soát các thuyền vận tải cũng được nhà nước thắt chặt. Ngoài việc căn cứ vào màu sơn, kiểu vẽ mắt thuyền, nguồn gốc của các thuyền vận tải làm nhiệm vụ cho nhà nước còn được nhận biết qua màu cờ của thuyền. Năm 1700, các thuyền vận tải chở thuế tùy theo từng nơi mà có màu sắc cờ riêng. Đối với khu vực Nam Bộ, tức là vùng Gia Định bấy giờ cũng mang sắc cờ trên xanh dưới đỏ³. Đến năm 1836, triều đình nhận thấy các tỉnh Nam Kỳ nhiều ngả sông rạch, kẻ xấu lợi dụng vào đó gây nhiều phiền toái nên chuẩn cho cấp bài chỉ để quản lý ghe thuyền. Tám bài chỉ là thẻ bài cắm ở mũi thuyền, ghi rõ tên xã, thôn để tiện việc tra xét. Đồng thời còn cất đặt tuần tra do thám, chỗ xung yếu thì lập *Sở tuần tảo* phái binh lính đóng giữ, những xã thôn ven sông thì đặt đồn *xích hậu* kiểm soát thuyền bè qua lại. Để kiểm soát, thuyền bè các hạt ở Nam Bộ được sơn màu khác nhau ở mũi thuyền nhằm phân biệt như Gia Định đầu thuyền sơn thuyền màu đỏ, Biên Hòa là kiêm hạt cũng sơn đỏ, ngoài viền màu đen. Vĩnh Long, mũi thuyền sơn tuyến màu đen, Định Tường là kiêm hạt cũng sơn đen, ngoài viền màu hồng. Trấn Tây và An Giang mũi

thuyền sơn tuyến màu lục, Hà Tiên là kiêm hạt cũng sơn màu lục, ngoài viền màu đỏ⁴.

Trong hoạt động quản lý việc di chuyển và vận tải đường thủy, tàu thuyền đi qua các đồn ải, cửa quan đều được giám sát một cách chặt chẽ, phải có giấy thông hành, chứng chỉ xác thực quê quán, tên tuổi, thời hạn đi và về. Nếu là thường dân thì do phủ, huyện cấp giấy thông hành, khi đến Kinh đô thì do Thừa Thiên thay cấp thông hành khác, người thân thuộc quan lại thì do quan tỉnh hoặc phủ huyện cấp thông hành, khi về qua đến kinh do bộ thay cấp giấy khác. Đàn bà và trẻ em không phải ghi vào giấy, giữa đường bị đau yếu mà lỡ kỳ hạn, thì ấn quan sở tại thay cấp cho giấy khác. Nếu tàu thuyền không đi qua cửa biển cửa ải nào, thì cho được do các quan lại hoặc tổng lý cấp chứng chỉ nhưng tổng lý chỉ được cấp cho những người trong tổng xã mình, không được cấp cho người ở địa phương khác.

2.2. Chánh sách thuế vận tải

Chánh sách thuế đóng vai trò quan trọng trong hoạt động giao thông vận tải trong các thế kỷ XVIII - XIX. Các loại thuế vận tải, thuế cửa, thuế bến neo đậu, thuế cảng nội địa đều phụ thuộc vào kích cỡ của tàu thuyền, theo độ rộng của lòng thuyền: đo từ trung tâm bề ngang của lòng thuyền được bao nhiêu thước thì nộp

1. Nguyễn Thanh Nhã, *Bức tranh kinh tế Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*, Nguyễn Nghị dịch, Nxb. Tri thức, 2013, tr.196-197.

2. Trần Đức Anh Sơn, *Sđđ*, tr.34.

3. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Sđđ*, Tập 1, 2002, tr.113.

4. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập 4, Viện Sử học dịch, Nxb. Giáo Dục, 2007, tr.942.

bấy nhiêu quan tiền. Trước kia, phép đo kích thước thuyền từ mảnh ván chấn nước ở đầu thuyền đến mảnh ván chấn nước ở cuối thuyền, được bao nhiêu là chiều dài, chia đôi lấy giữa làm trung tâm, ở chỗ trung tâm đo từ mặt ngoài ván che bên tả đến mặt ngoài ván che bên hữu được bao nhiêu thước tắc là bề ngang. Đến năm 1815, phép đo thay đổi, bề dài không kể ván chấn nước mà tính từ đầu ghép đằng trước đến đầu ghép đằng sau, vẫn chia đôi lấy giữa làm trung tâm, lấy chỗ trung tâm trừ hai bên bản che từ miệng bằng trở xuống một thước, đo được bao nhiêu thước tắc là sạp ngang trung tâm, từ sạp ngang trở xuống đo được bao nhiêu thước tắc là bề sâu¹. Còn thuế cảng đối với tàu nước ngoài đến buôn bán căn cứ theo khoảng cách từ cảng xuất phát.

Thuế chuyên chở, vận tải tư nhân và của nhà nước gồm nhiều loại như thuế vận tải, thuế thuyền buôn, thuế bến, thuế cảng chiếm phần quan trọng nhất (chưa kể phần lễ vật cúng tiến cho các quan coi giữ việc thu thuế). Năm 1714, thuế vận tải được thực thi khi triều đình chúa Nguyễn cho định lệ thuế vận tải của tàu thuyền chở thóc thuế về Chính dinh (Quảng Nam). Mỗi năm có 2 kỳ vận chuyển là vào tháng 3 và tháng 6. Các tàu thuyền làm nhiệm vụ vận chuyển được miễn thuế, lại được cấp tiền

tu bổ và tiền cầu gió². Người tham gia vận chuyển hàng hóa công cho nhà nước được hưởng ưu đãi như miễn thuế thân, cấp gạo thuê cho các thuyền chuyên chở ở Nam Bộ (Gia Định thời bấy giờ) như các trường hợp được ghi nhận vào năm 1805. Chánh sách ưu đãi về thuế cảng do nhà nước áp dụng như các thuyền buôn đến buôn bán ở Gia Định nếu đã chịu thuế rồi thì lần sau đến nơi này buôn bán sẽ được miễn thuế cảng.

Thời Nguyễn, ban đầu nhà nước lo việc thu thuế cửa quan, bến đò, đến năm 1848, loại thuế này được tha miễn. Thuế này được gọi là *thuế quan tâm*, đánh vào hoạt động giao dịch thông thương qua các cửa ải, bến đò, khúc sông, chợ búa... được căn cứ vào giá trị hàng hóa, thu bằng tiền, hoặc nửa bằng tiền và nửa bằng hiện vật³. Đến năm 1869, lệ thuế cửa (quan), thuế bến do nhà buôn đối giá lãnh trung, ai trả cao thì được trung về đánh thuế, chiếu giá hàng hóa 40 phần lấy 1 phần. Thuyền bè đi qua thì các tuần ty xét thực thu thuế, phát biên lai rồi cho đi. Trong các trường hợp khác, kích cỡ và tải trọng của phương tiện cũng là căn cứ để đánh thuế cảng đối với thuyền buôn nước ngoài đến buôn bán ở Gia Định, và quy định hàng hóa được phép chở theo để trao đổi, buôn bán

(nhất là hàng hóa đặc biệt như sắt, gang, hàng hóa quý hiếm). Tàu thuyền tuân thủ đúng thì được mua thêm các hàng hóa khác như tơ, kén, lụa, vải, đường cát, đường phôi, đường phèn và miễn thuế cảng cho.

Tất cả các thể lệ liên quan đến quản lý ghe thuyền vận tải, chợ hàng hóa công cho nhà nước được quy định toàn diện vào năm 1807 gồm 10 điều: 1. Phép đo thuyền, 2. Bài chi thuyền, 3. Lệ trọng tải, 4. Chia đều lao dật⁴, 5. Rộng việc bồi nạn, 6. Tiền thuê chở, 7. Gạo thuê chở, 8. Tiền nộp thay chở, 9. Tiền thuế bến, 10. Cấm gian trá giả mạo. Nội dung các điều lệ vận tải cho thấy mối quan hệ giữa các yếu tố sau: kích cỡ của thuyền vận tải ảnh hưởng đến tải trọng cho phép và tiền thuế bến; tùy theo số lãnh chở nhiều hay ít, quãng đường xa hay gần mà được cấp tiền và gạo thuê chở khác nhau; được bồi thường một khoản nếu thuyền vận tải gặp nạn; thuyền chuyên chở được kiểm soát bằng bài chi⁵ (từ 5 tắc bề ngang trở lên), và mọi gian trá giả mạo đều bị xử phạt rất nặng. Năm 1810, nhà Nguyễn định lại điều lệ vận tải một lần nữa gồm các điều như sau: 1. Kỳ hạn vận tải, 2. Sở vận tải, 3. Chức đốc lãnh, 4. Việc phụ giải. So với điều lệ trước, lần này lệ vận tải quy định rõ thêm về

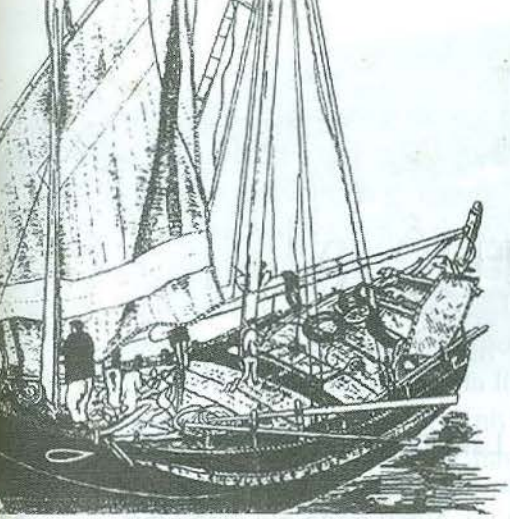
1. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập 1, Viện Sử học dịch, Nxb. Giáo Dục, 2002, tr.907-908.

2. Tiền cầu gió, tức *tiền cầu phong*, chi phí cấp cho chủ thuyền làm lễ cầu mong cho thuận buồm xuôi gió, vận chuyển được thuận lợi.

3. Nhiều tác giả, *Lịch sử nhà Nguyễn một cách tiếp cận mới*, Nxb. Đại học sư phạm - Trung tâm văn hóa Tràng An, 2011, tr.176.

4. Tức năm trước chở của công thì năm sau được đi buôn.

5. Bài chi ghi rõ bề dài, bề ngang, bề sâu, tên họ người chủ thuyền, người đo thuyền, số trọng tải. Mỗi năm đến tháng 10, các dinh trấn cho người về kinh nhận lãnh bài chi đem về chia cấp cho các thuyền hộ số tải.



Ghe bầu (Nguồn: J.B. Piétri, Sdd, tr.27).

thời gian vận tải từ thượng tuần tháng 4 tới trung tuần tháng 5 thì xong. Thẻ lệ cũng quy định các chức quan nhận lãnh việc vận tải là *Lưu thủ, Cai bạ, Ký lục*; trường hợp không đi được thì ủy quyền cho các quan *Thư ký, Cai án, Tri bạ, Câu kê* đảm nhận. Đến năm 1869, kỳ hạn vận tải của công cho Nhà nước được định lại vào tháng 2 trước tiết Xuân phân (khoảng 20 - 21/3 dương lịch) lãnh giấy đi tải, 10 chiếc làm thành 1 đoàn, chiếc nào về chậm sau 10 ngày mà gặp gió bão thì không được hưởng lệ bồi nạn; còn như có từ 5 - 8 chiếc trở lên gặp gió bão mà chống đỡ được thì miễn cho bồi thường và không bị xử phạt; nếu thuyền vẫn ở trong bến mà không ra sức chống đỡ để thuyền chìm đắm thì phải bồi thường phân nửa, phạt 100 trọng (mãn trọng)¹.

Bên cạnh thuế vận tải, thuế thuyền đi sông Nam Kỳ cũng được thực thi vào năm 1836 do các *Sở thuế quan, Sở tuần ty, Tuần tảo* đảm trách. Mức thuế này cũng căn cứ vào

kích thước của thuyền như: từ 4 thước trở lên thì đánh thuế 1 quan 5 tiền; từ 5 thước trở lên thì 3 quan; từ 6 thước trở lên thì 5 quan; 7 thước trở lên thì tiền thuế như 6 thước; thuyền Biên Hòa đi An Giang buôn bán phải qua dăm ba tần sở, chỉ phải nộp thuế ở tần sở đầu, còn không phải nộp nữa. Riêng thuyền chở thóc gạo là hạng vật cần thiết với cuộc sống hằng ngày nên được miễn thuế. Lệ thuế này được sửa đổi vào năm 1839: thuyền từ 7 thước trở lên thì mỗi thước thêm 2 quan tiền thuế, tức là 7 thước trở lên tiền thuế 7 quan, 8 thước trở lên 9 quan, 9 thước trở lên 11 quan, 10 thước trở lên, theo lệ ấy thêm lên².

Ngoài việc đánh thuế, nhà nước cũng thực thi nhiều chính sách khuyến khích việc vận tải hàng hóa về kinh bằng cách ban thường cho quan viên phụ trách. Trong giai đoạn 1847 - 1848, nhà nước cấp thêm giá cước cho các thuyền vận tải vào Nam, biên binh giúp thuyền vận tải về kinh đúng hạn thì được cấp thêm tiền. Đến năm 1849, thuyền vận tải được cấp giá cước bằng thóc gạo, hằng năm hạn định Nam Kỳ tải về Kinh 30.000 phượng gạo trắng, 30.000 hộc thóc...

Mặc dù kiểm soát chặt chẽ như thế nhưng các tệ đoàn liên quan đến hoạt động lưu thông vận tải đường thủy thời kỳ này vẫn tồn tại. Điển hình như vào năm 1837, người

nước Thanh là Hoàng Diệp ở Gia Định nhờ người mạo nhận thuyền riêng làm ngạch *nhieu thuyền* (thuyền được tha không phải nộp thuế) đi buôn hơn 10 năm không nộp thuế nhà nước mới bị phát giác. Sau đó cũng người buôn nước Thanh trốn thuế ở cửa biển Định Tường (1850). Hay trường hợp thuyền đăng ký trên bài chi/bài chí "không chính chủ", giả mạo quẻ quán, trốn tránh... gây nhiều khó khăn cho việc quản lý. Ở một góc nhìn khác, chúng ta thấy các loại thuế liên quan đến hoạt động giao thông vận tải đường thủy trong các thế kỷ XVIII - XIX khá nhiều, phức tạp, càng gia tăng về sau. Những tiêu cực cũng xuất phát ngay từ bản thân, thái độ của người quản lý, điều hành thương mại. Đó là thái độ vơ vĩnh trắng trợn của chúa và các quan viên muốn chiếm được những mặt hàng quý báu và đẹp nhất: "*Các vua chúa kiếm được lời rất lớn trong các cuộc trao đổi này, không những chỉ vì các vị đó nhận được những tặng phẩm thật đẹp và lấy cho mình phần quý báu nhất trong số hàng hóa được các tàu chở đến, mà còn vì các tàu ra vào cảng đã bị đánh thuế khá nặng*"³. Đây cũng chính là những nguyên nhân chủ yếu kìm hãm sự phát triển của hoạt động buôn bán, giao thương của Đàng Trong nói chung, Nam Bộ nói riêng, dẫn đến tình trạng bế quan, trì trệ trong một thời gian dài □

1. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập 7, Viện Sử học dịch, Nxb. Giáo Dục, 2007, tr.1192-1193.

2. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập 5, Viện Sử học dịch, Nxb. Giáo Dục, 2007, tr.466.

3. Charles B. Maybon, *Những người châu Âu ở nước An Nam*, Nguyễn Thừa Hy dịch, Nxb. Thế giới, 2011, tr.34.