

CON ĐƯỜNG THIÊN LÝ

NGUYỄN THANH LỢI*

Đường Thiên lý ban đầu là con đường quan lộ, đường cái quan, đường thiên lý, đường Thuộc địa số 1 cho đến nay là Quốc lộ 1, đã là một chặng đường dài trong lịch sử giao thông vận tải của nước Việt. Nhìn lên bản đồ đất nước, đường thiên lý là huyết mạch giao thông kết nối từ Hữu Nghị quan cho đến cực Nam của Tổ quốc. Đường thiên lý xưa - Quốc lộ 1A nay như là chứng nhân của lịch sử, nó khẳng định xu thế phát triển tất yếu về kinh tế- xã hội của đất nước đang trong giai đoạn hội nhập. Con đường huyết mạch này cần có sự đầu tư đúng mức để bảo đảm "mạch máu" của đất nước luôn được thông suốt, để xứng danh là "con đường ngàn dặm".

Thời phong kiến

Vào thời Bắc thuộc, ít nhất từ thế kỷ I, ở nước ta, bọn cai trị đã đặt hệ thống trạm dịch thông tin từng chặng từ Đại La về đến kinh đô Trung Hoa. Đây cũng là đoạn đường đầu của con đường thiên lý được mở rộng về sau bắt đầu từ vua Lý Thái Tổ.

Dưới thời Lý Thái Tông (1028-1054), đường *quan lộ* đã được chia ra từng cung, đặt nhà trạm để chạy giấy tờ công văn. Mỗi cung thuộc quyền cai trị hành chính của một giới chức do triều đình bổ nhiệm, nắm quyền cai trị hành chính, có trách nhiệm tu bổ hệ thống quan lộ nằm trong cung của mình. Dọc theo đường quan lộ từ cung này

đến cung khác, các nhà trạm được thiết lập để làm nơi vận chuyển văn thư, công hóa của triều đình đến các địa phương trong cả nước. Đây còn là nơi nghỉ chân của các quan lại triều đình trên đường công cán. Các trạm đặt cách nhau khoảng 15-20km, đứng đầu mỗi trạm là một trạm trưởng chỉ huy một số phu trạm chạy công văn, giấy tờ. Công văn được đựng trong ống tre, được chuyển đi bằng chạy bộ, ngựa, thuyền. Trên các đường giao thông chính đều có các nhà trạm và các ụ đất cắm biển gỗ để chỉ phương hướng.

Đến đời Hồ Quý Ly (1400-1407), với những cải cách trong công tác quản lý đất nước, trong đó chú ý mở rộng đường *cái quan* (quan lộ, đường thiên lý), để tiện việc giao thông và liên lạc. Năm 1402, đường thiên lý nối tiếp từ Hoan Châu (1) đến Hoá Châu (Huế).

Sau chiến thắng Trà Bàn của vua Lê Thánh Tông vào năm 1471, đạo thừa tuyên thứ 13 của quốc gia Đại Việt được thành lập, đạo thừa tuyên Quảng Nam (2). Nhà vua đã cho tổ chức lại hệ thống giao thông liên lạc thông suốt từ Thăng Long cho đến phủ Hoài Nhơn (Bình Định) bằng đường bộ.

Năm 1600, khi Đoàn Quốc công Nguyễn Hoàng vào trấn nhậm đất Thuận Quảng, chiến tranh Trịnh- Nguyễn kéo dài hơn 1,5 thế kỷ giữa Đàng Trong và Đàng Ngoài, để

* Thành phố Hồ Chí Minh

phục vụ cho chiến tranh, đường sá hai miền được sửa sang, mở rộng.

Trước năm 1653, người Chăm đã tổ chức được hệ thống đường mòn cho voi đi suốt cả vùng duyên hải miền Trung. Ngoài ra, hệ thống đường ngang cũng được phát triển để khai thác tài nguyên rừng và biển. Các chúa Nguyễn khi làm chủ được vùng này đã kế thừa mạng đường sẵn có để tạo nên đường thiên lý và phát triển hệ thống đường ngang dài hơn, dày hơn (3).

Ở Đàng Ngoài, chúa Trịnh cho đắp đường thiên lý, đường đủ rộng để voi, ngựa đi được từ Thăng Long qua Thanh Hoá vào đến đồn Hà Trung (4), huyện Kỳ Hoa (5), vượt đèo Ngang (6) vào sông Gianh (7). Năm 1788, Nguyễn Huệ đã đưa quân từ Phú Xuân (Huế) ra đến Ninh Bình. Đoạn đường từ Nghệ An đến Tam Điệp dài 800km (8), với 8 vạn quân, 200 voi chiến, nhiều ngựa mà chỉ đi trong 7 ngày, chứng tỏ ngoài tài hành quân thần tốc của Quang Trung, một yếu tố đã góp phần làm nên chiến thắng của quân Tây Sơn là hệ thống đường bộ lúc bấy giờ đã phát triển (9).

Tháng 7 năm Tân Dậu (1801), đoạn đường Phú Xuân (Huế) - Đồng Hới (Quảng Bình) được đắp lại. Năm 1809, đắp đường quan ở các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa và Bình Thuận (10).

Nhưng con đường thiên lý- huyết mạch kinh tế và hệ thần kinh quản trị quốc gia- chỉ thực sự phát triển mạnh mẽ nhất là dưới triều Nguyễn. Trên con đường này, cứ cách khoảng 25-30 dặm (15-20km) đặt một nhà trạm để canh phòng và vận chuyển văn thư, tài vật từ kinh đô đi khắp nơi và ngược lại. Năm 1804, trên suốt con đường thiên lý đều đã lập nhà trạm. Đầu thế kỷ 19, từ Hà Tiên đến Hà Nội có 97 trạm, năm 1831 đặt

thêm 27 trạm, năm sau mở thêm 9 trạm. Tổng cộng 133 trạm vào giữa thế kỷ 19. Từ Huế đến Hà Tiên dài 1.832km. Từ Huế đến ải Nam Quan (Lạng Sơn) đường dài 848km. Từ Huế ra Hà Nội khoảng 672km (11).

Mỗi trạm có biên chế khoảng 50 người, tổng số phu trạm trong cả nước gồm 6.000 người. Mỗi nhà trạm đều được xây bằng gạch hay bằng tre, nứa, lá, ba gian hai chái theo cùng một kiểu do Bộ Công quy định. Trên cửa ra vào có treo biển sơn son thiếp vàng dài ba thước hai tấc, rộng một thước năm tấc, biển khắc ba chữ tên trạm. Ở sân trạm trồng cột treo cờ vải vàng, hình vuông, dài rộng đều ba thước, tên trạm được viết bằng chữ to. Thời gian quy định cho chạy trạm cho quãng đường Phú Xuân- Hà Nội là 4-5 ngày. Nếu rút ngắn thời gian hơn thì được thưởng 5 quan tiền trở lên. Còn nếu chậm phải chịu hình phạt từ 10 roi đến xử tử. Triều đình tạo điều kiện cho phu trạm hoàn thành nhiệm vụ như ưu tiên sang dò, ngựa dẫm phải người khi chạy hoả tốc không phải lỗi... Đến ngày lễ, ngày sinh các hoàng tử, công chúa... các phu trạm đều được ban thưởng (12).

Đến năm 1810 thì: "*Đặt thêm lính trạm từ Quảng Bình đến Bình Thuận, mỗi trạm trên 100 tên, tha khỏi đi lính gián, khỏi làm việc quan và tha thuế thân cũng như quan hạng*" (13).

Quản lý và điều hành sự vụ các dịch trạm trên đường thiên lý là chức năng của Ty Bưu chính, còn đưa lệnh của triều đình và thu nhận báo cáo của địa phương là nhiệm vụ của Ty Thông chính sứ. Hai cơ quan này phải túc trực hoạt động ngày đêm trên hệ thống đường thiên lý để việc quản trị xứ sở về các mặt quốc phòng, hành chính, xã hội, kinh tế, văn hóa luôn được thông suốt và nhịp nhàng.

Năm 1812, De la Bissachere trong *Etat actuel du Tonkin de la Cochinchine et les royaumes de Cambodge, Laos et Lac Tho* xuất bản ở Paris (Hiện trạng Bắc Kỳ, Nam Kỳ, các vương quốc Lào, Campuchia và Lạc Thổ) đã mô tả về con đường này như sau: "...có một con đường lớn nối Phú Xuân và Đông Kinh (Hà Nội). Con đường này đẹp như đường châu Âu... đường tuy không lát gạch đá, nhưng chỗ nào không vững chắc thì người ta đổ gạch, đá vụn và đóng cọc để củng cố; đường làm hơi vồng lên ở giữa để thoát nước ra hai vệ đường. Hai bên đường có rãnh thoát nước và trồng cây..." (14).

Trên con đường thiên lý có những cây cầu bền chắc mà tên gọi còn tồn tại đến ngày nay như cầu Lim (Ninh Bình). Năm 1826, một số cầu gỗ được chạm trổ, trang trí, lợp ngói, có hàng quán nhỏ bán bên hành lang cầu như ở Sơn Tây, Bắc Ninh, Ninh Bình. Đặc sắc là các cầu có mái: cầu Tây Đằng (Quảng Oai, Hà Tây), Gia Hòa (Thạch Thất, Hà Tây), Yên Lợi (Vĩnh Phú)... *Đại Nam nhất thống chí* có ghi chép về số lượng các cầu gạch đá ở một số tỉnh: Quảng Ngãi 59 cầu (trong đó có 3 cầu gồm 2 nhịp, 56 cầu 1 nhịp), Phú Yên 29 cầu, Bình Định 20 cầu... (15).

Trước năm 1831, ở 11 trấn thuộc Bắc thành chỉ có một đường cái quan từ kinh đô ra đến ải Nam Quan. Triều đình Huế đã cho đắp thêm nhiều đường to: "Đường lấy mặt đất làm mực. Mặt rộng một trượng, thân rộng 5 trượng 5 thước, giữa cao 2 trượng, hai bên đường đều cao 1 thước", do đó các trấn có thể nối liền nhau và từ các trấn có thể chạy ngựa trạm đến thẳng kinh đô. Năm 1811, triều đình cấp cho trạm ở kinh và 6 trạm ở Quảng Đức, mỗi trạm 2 ngựa công. Năm 1825 trở đi, các trạm Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Nam... đều được cấp ngựa. Năm 1828, triều đình cấp

đồng loạt cho các trạm từ Bắc vào Nam, mỗi trạm thêm 1 ngựa nữa (16).

Các vua triều Nguyễn rất quan tâm đến việc tu bổ con đường huyết mạch của quốc gia. Năm 1832, vua Minh Mạng dụ cho Bộ Công: "...đường cái quan có nhiều chỗ núi cao, lính trạm leo trèo, nhân dân đi lại, có nhiều khó khăn trở ngại. Vậy truyền lệnh cho các quan địa phương xem xét địa phận hạt mình, chỗ nào có đá lớn ngăn trở, thì đốt cho nát phá bỏ đi, cốt rộng từ 4-5 thước trở lên, đủ đi lại được; chỗ nào vì nước mưa lụt chảy xói, lâu ngày thành trũng sâu, thì đá lấp đầy, hoặc xây thành bậc, cho được bằng phẳng, rồi ủy cho phủ huyện thuê dân làm, trả công ưu hậu bằng tiền và gạo, rộng cho thời hạn, cốt được thành công để lợi ích lâu dài" (17).

Từ 4/9 đến 3/10/1804, đường thiên lý trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên, triều Nguyễn cho đặt 6 trạm, nhà trạm lợp ngói, xung quanh xây tường bằng đá. Mỗi trạm đặt 1 cai đội, 1 phó đội. Phu trạm từ Thừa Thiên đến Quảng Bình mỗi trạm 80 người, từ Quảng Nam đến Gia Định mỗi trạm 50 người, từ Nghệ An đến Bắc thành đều 100 người; miễn cho thuế thân và tạp dịch. Thời Minh Mạng đổi đặt chức dịch thừa và dịch mục. Mỗi trạm được cấp 3 ngựa trạm (18).

Việc di chuyển bằng đi bộ trên đường thiên lý ngày xưa hết sức vất vả, hành trình đi từ Huế vào đến Phú Yên đã mất đến hơn 14 ngày đường: "Đường sá từ trấn Thuận Hóa vào đến Quảng Nam, nhật trình đi bộ từ quán (19) Lôn Voi đến quán Trà nửa ngày. Quán Trà đi tới đến quán Tuần Ai. Tuần Ai đi đến quán Sảng nửa ngày; quán Sảng đi tới đến quán Thanh Khê. Quán Thanh Khê đi đến quán Cẩm Sa nửa ngày; quán Cẩm Sa đi tới đến dinh Quảng Nam. Dinh Quảng Nam đi đến Hà Lam nửa ngày, lại đi tới đến quán Bà Dầu.

Quán Bà Dầu đến quán Thọ Khang nửa ngày, lại đi tới đến quán Ong Bộ, quán Ong Bộ đến quán Bến Ván nửa ngày, lại đi tới đến Trì Bình... Lại đi đến quá chân đèo truông Ninh giáp địa giới phủ Phú Yên, cộng 14 ngày rưỡi” (20).

Từ Kinh đô Huế, đi về phía Nam, con đường thiên lý đi qua các trạm Thừa Nông, Thừa Hoá, Thừa Lưu, Thừa Hải thuộc địa phận kinh sư, đến đèo Hải Vân, ranh giới giữa Kinh đô Huế và tỉnh Quảng Nam. Bắt đầu từ Hải Vân quan, uốn cong hình cánh cung về hướng tây nam đến trạm Nam Chính - quán trạm cực bắc của tỉnh. Vượt sông Cu Đê (21), con đường lại tiếp tục đi qua trạm Nam Ổ (22) để đến lỵ sở huyện Hoà Vang nằm sát thành Điện Hải, an ngữ tấn Đà Nẵng. Sau khi men theo chân núi Cẩm Lệ (23), vượt sông Cẩm Lệ (24), con đường đi đến trạm Nam Giảng (25). Đường thiên lý chạy ngang mặt tây của tỉnh thành Quảng Nam, qua lỵ sở huyện Duy Xuyên, đến trạm Nam Phúc, sang huyện Lễ Dương. Tiếp tục hành trình về phía Nam, con đường thiên lý đi qua trạm Nam Ngọc, đến huyện lỵ Hà Đông, gần sát trạm Nam Kỳ. Từ đây, vượt nhánh sông Kế Xuyên đến trạm Nam Vân, rồi trạm Ngãi Bình - quán trạm cực bắc của tỉnh Quảng Ngãi. Đường thiên lý đi qua Quảng Nam dài khoảng 170 dặm, 7 trạm, vượt gần 22 sông và nhánh sông. Về đại thể nó được thiết lập trên vùng đồng bằng, ở những nơi địa hình thuận lợi và gần bờ biển (26).

Tỉnh Bình Định, từ phía Bắc vào Nam có các trạm: Bình Đê, An Trung (Hoài Nhơn), Bình Dương, Quán Chùa (Phù Mỹ), An Hành (Phù Cát), Hưng Định (An Nhơn), Bình Thạnh, Phú Thịnh (Quy Nhơn). Ngoài ra, về phía tây có 2 trạm: Phú Phong, Đồng Phó (Tây Sơn) (27).

Đường thiên lý xưa đi dọc tỉnh Khánh Hoà gần trùng với Quốc lộ 1A ngày nay. Bắt đầu vượt sông Cái (28) gần cầu Phú Lộc (29) (Diên Khánh), rồi đi theo hướng hương lộ 1, qua 2 xã Diên Phú (30), Vĩnh Phương (31) và đèo Tam Đảnh nằm ở phía tây nam thôn Lương Sơn (xã Vĩnh Lương, Thành phố Nha Trang). Con đường này lúc bấy giờ chưa đi qua đèo Cả mà đi đường Gia Long, qua trại Quế, phía tây đèo Cả (32), nối với đường Gia Long phía Phú Yên. Nghĩa quân Tây Sơn sau khi giành được vùng đất này đã bỏ dinh cũ Ninh Hoà và lập dinh mới ở hòn Trại Thủy bên bờ sông Kim Bồng (Nha Trang) và mở đường ngựa đi từ hòn Trại Thủy, ven bờ hữu ngạn sông Cái (nay là hương lộ 45) lên phía tây để nối với đường thiên lý qua Diên Khánh (33).

Đường thiên lý từ Sài Gòn - Gia Định ra Huế bắt đầu từ phía bắc cầu Sơn (quận Bình Thạnh, Thành phố Hồ Chí Minh) đến Bình Giang (34) (bến Bình Đông, Thành phố Hồ Chí Minh), ruộng chằm bùn lầy, đường bộ chưa mở, hành khách muốn đi Biên Hòa hay lên Bàng Bọt (35) đều phải đi dò. Năm 1748, nhân có việc đi Cao Miên, quan điều khiển Nguyễn Hữu Doãn (36) mới chăng dây mở thẳng đường này (đường Xô Viết Nghệ Tĩnh nay), gặp ngòi suối thì bắc cầu, chỗ bùn lầy thì xếp, xây đắp đất. Từ cửa Cẩn Chỉ (37) thành Bát Quái (38) đến bến đò Bình Đông (39) dài 17 dặm. Bờ phía bắc là địa giới Biên Hòa, đặt trạm Bình Đông (40), đi về phía bắc qua núi Châu Thới đến bến đò Bình Tiên, rồi qua bến Sa Giang (41) (Rạch Cát) theo đường sứ đến Đồng Môn (42) là đến Mô Xoài (Bà Rịa). Trên đường này, chỗ nào gặp sông lớn thì đặt đò, người chèo đò cũng được miễn sưu dịch.

Thiên lý cũ (43) chạy thẳng từ Bát Quái ngược ra phía Bắc qua ven núi Châu Thới

(44), tới bến đò Ngựa (chợ Đồn), xuống Long Thành, Bà Rịa... Năm 1808, Lê Văn Chất được triều đình giao sửa sang đường thiên lý từ Quảng Nam đến Biên Hòa, dưới sự chỉ huy của Nguyễn Huỳnh Đức. Đoạn qua trấn Biên Hòa có các trạm: Thuận Biên (ranh giới hai trấn Biên Hòa và Bình Thuận), Xích Lam, Mỏ Xoài và Nhà Bè. Đến năm 1822, đổi thành 5 trạm: Thuận Biên, Biên Thuận, Biên Long, Biên Phước, Biên Lễ. Năm 1841, đặt thêm trạm phụ Biên Lộc (45). Mỗi trạm có từ 20-30 phu trạm chịu trách nhiệm chuyển tiếp sắc chỉ, công văn của triều đình. Lúc bấy giờ, ngựa trạm hỏa tốc từ Huế vào Gia Định mất 4-5 ngày đêm (46).

Con đường thiên lý ngày trước cũng chỉ là con đường đất, chạy qua các làng mạc hoang vu, dân cư còn rất thưa thớt, qua những đèo dốc và rừng hoang. Nguyễn Thông lúc bấy giờ giữ chức Hàn lâm viện tu soạn ở Nội các dưới triều Tự Đức, trong một chuyến đi từ Long Thành đến Phước Tuy (Bà Rịa), theo đường thiên lý để ra Bình Thuận đã sáng tác bài *Long Thành - Phước Tuy đồ trung hoài cảm*, trong đó có đoạn:

Ve kêu tự chốn nào?

Về tôi giọng thêm sầu.

Khách đi mệt muốn nghỉ

Vắng vẻ chốn rừng sâu!

Bên đường hổ đói thét,

Mảnh áo giọt sương đầu...

Dù còn khá hoang vắng, hiểm trở, thú dữ và cướp bóc rình rập, nhưng nhiều thương nhân ở miền Trung vẫn thường xuyên đưa hàng hóa vào buôn bán, trao đổi ở Long Điền (47), chợ Bến (48) hay Bà Rịa. Một số bò lão ở vùng Long Điền (49). Phước Lễ (50) cho hay ông cố, ông nội của họ đã từng đi buôn ngựa, buôn bò từ các tỉnh

Nam Trung Bộ vào Bà Rịa theo đường thiên lý trước khi có đường ô tô, tàu hỏa (51).

Tổng hợp các tư liệu trên và qua khảo sát, ta có thể “phục dựng” lại con đường thiên lý từ Gia Định ra phía Bắc. Khởi đầu từ cầu Thị Nghè (52) qua Hàng Xanh (53), cầu Sơn (54), qua bến đò chỗ cầu Bình Triệu 1 (quận Bình Thạnh), đến ngã tư Quốc lộ 13 và đường Kha Vạn Cân ở địa phận phường Hiệp Bình Chánh, quận Thủ Đức (trên nền cũ là đường Thuộc địa số 1 thời Pháp), song song với đó là đường sắt xuyên Việt (55). Băng qua chợ Thủ Đức, lên ngã tư Linh Xuân (56) (ranh giới giữa tỉnh Bình Dương - Thành phố Hồ Chí Minh), ngang qua núi Châu Thới, đường thiên lý lên tới chợ Đồn (57), rồi qua sông Đồng Nai vào chợ Biên Hòa, Vườn Mít, thành Biên Hòa, rồi băng qua khu công nghiệp Long Bình 2, theo đường quốc lộ 51 ra đến Phước Lộc (58) (huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai), huyện Tân Thành (59), Thị xã Bà Rịa (60) (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), đến An Điền (61). Đường thiên lý đi tiếp xuống huyện Long Điền (61), huyện Đất Đỏ (62) thị trấn Phước Bửu (huyện Xuyên Mộc) (63), Bình Châu, rồi sang địa phận của huyện Hàm Tân (tỉnh Bình Thuận). Từ đây, đường thiên lý chạy theo quốc lộ 55 nay đến thị trấn La Gi, ra đến Phan Thiết, và đi tiếp đến Kinh đô Huế.

Đường thiên lý từ Sài Gòn đi về phía tây (64) do Tổng trấn Lê Văn Duyệt thực hiện theo lệnh của vua Gia Long vào tháng 10 năm Ất Hợi (1815). Bắt đầu từ cửa Đoài Duyệt (65) ở phía tây thành Bát Quái, qua cầu Tham Lương (66) (đường Trường Chinh nay), qua bến đò Thị Sưu, qua đầm Lảo Đống (67), giáp ngã ba đường Sứ tới Khê Lăng đến đất Kha Pha (68) (Cao Miên), cho đến sông lớn (69) dài 439 dặm. Chỗ gặp

sông ngòi thì bắc cầu, đầm lầy thì đắp đất, gặp rừng thì đốn cây. Mặt đường rộng 6 tầm (70), đường thông suốt cho người và ngựa. Từ Kha Pha dọc sông xuống phía nam 194 dặm đến đồn Lò Yêm (71), từ Kha Pha lên phía bắc 49 dặm đến trại Chế Lăng (72) dùng vào việc phòng binh (73).

Dưới triều Nguyễn, con đường Sứ (74) là huyết mạch giữa Gia Định và Nam Vang (75) (Cao Miên). Các đoàn sứ thần, các đoàn thương nhân qua lại bằng xe trâu, xe bò hoặc ngựa thồ, vận chuyển hàng hóa giữa hai vương quốc. Con đường này đã từng chứng kiến những đoàn quân của triều Nguyễn đến tiếp cứu theo yêu cầu của triều đình Cao Miên để chống lại quân xâm lược Xiêm.

Khi người Pháp đánh chiếm Nam Bộ, trên bản đồ còn ghi rõ tên con đường này. Nó đi qua Trảng Bàng (76), Suối Cao (77), Bình Vinh (Bến Vinh?), Bàu Đồn (78), Truong Mít (79). Một phần tuyến đường trùng khớp với đường tỉnh 782 (tỉnh lộ 19 cũ) và đường tỉnh 784 (tỉnh lộ 26 cũ). Ngoài ra, còn nhiều đường nhánh ngang nối vào đường thiên lý và mạng giao thông địa phương từ vùng này sang vùng khác. Một số trục đường cắt ngang theo chiều đông tây, ngang qua thị xã Tây Ninh, trục đường tỉnh 781 (tỉnh lộ 13 cũ) qua cửa khẩu Phước Tân (80), từ thị xã xuống Bến Kéo (81).

Vào thế kỷ 19, một con đường quan trọng từ tỉnh Chợ Lớn đi Tây Ninh là con đường đi Hòa Thành (82), qua chợ Bàu Trai (83) lên Đồng Voi (84), Tân Mỹ đến xã An Ninh, Lộc Giang (85) giáp sông Vàm Cỏ Đông. Sách *Đại Nam nhất thống chí* ghi là đắp vào năm Gia Long thứ 14 (1815) (86).

Đường thiên lý từ Sài Gòn- Gia Định đi phía nam thì được làm vào đầu Trung hưng năm Canh Tuất (1790). Trịnh Hoài Đức

chép về con đường này: "*Đường cái quan từ cửa Chấn Hanh (87) qua cầu Hòa Mỹ (88) đến sông Bình Đồng tới trấn Biên Hòa. Đường cái quan bên phải gặp chỗ nào cong thì giăng dây để uốn thẳng lại, đầu từ cửa Tồn Thuận (89) qua chùa Kim Chương (90), từ phố Sài Gòn (91) đến cầu Bình An (92) qua gò Chùa Tuyên (93) đến sông Thuận An (94). Bến đò Thủ Đoàn đưa qua sông Hưng Hòa (95), trải qua gò Trấn Định rồi đến gò Triệu (96). Đường rộng 6 tầm, hai bên trồng cây mù u và cây mít là những thứ cây thích hợp với đất này. Cầu cống thuyền bên đều luôn được gia tăng tu bổ, đường rộng suốt phẳng như đá mài, gọi là đường thiên lý phía nam*" (97).

Năm 1792, Nguyễn Ánh cho đắp đường từ Mỹ Tho qua giồng Kiến Định (98) và bắc cầu Qui Tông (99). Trong năm này, ông đã huy động dân binh đắp đường thiên lý phía nam từ Gia Định dọc theo giồng cát xuống Trấn Định (100), qua Thủ Đoàn (101), giồng Cai Yén (102), giồng Tha La (103), giồng Kỳ Lân (104), giồng Cai Lữ (105), giồng Trà Luộc (106), giồng Cai Lễ (107) (Cai Lậy)... giồng Thủ Triệu (108) (Cái Bè), Cái Thia (109). Mãi đến năm 1804 mới lập 2 trạm mục đường bộ tại Trấn Định, mỗi trạm đặt một cai đội, một phó cai đội và 50 trạm phu. Hai bên đường thiên lý đặt nhiều quán trạm (110).

Năm 1835, Minh Mạng cho đắp các đường bộ ở các tỉnh Nam Kỳ dùng vào việc quan báo, khắc phục việc đi lại chủ yếu bằng đường thủy trước đây. Từ thành Định Tường còn có thêm 3 tuyến đường quan trọng khác: đường từ bắc thành Gia Định đến Định Tường, dài 10.800 trượng (từ Sài Gòn đi Cần Giuộc, Cần Đức (111), Gò Công, Chợ Gạo đến Mỹ Tho); đường từ cửa tây thành Định Tường đến địa giới tỉnh

Vinh Long, dài 6.600 trương (từ Mỹ Tho cập sông Tiền đến Cái Thia); đường từ đông nam thành Vinh Long đến địa giới Định Tường (từ Vinh Long đến bến dò sang Cái Thia) (112).

Đường thiên lý từ cửa tây thành Định Tường đến địa giới tỉnh Gia Định, dài 5.600 trương (khoảng 95 km) (113). Nay tương ứng với con đường từ Thành phố Mỹ Tho cập theo kinh Bảo Định (114), qua Tân Hương (115), giồng Cai Yển (Khánh Hậu), thị xã Tân An (Long An), thị trấn Thủ Thừa (116), thị trấn Bến Lức (117) (đọc theo sông Bến Lức về Sài Gòn), Gò Đen (118), Chợ Đệm, Bình Điền (119), An Lạc (120), chợ Phú Lâm (121), đường Hùng Vương, đường Nguyễn Trãi (122) và về đến

cửa Tồn Thuận ở góc đường Lý Tự Trọng-Nam Kỳ Khởi Nghĩa.

Từ khi con đường thiên lý từ Bến Nghé được mở về phía đông bằng sông Cửu Long (1790) thì các chợ như Phú Thọ, Tân Kiểng, Điều Khiển được nối liền với Bình Điền, chợ Phước Tú (123) (Bến Lức), chợ Cai Tài (124), chợ Thủ Thừa (125), chợ Vung Gù (126) bằng tuyến đường bộ, tạo thêm cho những nơi này thế mạnh thứ hai về mặt giao thông sau đường thủy. Con đường thiên lý chạy qua các tụ điểm kinh tế, các lý sở hành chính: chợ Phước Tú đồng thời là lý sở phủ Tân Bình và huyện Thuận An, chợ Cai Tài là lý sở phủ Tân An, chợ Kỳ Sơn (127) là huyện lý huyện Bình Phước, chợ Vung Gù về sau là phủ lý phủ Tân An, trước khi thành thị xã (128).

(Còn nữa)

CHÚ THÍCH

(*) Bài viết có sự chỉ dẫn của các nhà nghiên cứu Nguyễn Đình Đầu (Tp. Hồ Chí Minh), Nguyễn Yên Tri (Đồng Nai) Trương Ngọc Tường (Tiền Giang). Nhân đây tôi xin chân thành cảm ơn.

(1). Gồm 4 huyện: Cửu Đức, Phố Dương, Việt Thường, Hoài Hoan. Nay thuộc địa phận Nghệ An (theo Nguyễn Đình Đầu: *Việt Nam quốc hiệu & cương vực qua các thời đại*, tái bản có bổ sung, Nxb. Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, 2005, tr. 42.

(2). Đạo thừa tuyên Quảng Nam gồm các phủ Thăng Hoa, Tư Nghĩa và Hoài Nhơn (các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định ngày nay).

(3). Nguyễn Văn Khánh, *Giang Nam chủ biên, Địa chí Khánh Hoà*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2003, tr.293.

(4). Nay thuộc xã Kỳ Hà, huyện Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh.

(5). Một trong 2 huyện của phủ Hà Hoa, trấn Nghệ An thời Lê và đầu Nguyễn. Năm 1841, vì kiêng húy nên đổi Kỳ Hoa thành Kỳ Anh. Nay Kỳ Anh là một trong 11 huyện, thị xã của tỉnh Hà Tĩnh (Bùi Thiết, *Từ điển Hà Tĩnh*, Sở Văn hóa Thông tin Hà Tĩnh, 2000, tr. 354, 359).

(6). Đèo cao 256 m, cắt ngang dãy Hoàng Sơn, nằm trên đường Quốc lộ 1A giữa 2 tỉnh Hà Tĩnh và Quảng Bình, nay thuộc xã Quảng Đông (huyện Quảng Trạch, tỉnh Quảng Bình). Vào thế kỷ XVII, đây là nơi đóng đồn lũy trong cuộc phân tranh Nam - Bắc giữa chúa Trịnh và chúa Nguyễn. Trên đỉnh đèo hiện còn di tích "cửa quan Hoàng Sơn".

(7). Tên chữ là Linh Giang, gọi tắt là Thọ Linh, tên Nôm là Rào Nậy, cũng gọi là Thanh Hà, con sông lớn của tỉnh Quảng Bình. Từ năm 1672, đây là ranh giới giữa Bắc Hà và Nam Hà.

(8). Chỗ này tác giả nhầm, trên thực tế khoảng cách giữa Nghệ An và Tam Điệp (Ninh Bình) chỉ khoảng 200km.

(9). Bộ Giao thông vận tải: *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội, 1999, tr. 87, 89.

(10). Khuông Việt, *Con đường thiên lý*, tạp chí *Tri tân*, số 171, ngày 21-12-1944, tr. 6.

(11). Nguyễn Đình Dầu, *Bước chân mở lối*, báo *Tuổi trẻ Xuân* 2006, tr.6.

(12). Nguyễn Văn Khoan, *Giao thông liên lạc nước ta trong lịch sử*, Nxb. Thông tin lý luận, Hà Nội, 1992, tr.18.

(13). Khuông Việt, sdd, tr. 7.

(14). Bộ Giao thông vận tải, sdd, tr. 63-64.

(15). Bộ Giao thông vận tải, sdd, tr. 64-65.

(16). Vũ Tuyến chủ biên: *Lịch sử ngành Bưu điện Việt Nam*, tập 1, Bưu điện Việt Nam xuất bản, 1990, tr. 34.

(17). Quốc Sử quán triều Nguyễn, *Dại Nam thực lục chính biên*, tập 9, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1964, tr. 191.

(18). Đỗ Bang chủ biên, *Từ điển lịch sử Thừa Thiên Huế*, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2000, tr. 360.

(19). Có nghĩa là "cái xứ, cái xóm chợ nhỏ nhỏ".

(20). Lê Quý Đôn, *Lê Quý Đôn toàn tập (Phần biên tạp lục)*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1977, tr. 117. Năm 1865, đường thiên lý Sài Gòn- Hà Nội đi bằng kiệu mất 2 tháng.

(21). Cũng gọi là Cầu Đê, tên một cửa biển nước sâu vừa thuộc địa phận huyện Hòa Vang, tỉnh Quảng Nam (nay thuộc huyện Hoà Vang, Tp. Đà Nẵng). Sông Cu Đê dài 40km, xuất phát từ hai nguồn, phía Bắc từ núi Giáo Lao (cũng gọi là nguồn Lỗ Đông) và phía Nam từ núi Mang (còn gọi là núi Trà Ngạn). Thuyền bè có thể đi lại thuận lợi từ phía của Nam Ô lên đến ngã ba phía thượng nguồn. Tản Cu Đê được đặt nơi cửa sông đổ ra vùng Đà Nẵng, thiết lập từ thời Gia Long, thời

Minh Mạng đổi thành "bảo Cu Đê". Bên phía tả ngạn sông Cu Đê vẫn còn lưu lại một số di tích của luỹ Cu Đê và hành dinh Bưởi Giá được xây dựng từ thời chúa Nguyễn bên cạnh núi Hải Vân về phía tây.

(22). Ở xã Cu Đê, huyện Hoà Vang, nay thuộc phường Hoà Hiệp, quận Liên Chiểu, Tp. Đà Nẵng. Nổi tiếng với nước nắm Nam Ô. Trước đây, nơi này cũng là làng làm pháo có tiếng.

(23). Làng cổ từ thế kỷ XVI, có chép trong *Ô châu cận lục*. nổi tiếng với sản phẩm thuốc lá, nay thuộc quận Cẩm Lệ, Tp. Đà Nẵng.

(24). Sông thuộc đoạn cuối của sông Yên hợp với sông Thủy Loan đổ nước vào sông Hàn ở Cồn Dầu (xã Hòa Xuân, huyện Hòa Vang, Tp. Đà Nẵng), dài khoảng 15km. Năm 1925, Pháp bắc cầu qua sông Cẩm Lệ, nằm trên đường Thuộc địa số 1.

(25). Đứng ra là Nam Giản, còn gọi là Nam Gian hay Giáng Nam thuộc làng Miếu Bông, huyện Hòa Vang, Tp. Đà Nẵng.

(26). Nguyễn Hữu Thông, Nguyễn Phước Bảo Đan, *Đất Quảng Nam & con đường thiên lý*, Tạp chí *Xưa & Nay*, số 98, 8-2001, tr.10-11.

(27). Việt Thanh, *Bưu trạm Bình Dương xưa và nay*, Nxb. Trẻ, 2002, tr.12-13.

(28). Sông Nha Trang đoạn chảy qua thị trấn Diên Khánh (thành Diên Khánh cũ) nay vẫn còn cây cầu gỗ bắc tạm qua sông vào mùa lũ lụt cầu thường bị cuốn trôi, dân địa phương gọi là cầu Thành. Còn cầu Sông Cái (cầu Mới) trên Quốc lộ 1H được xây dựng năm 1967, dài 330m, là cầu dài nhất Khánh Hòa lúc đó.

(29). Nay thuộc khóm Phú Lộc Tây, thị trấn Diên Khánh, huyện Diên Khánh.

(30). Thuộc huyện Diên Khánh, tỉnh Khánh Hòa.

(31). Thuộc Tp. Nha Trang.

(32). Ranh giới giữa 2 tỉnh Khánh Hòa và Phú Yên.

(33). Nguyễn Văn Khánh, *Giang Nam chủ biên*, sdd, tr.293.

(34). Túc sông Sài Gòn.

(35). Theo phán đoán của Lý Việt Dũng trong bản dịch *Gia Định thành thông chí* của Trịnh Hoài Đức (Nxb Tổng hợp Đồng Nai, 2005, chú thích tr.35) thì sông Băng Bọt hay Thủy Vọt chính là phần ngọn sông Sài Gòn, chảy qua gần Thủ Dầu Một (tỉnh Bình Dương hiện nay- NTL) gọi là sông Thị Tín, chảy ngang toà bố Thủ Dầu Một, xuống tới đầu sông Sài Gòn thành sông Tân Bình.

(36). *Đại Nam nhất thống chí Lục tỉnh Nam Việt* (tập thượng, Nha Văn hóa Phủ Quốc vụ khanh đặc trách văn hóa, Sài Gòn, 1973, tr. 87) ghi là Nguyễn Doãn.

(37). Mở ra sân banh Hào Thành, khoảng ngã tư Đình Tiên Hoàng và Nguyễn Thị Minh Khai nay.

(38). Thành xây năm 1790 tại làng Tân Khai, nay thuộc quận 1, có 8 cửa nên gọi là thành Bát Quái. Còn gọi là thành Quy vì giống hình con rùa. Năm 1808, đổi lại là thành Phiên An. Năm 1835, sau khi dẹp xong cuộc khởi binh của Lê Văn Khôi, thành bị phá nên gọi là phế thành Gia Định. Bản đồ *Ville de Saigon* (Thành phố Sài Gòn) do LeBrun vẽ năm 1795 có ghi rõ thành Bát Quái.

(39). Theo phỏng đoán của chúng tôi, bến đò Bình Đồng xưa nay ở vị trí cầu Bình Triệu 1, vì khoảng cách 17 dặm (7,2 km) là phù hợp với thực tế.

(40). Xứ Đồng Cháy, thuộc huyện Ngãi An xưa, nay thuộc phường Linh Đông, quận Thủ Đức (TP. Hồ Chí Minh). Trong sách của Pháp ghi là Done Chai (Vương Hồng Sển, *Tự vị tiếng Việt miền Nam*, Nxb Văn hóa, Hà Nội, tr.351). Nơi đây, nghĩa quân ta đã từng thiêu rụi đồn của giặc Pháp trong buổi đầu chúng xâm chiếm đất Gia Định.

(41). Sông chảy quanh Cù lao Phố (xã Hiệp Hòa, Tp. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai), còn có tên là Rạch Cát, Hậu Giang.

(42). Năm 1791, quân của chúa Nguyễn lập đồn điền cây cấy ở đây. Nay thuộc thị trấn Long Thành, huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai.

(43). Năm 1902, Quốc lộ 15 (nay là Quốc lộ 51) mở rộng đoạn từ Vườn Mít đi Vũng Tàu trên cơ sở đường thiên lý thời Nguyễn.

(44). Núi cao 65m, thuộc huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương, trên có chùa Hội Sơn được trùng tu vào đầu thế kỷ XIX.

(45). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, Phạm Trọng Diễm dịch, tập 5, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1992, tr. 68.

(46). Lâm Hiếu Trung (chủ biên), *Biên Hòa- Đồng Nai 300 năm hình thành và phát triển*, Nxb. Đồng Nai, 1999, tr. 155-156.

(47). Chợ Long Điền còn có tên là chợ Thành (nằm cạnh bàu Thành, một thành cũ xây bằng đá ong từ thời Bồ Tâm của Chân Lạp), một thời là chợ huyện của Phước An, về sau là chợ tổng của An Phú Thượng.

(48). Chính là chợ Bà Rịa hay chợ Long Thạnh, được Trịnh Hoài Đức chép trong *Gia Định thành thông chí*: "... nhà cửa liền nhau, đường thủy và đường bộ đều giao nhau, là một chợ lớn nơi miền biển chằm". Chợ Bến nằm ở đầu con rạch thông ra sông Cỏ May, chảy ra cửa Lấp, cạnh đường thiên lý, nằm giữa trạm Thuận Biên và trạm Biên Lễ. Bị quân Pháp đốt phá vào các năm 1946, 1952.

(49). Thị trấn Long Điền, huyện Long Điền, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

(50). Đường thiên lý đoạn từ Bình Thuận vào đến Gia Định đi ngang qua làng Phước Lễ. Trạm giao liên này ban đầu có tên là Mộ Xoài, đến năm Minh Mạng thứ 3 (1822) đổi tên là trạm Biên Lễ. Làng Phước Lễ được chọn làm phủ lỵ của huyện Phước Tuy, tỉnh Biên Hòa vào thời kỳ 1837-1867 (Thạch Phương, Nguyễn Trọng Minh chủ biên, *Địa chí Bà Rịa- Vũng Tàu*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 2005, tr.107-108). Làng Phước Lễ nay thuộc thị xã Bà Rịa.

(51). Thạch Phương, Nguyễn Trọng Minh chủ biên, sđd, tr.485.

(52). Cầu Thị Nghè bắc qua sông Bình Trị, được xây dựng khoảng năm 1730, thuộc tổng Bình Trị Trung, huyện Bình Dương, phủ Tân Bình, dài 9 trượng (15m), đến năm Minh Mạng thứ 17 (1836) sửa chữa lại (xem thêm Nguyễn Thanh Lợi, *Đất Thị Nghè xưa*, Tạp chí *Nghiên cứu và phát triển*, số 1, 2006). Bản đồ của LeBrune vẽ năm 1795 cho thấy ở Thị Nghè, phố xá đã xuất hiện ở hai bên con đường thiên lý (Tôn Nữ Quỳnh Trân, Nguyễn Trung Trực chủ biên, *Địa chí văn hóa quận Bình Thạnh thành phố Hồ Chí Minh*, Nxb. Tp. Hồ Chí Minh, 1995, tr. 26).

(53). Vùng đất gồm địa phận các phường 24, 25, 26 (quận Bình Thạnh). Địa danh *Hàng Xanh* bị đọc chệch từ *Hàng Sanh* (con đường có cây cây sanh mọc).

(54). Cầu ở ranh giới 2 phường 25 và 26 (quận Bình Thạnh), trên đường Xô Viết Nghệ Tĩnh, bắc qua rạch Cầu Sơn, dài 19m, rộng 11m. Năm 1832, lúc mới làm, cầu dài 5 trượng (8,5m), thuộc huyện Bình Dương. Dưới thời Nguyễn, gấn cầu còn vài cây sơn khá to (loại dùng làm sơn mài).

(55). Năm 1863, đường thiên lý từ Gia Định đi Biên Hòa, Bà Rịa là đường đất, chỉ có xe ngựa, xe bò đi lại được, luôn luôn bị nghĩa quân chống Pháp uy hiếp chặn đánh, nên lúc đầu nhà cầm quyền phải dùng pháo hạm để vận chuyển hàng hóa thư từ bằng đường thủy từ Bến Nghé đến bến Bình Trước hoặc đi Bà Rịa.

(56). Đoạn từ ga Sóng Thần (huyện Di An, tỉnh Bình Dương) đến ngã ba Hồ Nai (Tp. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai), nơi giao nhau với Quốc lộ 1A là Quốc lộ 1K.

(57). Gấn cầu Gênh, bắc qua sông Đồng Nai, đến xã Hiệp Hòa (Cù lao Phố), nay thuộc phường Bửu Hòa, Tp. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai.

(58). Theo *Gia Định thành thông chí* (1820), thôn Phước Lộc thuộc tổng An Thủy, huyện Bình An, phủ Phước Long, trấn Biên Hòa. Năm 1972, xã Phước Lộc thuộc quận Long Thành, tỉnh Biên Hòa.

(59). Dân địa phương vẫn quen gọi là "đường Huế", vì đây là đường thiên lý từ phía Nam ra Kinh đô Huế.

(60). Trong *Gia Định thành thông chí*, Trịnh Hoài Đức mô tả đoạn đường thiên lý này như sau: "Núi Bà Rịa ở về phía đông bắc cách trấn 176 dặm rưỡi. Núi đá lởm chởm, cây cối xanh tốt, núi trông xuống chợ Long Thành, chắn ngang giữa đại lộ; dân ở đó mở đường giữa sườn núi để xe ngựa đi qua, hai bên đường tường đứng cao như vách, tựa như dùng đạo" (bản dịch của Lý Việt Dũng, tr. 26).

(61). Thời kỳ 1861 - 1945, huyện lỵ An Điền thuộc huyện Phước An, phủ Phước Tuy, tỉnh Biên Hòa. Địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu ngày nay tương ứng với huyện Phước An năm 1836.

(62). Lộ 23 (nay là Quốc lộ 55) từ thị xã Bà Rịa chạy qua thị trấn Long Điền qua Đất Đỏ đến xã Láng Dài, theo hướng đông dài 22km ra đến Xuyên Mộc, Hàm Tân chính là con đường thiên lý ngày xưa (Phan Ngọc Danh, Trần Quang Toại, *Lịch sử đấu tranh cách mạng của huyện Long Đất*, Nxb. Đồng Nai, 1986, tr. 13).

(63). Năm 2005, huyện Long Đất tách thành huyện Long Điền và huyện Đất Đỏ.

(64). Đoạn từ An Điền qua Xuyên Mộc, qua Bình Thuận trở ra, đường khó đi nên chỉ dành cho ngựa trạm và người đi bộ.

(65). Trong bản đồ của Le Brun (1795) đã thấy phố xá ở phía hữu của thành Bát Quái lan tới đường thiên lý này.

(66). Nhìn ra đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa nay, trước mặt dinh Thống Nhất.

(67). Cầu bắc qua kinh Tham Lương, được sửa lại năm 1836. Nay là ranh giới giữa các quận 12, Tân Bình, Tân Phú (Tp. Hồ Chí Minh).

(68). Bản dịch *Gia Định thành thông chí* của Tu Trai Nguyễn Tạo (Nha Văn hóa Phủ Quốc vụ khanh đặc trách văn hóa, Sài Gòn, 1972, tập hạ, tr. 101) lại ghi là Lão Nhông. Còn bản dịch *Gia Định thành thông chí* của Đỗ Mộng Khương và Nguyễn Ngọc Tĩnh (Viện Sử học, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 1998) thì ghi là Lão Rổng. Trong bản dịch *Gia Định thành thông chí*, Lý Việt Dũng chú là: "Lão Đống Tri: Hồ Lão Nhông. Túc ao Gò Vấp. Di