

NGÀNH ĐÓNG THUYỀN VÀ TÀU THUYỀN Ở ĐÔNG NAM BỘ TRONG THẾ KỶ XVII – XVIII

Huỳnh Tâm Sáng – Trần Vũ Linh (*)

Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong trong thế kỷ XVII - XVIII đã được nghiên cứu bước đầu và qua đó một bức tranh khá sinh động phần nào được phục dựng lại. Tuy thế, thực tiễn phát triển của ngành thủ công này tại Đông Nam Bộ vẫn chưa được nghiên cứu như một công trình riêng biệt. Khoảng trống này đòi hỏi việc nghiên cứu để bổ khuyết nhưng đồng thời cũng là thách thức vì nguồn tư liệu khá hạn chế và phần lớn là chỉ được xem xét trong bối cảnh rộng lớn hơn là Đàng Trong. Bài viết này không nằm ngoài mục đích bổ khuyết vào khoảng trống đó. Bên cạnh các nguồn sử liệu truyền thống như *Đại Nam thực lục*, *Gia Định thành thông chí*... thì chúng tôi cũng cập nhật các tài liệu nước ngoài để cung cấp những góc nhìn và đánh giá đa chiều từ các thương gia hay những nhà du hành châu Âu đã đến Đàng Trong vào giai đoạn này. Như đã trình bày, những khó khăn là có thật và vì vậy công trình rất cần được khảo cứu công phu hơn hoặc ở một góc độ khác. Không nằm ngoài nhận thức đó, các tác giả nhất quán rằng bài viết khiêm tốn này mang tính gợi mở cho những công trình nghiên cứu sâu hơn trong tương lai.

1. Những nhân tố thúc đẩy ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ

Trong thế kỷ XVII – XVIII, ngành đóng thuyền và tàu thuyền từng bước định hình được vị trí quan trọng trong tổng thể bức tranh kinh tế - xã hội ở Đông Nam Bộ. Không chỉ là một nghề thủ công đơn thuần, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở vùng đất phương Nam đã dần hình thành được mối liên kết tương đối chặt chẽ với các lĩnh vực chủ chốt như kinh tế, chính trị, văn hóa – xã hội và cả quân sự. Để có một cái nhìn đầy đủ hơn về ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ, việc xem xét những nhân tố thúc đẩy ngành thủ công này là rất cần thiết. Nhìn chung, những cơ sở thúc đẩy ngành đóng thuyền và tàu thuyền là khá đa dạng, trong đó nổi bật ở một số nội dung sau:

Thứ nhất, điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên. Đến đầu thế kỷ XVII, Đông Nam Bộ về cơ bản vẫn là một vùng đất hoang vu, dân cư thưa thớt và phần lớn diện tích đất đai còn trong tình trạng ngập nước và sinh lầy. Bên cạnh đó, hệ thống sông ngòi, kênh rạch khá dày đặc khiến việc di chuyển của những nhóm lưu dân từ Đàng Ngoài, xứ Ngũ Quảng... (vốn quen cư trú trên các vùng đất cao) đến vùng đất mới gặp nhiều khó khăn. *Gia Định thành thông chí* của Trịnh Hoài Đức ghi nhận về cương vực của Gia Định, “ở đây sông ngòi lại chằng chịt như mắc cửi, nếu không phải là thổ nhân quen thuộc thì ắt bị lạc hỏ, lộn bờ”¹. Qua *Đại Nam nhất thống chí* do Quốc

(*) Thạc sĩ, Đại học Thủ Dầu Một. Email: huynhtamsang@gmail.com

¹ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Lý Việt Dũng dịch và chú giải, NXB Tổng hợp Đồng Nai, tr. 119.

sử quán triều Nguyễn biên soạn (thời vua Tự Đức) cũng có thể hiểu thêm về điều kiện tự nhiên của Gia Định, đặc biệt là “các khe ngòi chằng chịt, người đi thuyền khó phân biệt bến bờ”² (Hình thế) và “Đất nhiều sông ngòi, nên người nào cũng giỏi bơi lội” (Phong tục)³. Mặt khác, với số dân ít ỏi và tiềm lực tài chính hạn chế nên ở Đông Nam Bộ lúc bấy giờ vẫn chưa có hệ thống đường bộ⁴. Trong hoàn cảnh ấy, việc lưu dân sử dụng thuyền, bè làm phương tiện đi lại là hết sức cần thiết và hoàn toàn phù hợp với tình hình thực tế. Trịnh Hoài Đức cho biết thêm, khi mới khai phá thì vùng đất này đa số là ruộng ao sinh lầy, đường bộ chưa đắp cho nên mọi người muốn di chuyển hầu như đều phải đi đò dọc⁵. Đến cuối thế kỷ XVII đầu thế kỷ XVIII, việc sử dụng thuyền ở Đông Nam Bộ dần trở nên phổ biến, nhất là ở Gia Định, và đây còn là phương tiện chuyên chở chủ yếu, “Ở Gia Định, chỗ nào cũng có ghe thuyền, hoặc dùng thuyền làm nhà ở, hoặc để đi chợ, hay để đi thăm người thân, hoặc chở gạo củi đi buôn bán, rất tiện lợi mà ghe thuyền đi lại chạt sông suốt ngày đêm nối đuôi nhau”⁶. Các tuyến giao thông đường thủy cũng dần được hình thành và nhìn chung là khá phức tạp, đơn cử là: “một đường do sông nhỏ Ốc Len đi về phía bắc ra cửa sông Động Đình, xuống hải cảng Cần Giờ; một đường do sông nhỏ Lò Rèn đi về phía tây bắc ra cửa sông Lôi Giáng đến sông lớn Phước Bình”⁷. Có thể nói, với điều kiện địa hình được đặc thù bởi sông ngòi kênh rạch chằng chịt, diện tích đất đai còn ngập nước và các tuyến đường bộ chưa được xây dựng thì việc sử dụng thuyền làm phương tiện di chuyển trong buổi đầu khai phá vùng đất phương Nam là điều khả dĩ hơn cả.

Bên cạnh điều kiện tự nhiên, nguồn tài nguyên thiên nhiên đa dạng và phong phú cũng là yếu tố thúc đẩy sự phát triển của ngành đóng tàu và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ. Trước hết phải kể đến là gỗ⁸. Lúc bấy giờ, Đông Nam Bộ là một vùng đất mới chưa được chú trọng khai phá, cho nên toàn bộ khu vực này gần như là rừng rậm với nhiều loại cây gỗ có kích thước lớn. Điều này được sách *Gia Định thành thông chí* ghi chép: ở địa giới cùng tột phía Tây của trấn Phiên An (chỉ rừng Quang Hóa), “gò đồng trùng điệp, rừng rậm liên tiếp, cây gỗ cao lớn đứng chọc trời, che kín mặt trời, um tùm chừng vài trăm dặm. Ở đây có gỗ đóng ghe, đóng thuyền, nên thợ rừng, thợ mộc

² Quốc sử quán triều Nguyễn (2006), *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 5, Phạm Trọng Điềm dịch, Đào Duy Anh hiệu đính, NXB Thuận Hóa, Huế, tr. 242.

³ Quốc sử quán triều Nguyễn (2006), *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 5, Sđd, tr. 243.

⁴ Sử liệu cũ ghi lại rằng khi phủ Gia Định mới lập, từ Phiên Trấn (nay là vùng Sài Gòn – Gia Định xuống đến Long An) đến Trấn Biên (nay là Biên Hòa) phần nhiều là đất bùn lầy, chưa có đường bộ, người đi đường phải đi đò dọc. Mãi đến năm Mậu Thân (1748), nhân có việc dùng binh, Điều khiển Nguyễn Hữu Doãn mới sai giảng dây đo, đắp một con đường thẳng từ phía bắc Cầu Sơn đến Mỏ Xuy (huyện Phước Chánh, Biên Hòa ngày nay) gặp sông ngòi thì đặt bến đò, bắc cầu cống, nơi bùn lầy thì đắp đất bồi thêm lên, trên đường thì đặt các nhà trạm, đường ấy gọi là “Thiên Lý Cù”. Huỳnh Lứa (chủ biên) (2017), *Lịch sử khai phá vùng đất Nam Bộ*, NXB Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 54-55.

⁵ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 230.

⁶ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 186.

⁷ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 42.

⁸ “Rừng miền Đông Nam Bộ có nhiều gỗ tốt, thích hợp với việc đóng ghe thuyền: gỗ kiền kiền, gỗ sao dùng đóng thân thuyền; gỗ mù u dẻo, bền dùng làm vật liệu chế xà cong và tay lái; gỗ tấu rất cứng dùng làm đỉnh thuyền; gỗ đồng thẳng, bền, dẻo dùng làm cột buồm, trục buồm; gỗ bằng lăng dùng làm mái chèo, mái dầm. Trong các loại gỗ nói trên, gỗ sao có chất lượng tốt nhất, vừa chắc, bền, chống được côn trùng phá hoại, dễ xẻ, dễ bào, dễ uốn. Tuổi thọ của thuyền gỗ sao có thể lâu tới 60 năm. Ngoài ra, rừng Quang Hóa ở Gia Định có cây dầu rái, cây trám, mây thiết đàng, đó cũng là những nguyên liệu cần thiết cho nghề đóng ghe thuyền”. Thạch Phương – Hồ Lê – Huỳnh Lứa – Nguyễn Quang Vinh (2014), *Văn hóa dân gian người Việt ở Nam Bộ*, NXB Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh, tr. 243.

thường đến khu vực này để đốn gỗ...⁹. John Barrow, một người Anh đến Đàng Trong vào những năm 1792-1793 cũng đã miêu tả khá chi tiết về nguồn nguyên liệu đặc biệt này: “Sông Sai – gong, đổ vào biển ở phần đầu phía Nam của xứ Nam Hà, chảy qua những rừng cây bạt ngàn oai phong, có nhiều loại gỗ cần cho việc đóng tàu biển, như gỗ téch, gỗ lim (*Syderoxylon*) và gỗ poon (*Callophyllum*); loại gỗ sau cùng mọc cao và thẳng như cây tùng xứ Na Uy hoặc cây lạc diệp tùng (larch), cực kỳ thích hợp cho các loại cột buồm của tàu thuyền”¹⁰. Bên cạnh sự hữu ích trong việc khai thác gỗ thì những khu rừng ở Đông Nam Bộ còn cung cấp một số nguyên liệu khác cho nghề đóng thuyền như dầu sơn, dầu xảm, buồm lá... Đáng chú ý là những vật liệu dùng để xảm và sơn thuyền là dầu rái, dầu trám và sơn. Đặc biệt là khu vực rừng núi Quang Hóa đã cung cấp nhiều nguyên liệu cho ngành đóng thuyền, trong đó dầu rái là nổi bật: “dầu rái còn được gọi là dầu mãnh hóa. Cây rái là loại cây to, lá có lông lớn. Mùa lấy dầu rái là khoảng tháng 5, 6. Người ta đục 2 hoặc 3 lỗ ở gần gốc cây rồi đốt lửa lên cho gỗ se lại rồi sau đó lấy gáo hứng, dầu sẽ chảy ra không dứt. Ba ngày đốt lửa lấy một lần, mỗi năm lấy ở một phía. Lấy như vậy trong 3 năm rồi ngưng để cho thân cây lành da thì đục lấy dầu nữa”¹¹. Nguồn nguyên liệu này chiếm địa vị quan trọng, theo ghi nhận của Trịnh Hoài Đức thì “mỗi năm tổng số dầu sản xuất có hơn 2.000.000 cân, dùng để trét ghe thuyền, làm đèn đuốc, lợi rất nhiều”¹². Cứ như vậy, khai thác tài nguyên thiên nhiên diễn ra liên tục với nhu cầu ngày một gia tăng của ngành đóng thuyền và tàu thuyền. Thích ứng với điều kiện tự nhiên cùng sự đa dạng và phong phú của nguồn tài nguyên thiên nhiên là tiền đề quan trọng thúc đẩy ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ.

Thứ hai, sự phát triển của nền kinh tế thương nghiệp. Từ thế kỷ XVIII, Đông Nam Bộ dần khẳng định được vai trò ngày một quan trọng trong tổng thể nền kinh tế thương nghiệp ở Đàng Trong. Bên cạnh tài năng và phương cách ứng xử linh hoạt của các chúa Nguyễn thì nguồn tài nguyên nơi đây chính là nhân tố chủ yếu thúc đẩy nền kinh tế thương nghiệp ở Đông Nam Bộ. Trịnh Hoài Đức đã nhận xét khá chi tiết về nguồn tài nguyên phong phú ở đây: “Gia Định đất tốt lại rộng, thổ sản có lúa, gạo, cá, muối, cây gỗ, chim muông”¹³, sừng tê, ngà voi, sa nhân, hồ tiêu, hải sâm, đồi mồi... là những thổ sản nổi tiếng. Ở trấn Biên Hòa có nhiều loại hàng hóa tốt nhất trong cả nước như lãnh, là, vải, lụa¹⁴. “Còn các thứ khác như kỳ nam, trầm hương, nhục quế, ốc hương, cá mực và gỗ mun thì ở các hạt chớ đến, nhưng những vật kể cả ở đây và các nơi đều có, cũng chuyển đến tập nập, bởi Gia Định là nơi đô hội, tụ họp thương thuyền của các nước, cho nên trăm thứ hàng hóa đều dồn về đây”¹⁵. Ngoài ra, nguồn hàng hóa quý nhất lúc bấy giờ là lúa, gạo cũng tập trung chủ yếu ở Đông Nam Bộ. Trong đó, vùng Đồng Nai quy tụ một lượng lớn thóc gạo và là vựa lúa lớn của xứ Đàng Trong. Rõ ràng, các hoạt động kinh tế chú trọng vào nông nghiệp và thủ công nghiệp trong buổi đầu khai phá đã tạo điều kiện và cơ hội để khai triển nền kinh tế

⁹ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 49.

¹⁰ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 – 1793)*, Nguyễn Thừa Hỷ dịch, NXB Thế giới, Hà Nội, tr. 117.

¹¹ Tôn Nữ Quỳnh Trân, “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam bộ” trong Nhiều tác giả (2007), *Những vấn đề lịch sử triều Nguyễn*, Tạp chí Xưa & Nay – NXB Văn hóa Sài Gòn, Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 142.

¹² Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 204.

¹³ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 191.

¹⁴ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 198-199.

¹⁵ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 202.

thương nghiệp ở Đông Nam Bộ. Hoạt động thương nghiệp được gọi mở đòi hỏi sự hỗ trợ kịp thời của ngành thủ công. Trong đó, ngành đóng thuyền và tàu thuyền có tính chất hỗ trợ đặc lực, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày một gia tăng của thương nhân trong và ngoài nước. Nói cách khác, sợi dây gắn kết lợi ích giữa hoạt động giao thương và ngành đóng thuyền và tàu thuyền dần được hình thành và mang lại nhiều tín hiệu tích cực.

Ở một góc nhìn tương tự, Li Tana cũng chỉ ra rằng ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thế kỷ XVII – XVIII có mối quan hệ mật thiết với hoạt động buôn bán lúa gạo của thương nhân người Hoa. Nhà Việt Nam học nổi tiếng cho hay: “Mặc dù nghề đóng thuyền đã tồn tại ở Đàng Trong từ lâu, nhưng dường như có một sự bùng nổ đột ngột của công nghiệp đóng thuyền ở đây vào giữa thế kỷ XVIII, và điều này có mối quan hệ mật thiết với buôn bán lúa gạo sang Trung Quốc”¹⁶. Luận điểm của Li Tana cũng được bổ sung bởi nhiều dữ kiện quan trọng, trong đó đáng chú ý là việc chính quyền nhà Thanh cho phép thương nhân nước này được quyền buôn bán lúa gạo kèm theo tàu thuyền đóng mới ở Đại Việt nói riêng và Đông Nam Á nói chung¹⁷. Sự kiện này không chỉ gây nên cơn sốt với thương nhân người Hoa mà còn tạo ra hiệu ứng tích cực cho ngành đóng thuyền, góp phần đưa Đông Nam Bộ trở thành một trong những công xưởng đóng thuyền lớn nhất khu vực. Theo cách đó, các công xưởng đóng thuyền ở Đồng Nai và Sài Gòn dần được hình thành, sản phẩm làm ra được bán cho thương nhân người Hoa và cả thương nhân người Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha¹⁸. Như vậy, có thể khẳng định rằng sự hưng khởi của nền kinh tế thương nghiệp ở thế kỷ XVII – XVIII đã mang lại cho Đông Nam Bộ một dáng dấp đầy mới mẻ, đồng thời là tiền đề quan trọng góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành đóng thuyền ở Đông Nam Bộ.

Thứ ba, nhu cầu quân sự của chính quyền Đàng Trong. Vào thế kỷ XVII - XVIII, thủy chiến được sử dụng phổ biến trong những cuộc giao tranh giữa các tập đoàn phong kiến. Để đánh giá sức mạnh của lực lượng thủy quân thì bên cạnh các tiêu chí mềm như phương thức tác chiến hay tinh thần chiến đấu còn phải xem xét các yếu tố then chốt như quân số, vũ khí và đặc biệt là phải sở hữu một đội thuyền chiến đủ mạnh. Vấn đề này được chính quyền Đàng Trong nhận thức rất rõ và chúa Nguyễn cũng từng bước kiến thiết một đội thủy quân mạnh. Ở Đông Nam Bộ, chúa Nguyễn cũng tập trung phát triển lực lượng thủy quân khi ra sức xây dựng một đội thuyền chiến hùng hậu. Cụ thể vào năm 1776 ở phủ Gia Định đã có hơn 500 tàu thuyền do nhà nước quản lý. Trong đó, dinh Trấn Biên kiêm quản 160 thuyền chiến và 18 ghe bầu hải sự; dinh Phiên Trấn có 310 thuyền chiến và 18 ghe bầu hải sự¹⁹. Nếu xem xét số thuyền chiến được Thống suất Nguyễn Cửu khôi sử dụng trong chuyến viện trợ cho Hà Tiên vào năm 1766 (3 chiếc thuyền đi biển, 20

¹⁶ “Although shipbuilding had always been going on in Dang Trong, there seemed to be a rather sudden shipbuilding boom in mid-eighteenth-century Dang Trong, and this had an intimate relation with rice trade to China”. Li Tana, 'Ships and Shipbuilding in the Mekong Delta, c. 1750-1840', in Nola Cooke and Li Tana (ed.) (2004), *Water Frontier: Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region, 1750-1880*, Rowman & Littlefield Publishers Inc., Singapore, pp. 122-123.

¹⁷ Chen Xiyu (1991), *Zhongguo huanchuan yu haiwai maoyi* [China's Junks and Overseas Trade], Xiamen: Xiamen University Press, p. 117.

¹⁸ Trần Đức Anh Sơn, “Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong thế kỷ XVII – XVIII”, Tạp chí *Nghiên cứu lịch sử*, số 7 – 2014, tr. 50.

¹⁹ Tham khảo thêm: Tôn Nữ Quỳnh Trân, “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam bộ” trong Nhiều tác giả (2007), *Những vấn đề lịch sử triều Nguyễn*, Sđd, tr. 145.

chiếc thuyền sai)²⁰ thì quả thực đến năm 1776, số thuyền chiến ở Đông Nam Bộ đã có sự gia tăng mạnh mẽ. Sự tăng đột biến số lượng tàu thuyền mà đặc biệt là thuyền chiến ở Gia Định cũng chịu sự quy định bởi chủ trương phát triển thủy quân để đối phó với lực lượng Tây Sơn của nhà Nguyễn. Bởi lẽ, trong giai đoạn này thủy quân Tây Sơn tỏ ra khá hùng mạnh trên cơ sở đẩy mạnh các xưởng đúc rèn vũ khí, đóng nhiều thuyền lớn, áp dụng các biện pháp tăng sức chiến đấu thủy quân, khai thác các kỹ thuật phương Tây...²¹. Thậm chí là trong hai năm đầu của cuộc chiến, các hạm đội Tây Sơn thường xuyên giành thế áp đảo qua việc tiến xuống phía Nam tịch thu vụ mùa mới gặt ở Gia Định và chuyên chở về khu vực quân hạt của họ²². Sự yếu thế này đã đặt Nguyễn Ánh vào trách nhiệm tăng cường năng lực hải quân. Đây chính là nhân tố then chốt làm gia tăng nhanh chóng số lượng tàu thuyền ở Đông Nam Bộ²³. Thực tế, khoảng thời gian diễn ra chiến tranh giữa chúa Nguyễn và Tây Sơn cũng là lúc số lượng tàu thuyền ở Đông Nam Bộ có dấu hiệu tăng vọt²⁴. Như vậy, nhu cầu xây dựng lực lượng thủy quân của chính quyền Đàng Trong đã tạo điều kiện cho ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ phát triển.

2. Hoạt động đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ thế kỷ XVII – XVIII

Mặc dù đã có sự phát triển mạnh trong những năm cuối thế kỷ XVII đầu thế kỷ XVIII song ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ vẫn có tính phân tán và gần như không chịu sự giám sát hay quản lý của Nhà nước. Các xưởng đóng thuyền hầu hết là của tư nhân và sản phẩm làm ra chỉ để phục vụ nhu cầu đi lại và giao thương (chủ yếu là lúa gạo) của người dân trong khu vực. Tuy nhiên, khi Nguyễn Ánh định vị tầm quan trọng của vùng đất Nam Bộ thì ngành đóng thuyền đã có những chuyển biến rõ rệt về chất. Lúc này, ngành đóng thuyền không chỉ đơn thuần hỗ trợ cho hoạt động giao thương và đáp ứng nhu cầu đi lại của con người mà phần lớn là đáp ứng nhu cầu vận tải công và thuyền chiến cho các cuộc chiến tranh²⁵. Nhận thức rõ vai trò của ngành đóng thuyền đối với sự phát triển quân đội, Nguyễn Ánh đã chủ trương thiết lập các công xưởng thủ công phân bố rải rác trên khắp các dinh trấn ở Nam Bộ, mà nổi bật là từ Đồng Nai cho đến Sài Gòn²⁶. Với cách làm này, Nguyễn Ánh không chỉ chiêu tập được những người thợ giỏi vào làm việc trong các công xưởng đóng thuyền mà quan trọng hơn là Nguyễn Ánh đã có thể nắm quyền kiểm soát, chi phối và điều hành hoạt động của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ, đặc biệt là kiểm soát hoạt động đóng tàu chiến cho lực lượng thủy quân. Với vai trò ngày một quan trọng, ngành đóng thuyền và tàu thuyền dần nổi lên như một mắt xích gắn kết các lợi ích kinh tế, chính trị và quân sự của dòng họ Nguyễn ở Đông Nam Bộ.

²⁰ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, NXB Giáo dục, Hà Nội, tr. 171.

²¹ Nguyễn Việt – Vũ Minh Giang – Nguyễn Mạnh Hùng (2012), *Quân thủy trong lịch sử chống ngoại xâm*, NXB Quân đội Nhân dân, Hà Nội, tr. 304-316.

²² Nguyễn Mạnh Dũng, “Nguyễn Ánh – Gia Long và ý thức về sức mạnh, an ninh biển (Qua một số tài liệu phương Tây)” trong Nguyễn Văn Kim – Nguyễn Mạnh Dũng (2005), *Việt Nam - Truyền thống kinh tế văn hóa biển*, NXB Chính trị Quốc gia – Sự thật, Hà Nội, tr. 547.

²³ Trần Đức Anh Sơn, “Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong thế kỷ XVII – XVIII”, *Tlđđ*, tr. 46.

²⁴ Tôn Nữ Quỳnh Trân, “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ”, *Tlđđ*, tr. 145.

²⁵ Phạm Văn Thủy, “Thủy quân Việt Nam thế kỷ XVII, XVIII và đầu thế kỷ XIX qua các nguồn sử liệu phương Tây” trong Nguyễn Văn Kim – Nguyễn Mạnh Dũng (2005), *Việt Nam - Truyền thống kinh tế văn hóa biển*, Sđđ, tr. 153-154.

²⁶ Trần Đức Anh Sơn (2014), *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, NXB Văn hóa – Văn nghệ, tr. 37-38.

Trên cơ sở đó, Nguyễn Ánh đã tập trung xây dựng các công xưởng đóng thuyền trên khắp Đông Nam Bộ. Sách *Đại Nam thực lục* ghi nhận, năm 1790 chúa Nguyễn “lập xưởng thủy sư, từ bờ sông Tân Bình đến bờ sông Bình Trị, trên ba dặm, thuyền đi biển, thuyền chiến (hình thức như thuyền buôn, không mũi mà nhỏ), thuyền ô (sơn đen nên gọi là ô thuyền), thuyền sơn (sơn đỏ gọi là chu thuyền), thuyền lê (đầu đuôi thuyền đều chạm vẽ gọi là lê thuyền), đều đậu ở đó”²⁷. Mặc dù không có tư liệu nào ghi chép cụ thể về công xưởng này song có thể xem đây là một công xưởng chủ yếu ở Đông Nam Bộ lúc bấy giờ. Với tính chất là công xưởng lớn nhất trong khu vực cùng với chức năng như một nhà kho của thủy quân²⁸ thì có lẽ đây là xưởng đóng thuyền mà Nguyễn Ánh thường làm việc như John Barrow từng kể lại trong tác phẩm đã được dịch sang tiếng Việt là “*A voyage to Cochinchina, in the years 1792 and 1793*”. John Barrow cho biết: “Nhà vua [chỉ Nguyễn Ánh - TG] là người quản đốc các cảng biển và các kho quân dụng, thợ cả trong các xưởng đóng tàu, kỹ sư trưởng trong mọi công trình; không có việc gì dự định thực hiện mà không có lời khuyên bảo và chỉ dẫn của ông. Trong việc đóng tàu, không có cái đinh nào được đóng mà không có sự tham vấn ban đầu của ông, không có một khẩu đại bác nào được đưa lên vị trí mà không có lệnh của ông. Không những ông đi vào từng chi tiết nhỏ nhất nhất khi thảo ra những chỉ dẫn, mà chính bản thân ông thực tế còn trông nom khi chúng được thực hiện”²⁹. Lời kể của John Barrow cho thấy Nguyễn Ánh không chỉ trực tiếp quản lý và điều hành mọi hoạt động của công xưởng mà dường như còn giữ vai trò chủ chốt trong tất cả các khâu sản xuất. Chấn chấn rằng, tính chủ động, tích cực cùng với một tinh thần làm việc nghiêm túc của Nguyễn Ánh đã tạo thành một xung lực mạnh mẽ và có ảnh hưởng trực tiếp đến tinh thần và kết quả làm việc của những người thợ thủ công tại Gia Định.

Khảo cứu của Tôn Nữ Quỳnh Trân cho hay xưởng đóng thuyền thứ hai ở Đông Nam Bộ có tên là Trang Thuyền Tụ. Công xưởng này nằm ở sông Tam Giang Nhà Bè thuộc huyện Phước Chính (huyện Nhà Bè ngày nay). Do nằm ở vị trí cửa ngõ của Sài Gòn, nơi giao lưu của các thuyền buôn trong và ngoài nước nên Trang Thuyền Tụ có chức năng chính là sửa chữa và đóng mới thuyền buôn cho các thương nhân³⁰. Như vậy, chúng ta có thể thấy rõ sự khác biệt về nhiệm vụ của hai xưởng đóng thuyền nói trên. Trong khi Trang Thuyền Tụ đảm nhận việc sửa chữa và đóng mới thuyền buôn thì công xưởng ở phía Đông thành Gia Định lại giữ chức năng như một cảng quân sự kiêm nhiệm vụ đóng mới chiến thuyền và trong chừng mực nào đó là làm nhà kho cho thủy quân. Rõ ràng, Nguyễn Ánh đã có sự phân chia rạch ròi về chức năng và nhiệm vụ của các xưởng đóng thuyền trên khu vực Đông Nam Bộ. Việc làm này không chỉ đảm bảo tính cân bằng và ổn định giữa việc phát triển kinh tế và quân sự mà còn là điều kiện cần để thợ thủ công phát huy tối đa khả năng và tập trung làm việc theo chuyên môn được đào tạo.

Để đảm bảo nguyên liệu cho các xưởng đóng thuyền kể trên, bên cạnh nguồn cung chủ yếu ở khu vực rừng Quang Hóa (Tây Ninh) thì Nguyễn Ánh còn “sai các quân đóng thuyền chiến lớn hơn 40 chiếc, thuyền đi biển hơn 100 chiếc, lại sai các nha văn võ cùng các đạo thủ thuộc các dinh Trấn Biên, Trấn Định và Vĩnh Trấn đi lấy ván gỗ để nẹp. Những dân phụ lữ, sai phi và cục tượng

²⁷ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 270.

²⁸ Tôn Nữ Quỳnh Trân, “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ”, Tlđđ, tr. 147.

²⁹ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792 – 1793)*, Sđd, tr. 52.

³⁰ Tôn Nữ Quỳnh Trân, “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ”, Tlđđ, tr. 147.

các dinh, các đội nậu biệt nạp, thuộc binh các nha, cứ 40 người thì nậu ván đóng một chiếc sai thuyền”³¹. Bên cạnh đó, Nguyễn Ánh còn chủ trương mộ dân lập nậu làm nghề liên quan đến ngành đóng thuyền như nậu dầu rái (dinh Trấn Biên), nậu buồm lá (dinh Trấn Biên, dinh Phiên Trấn) và định lệ thuế đối với các nậu ấy³². Cụ thể là năm 1790, mỗi người dân ở nậu dầu trám phải nộp 800 cân, 1 đèn nến lớn, 40 đèn nến nhỏ. Các nậu buồm lá, mỗi người phải nộp một năm 80 bó. Đến năm 1799, Nguyễn Ánh định lệ thuế chung cho tất cả các nậu dầu rái trên toàn vùng Gia Định: mỗi người dân trong các nậu dầu rái phải nộp 6 vò dầu rái và 50 cây đèn nhỏ cùng một nửa cây đèn lớn³³. Với chính sách này, Nguyễn Ánh không chỉ giúp cư dân ổn định cuộc sống, tạo công ăn việc làm mà còn đảm bảo được nguồn cung nguyên liệu cho ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ.

Nhờ vào chủ trương ưu tiên phát triển ngành đóng thuyền và tàu thuyền của chúa Nguyễn mà ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ trong thế kỷ XVII – XVIII đã đạt được những thành tựu nổi bật. Trước hết là về số lượng thuyền và tàu thuyền được đóng. Như đã trình bày, ngay sau khi đặt chân đến Gia Định, Nguyễn Ánh đã chú trọng phát triển lực lượng thủy quân. Chính điều này đã làm cho số lượng tàu thuyền ở Đông Nam Bộ tăng vọt, đặc biệt là thuyền chiến. Tính đến năm 1776, ở Đông Nam Bộ đã có hơn 500 tàu thuyền (đa số là thuyền chiến) được đóng mới. Hai năm sau đó (1778), khi đóng ở Sài Gòn, Nguyễn Ánh được Đỗ Thanh Nhân và các tướng tôn làm Đại nguyên soái, “quyền coi việc nước”³⁴. Vào tháng 2, nhân “Tổng đốc giặc là Chu đem thủy binh phá cướp những địa phương ven sông ở Trấn Biên (Biên Hòa) và Phiên Trấn (Gia Định) nên Nguyễn Ánh “sai Đỗ Thanh Nhân giữ Sài Gòn” và tự “làm tướng đóng ở Lật Giang, dựng cờ “Tam quân tư mệnh” để chỉ huy tướng sĩ”³⁵. Để chuẩn bị đánh giặc Nguyễn Ánh đã cho quân lính “đóng hơn 50 chiếc chiến hạm, gọi tên là các hiệu thuyền là Long Lân, lại sắm nhiều bè hòa công, để làm kế đánh giặc”³⁶. *Gia Định thành thông chí* cũng ghi nhận “phàm tại các cửa sông đều đóng cọc cây ngăn cản tàu để chống giữ và bí mật đóng hơn 50 chiếc chiến hạm tại sông nhỏ Thị Tĩnh thuộc sông An Thông. Mấy chiến hạm này đầu bọc nhọn, đầu và thân đều gắn ba tấm ván có vẽ hình như của Tây dương, lại giăng lưới gọi là Long Lân thuyền, lại chuẩn bị bè cho hỏa công”³⁷. Tiếp đến năm 1791, Nguyễn Ánh lại cho “đóng hơn 100 chiếc chiến thuyền, sai tri Tàu vụ Lê Đăng Trung, Khâm sai cai cơ Nguyễn Ngọc Tốt đem các đội ngoại sai, Triều hạ, Mộc đĩnh [xuồng gỗ], thuyền bàn [chở thuyền] chia đi đạo Quang Hóa và các xứ Sơn Phủ, Sơn Bốc, Sơn Trung (thuộc đất Chân Lạp) kiếm lấy ván gỗ”³⁸. Cứ như vậy, trong các năm tiếp theo số chiến thuyền ở Đông Nam Bộ ngày một tăng theo ý chí của chúa Nguyễn và nhu cầu của chiến tranh. Tính đến năm 1800, Nguyễn Ánh đã sở hữu được một đội thuyền chiến hùng hậu với số lượng lên đến 1.200 chiến hạm³⁹. Nếu nhìn lại số thuyền ở Gia Định vào năm 1766 thì quả thực đến năm 1800 Nguyễn

³¹ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 251.

³² Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 263.

³³ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 401.

³⁴ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 205.

³⁵ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 206.

³⁶ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 206.

³⁷ Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Sđd, tr. 197.

³⁸ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 274.

³⁹ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1772 – 1773)*, Sđd, tr. 49.

Ánh đã sở hữu một hạm đội thuyền chiến mà có lẽ bất cứ quốc gia nào cũng phải dè chừng. Tất nhiên, con số trên chắc chắn chưa thể nói hết số lượng tàu thuyền mà chúa Nguyễn đang nắm giữ, đây là chưa kể đến số tàu thuyền tư nhân chưa được thống kê ở Đông Nam Bộ và số chiến thuyền mà Nguyễn Ánh thu được qua các cuộc giao tranh với quân Tây Sơn⁴⁰. Mặc dù vậy, ghi chép của John Barrow cũng đã giúp chúng ta hình dung được phần nào sự hưng khởi của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ vào cuối thế kỷ XVIII.

Một điều có thể khẳng định là, cuộc chiến với Tây Sơn đã thôi thúc Nguyễn Ánh đẩy mạnh hoạt động đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ. Bên cạnh đó, vai trò của người Pháp trong vấn đề phát triển ngành đóng thuyền và tàu thuyền cũng cần làm rõ. Trước khi nhận sự giúp đỡ từ người Pháp, Nguyễn Ánh không có quá nhiều thuyền chiến để đối phó với quân Tây Sơn vốn sở hữu rất nhiều tàu lớn và vũ khí. Tuy nhiên, có lẽ sẽ không quá lời khi cho rằng chính cơ duyên lịch sử đã giúp Nguyễn Ánh nhận được sự hỗ trợ của các giám mục người Pháp và qua đó mà có cơ hội tạo bước chuyển biến căn bản về thế và lực đối với Tây Sơn. Trong quá trình tiếp thu và chia sẻ với người Pháp, các kỹ thuật đóng tàu thuyền chiếm địa vị căn bản và quan trọng theo nghĩa là Nguyễn Ánh đã thật sự ấn tượng mạnh mẽ đối với sự ưu trội của kỹ thuật châu Âu và cách mà nó vận hành để tạo nên ưu thế chiến lược. Nội dung này được làm rõ bởi những dữ kiện theo sau.

Trước chiến thắng then chốt của Tây Sơn tại Quy Nhơn năm 1773, đồng nghĩa là sự thất bại có tính tạm thời của Nguyễn Ánh, chúa Nguyễn phải rong ruổi đến tận đồng bằng sông Cửu Long. Có lẽ vào khoảng năm 1776 hay 1777, khi Nguyễn Ánh quen biết với giáo sĩ truyền đạo người Pháp là Pigneaux de Béhaine, khi đó đang sống tại Hà Tiên. Thực tế, việc phải trốn đến tận vùng đất xa xôi là bởi lực lượng của Nguyễn Ánh không đủ năng lực kháng cự trước lực lượng Tây Sơn lúc đó đang chiếm đóng những khu vực trước đây thuộc vào phạm vi gây ảnh hưởng của chúa Nguyễn. Thậm chí là Tây Sơn còn tiến xuống phương Nam thu vét lúa gạo để khắc phục tình trạng thiếu hụt lương thực mà không vấp phải sự kháng cự căn bản có thể xoay chuyển tình hình. Tình trạng phòng thủ của chúa Nguyễn ở Sài Gòn cũng không khá hơn là mấy. Thực tế, việc Nguyễn Ánh phải trốn chạy đã phản ánh mối tương quan lực lượng quá rõ rệt này, đặc biệt là sự chênh lệch về tàu chiến. Trước tình hình đó, giáo sĩ Pigneaux de Béhaine Pigneaux đã thuyết phục Nguyễn Ánh rằng vị chúa trẻ tuổi chỉ có thể đương đầu trước Tây Sơn khi áp dụng các trang thiết bị và các chiến thuật của châu Âu⁴¹. Khi chúa chấp thuận, các sĩ quan người Pháp do Pigneaux Pigneaux thuyết phục gia nhập hàng ngũ của Nguyễn Ánh đã giúp huấn luyện quân đội và đặc biệt là các kỹ thuật tiên tiến của châu Âu cho các thủy thủ trong quân đội Nguyễn Ánh.

Dưới sự hỗ trợ đặc lực của Pigneau de Béhaine, đặc biệt là từ khi ông quay trở lại từ Pháp và Pondicherry, chúa Nguyễn từ mua sắm các trang thiết bị quân sự và chiến thuyền đã thể hiện một tầm nhìn chiến lược với tính chất tự chủ hơn khi chủ động xây dựng các thương thuyền và

⁴⁰ Năm 1792, với lực lượng thủy quân hùng hậu, Nguyễn Ánh đã giành chiến thắng trong cuộc đối đầu với quân Tây Sơn ngay tại Quy Nhơn. Chiến thắng này không chỉ giúp Nguyễn Ánh tạo lập được ưu thế trước quân Tây Sơn mà còn thu về được 6 tàu chiến, 90 tàu galê loại lớn, 100 thuyền nhỏ khác và 337 khẩu đại bác. John Crawfurd (1830), *Journal of an embassy from the Governor-General of India to the courts of Siam and Cochinchina*, London: H. Colburn and R. Bentley, p. 355.

⁴¹ Frédéric Mantienne (2002), *Les relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule indochinoise (XVIIIe siècle)*, Paris: Les Indes Savantes, pp. 147-150.

chiến thuyền. Từ đầu năm 1792, 15 chiến thuyền (frigates) đã được đóng xong, với một thiết kế một phần theo Trung Hoa (phía đuôi và phía mũi tàu) và một phần theo kiểu châu Âu; chúng có gần 14 khẩu súng⁴². Số lượng đáng kinh ngạc này thể hiện rõ khi chỉ trong khoảng hai năm (1797-1798) Nguyễn Ánh “đã cho đóng ít nhất là 300 pháo thuyền lớn hoặc loại thuyền dùng chèo, năm thuyền có cột buồm và một chiến hạm đúng theo kiểu các tàu châu Âu”⁴³. Năm 1799 một thương nhân người Anh tên Berry đã chứng kiến cuộc khởi hành của một hạm đội chạy xuôi sông Sài Gòn; ông ta đã nhìn thấy 100 chiếc thuyền buồm sàn thấp (galleys), 40 thuyền buồm lớn (junks), 200 thuyền nhỏ (boats) và 800 xuồng chuyên chở hàng (carriers) được kéo bởi ba chiến thuyền một buồm kiểu châu Âu (European sloops)⁴⁴. Sự tiến bộ vượt bậc trên phương diện số lượng và cả chất lượng tàu thuyền đã giúp Nguyễn Ánh giành lại được ưu thế trong những cuộc đối đầu với lực lượng thủy quân hùng hậu của Tây Sơn.

Thực tế, cộng tác với người Pháp đã mang đến cho Nguyễn Ánh rất nhiều lợi thế trên chiến trường và đồng thời khơi gợi cho ông nhiều tư duy mới mẻ về nghệ thuật đóng thuyền, đặc biệt là việc cải tiến chiến thuyền dựa trên kỹ thuật đóng thuyền của phương Tây. John Barrow đã đánh giá rất cao tính chủ động và sáng tạo của Nguyễn Ánh trên phương diện này. Nhà du hành người Anh cho biết: “Theo nguồn tin đáng tin cậy, người ta kể lại rằng để nắm vững kiến thức về thực hành cũng như về lý thuyết của kỹ thuật đóng tàu châu Âu, ông [Nguyễn Ánh - TG] đã mua một chiếc tàu Bồ Đào Nha, với mục đích chỉ để tháo rời ra từng bộ phận, từng tấm ván một, rồi tự tay lắp vào một tấm ván mới có hình dáng và kích thước tương tự như cái cũ mà ông đã tháo ra, cho tới khi mọi thanh sà, xà ngang, thanh gỗ khớp nối được thay thế bằng những cái mới, và như vậy con tàu hoàn toàn được đổi mới”⁴⁵. Việc làm của Nguyễn Ánh cũng được giáo sĩ Le Labouse miêu tả khá cụ thể trong bức thư gửi lên Phái bộ truyền giáo hải ngoại ở Paris: “Không có gì làm xúc động hơn cảnh hàng ngàn người làm việc hết sức hăng hái dưới mắt nhà vua [tức Nguyễn Ánh]; ngài chú ý tới mọi việc, điều khiển tất cả và có khi cần thận chỉ bảo cho cả kích thước. Nguyễn Vương chỉ dùng toàn thợ gốc Đàng Trong mà đã có thể đóng tàu theo kiểu Âu Tây. Khởi sự, Ngài cho tháo rời từng mảnh một chiếc tàu cũ đã mua được. Ngài cho lắp lại theo đồ hình cũ nhưng khéo tới mức tàu đẹp hơn trước. Thành tích đầu tiên ấy đã khích lệ Nguyễn Vương đóng thêm hai chiếc nữa. Bốn chiếc tàu ấy đã dương danh ngài ở khắp nơi. Nguyễn Vương hoàn tất công việc rất mau lẹ. Không quá ba tháng đã hoàn thành và thường còn được mau xong hơn thế”⁴⁶. Rõ ràng là trong bức thư này, sự miêu tả khách quan đã bao gồm cả một tình cảm thán phục không cần phải che giấu đối với Nguyễn Ánh. Các kỹ thuật đóng tàu truyền thống (địa phương) đã kết hợp với kỹ thuật phương Tây một cách độc đáo. Khó có thể không thừa nhận rằng, Nguyễn Ánh đã cho thấy một ý chí chính trị hết sức mạnh mẽ trong việc tiếp thu các kỹ thuật đóng tàu châu Âu.

⁴² Frédéric Mantienne, “The Transfer of Western Military Technology to Vietnam in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries: The Case of the Nguyễn”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 34, No. 3, 2003, p. 531.

⁴³ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 49.

⁴⁴ Archives des Missions Étrangères de Paris [AMEP], vol. 299, folio 70, letter from Lavoué to Liot, 29 May 1794; Archives des Missions Étrangères de Paris [AMEP], vol. 801, folio 867, letter from Barisy to Létondal, 11 Apr. 1801.

⁴⁵ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 52.

⁴⁶ French Archival Volumes “Archives des Missions Étrangères de Paris”, *Cochinchine*, Vol. 747, pp. 869-872.

Bên cạnh đó, cũng phải chú ý rằng nhân lực ở Gia Định hoàn toàn có khả năng tiếp thu và làm chủ các kỹ thuật phương Tây.

Quả thực trong bối cảnh “kỷ nguyên ngoại thương” (*age of commerce*), khi mà những chiếc thuyền của người phương Tây đang giữ vai trò bá chủ trên mặt biển thì việc John Barrow hay Le Labousse dành những lời khen ngợi đặc biệt đối với chiến thuyền của Nguyễn Ánh và khả năng sáng tạo của vị chúa phương Nam có thể là điều hoàn toàn bất ngờ. Nhưng nếu nhìn lại những gì mà Nguyễn Ánh đã làm được trong việc cải tiến chiến thuyền phương Tây thì chúng ta hoàn toàn có thể tin vào sự khách quan của các nhận định đó. Với tầm nhìn nhạy bén, Nguyễn Ánh đã khéo léo dẫn dắt những người thợ Việt làm ra những chiến thuyền với nhiều ưu điểm vượt trội so với mẫu thuyền chiến của phương Tây. Điểm nổi bật hơn cả là tốc độ đóng thuyền của quân Nguyễn Ánh. Một chiến thuyền theo kiểu phương Tây được đóng mới trong khoảng thời gian chưa đầy ba tháng quả là một thành tích đáng tự hào đối với đội quân của Nguyễn Ánh, những người mà chỉ mới tiếp xúc với kỹ thuật đóng tàu phương Tây trong một khoảng thời gian rất ngắn. Thậm chí, những tàu mà Nguyễn Ánh đóng “nhỉnh hơn về kích thước, về trọng tải và hỏa lực so với sản phẩm của xưởng tàu ở Đàng Ngoài”⁴⁷. Tham vọng hàng hải và khả năng tiếp thu khoa học kỹ thuật phương Tây của Nguyễn Ánh quả đáng ngưỡng mộ khi chúa đã nhanh chóng tìm hiểu và nắm bắt các họa đồ châu Âu và trực tiếp đôn đốc các công việc của xưởng đóng tàu⁴⁸. Cũng có ý kiến cho rằng việc Nguyễn Ánh học hỏi kỹ thuật phương Tây trong việc đóng tàu thuyền chỉ là “học mót” (trong khi đó với Nguyễn Huệ là “sáng tạo”)⁴⁹. Nhận định này quả thật có phần chưa hợp lý và khó có thể thuyết phục. Vì lẽ, tính chất sáng tạo hiện hữu trong các tàu thuyền mà Gia Định đóng mới. Thêm nữa, thành Gia Định từ sớm đã có sự tham gia của các nhà thiết kế phương Tây; lối xây dựng cũng mang nhiều dấu ấn Tây phương – đường lối trắc địa, họa đồ đều thể hiện rõ⁵⁰. Như vậy, sự minh họa bổ sung này cho thấy rằng Nguyễn Ánh từ sớm đã lưu tâm đến kỹ thuật phương Tây. Trong việc đóng thuyền, tham khảo và áp dụng kỹ thuật phương Tây hẳn cũng không phải là sự ngẫu nhiên vậy.

Berry cũng cho hay rằng những người thợ mộc Bồ Đào Nha cũng được cho phép và tạo điều kiện làm việc ở các xưởng đóng tàu tại Gia Định. Bên cạnh đó, các thợ mộc Trung Hoa cũng được thuê mướn. Và chính Nguyễn Ánh cũng dựa vào công việc của xưởng khi chính ông đã học nghề làm mộc và rất có khả năng về lãnh vực này. Các lý thuyết hàng hải từ các quyển sách bằng tiếng Pháp (được phiên dịch sang chữ Hán bởi giám mục Adran), đặc biệt là bộ Bách Khoa *Encyclopédie* của Diderot và d’Alembert, bao gồm cả việc đóng thuyền, cũng được Nguyễn Ánh nắm bắt⁵¹. John Barrow bổ sung thêm rằng Nguyễn Ánh “đặc biệt lưu ý về những gì liên quan đến

⁴⁷ Nguyễn Thanh Nhã (2013), *Bức tranh kinh tế Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*, Nguyễn Nghị dịch, NXB Tri thức, Hà Nội, tr. 191.

⁴⁸ Archives des Missions Etrangères de Paris [AMEP], Vol. 746, Folio 392, letter from Le Labousse to Foreign Missions seminary, 24 July 1792.

⁴⁹ Nguyễn Việt – Vũ Minh Giang – Nguyễn Mạnh Hùng (2012), *Quân thủy trong lịch sử chống ngoại xâm*, Sđd, tr. 316.

⁵⁰ Tham khảo thêm: Nguyễn Duy Chính, “Tuơng quan Xiêm - Việt cuối thế kỷ 18”, Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, Số 3 (68) – 2008, tr. 20-21.

⁵¹ Archives des Missions Etrangères de Paris [AMEP], vol. 746, folio 871, letter from Le Labousse to Foreign Missions seminary, 24 Apr. 1800.

thuật hàng hải và kỹ nghệ đóng tàu”⁵². Những đánh giá của Frédéric Mantiene về “năng khiếu” và tầm nhìn của Nguyễn Ánh đối với kỹ nghệ đóng tàu thiết tưởng khó mà sát hợp hơn: “Sự thụ đắc kỹ năng châu Âu được tạo điều kiện bởi một ý tưởng đơn giản nhưng tinh khôn: một chiếc thuyền châu Âu cũ đã được tháo dỡ ra thành từng mảnh riêng biệt, và sau đó được ráp trở lại sao cho các thợ mộc người Việt có thể học hỏi được các kỹ thuật tinh xảo hơn trong việc đóng thuyền của châu Âu để áp dụng vào việc chế tạo các chiếc thuyền lớn có cánh buồm vuông. Cùng lúc, khi chiếc thuyền được ráp trở lại, một chiếc thuyền mới tinh sẽ được sản xuất theo mẫu của chiếc thuyền cũ”⁵³. Chính sự nhạy bén của Nguyễn Ánh đã góp phần tạo nên một truyền thống quan tâm đến kỹ thuật để phục vụ cho mục tiêu xây dựng hạm đội quốc gia. Có lẽ, không quá lời khi cho rằng từ Nguyễn Ánh thì những người kế tục dòng họ đã kế thừa đường lối của ông và “đóng tàu trở thành một ngành nghề công nghiệp quy mô, thực sự định hướng công nghiệp hiện đại đầu tiên”⁵⁴. Và có ý kiến mở rộng hơn khi cho rằng công nghiệp của Nguyễn Ánh đã đi vào câu đồng dao “Kén cửa lựa xẻ, ông thợ nào khoẻ, thì ăn cơm vua” – “được hiểu là chủ trương nhằm huy động nhân lực kỹ thuật cho ngành công nghiệp đóng tàu của những triều đầu nhà Nguyễn”⁵⁵.

Điểm đặc biệt thứ hai và cũng là điều bất ngờ mà Le Labouse thừa nhận với Phái bộ truyền giáo hải ngoại là “Nguyễn Ánh chỉ dùng những người thợ gốc Việt mà đã có thể đóng tàu theo kiểu Âu Tây”. Sự ngỡ ngàng của Le Labouse đã phản ánh được năng lực của những người thợ đóng thuyền ở Đông Nam Bộ. Điều này, chứng tỏ những thợ đóng thuyền đã tiếp thu rất nhanh kỹ thuật đóng thuyền tiên tiến của người Tây Âu cũng như thể hiện được trách nhiệm và tinh thần làm việc nghiêm túc. Với cách làm trên, sang năm 1793, Nguyễn Ánh đã đóng được thêm 9 thuyền đại hiệu⁵⁶: Long ngư, Long thượng, Long hưng, Long phi, Bằng phi, Phượng phi, Hồng phi, Loan phi, Ưng phi⁵⁷. Năm 1796, Nguyễn Ánh cho đóng thêm 15 chiến thuyền lớn khác đều mang hiệu “Gia” kèm theo một chữ thuộc tam tài (Thiên Địa Nhân) hay thập nhị chi (Tí, Sửu, Dần, Mão, Thìn, Ty, Ngọ, Mùi, Thân, Dậu, Tuất, Hợi) và “đặt 15 tỉnh hải úy chia nhau cai quản”⁵⁸.

Những tiến bộ vượt bậc trong việc cải tiến kỹ thuật đóng thuyền chiến đã giúp Nguyễn Ánh xây dựng một đội thủy quân hùng hậu mà có lẽ bất cứ người châu Âu nào đặt chân đến đây cũng phải bất ngờ. Sau khi trở về Pháp, John Barrow đã đặt ra câu hỏi cho nhà đương cục Pháp

⁵² John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 52.

⁵³ Frédéric Mantiene, “The Transfer of Western Military Technology to Vietnam in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries: The Case of the Nguyễn”, Tlđd, tr. 531.

⁵⁴ Bạch Ngọc Chiến - Vương Quân Hoàng (2015), *Bằng chứng cuộc sống: Suy ngẫm về phát triển bền vững Việt Nam*, NXB Chính trị Quốc gia - Sự thật, Hà Nội, tr. 30.

⁵⁵ Bạch Ngọc Chiến - Vương Quân Hoàng (2015), *Bằng chứng cuộc sống: Suy ngẫm về phát triển bền vững Việt Nam*, Sđd, tr. 30.

⁵⁶ Các tác giả của “Quân thủy trong lịch sử chống ngoại xâm” thông tin thêm rằng chữ *đại hiệu thuyền* để chỉ những chiến hạm đóng theo kiểu phương Tây trong thủy quân Nguyễn Ánh. “Có lẽ vì vậy mà có tên là thuyền *đại hiệu*, hoặc thuyền *hiệu* tức *thuyền lớn có tên*. Những thuyền chiến loại lớn thường gọi là *đại chiến thuyền*, thực ra cũng như thuyền chiến chỉ khác chút ít về kích thước, trang bị. Riêng thuyền *đại hiệu* thì ngoại cỡ và là hiện tượng đột xuất trong lịch sử thuyền chiến nước ta”. Nguyễn Việt – Vũ Minh Giang – Nguyễn Mạnh Hùng (2012), *Quân thủy trong lịch sử chống ngoại xâm*, Sđd, tr. 318.

⁵⁷ Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 290.

⁵⁸ 15 chiến thuyền bao gồm: Gia hưng, Gia khánh, Gia nguyên, Gia hạnh, Gia trinh, Gia tường, Gia minh, Gia hòa, Gia trị, Gia thịnh, Gia vĩnh, Gia hựu, Gia hi, Gia hội, Gia thiện. Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, Sđd, tr. 333.

trước hiện tượng phát triển mạnh mẽ của đội thủy quân Nguyễn Ánh rằng: “Nếu vị quân vương này, giữa cuộc chiến đấu với những quân giặc hùng mạnh để giành lại vương quốc của mình, và trong hoàn cảnh tai ương nhất, đã có thể trong khoảng thời gian ngắn ngủi 10 năm trời tìm ra được những biện pháp để xây dựng và trang bị một hạm đội gần 1.200 tàu thuyền có vũ trang, thì những thần dân tích cực của vua Louis XVI đã có thể chuẩn bị cho một lực lượng quân đội còn hùng hậu đáng sợ hơn thế nào cũng ở trên đất nước đó, nếu bản điều ước Versailles được thực thi?”⁵⁹. Rõ ràng, khi đặt ra câu hỏi này, Barrow dường như chỉ muốn nói cho người Pháp biết về tốc độ phát triển thần kỳ của đội thủy quân Nguyễn Ánh cuối thế kỷ XVIII hơn là muốn nhận lại câu trả lời từ họ. Từ góc nhìn so sánh này mang lại một sự khẳng định rằng dưới thời Nguyễn Ánh, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ đã có những bước tiến vượt bậc, trở thành một ngành hỗ trợ quan trọng quyết định đến sức mạnh của lực lượng thủy quân.

Nếu các chiến thuyền lúc bấy giờ chủ yếu được thiết kế theo kiểu châu Âu thì các loại thuyền vận tải của nhà nước hay thuyền buôn tư nhân lại được đóng theo kiểu ghe bầu miền Trung hoặc thuyền buồm proa của người Mã Lai, thuyền sampan [tam bản] của Trung Quốc và đặc biệt là đóng theo cách tương tự với kiểu thuyền mảnh Trung Quốc⁶⁰. Theo John Barrow, điểm đặc biệt khi đóng thuyền theo cách này là việc chia đáy thuyền thành những khoang riêng biệt. Những vách ngăn tạo thành sự phân chia đó được làm bằng những phiến gỗ dày tới 5cm, chúng được trám bịt kỹ lưỡng để đảm bảo cho nước không thể thấm qua được. Với cách làm này, tàu sẽ không bị hư hại nghiêm trọng nếu va phải đá ngầm và khi một khoang bị thấm nước thì hàng hóa ở các khoang còn lại sẽ không bị ảnh hưởng⁶¹. Với những ưu điểm vượt trội, kỹ thuật đóng thuyền này được người phương Tây đánh giá rất cao và Anh đã tiến hành thử nghiệm kỹ thuật này cho lực lượng hải quân⁶². Như vậy, bên cạnh nghệ thuật đóng thuyền truyền thống, vào thế kỷ XVII – XVIII người Việt đã tiếp thu được những kỹ thuật đóng thuyền tiên tiến, đặc biệt là kỹ thuật đóng thuyền chiến của người Phương Tây. Trên nền tảng kỹ thuật phương Tây, những người thợ ở Đông Nam Bộ, đã có những cải tiến kỹ thuật vượt bậc để mang lại cho ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ một dáng dấp đầy mới mẻ.

Những nỗ lực của chúa Nguyễn và người dân trong việc kiến thiết ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ đã mang lại nhiều thành quả đáng ghi nhận. Từ đó, ngành đóng thuyền và tàu thuyền dần khẳng định được vai trò quan trọng trong tổng thể sự phát triển kinh tế và quân sự ở Đàng Trong trong hai thế kỷ. Trước hết là đối với lĩnh vực kinh tế. Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ đã đáp ứng đầy đủ và kịp thời phương tiện đi lại và vận chuyển hàng hóa cho người dân cũng như thương nhân trong và ngoài nước. Nhờ có những chiếc thuyền được đóng ở Đông Nam Bộ mà những thương nhân người Hoa, Xiêm, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha... đã tiết kiệm được một khoản kinh phí rất lớn, tạo điều kiện thúc đẩy hoạt động mua bán, trao đổi hàng hóa với người dân trong khu vực. Đổi lại, sự ưu tiên phát triển ngành đóng thuyền và tàu thuyền đã kích thích hoạt động khai thác nguồn tài nguyên thiên nhiên phục vụ cho ngành đóng thuyền

⁵⁹ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 60.

⁶⁰ Theo John Barrow thì chỉ có những tàu buôn với nước ngoài mới được đóng tương tự theo hình thức này (thuyền mảnh). John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 92.

⁶¹ John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 93.

⁶² John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Sđd, tr. 93.

và tàu thuyền như khai thác gỗ, dầu rái, dầu trám và buồm lá... tạo công ăn việc làm cho người dân và giúp họ kiến lập cuộc sống mới. Đáng chú ý là ghe thuyền ở đây còn được cung ứng cho cả ngoài vùng, “lúc bấy giờ hằng năm có những lái buôn thuyền ở châu Bồ Chính vào Gia Định đặt mua hàng trăm chiếc thuyền lớn đem về ngoài đó bán lại”⁶³. Không quá để nói rằng, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ là một trong những mắt xích chính trong mối quan hệ cộng hưởng giữa nền kinh tế nông nghiệp và thủ công nghiệp truyền thống với nền kinh tế thương mại ở Đàng Trong.

Đối với lĩnh vực quân sự thì ngành đóng tàu thuyền giữ vai trò nổi trội. Trong giai đoạn này, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ gắn liền với nhu cầu phát triển lực lượng thủy quân của chúa Nguyễn, nhất là dưới thời Nguyễn Ánh. Như đã đề cập, trong thời gian đầu của cuộc chiến, Nguyễn Ánh không có quá nhiều chiến thuyền để đối phó với lực lượng thủy quân hùng hậu của quân Tây Sơn. Để giải quyết tình trạng này, Nguyễn Ánh đã thực hiện nhiều chính sách ưu tiên ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ như thành lập các ty thợ thủ công, chiêu tập thợ lành nghề vào làm việc trong các xưởng đóng thuyền của nhà nước hay tiếp thu và cải tiến kỹ thuật đóng thuyền chiến của người phương Tây... Trên cơ sở đó, ngành đóng thuyền ở Đông Nam Bộ đã có những tiến bộ đáng kể cả về kỹ thuật đóng thuyền lẫn số lượng tàu thuyền các loại, đặc biệt là thuyền chiến với số lượng có lúc lên đến 1.200 chiến hạm. Nhờ vậy, Nguyễn Ánh đã dần tạo lập được ưu thế trước lực lượng thủy quân của Tây Sơn và có được những thắng lợi quan trọng mang tính chất quyết định đến kết quả cuối cùng của cuộc chiến trong những năm cuối thế kỷ XVIII đầu thế kỷ XIX⁶⁴.

3. Thay lời kết

Về cơ bản, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ thế kỷ XVII – XVIII đã đạt được nhiều thành tựu đáng ghi nhận với sức bật mạnh mẽ. Bên cạnh các nhân tố chủ yếu như (i) điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên, (ii) sự phát triển của nền kinh tế thương nghiệp và (iii) nhu cầu quân sự của chính quyền Đàng Trong thì những chính sách cởi mở và thiết thực của chúa Nguyễn cũng là tác nhân quan trọng thúc đẩy ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ. Trên cơ sở đó, ngành đóng thuyền và tàu thuyền đã phát triển mạnh mẽ, không chỉ đáp ứng nhu cầu đi lại, giao thương của người dân và thương nhân mà còn là cơ sở để chúa Nguyễn khẳng định sức mạnh quân sự, củng cố vị thế của mình trong khu vực. Là sự hỗ trợ cần thiết cho hoạt động buôn bán lúa gạo, ngành đóng thuyền đã mang lại một diện mạo mới mẻ hơn cho ngành kinh tế ở Đông Nam Bộ. Trên cơ sở sự phát triển của ngành đóng tàu và tàu thuyền, Đông Nam Bộ từng bước dự nhập sâu hơn vào mạng lưới thương mại khu vực. Mặt khác, những kết quả khả quan của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ thế kỷ XVII – XVIII cũng góp phần vào bức tranh lớn hơn của ngành đóng thuyền và tàu thuyền thời Nguyễn.

⁶³ Thạch Phương – Hồ Lê – Huỳnh Lứa – Nguyễn Quang Vinh (2014), *Văn hóa dân gian người Việt ở Nam Bộ*, Sđd, tr. 243.

⁶⁴ “Tất cả các sách giáo khoa sử học đều nói là nhờ có hạm đội mạnh mẽ, được trang bị từ năm 1789 theo lời cổ vấn của một số tay phiêu lưu do Pigneau de Béhaine giới thiệu, chúa Nguyễn Ánh đã có thể đánh bại kẻ thù và có được một phương tiện hữu hiệu để thắng trận cuối cùng”. Nguyễn Thanh Nhã (2013), *Bức tranh kinh tế Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*, Sđd, tr. 192.

Tóm lại, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ thế kỷ XVII – XVIII có thể xem là một “hiện tượng” không chỉ vì sự phát triển mạnh mẽ mà quan trọng hơn đây là một trong những tác nhân cho sự phát triển của nền kinh tế thương nghiệp và góp phần quan trọng vào thắng lợi cuối cùng của Nguyễn Ánh trước nhà Tây Sơn. Mặc dù vậy, sau khi nhà Nguyễn được thành lập, ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ nói riêng và Đại Việt nói chung không còn giữ được vai trò như trước, nhất là vai trò đối với lĩnh vực quân sự. Có lẽ, những chuyển biến tích cực của tình hình trong nước và khu vực, những thay đổi về chính sách phát triển kinh tế của nhà nước hay sự thiếu quan tâm của các vị vua nhà Nguyễn (từ triều vua Tự Đức trở đi) là những nguyên nhân chính dẫn đến sự “thụt lùi” của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đông Nam Bộ trong thế kỷ XIX. Dẫu thế nào đi nữa, lịch sử vẫn thừa nhận ở Đông Nam Bộ một giai đoạn mà ngành đóng tàu thuyền từng bước chuyển mình để hiện hữu và có đóng góp to lớn trong các mặt của đời sống – xã hội trong một giai đoạn đầy thăng trầm.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Archives des Missions Etrangères de Paris [AMEP], Vol. 746, Folio 392, letter from Le Labousse to Foreign Missions seminary, 24 July 1792.
2. Archives des Missions Etrangères de Paris [AMEP], vol. 746, folio 871, letter from Le Labousse to Foreign Missions seminary’, 24 Apr. 1800.
3. Archives des Missions Etrangères de Paris [AMEP], vol. 801, folio 867, letter from Barisy to Létondal, 11 Apr. 1801.
4. Archives des Missions Etrangères de Paris [AMEP], vol. 299, folio 70, letter from Lavoué to Liot, 29 May 1794.
5. Bạch Ngọc Chiến - Vương Quân Hoàng (2015), *Bằng chứng cuộc sống: Suy ngẫm về phát triển bền vững Việt Nam*, NXB Chính trị Quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
6. Chen Xiyu (1991), *Zhongguo huanchuan yu haiwai maoyi* [China's Junks and Overseas Trade], Xiamen: Xiamen University Press.
7. Frédéric Mantienne (2002), *Les relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule indochinoise (XVIIIe siècle)*, Paris: Les Indes Savantes.
8. Frédéric Mantienne, “The Transfer of Western Military Technology to Vietnam in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries: The Case of the Nguyễn”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 34, No. 3, 2003.
9. French Archival Volumes “Archives des Missions Étrangères de Paris”, *Cochinchine*, Vol. 747.
10. Huỳnh Lứa (chủ biên) (2017), *Lịch sử khai phá vùng đất Nam Bộ*, NXB Thành phố Hồ Chí Minh.

11. John Barrow (2008), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1972 – 1973)*, Nguyễn Thừa Hỷ dịch, NXB Thế giới, Hà Nội.
12. John Crawford (1830), *Journal of an embassy from the Governor-General of India to the courts of Siam and Cochinchina*, London: H. Colburn and R. Bentley.
13. Nguyễn Duy Chính, “Tương quan Xiêm - Việt cuối thế kỷ 18”, Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, Số 3 (68) – 2008.
14. Nguyễn Thanh Nhã (2013), *Bức tranh kinh tế Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*, Nguyễn Nghi dịch, NXB Tri thức, Hà Nội.
15. Nguyễn Văn Kim – Nguyễn Mạnh Dũng (2005), *Việt Nam - Truyền thống kinh tế văn hóa biển*, NXB Chính trị Quốc gia – Sự thật, Hà Nội.
16. Nguyễn Việt – Vũ Minh Giang – Nguyễn Mạnh Hùng (2012), *Quân thủy trong lịch sử chống ngoại xâm*, NXB Quân đội Nhân dân, Hà Nội.
17. Nhiều tác giả (2007), *Những vấn đề lịch sử triều Nguyễn*, Tạp chí Xưa & Nay – NXB Văn hóa Sài Gòn, Thành phố Hồ Chí Minh.
18. Nola Cooke and Li Tana (ed.) (2004), *Water Frontier: Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region, 1750-1880*, Rowman & Littlefield Publishers Inc., Singapore.
19. Quốc sử quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục, Tập 1*, NXB Giáo dục, Hà Nội.
20. Quốc sử quán triều Nguyễn (2006), *Đại Nam nhất thống chí, Tập 5*, Phạm Trọng Điềm dịch, Đào Duy Anh hiệu đính, NXB Thuận Hóa, Huế.
21. Thạch Phương – Hồ Lê – Huỳnh Lứa – Nguyễn Quang Vinh (2014), *Văn hóa dân gian người Việt ở Nam Bộ*, NXB Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh.
22. Trần Đức Anh Sơn, “Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong thế kỷ XVII – XVIII”, Tạp chí *Nghiên cứu lịch sử*, số 7 – 2014.
23. Trần Đức Anh Sơn (2014), *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, NXB Văn hóa – Văn nghệ.
24. Trịnh Hoài Đức (2006), *Gia Định thành thông chí*, Lý Việt Dũng dịch và chú giải, NXB Tổng hợp Đồng Nai.