

PHÀ Ở NAM KỲ CUỐI THẾ KỶ XIX - ĐẦU THẾ KỶ XX

NGUYỄN TUẤN ANH*

Vùng đất Nam Bộ Việt Nam có hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, trong quá trình khai thác thuộc địa tại đây, thực dân Pháp đã tận dụng tối đa đặc điểm này khi nâng cấp hạ tầng giao thông. Kết quả là những bến đò ngang truyền thống trước đó đã được cải tiến thành những bến “bắc” hay bến phà với hiệu quả khai thác cao hơn. Trong hơn một thế kỷ hoạt động, những bến phà này có vai trò quan trọng trong việc phục vụ đời sống dân cư, đồng thời tạo nên nét đặc trưng của vùng văn hóa sông nước Nam Bộ.

Từ khóa: Nam Kỳ, phà, thời Pháp thuộc

Nhận bài ngày: 29/4/2022; đưa vào biên tập: 05/5/2022; phản biện: 31/5/2022; duyệt đăng: 11/6/2022

1. DẪN NHẬP

Từ nửa sau thế kỷ XIX, trong quá trình xâm lược và thiết lập ách thống trị trên toàn cõi Đông Dương, giới cầm quyền Pháp đã đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp hệ thống giao thông đường thủy và đường bộ, nhằm phục vụ lợi ích quân sự và kinh tế. Tại Nam Kỳ, nhận thấy tầm quan trọng của hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, chính quyền thuộc địa đã xây dựng, nâng cấp các cảng sông, cảng biển, đào kênh, nạo vét sông ngòi, dẫn thủy nhập điền, đồng thời du nhập những kỹ nghệ đóng tàu hiện đại. Từ đó những chiếc “bắc” hay “phà” xuất hiện ở Nam Kỳ, trở thành phương tiện chuyên chở qua sông và đóng một vai

trò nhất định trong sự phát triển hạ tầng giao thông nơi đây.

Cùng với sự thay đổi và phát triển của xã hội hiện đại, một số tuyến phà từ thời Pháp thuộc ở Nam Bộ không còn phù hợp (với điều kiện tự nhiên, xã hội, kinh tế). Song song với nghiên cứu vai trò những chuyến phà trong hệ thống giao thông đường thủy tại Nam Kỳ thời Pháp thuộc, bài viết tìm hiểu những tri thức về đời sống, xã hội Việt Nam cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX.

2. SƠ LƯỢC VỀ HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY TẠI NAM KỲ THỜI PHÁP THUỘC

Ngay sau khi chiếm được Nam Kỳ lục tỉnh, thực dân Pháp đã biến vùng đất này trở thành thuộc địa và ra sức khai thác (sức người, sức của).

Để phục vụ cho mục đích quân sự và

* Hội Khoa học Lịch sử Thành phố Hồ Chí Minh.

khai thác tài nguyên, thực dân Pháp xây dựng những tuyến đường thuộc địa, đường liên tỉnh, đường tỉnh; đồng thời đẩy mạnh việc nạo vét, cải tạo và cho đào mới nhiều kênh, rạch⁽¹⁾ trên khắp lục tỉnh. Những con kênh được đào dưới thời vua Gia Long, Minh Mạng như kênh Bảo Định, kênh Thoại Hà, kênh Vĩnh Tế tiếp tục được nạo vét, bồi đắp, đồng thời chính quyền thực dân cho đào mới kênh xáng Xà No (1901-1903), kênh Tẻ, kênh Hậu Giang - Long Mỹ (1906-1908)... Những con kênh đào “chạy” khắp các tỉnh Nam Kỳ, trở thành những tuyến đường vận tải huyết mạch không những nối liền các địa phương với nhau mà còn nối liền Nam Kỳ với biển tây nam đi giao thương với các nước. Kể từ đây hoạt động vận tải trên sông với khối lượng lớn được Pháp đẩy mạnh thực hiện và mang lại những hiệu quả kinh tế to lớn cho chính quốc.

Bên cạnh việc đào kênh, chính quyền thuộc địa còn đẩy mạnh việc tu sửa và nâng cấp hệ thống cảng tại Nam Kỳ. Diện mạo các cảng sông, cảng biển thay đổi nhanh chóng. Cảng Sài Gòn là thương cảng quan trọng bậc nhất lúc bấy giờ tại Nam Kỳ. Ngoài cảng Sài Gòn, những cảng sông, cảng biển ở các tỉnh cũng được chú trọng xây dựng nhằm phục vụ việc buôn bán trong ngoài nước, kiểm soát đi lại và thu thuế. Chính quyền thuộc địa đã thiết lập các tuyến vận tải đường sông đi khắp các tỉnh Nam Kỳ, cho cải tiến kỹ thuật đóng tàu, một số loại tàu hiện

đại có động cơ máy được đưa vào sử dụng như chaloupe (sà-lúp), canoé (ca-nô), chaland (sà-lang) chạy bằng động cơ hơi nước hoặc xăng dầu... giúp đem lại hiệu quả khai thác kinh tế cho chính quyền thực dân.

3. TỪ NHỮNG CHUYẾN ĐÒ NGANG ĐẾN NHỮNG CHUYẾN PHÀ THỜI PHÁP THUỘC

Hàng trăm năm qua, những chuyến đò ngang qua sông, những chiếc xuồng, chiếc ghe là hình ảnh quen thuộc và đóng vai trò quan trọng trong đời sống và sinh hoạt hàng ngày ở Nam Bộ. Dưới thời Pháp thuộc, với những mục đích khác nhau, những bến đò ngang vẫn được tiếp tục sử dụng, nhưng phương tiện chuyên chở đã có sự thay đổi Pháp gọi những phương tiện này là *bac*, còn dân gian quen gọi là phà. “*Bắc*” là từ ghi âm từ *bac* tiếng Pháp, là phương tiện hiện đại, to lớn, dùng chuyên chở người và xe cộ qua sông (Huỳnh Công Tín, 2007: 137). Còn phà là thuyền gỗ rộng bề ngang, lòng phẳng, không có mui, thường để chở người và xe sang ngang (Nguyễn Lâm, 1998: 1414). Có thể thấy, *bắc* và *phà* mang cùng một ý nghĩa, chỉ khác nhau ở cách đọc, người Pháp gọi là *bac*, người Việt gọi là *phà*, là phương tiện to lớn (có mái che hoặc không mái che) chuyên chở người và vật sang sông theo một lộ trình và thời gian được quy định.

Những chiếc đò ngang sang sông ở Nam Kỳ trước khi người Pháp đến chỉ là những chiếc thuyền nhỏ, ghe hoặc xuồng bằng gỗ, dùng chuyên chở

người, đồ vật và súc vật (ngựa, bò...), muốn qua sông người đưa đồ sẽ chèo tay hoặc sử dụng dây chằng ngang sông và kéo dây kè phương tiện. Cách thức di chuyển này hoàn toàn thô sơ, thủ công, do thuyền nhỏ nên khi di chuyển sang sông có những chuyến đò chỉ chở khách bộ hành, những chuyến đò khác chở đồ vật hoặc súc vật.

Khi người Pháp đến, những cải tiến đã được áp dụng trên phương tiện vận tải trên sông. Chiếc sà-lúp hay còn gọi là xuồng máy, có gắn động cơ đơn giản được chính quyền thực dân dùng làm phương tiện vận chuyển trên sông trong thời gian đầu. Phương tiện này có “chân vịt” ở phía sau hoặc bên hông mạn thuyền, chạy bằng động cơ máy hoặc có tay chèo mang lại hiệu quả di chuyển tốt hơn ghe thuyền thô sơ. Sang đầu thế kỷ XX, bên cạnh những chiếc sà-lúp, chính quyền thực dân đã đầu tư cải tiến, thay phương tiện vận chuyển bằng những chiếc *bac* hay phà. Những chiếc phà vận chuyển sang sông được cải tiến về kỹ thuật đóng tàu, chạy bằng động cơ, có kích thước lớn hơn, chuyên chở nhiều hơn và hoạt động tuân theo những quy định của chính quyền bấy giờ. Các bến phà được đấu thầu và các chủ thầu sẽ là người đầu tư, quản lý và nộp lại cho chính quyền thuộc địa theo tỷ lệ quy định. Ngày 01/01/1920, chính quyền thuộc địa cho chủ thầu được thu tiền qua phà theo bảng giá biểu như Bảng 1.

Bảng 1. Chi phí qua phà theo quy định ngày 01/01/1920

Thời gian	Số tiền hành khách phải trả mỗi lần qua phà
5 giờ - 7 giờ	0\$01 (một xu)
7 giờ - 11 giờ	0\$02 (hai xu)
11 giờ - 14 giờ	0\$01 (một xu)
14 giờ - 18 giờ	0\$02 (hai xu)
18 giờ - 20 giờ	0\$01 (một xu)
20 giờ - 24 giờ	0\$02 (hai xu)

Nguồn: Nguyễn Đình Tư, 2016: 295-296.

Quy định của chính quyền thực dân Pháp về giá tiền cho mỗi lần qua phà còn phụ thuộc vào thời gian. Nếu đi vào khung 7 giờ đến 11 giờ, 14 giờ đến 18 giờ và 20 giờ đến 24 giờ hành khách phải trả 2 xu (0\$02), các khoảng thời gian khác chi phí chỉ 1 xu (0\$01), phà không hoạt động từ 24 giờ đến 5 giờ sáng. Những khoảng thời gian thu tiền gấp đôi (2 xu), theo chúng tôi đoán định có thể là khoảng thời gian đồng hành khách đi lại, đồng thời khoảng cách thời gian thu tiền gấp đôi (2 xu) cũng kéo dài 4 tiếng, đồng nghĩa với việc hành khách sẽ dễ mất 2 xu so với di chuyển vào sáng sớm, giữa trưa hay xế chiều (chỉ phải trả 1 xu).

Ngoài chi phí qua phà, hành khách còn phải chịu thêm các khoản thu khác theo quy định:

- Hành khách có hành lý nhẹ nhưng cồng kềnh hoặc hành lý nặng phải để trên sàn phà phải trả thêm tiền cước 0\$01 nếu đi trong thời gian từ 5 giờ đến 20 giờ, hay 0\$02 nếu đi trong thời gian từ 20 giờ đến 24 giờ.

- Chó có xích dắt hay không, nếu khách có trên một con, mỗi con phải trả 0\$02 hay 0\$04 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe đạp hay xe kéo (kể cả phu xe) khách phải trả thêm 0\$05 hay 0\$10 (một giắc hay hào) tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe chở đồ kể cả một phu xe, có đồ hay không phải trả 0\$10 hay 0\$15 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Ngựa, la hay bò không thắng vào xe, dắt theo, kể cả người dắt phải trả 0\$15 hay 0\$25 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe 2 bánh, kể cả người điều khiển, không kể hành khách và xe 2 bánh có chở vật dụng, hàng hóa hay không, kể cả người điều khiển phải trả 0\$20 hay 0\$30 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe 4 bánh, kể cả người điều khiển, không kể hành khách và xe 4 bánh có chở vật dụng, hàng hóa hay không, kể cả người điều khiển phải trả 0\$30 hay 0\$40 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe ô-tô 2 hay 3 chỗ ngồi kể cả tài xế, không kể hành khách phải trả 0\$60 hay 0\$70 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe ô tô ít nhất 4 chỗ ngồi, kể cả tài xế, không kể hành khách phải trả 0\$80 hay 1\$00 tùy theo thời gian ở mục 2 trên đây.
- Xe cam-nhông có hàng hay không, kể cả tài xế phải trả 1\$00 hay 1\$20 tùy

theo thời gian ở mục 2 trên đây (Nguyễn Đình Tư, 2016: 295-296).

Với mức giá quy định và với khả năng vận chuyển nhiều hành khách, phương tiện, hàng hóa chủ thầu vẫn còn thu được khoản tiền lớn sau khi trích nộp cho chính quyền. Việc cải tiến phương tiện di chuyển sang sông dựa trên những bến đò ngang cũ cho thấy phần nào sự đầu tư khai thác các lĩnh vực kinh tế - xã hội của chính quyền địa phương thời Pháp thuộc trong điều kiện không thể xây cầu khi kỹ thuật xây dựng đầu thế kỷ XX chưa cho phép hoặc quá nhiều tốn kém.

4. MỘT SỐ BẾN PHÀ LỚN THỜI PHÁP THUỘC TẠI NAM KỲ

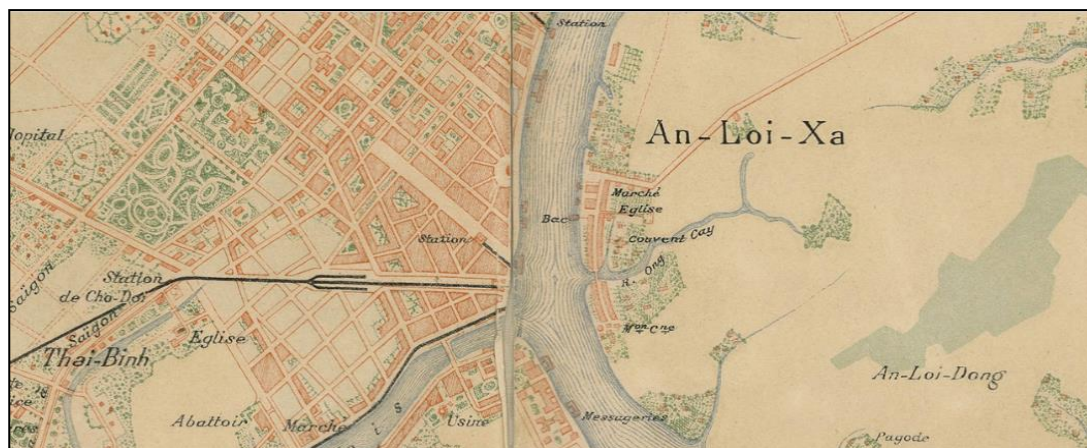
Dựa trên những tư liệu được ghi chép và hệ thống bản đồ tại Nam Kỳ cuối thế kỷ XIX - đầu thế kỷ XX, tác giả đề cập đến một số những bến phà xuất hiện trong các nguồn tài liệu sưu tầm được, đây là những bến phà đã và đang gắn liền với đời sống của nhiều thế hệ người Việt tại Nam Bộ.

4.1. Bến phà Thủ Thiêm

Thuộc làng An Lợi, tổng Bình Trị Trung, tỉnh Gia Định (Nguyễn Đình Tư, 2017: 272) (nay là phường Thủ Thiêm, quận 2, thành phố Thủ Đức, TP HCM), bến đò Thủ Thiêm (sau là bến phà Thủ Thiêm) giữ vị trí kết nối giữa vùng trung tâm thành phố Sài Gòn với tuyến đường đi Thủ Đức.

Ca dao vùng Sài Gòn - Chợ Lớn có câu: “Chùng nào Chợ Lớn hết vôi/Nước Nam hết giặc em thôi đưa đờ/Bắp non mà nướng lửa lò/Đố ai ve

Hình 1. Bến phà Thủ Thiêm được thể hiện trên Bản đồ vùng phụ cận Sài Gòn năm 1895



Nguồn: Flickr, 2014a.

được con đò Thủ Thiêm”. Hình ảnh “con đò Thủ Thiêm” đưa khách sang sông đã đi vào dân gian như một biểu tượng về tình yêu quê hương, đất nước. *Đại Nam nhất thống chí* cũng đề cập đến hoạt động của bến đò Thủ Thiêm “Ở thôn Giai Quý, huyện Nghĩa An [thành phố Thủ Đức - NTA] có chợ tục gọi là Cựu Thiêm; trước chợ có sông Bình Giang [sông Sài Gòn - NTA], đối diện tỉnh Gia Định. Tàu biển, thuyền sông tấp nập, dân sở tại làm nghề chở đồ ngang, đò dọc và theo dòng nước đem bán thực phẩm như cá, thịt, rau, quả” (Trần Chánh Nghĩa, 2011).

Sau khi thực dân Pháp chiếm Sài Gòn và thiết lập chế độ cai trị, những con đò ngang đã được thay bằng những chiếc phà có gắn động cơ máy. Trên bản đồ Sài Gòn và vùng phụ cận năm 1895 vị trí bến đò Thủ Thiêm được chú thích là “bac”. Đến bản đồ năm 1911 (Flickr, 2014b), chính quyền Nam Kỳ chú thích thêm một bến phà

nữa ở phía bắc bến phà cũ (nay là cầu Thủ Thiêm). Có thể thấy, khi nhu cầu đi lại tăng lên, chính quyền đã mở thêm một tuyến phà nữa qua vùng Thủ Thiêm, vận chuyển hành khách từ Sài Gòn sang Bình Trị Trung đi Thủ Đức, ra Biên Hòa. Bến phà Thủ Thiêm đóng vai trò kết nối phía đông và tây sông Sài Gòn vào mạng lưới giao thông thủy bộ nơi này.

4.2. Bến phà Bình Quới

Nằm ở phía tây bắc Sài Gòn, phà Bình Quới thời Pháp thuộc đặt tại làng Bình Quới Tây, tổng Bình Trị Thượng, tỉnh Gia Định (Nguyễn Đình Tư, 2017: 272) (nay thuộc phường 28, quận Bình Thạnh, TPHCM) kết nối vùng Bình Thạnh và Thủ Đức, đồng thời nối liền tuyến đường Sài Gòn đi Biên Hòa. Theo ghi chép trong *Đại Nam nhất thống chí*: “Bến đò Bình Quới, ở huyện Bình Long, bắc giáp bến đò Bình Đồng tỉnh Biên Hòa, ngang 75 trượng” (Trịnh Hoài Đức, 2019: 149), trước đó trong *Gia Định Thành thông*

chí, Trịnh Hoài Đức (2019: 66) ghi chú bến đò này tục danh là Cầu Đò thuộc dinh Phiên Trấn.

Trên bản đồ Sài Gòn và vùng phụ cận năm 1895 vị trí bến đò Bình Quới được chú thích là “bac” và kết nối qua địa danh Bến Đò Mới, phía đông - nam bến đò này là một ký hiệu bến đò khác với ghi chú tuyến đường cũ đi Sài Gòn đến Biên Hòa (de ancienne route de Saigon a Bien-Hoa). Đến Bản đồ vùng phụ cận Sài Gòn năm 1911, ký hiệu bến phà này đã không còn, đồng thời xuất hiện địa danh Xóm Bến Đò Cũ. Như vậy bến đò Bình Quới cũ đã được thay bằng bến phà Bình Quới Mới kết nối tây bắc Sài Gòn với Biên Hòa.

4.3. Bến phà Cát Lái

Thuộc làng An Thạnh, tổng An Thành, tỉnh Gia Định (Nguyễn Đình Tư, 2017: 271) (nay thuộc phường Cát Lái, thành phố Thủ Đức, TPHCM; phía tỉnh Đồng Nai thuộc huyện Nhơn Trạch), bến phà Cát Lái xuất hiện trên Bản đồ vùng phụ cận Sài Gòn năm 1911 thuộc Xóm Cát Lái. Bến phà vượt sông Đồng Nai nối vùng Gia Định và Biên Hòa trong đầu thế kỷ XX, đóng vai trò quan trọng trong việc thông suốt giao thông đến các tỉnh phía đông bắc Sài Gòn. Sau hơn một thế kỷ, bến phà Cát Lái ngày nay vẫn còn tiếp tục hoạt động.

4.4. Những bến phà tại Biên Hòa

Đất Biên Hòa - Đồng Nai được hình thành và phát triển cạnh dòng sông Đồng Nai hơn 300 năm, những chi lưu

chằng chịt của dòng sông này tạo điều kiện thuận lợi để các hoạt động đi lại, sinh hoạt trên sông trở nên dễ dàng. Cho đến đầu thế kỷ XX, trên sông Đồng Nai với hơn 50 bến đò ngang, trong đó đoạn qua Biên Hòa có hơn 20 bến, hệ thống giao thông đường thủy tại khu vực này được kết nối thông suốt từ đất liền ra các cù lao trên sông và ngược lại. Bên cạnh những bến đò là các làng nghề thủ công truyền thống, như nghề làm đá gắn liền với bến đò Bửu Long, nghề làm gốm đất đen nổi tiếng gắn với bến đò Lò Lu, nghề dệt nhuộm gắn với bến đò Kho... đã thúc đẩy sự phát triển của thủ công nghiệp trong vùng, đảm bảo đời sống no đủ cho dân địa phương, tạo nên mối liên kết giữa các vùng với nhau (Hoàng Lộc, 2020).

Trong *Gia Định Thành thông chí*, mục địa danh Đại Phố châu (Cù Lao Phố), tác giả có nhắc đến bến đò ngang đưa người qua lại chợ Bình Tiên (Trịnh Hoài Đức, 2019: 62) nay thuộc phường Bửu Hòa, thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai. Trên bản đồ đường bộ Nam Kỳ khu vực các tỉnh Bà Rịa, Biên Hòa, Chợ Lớn, Gia Định, Tây Ninh, Thủ Dầu Một năm 1906 (Flickr, 2014c), tỉnh Biên Hòa với hai bến đò được chú thích là “bac”, là bến Trạm - Bửu Long (ngày nay nối Bình Dương và Đồng Nai) và một bến khác, nay là cầu Hóa An (thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai). Các bến đò này sau đều được cải biến thành bến phà cho đến ngày nay.

4.5. Bến phà Mỹ Thuận

Trong *Gia Định thành thông chí*, mục địa danh Thi Hàn Châu (cù lao Cái Thia - Vàm Hàn), Trịnh Hoài Đức (2019: 92) đề cập đến thôn Mỹ Thuận. Địa danh Mỹ Thuận này gắn liền với tên bến phà bắc qua sông Tiền, được biết đến là “bắc Mỹ Thuận” (Trịnh Hoài Đức, 2019: 209). Bến phà Mỹ Thuận kết nối đất Tiền Giang và Vĩnh Long qua sông Tiền, thời Pháp thuộc bến phà này là “ngưỡng cửa” (Huỳnh Minh, 1967: 374) kết nối Gia Định và Hậu Giang, một trục đường quan trọng nối các tỉnh miền Đông với miền Tây Nam Bộ.

Trong một bưu thiếp tác giả sưu tầm được với chú thích năm 1919 ghi rõ: “Vinh Long - Bac de My Thuan” (Vĩnh Long - Phà Mỹ Thuận), bến phà Mỹ Thuận với một chiếc cầu và một chiếc phà đang cập bến, những hành khách đang di chuyển lên cầu phao. Tấm bưu thiếp này mô tả sinh động hình ảnh chiếc phà máy, loại phà một lưới, hành khách chỉ lên xuống ở một đầu phà. Bức ảnh cho thấy rõ sự cải tiến về phương tiện vận chuyển so với những bến đò ngang trước đó. Tuy nhiên, trong giai đoạn đầu khi cư dân sông nước Cửu Long đều sở hữu riêng các phương tiện đi lại trên sông như xuồng, ghe..., việc đi qua phà vẫn chưa thu hút được người dân. Đến những năm 1940-1950, tình trạng kẹt xe xuất hiện khi những tuyến đường bộ nối liền lục tỉnh được hoàn thiện. Báo *Lẽ sống* của Sài Gòn số ra ngày 31/10/1955 đã phản ánh tình

trạng kẹt xe tại bắc Mỹ Thuận do phải chờ phà với bài viết nhan đề: “Nạn kẹt xe tại bắc Mỹ Thuận”, tờ báo cho biết “tối nay, hành khách có dịp từ Sài Gòn về các tỉnh Hậu Giang đều bị trải qua nhiều vất vả thảm thương tại bến bắc Mỹ Thuận, vì nạn kẹt xe chờ họ đến rồi đều phải đậu hết lại... chờ bắc (phà)”, chính quyền buộc phải cho phà Mỹ Thuận hoạt động từ 4 giờ đến 22 giờ và những lúc cần thiết thì cho chạy suốt đêm để khắc phục tình trạng trên (dẫn theo Quốc Việt, 2020).

Hình 2. Ảnh chụp khoảng năm 1919 trên bưu thiếp ghi rõ Vĩnh Long - Bac de My-Thuan



Nguồn: Decalpe, 2017.

Nhiều thập kỷ sau, phà Mỹ Thuận tiếp tục “sứ mệnh” vận chuyển hành khách qua lại dòng sông Tiền. Từ năm 2000, khi cầu dây văng Mỹ Thuận được khánh thành, đây là cầu dây văng đầu tiên bắc qua sông Mekong tại Việt Nam, bến phà cũng ngừng hoạt động từ thời điểm này. Phà Mỹ Thuận đã đóng góp một phần quan trọng vào việc kết nối tuyến đường huyết mạch về các tỉnh miền Tây Nam Bộ, tạo sinh kế cho rất nhiều người dân “sống” dựa vào hoạt động của phà.

4.6. Bến phà Cần Thơ

Nếu như phà Mỹ Thuận kết nối đôi bờ sông Tiền thì phà Cần Thơ trên dòng sông Hậu (hay còn gọi là bến đò Cái Vồn, bến đò Hậu Giang, bắc Cần Thơ, phà Hậu Giang) kết nối Vĩnh Long và Cần Thơ. Năm 1915, toàn quyền Đông Dương ra nghị định đắp lộ đá từ Sài Gòn đi Rạch Giá - Cần Thơ, “Năm 1914-1918, bến phà Cần Thơ qua sông Hậu dài 1.840 mét được xây dựng. Có phà, lộ xe từ Cần Thơ đi Sóc Trăng, Long Xuyên, Vĩnh Long cũng được đắp và dần dần chỉnh trang. Nhờ vậy, đến năm 1925 tổng số đường bộ hàng tỉnh ở xứ đồng bằng này lên 20,000 cây số” (Cát Tường). Theo như mô tả của những vị cao niên, lúc mới hình thành phà Cần Thơ chỉ có 2 chiếc phà loại nhỏ, mỗi chiếc chở khoảng 1-2 chiếc xe hơi cùng vài khách bộ hành, phà chạy bằng máy dầu, xe lên xuống phải quay ponton (ụ nổi) bằng sức người cho khớp với mỏ bàn phà (Hữu Hiệp, Kim Khanh, 2010). Trong giai đoạn đầu hình thành, bến phà Cần Thơ được cải tiến dựa trên bến đò cũ trước đó bắc ngang sông Hậu, chính quyền địa phương đã nâng cấp bằng những chiếc phà rộng và tân tiến hơn, lượng khách qua lại giai đoạn đầu rất ít. Bến phà này cùng với phà Mỹ Thuận tạo thuận lợi cho hệ thống giao thông đường bộ đi các tỉnh miền Tây Nam Kỳ, tiền đề cho sự phát triển của những vùng rộng lớn tại Hậu Giang, Bến Tre, Sóc Trăng...

Ở Nam Kỳ còn các bến phà khác, như: cụm phà Vàm Cống, phà Rạch Miễu,

phà Bến Lức... Những bến phà này kết nối giao thông thủy bộ thông suốt, phần nào làm cho bộ mặt giao thông cả nước ngày càng hoàn thiện vào đầu thế kỷ XX.

5. VAI TRÒ CỦA PHÀ TRONG ĐỜI SỐNG XÃ HỘI NAM KỲ THỜI PHÁP THUỘC

Mặc dù việc đầu tư cho hệ thống giao thông thủy bộ bấy giờ chỉ nhằm phục vụ nhu cầu quân sự và vận chuyển lúa gạo Nam Kỳ đi xuất cảng nhưng đã mang lại những đổi thay nhất định trong đời sống xã hội của vùng Nam Kỳ lục tỉnh.

- Vận chuyển con người và hàng hóa

Trước khi thực dân Pháp cai trị Nam Kỳ, cư dân nơi đây đã thích nghi với địa hình sông nước trong hàng thế kỷ. Những chiếc ghe bầu, xuồng câu trở thành phương tiện vận chuyển quan trọng trên khắp mọi ngõ ngách sông, ngòi, kênh, rạch và hoạt động lưu thông bằng đường thủy góp phần vận chuyển con người và hàng hóa đến các vùng khác nhau. Trong quá trình di chuyển đó, sự giao lưu văn hóa giữa các vùng, trao đổi thông tin liên lạc được nối liền góp phần quan trọng trong việc hình thành những trung tâm buôn bán sầm uất với cảnh trên bến dưới thuyền tại các trung tâm giao thương ở Nam Kỳ thời Nguyễn.

Dưới thời Pháp thuộc, những chiếc phà với kích thước và trọng tải lớn, có gắn động cơ có thể vận chuyển con người và hàng hóa một cách hiệu quả hơn đò truyền thống. Tuy nhiên, trong

những năm cuối thế kỷ XIX, những chiếc đò vẫn hoạt động song song với những chiếc sà-lúp, phà có gắn máy. Những bến phà chỉ thật sự phát huy chức năng vận chuyển chính khi hệ thống giao thông đường bộ giữa các tỉnh được kết nối, con đường di chuyển từ miền Đông về các tỉnh miền Tây Nam Kỳ được mở rộng và thuận lợi hơn. Điều này là do trong giai đoạn đầu các phương tiện vận chuyển trên sông vẫn là lựa chọn được ưu tiên hàng đầu trong đời sống cư dân nơi miền sông nước. Khi các trục đường lộ liên tỉnh được kết nối, phương tiện di chuyển 4 bánh chở khách, xe ngựa, xe kéo được sử dụng và thuận tiện hơn so với đi thuyền. Lúc này, với khả năng vận chuyển không chỉ con người, hàng hóa mà còn cả phương tiện giao thông khác như xe 4 bánh, xe kéo, xe ngựa...; những bến phà kết nối các lộ liên tỉnh, như trường hợp phà Mỹ Thuận kết nối vùng Tiền Giang và Vĩnh Long, phà Cần Thơ kết nối Vĩnh Long, Cần Thơ và các vùng Sóc Trăng, Bạc Liêu... Đặc biệt, khi tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho được bắt đầu khai thác (7/1885), phà Bến Lức đã vận chuyển các toa tàu hỏa sang sông trong thời gian chờ hoàn thiện cầu Bến Lức (5/1886).

- Góp phần hoàn thiện và kết nối giao thông thủy bộ giữa các tỉnh Nam Kỳ

Trong công cuộc nâng cấp, xây mới hệ thống giao thông đường bộ của chính quyền thực dân, trở ngại lớn nhất đối với giao thông nơi đây chính là phải vượt sông, kết nối những dòng

sông lớn, nhỏ chằng chịt chảy ngang dọc trên khắp lục tỉnh. Với chi phí lớn khi xây dựng cầu sắt bắc ngang sông cùng với những hạn chế nhất định của công nghệ đương thời, việc xây dựng cầu bắc ngang sông không khả thi và rất tốn kém trong khi hiệu quả khai thác không nhiều.

Để kết nối thông suốt các vùng bị chia cắt bởi những dòng sông lớn như hệ thống sông Vàm Cỏ, sông Tiền, sông Hậu, cùng các chi lưu khác của dòng Mekong, chính quyền thuộc địa đầu tư một khoản tiền để đóng mới các phà vận chuyển, nhưng họ nhận được hiệu quả khai thác liên tục thông qua việc thu tiền hành khách sử dụng phà, thu thuế hoạt động của bến phà trong suốt thời kỳ Pháp cai trị.

Đóng vai trò kết nối nên khi xe đò và các phương tiện vận chuyển trên bộ gắn động cơ xuất hiện và phổ biến, những bến phà trở thành những điểm ùn tắc nghiêm trọng như nhiều báo chí đương thời đã phản ánh. Điều này thể hiện nhu cầu đi lại của người dân tăng nhanh, mặt khác chứng tỏ sự khai thác có hiệu quả của chính quyền thực dân đối với loại hình vận tải qua sông vì nguồn lợi thu được từ các bến phà là không nhỏ.

Như vậy, phà đóng vai trò như nút giao thông liên kết các tỉnh lộ lại với nhau, nối liền giao thông và giao thương giữa những vùng trung tâm các tỉnh. Chính điều này đã làm thông suốt các tuyến giao thông huyết mạch tại Nam Kỳ trong những năm đầu thế kỷ XX. Đến đầu thế kỷ XXI một số bến

phà có từ đầu thế kỷ XX vẫn tiếp tục hoạt động và là một phần quan trọng kết nối giao thông giữa các vùng, điều này cho thấy hoạt động chuyên chở bằng đò hay phà đối với vùng sông nước mang lại hiệu quả phục vụ dân sinh lâu dài.

- Góp phần giải quyết sinh kế và trở thành một phần trong đời sống văn hóa sông nước Nam Bộ

Những chiếc phà ngoài việc chuyên chở, vận chuyển hàng hóa và là nút kết nối giao thông giữa các tỉnh, còn giải quyết việc làm cho nhiều người dân. Trong giai đoạn đầu khi động cơ chưa được cải tiến, phà sử dụng nhân công chèo tay. Khi chính quyền đầu tư nâng cao chất lượng phà, một bộ phận nhân công có kỹ năng điều khiển phà máy đã được đào tạo sử dụng. Ngoài ra, phục vụ ở khu bến phà và trên phà còn có nhân công bán vé, phu khuân vác... và những người bán hàng rong.

Trong khoảng thời gian phà qua sông, những tin tức được truyền khẩu, sự giao lưu văn hóa giữa cư dân các tỉnh được diễn ra. Việc trao đổi sản phẩm cạnh bến phà còn tạo nên những làng nghề truyền thống; những sản phẩm thủ công như gốm, vải vóc, quà lưu niệm... trở thành những sản phẩm bán mua tại các địa phương với những bến phà lâu năm.

Mỗi bến phà là một “thị tứ” (Nguyễn Thị Hậu, 2021), rất nhiều những người dân sống nhờ vào hoạt động của bến phà. Theo những ghi chép, giai đoạn đầu hành khách sang phà

chỉ là những người giàu có, quan chức Pháp với những chiếc ô tô hiện đại lúc bấy giờ. Theo thời gian, khi hệ thống giao thông đường bộ dần được hoàn thiện, những bến phà trở nên đông đúc với cư dân nhiều vùng miền mang theo nhiều đặc điểm văn hóa khác biệt. Do đó, mỗi bến phà trở thành nơi giao lưu văn hóa giữa các tỉnh, phản ánh rõ nét cá tính và lối sống của cư dân Nam Bộ, góp phần gắn kết cộng đồng, phổ biến nhiều giá trị đặc trưng vùng miền như các loại đặc sản, trái cây, bánh, sản phẩm thủ công... Từ đấy, phà, bến phà đi vào âm nhạc, thơ ca, văn học và trở thành những bóng hình in sâu vào ký ức của nhiều thế hệ, tạo nên những giá trị văn hóa tinh thần độc đáo đối với văn hóa Đồng bằng sông Cửu Long nói riêng và văn hóa Nam Bộ nói chung.

6. KẾT LUẬN

Hoạt động vận chuyển bằng phà qua những dòng sông lớn tại lục tỉnh Nam Kỳ cuối thế kỷ XIX đến đầu thế kỷ XX đã giúp hạ tầng giao thông đường bộ và đường thủy vùng này được cải tiến đáng kể.

Chính quyền thực dân Pháp đã tận dụng những bến đò dọc ngang để nâng cấp, sửa chữa, cải tiến phương tiện vận chuyển theo kiểu phương Tây. Những chiếc phà với kích thước lớn hơn ghe, xuồng truyền thống của người Việt lại được trang bị thêm động cơ máy, hoạt động theo lịch trình quy định, vận chuyển được khối lượng hàng hóa và con người nhiều

hơn, an toàn hơn đã được đưa vào sử dụng trên khắp các dòng sông từ miền Đông đến miền Tây Nam Bộ. Chính điều này đã kết nối hiệu quả hệ thống giao thông thủy bộ, là cơ sở để thực dân Pháp tiến hành mở rộng và xây dựng các tuyến đường lộ liên tỉnh kết nối các vùng.

Về mặt xã hội, do được nâng cấp dựa trên nền tảng là những bến đò ngang lâu đời tại các địa phương, bến phà không chỉ là nút kết nối giao thông giữa các vùng mà còn tạo điều kiện sinh sống cho rất nhiều dân cư khu vực xung quanh. Hoạt động sống của một bộ phận dân cư gắn với hoạt động của phà, đặc biệt là những người buôn bán nhỏ lẻ, lao động chân tay... Xung quanh những bến phà còn hình thành những làng nghề truyền

thống, hội tụ hành khách từ các nơi khác nhau, góp phần đẩy mạnh hơn nữa sự gắn kết cộng đồng thông qua giao lưu văn hóa vùng miền trong thời gian phà hoạt động.

Trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI, những cây cầu dây văng hiện đại đã kết nối đôi bờ sông Tiền, sông Hậu, phà Mỹ Thuận, phà Cần Thơ, phà Rạch Miễu, phà Vàm Cống đã kết thúc “sứ mệnh” chuyên chở trong hơn một thế kỷ; hầm chui vượt sông Sài Gòn cũng thay thế bến phà Thủ Thiêm... Mặc dù vậy, ngày nay vẫn còn nhiều bến phà đang hoạt động, kết nối các vùng; điều này phản ánh vai trò của đò và phà trong đời sống văn hóa sông nước phương Nam nói riêng và cả nước nói chung. □

CHÚ THÍCH

⁽¹⁾ Theo sắc lệnh ngày 20/6/1871, Ủy ban Nghiên cứu về sông rạch Nam Kỳ được thành lập phục vụ cho mục đích quân sự và thương mại. Ngày 6/2/1875, một Ủy ban nghiên cứu mới được thành lập nhằm cải tạo lưu thông trên đường sông, đến năm 1879 thì hoàn thành đề án tổng thể về việc đề nghị đào kênh, cải tạo sông ngòi phục vụ công tác giao thông đường thủy, thủy lợi và quân sự. Năm 1930 công tác đào kênh và nạo vét sông, rạch tương đối hoàn thành.

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

1. Cát Tường. (n.d.). “Hội ỨC phà Cần Thơ”. <http://thatsonchaudoc.com/>, truy cập ngày 10/4/2022.
2. Decalpe. 2017. “Indochine Vinh Long Bac De My-Thuan”. https://www.delcampe.net/en_GB/collectables/postcards/vietnam/indochine-vinhlong-bac-de-my-thuan-475309467.html, truy cập ngày 10/4/2022.
3. Flickr. 2014a. “Plan des environs de Saïgon 1895”. <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/11833779075/>, truy cập ngày 10/4/2022, truy cập ngày 20/4/2022.
4. Flickr. 2014b. “Environs de Saïgon 1911”. <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/12776559345/in/photostream/>, truy cập ngày 20/4/2022.

5. Flickr. 2014c. “Carte routière de la Cochinchine pour les provinces de Baria, Bienhoa, Cholon, Giadinh, Tayninh, Thudaumot, dressée d'après les renseignements les plus récents 1906”. <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/11913778936/in/album-72157711735982831/>, truy cập ngày 20/4/2022.
6. Hoàng Lộc. 2020. “Dấu ấn đồ ngang. *Báo điện tử Đồng Nai*”. <http://www.bao-dongnai.com.vn/dong-nai-cuoi-tuan/202005/dau-an-do-ngang-3003640/>, truy cập ngày 21/4/2022.
7. Huỳnh Công Tín. 2007. *Từ điển từ ngữ Nam Bộ*. Hà Nội: Nxb. Khoa học Xã hội.
8. Huỳnh Minh. 1967. *Vịnh Long xưa và nay*. Sài Gòn: Nxb. Cánh Bàng.
9. Hữu Hiệp, Kim Khanh. 2010. “Phà Hậu Giang - câu chuyện trăm năm”. <https://bitly.com.vn/kc2kba>; ngày 10/4/2022, truy cập ngày 20/4/2022.
10. Nguyễn Đình Tư. 2016. *Chế độ thực dân Pháp trên đất Nam Kỳ 1859-1954*. Tập 1. TP HCM: Nxb. Tổng hợp TP HCM.
11. Nguyễn Đình Tư. 2017. *Địa chí hành chính các tỉnh Nam Kỳ thời Pháp thuộc 1859-1951*. TP HCM: Nxb. Tổng hợp TP HCM.
12. Nguyễn Lân. 1998. *Từ điển từ và ngữ Việt Nam*. TP HCM: Nxb. TP HCM.
13. Nguyễn Thị Hậu. 2021. “Nao nao nhớ những chuyến phà với “sứ mệnh” trăm năm”. <https://tcdulichthphcm.vn/suy-ngam/nao-nao-nho-nhung-chuyen-pha-voi-su-menh-tram-nam-c8a18440.html>, truy cập ngày 25/4/2022.
14. Quốc Việt. 2020. “20 năm cầu Mỹ Thuận - Những chuyện chưa kể - Kỳ 1: Một thời cách trở dòng sông”. <https://tuoitre.vn/20-nam-cau-my-thuan-nhung-chuyen-chua-ke-ky-1-mot-thoi-cach-tro-dong-song-20201129094436092.htm>, truy cập ngày 25/4/2022.
15. Trần Chánh Nghĩa. 2011. “Phà Thủ Thiêm ngày kết thúc sứ mệnh lịch sử”. <https://vietnamnet.vn/pha-thu-thiem-ngay-ket-thuc-su-menh-lich-su-50716.html>, truy cập ngày 20/4/2022.
16. Trịnh Hoài Đức. 2019. *Gia Định thành thông chí, địa chí vùng Nam Bộ đầu thế kỷ XIX*. Phạm Hoàng Quân (dịch, chú và khảo chứng). TP HCM: Nxb. Tổng hợp TP HCM.