

TÌM HIỂU TÌNH HÌNH ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1884-1918

Trương Thị Hải

Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam

Ngày nhận bài 17/9/2021, ngày nhận đăng 29/10/2021

Tóm tắt: Giao thông đường bộ đóng một vai trò quan trọng trong kế hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng của thực dân Pháp ở Việt Nam. Vai trò đó được thể hiện trên cả phương diện quân sự lẫn kinh tế. Giao thông đường bộ trong xã hội thuộc địa lại được phân ra thành các tuyến đường thuộc địa, đường thuộc xứ, đường xâm nhập, đường hàng tỉnh... Trong đó, đường thuộc địa là những con đường có tầm quan trọng quốc gia và xuyên quốc gia, kết nối với các nước trong khu vực Đông Dương. Bài viết này nhằm góp phần tìm hiểu tình hình đường thuộc địa ở Việt Nam trong giai đoạn 1884-1918. Các khía cạnh chính được nghiên cứu bao gồm: mô tả và đánh giá những thay đổi về tình hình đường thuộc địa qua hai giai đoạn: 1884-1897 và 1897-1918, bước đầu nhận định về ảnh hưởng của việc cải thiện hệ thống đường bộ đối với công cuộc cai trị của thực dân Pháp và đời sống xã hội Việt Nam.

Từ khóa: Giao thông đường bộ; Việt Nam; đường thuộc địa; giai đoạn 1884-1918.

1. Đặt vấn đề

Trước khi thực dân Pháp xâm lược, mạng lưới giao thông của Việt Nam còn tương đối lạc hậu. Cùng với đường thủy, đường bộ là loại hình giao thông chính, phân bố không đồng đều giữa các vùng miền. Tuyến đường bộ quan trọng nhất, nối liền giữa các vùng miền chính là đường cái quan, kéo dài từ Lạng Sơn vào đến tận Sài Gòn. Tuy nhiên, đây lại là con đường làm bằng đất, nhỏ, hẹp và không bằng phẳng. “Đường bằng đất có nhiều người qua lại, được trang bị những cây cầu bằng xi măng hoặc gỗ. Đường cái quan nối liền các trung tâm từ Sài Gòn đến Hà Nội và hướng lên phía Lạng Sơn, Cao Bằng” (Colonel E. Digue, 1908, tr. 123).

Tuyến đường này chủ yếu dành cho người đi bộ, đi ngựa hoặc khiêng cáng vồng qua lại, chưa phù hợp để các phương tiện cơ giới lưu thông. Ở Bắc Kỳ, đặc biệt tại các tỉnh khu vực vùng núi, vùng sâu, vùng xa, đường bộ chưa được xây dựng nhiều do địa hình hiểm trở, khiến cho việc đi lại gặp nhiều khó khăn. Ở Trung Kỳ, trước năm 1884, các tuyến giao thông đường bộ cũng hầu như không có. “Tuyến đường mà người Việt gọi là đường cái quan có chiều rộng 5m nối Nam Kỳ với Trung Hoa chạy dọc qua Trung kỳ và phân chia Bắc Kỳ thành hai phần không đều nhau. Tuyến đường này chỉ dành cho người đi bộ và xe ngựa. Tại đây, người ta bắt gặp hình ảnh những người Việt nhọc nhằn với chiếc đòn gánh trên vai để chuyên chở hàng hóa” (Hoàng Hằng, 2016, tr. 49).

Khác với Bắc và Trung Kỳ, đường bộ có phần phát triển hơn tại Nam Kỳ trong giai đoạn này. Nghị định tháng 12/1880 của Thống đốc Nam Kỳ ban hành về việc phân loại đường, bao gồm đường thuộc địa và đường hàng tỉnh. Đường thuộc địa là những đường kết nối giữa các xứ trong Đông Dương do nhu cầu về kinh tế, chính trị hoặc cai trị. Đường hàng tỉnh có nhiệm vụ kết nối giữa các địa phương, nối lỵ sở, khu hành chính và các vùng đặc biệt (Le Myre de Vilers, 1908, tr. 128). Theo đó, ở Nam Kỳ có 939 km đường thuộc địa, 2.049 km đường tỉnh. Tuy nhiên, ở vùng này do kênh rạch nhiều nên không đủ đáp ứng nhu cầu đi lại và chuyên chở hàng hóa của thực dân Pháp.

Như vậy, có thể thấy, về cơ bản đường bộ ở Việt Nam trong giai đoạn trước năm 1884 còn tương đối lạc hậu, đường chủ yếu đắp bằng đất, mùa mưa nhiều bùn lầy, mùa khô bụi bặm, diện tích mặt đường nhỏ hẹp, chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại, vận chuyển. Sau khi hoàn thành quá trình bình định Việt Nam, chính quyền thực dân đã tiến hành một phần việc cải tạo, nâng cấp, sửa chữa, xây mới và phân loại hệ thống đường bộ. Tuy nhiên, các tuyến đường xây dựng còn rời rạc, quy mô nhỏ, chưa đáp ứng được nhu cầu khai thác thuộc địa. Mạng lưới giao thông đường bộ toàn Đông Dương được thực sự cải thiện kể từ năm 1912 khi mà Toàn quyền Albert Sarraut ký ban hành nghị định về việc phân loại và xây dựng đường sá. Theo đó, thực dân Pháp chia ra thành 3 loại đường là: đường thuộc địa, đường thuộc xứ và đường thâm nhập. Đường thuộc địa là những tuyến đường quan trọng tầm quốc gia và xuyên quốc gia đi các nước Đông Dương thuộc Pháp; đường thuộc xứ là những đường nằm trong phạm vi Bắc, Trung, Nam và nổi ba miền; đường thâm nhập là những đường dẫn vào các vùng giàu tài nguyên (Bộ Giao thông vận tải, 2002, tr. 111). Trong khuôn khổ của bài viết này, chúng tôi tập trung tìm hiểu tình hình đường thuộc địa ở Việt Nam từ năm 1884 đến năm 1918.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Đường thuộc địa ở Việt Nam giai đoạn 1884-1897

Việc ký kết Hiệp ước Hardmand (25/8/1883) và Patenotre (6/6/1884) đánh dấu sự sụp đổ của triều đình nhà Nguyễn. Thực dân Pháp chính thức đặt ách cai trị đối với toàn bộ Việt Nam, từng bước thiết lập bộ máy chính quyền ở Bắc Kỳ, đưa Bắc Kỳ trở thành xứ bảo hộ, Trung Kỳ thành xứ bán bảo hộ, đồng thời củng cố bộ máy cai trị ở Nam Kỳ và tiến hành các cuộc bình định quân sự, đặc biệt ở các tỉnh vùng núi phía Bắc nhằm đàn áp các phong trào chống Pháp đang diễn ra ở khu vực này. Bên cạnh đó, việc tiến hành khai thác tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam cũng được chú trọng.

Nhằm đạt được những mục tiêu trên, đòi hỏi thực dân Pháp phải xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ. Giao thông đường bộ là một bộ phận quan trọng trong kế hoạch của chính quyền với mục đích dẹp yên phong trào ở các xứ; đồng thời có thể thâm nhập Trung Hoa ở phía Bắc, Lào ở phía Tây và phục vụ mục đích khai thác thuộc địa. Đường bộ được phân bố và phân loại không đồng đều giữa các xứ. Tại Nam Kỳ, quá trình phân loại đường bộ được tiến hành từ khá sớm để thuận tiện cho việc quản lý, xây dựng, sửa chữa. Tuy nhiên, tại Bắc Kỳ và Trung Kỳ việc phân loại này lại diễn ra muộn hơn.

Trước tiên, chính quyền thực dân cho thành lập Sở Công chính tại Nam Kỳ theo nghị định ngày 18/8/1879 và Sở Công chính Bắc Kỳ theo nghị định ngày 9/4/1889 với nhiệm vụ nghiên cứu xây dựng, cải tạo sửa chữa các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy. Kinh phí dành cho các công trình giao thông bao gồm tiền mặt, tiền thuế từ các địa phương, giá trị ngày công lao động quy ra tiền và tiền vay từ ngân sách. Tiền thuế từ các địa phương chủ yếu được chi trả cho việc xây dựng các tuyến đường bộ. Trong các năm 1892-1893, giá trị xây dựng những tuyến đường bộ ở Bắc Kỳ là 886.000 đồng Đông Dương, trong đó 40.000 đồng được trả bằng tiền mặt, 272.000 đồng là tiền thuế gán cho địa phương, 574.000 đồng trừ vào công lao động của lao dịch (D. Lanessan, 1895, tr. 303).

Ở giai đoạn này, con đường quan trọng nhất trong hệ thống đường bộ ở Việt Nam chính là đường cái quan (sau này gọi là đường thuộc địa). Đây là tuyến đường được

hình thành trước khi thực dân Pháp xâm lược và được coi là tuyến đường huyết mạch nối liền miền Bắc, miền Trung và miền Nam. Tuy nhiên, tuyến đường này chủ yếu đắp đất, không đáp ứng được nhu cầu thực tế. Bắt đầu từ năm 1885, thực dân Pháp đã cải tạo, xây dựng tuyến đường này (sau này là đường thuộc địa) với chủ trương đường đi qua tỉnh nào, tỉnh đó sẽ tự huy động lực lượng nhân công.

Ở Bắc Kỳ, việc xây dựng mang tính chiến lược về chính trị và quân sự với mục đích trấn áp các đạo quan binh, các cuộc khởi nghĩa và bình định tại một số tỉnh ở vùng thượng du Bắc Kỳ. Chính quyền thực dân hết sức chú trọng đến việc này. “Xây dựng những con đường này không được làm cầu thả bởi chúng rất cần thiết cho việc hoàn thành những cuộc bình định” (D. Lanessan, 1895, tr. 85).

Quá trình khởi công bắt đầu từ Lạng Sơn chạy dọc theo bờ biển Trung Kỳ đến Phan Thiết, qua Tây Ninh đến biên giới Cao Miên đi Phnôm Pênh và đến biên giới Xiêm. Đầu tiên, đoạn từ Lạng Sơn xuống Hà Nội được đưa vào xây dựng từ tháng 2/1885. Đoạn đường từ ven biển các tỉnh thuộc Trung Kỳ đến Phan Thiết được triển khai từ năm 1885-1886, đoạn đường này thi công gặp nhiều khó khăn do đèo dốc quanh co hiểm trở. Tháng 1 năm 1886, thực dân Pháp làm đường bộ vượt qua đèo Hải Vân nối Đà Nẵng với Huế. Cuối năm 1896, tuyến đường nối từ Huế đến Đà Nẵng được hoàn thành với tổng chiều dài khoảng 100km “Đường Cái quan ở phía Nam Đà Nẵng và phía Bắc Huế cho đến biên giới Nam Kỳ và Bắc Kỳ chỉ có một tuyến giao thông để chuyển thư và khiêng kiệu cho các quan triều Nguyễn nay đã được xây dựng lại theo cách thức của người Âu” (Paul Doumer, 1902, tr. 31).

Như vậy, trong giai đoạn này, tuyến đường thuộc địa hay còn gọi là đường cái quan đã được xây dựng tương đối cơ bản bắt đầu từ Lạng Sơn. Tuy nhiên, phải đến giai đoạn sau, tức là từ năm 1897 trở đi, tuyến đường này mới thực sự hoàn thiện cả về số lượng và chất lượng.

2.2 Đường thuộc địa ở Việt Nam giai đoạn 1897-1918

Năm 1897 Paul Doumer sang làm Toàn quyền Đông Dương, mở đầu cho thời kỳ xây dựng, khai thác thuộc địa mới nhằm mang lại lợi ích kinh tế cho chính quốc. Để thực hiện công cuộc khai thác này, Toàn quyền Paul Doumer đưa ra một chương trình 7 điểm, trong đó có điểm thứ 3 và thứ 6: “Chú ý xây dựng thiết bị kinh tế to lớn cho Đông Dương như xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, đường sông đào, bến cảng... những thứ cần thiết cho việc khai thác xứ Đông Dương và phải hoàn thành công cuộc bình định xứ Bắc Kỳ, đảm bảo an ninh vùng biên giới Bắc Kỳ” (Tạ Thị Thúy, 2017, tr. 26). Nội dung trên đã được cụ thể hóa thông qua xây dựng hệ thống đường bộ rộng khắp cùng nhiều cây cầu lớn nhỏ; xây dựng mạng lưới giao thông đường sông; thiết lập hệ thống đường sắt trải dài khắp khu vực Đông Dương và xây dựng các hải cảng lớn nhỏ ở cả 3 kỳ. Như vậy, thực dân Pháp đã đưa ra một kế hoạch khá cụ thể, rõ ràng về việc phát triển, mở mang mạng lưới giao thông trên lãnh thổ Việt Nam.

Từ năm 1900, các tuyến đường bộ ở Đông Dương được xếp vào các hạng mục mang lợi ích về mặt thương mại. Do vậy, việc xây dựng, sửa chữa do ngân sách các xứ, các tỉnh chịu trách nhiệm. Tuy nhiên, trong những trường hợp cần thiết “ngân sách liên bang sẽ đài thọ một phần kinh phí đối với các tuyến đường quan trọng” (Paul Doumer, 2016, tr. 526).

Tại Nam Kỳ, Nghị định về việc phân loại đường bộ bao gồm đường thuộc địa và đường cấp tỉnh đã được ban hành ngày 14/1/1900. Theo Nghị định này, tuyến đường thuộc địa có tổng chiều dài là 258 km bao gồm:

- Đường thuộc địa số 1 dài 99 km - từ Sài Gòn đến Tây Ninh;
- Đường thuộc địa số 2 dài 120 km nối Sài Gòn - Vũng Tàu;
- Đường thuộc địa số 3 từ Sài Gòn đi Sóc Trăng;
- Đường thuộc địa số 4 từ Sài Gòn đi Hà Tiên;
- Đường thuộc địa số 5 từ Thủ Đức đi Thủ Dầu Một (Bulletin officiel de l'Indochine francaise, 1900, tr. 246-250).

Đến năm 1912, Toàn quyền Đông Dương Albert Sarraut đã ra quyết định xây dựng một hệ thống đường bộ toàn Đông Dương theo một chương trình chung nhằm “Nối các xứ trong liên bang lại với nhau, kinh phí xây dựng hệ thống đường bộ này do ngân sách Đông Dương đảm nhiệm cùng với sự huy động của ngân sách mỗi xứ” (A. A. Pouyanne, 1998, tr. 20). Lúc này, mạng lưới đường bộ tại Bắc Kỳ và Trung Kỳ mới được phân thành đường thuộc địa và đường cấp tỉnh.

Theo các nghị định đã được ban hành, mạng lưới đường bộ ở Việt Nam đã có những thay đổi đáng kể. Đường thuộc địa lúc này chính là con đường cái quan trước đó, nay được mở rộng mặt đường lên tới 6 mét, rải đá trên những trục lưu thông chính. Đoạn đường từ Huế vào Đà Nẵng đã được tu sửa, xây mới, rải đá, một số cây cầu bê tông được xây mới, đoạn đường mòn từ sườn núi đi tắt qua đèo Hải Vân được sửa chữa, nâng cấp thêm.

Ngoài ra, để kết nối các vùng miền dọc theo đường thuộc địa chạy qua, chính quyền đã cho xây dựng các cây cầu bắc qua các con sông lớn như cầu Doumer (Hà Nội), Cầu Hàm Rồng (Thanh Hóa), Cầu Thành Thái (Huế), Cầu Đà Nẵng... Tuy nhiên, mạng lưới đường thuộc địa được xây dựng trong giai đoạn này còn bộc lộ nhiều hạn chế, do chưa có chương trình quy hoạch đồng bộ “tiêu chuẩn kỹ thuật làm đường còn thấp, nhất là các đoạn đường qua đèo, núi, bán kính đường cong hẹp, cua nhiều, không đủ tầm nhìn cho xe cơ giới lưu thông chẳng hạn như đoạn qua đèo Hải Vân, Đèo Ngang...” (Bộ Giao thông vận tải, 2002, tr. 113).

Ngày 18/6/1918, Toàn quyền Đông Dương ban hành Nghị định về việc phân loại các tuyến đường bộ tại Đông Dương. Theo đó, đường bộ bao gồm đường thuộc địa, đường thuộc xứ (đường cấp xứ), đường xâm nhập và các đường phụ thuộc khác, riêng Nam Kỳ có thêm đường hàng tỉnh và hàng xã.

Đường thuộc địa là những đường “vì lợi ích chung trên toàn cõi Đông Dương” (Nguyễn Đình Tư, 2016, tr. 81) nhằm kết nối giữa các xứ, thành những mạch giao thông lớn. Việc xây dựng, sửa chữa tuyến đường này do ngân sách liên bang chi trả và Nha Công chính tiến hành... Ở Việt Nam, đường cái quan hay đường thuộc địa số 1 có tầm quan trọng nối từ cửa ngõ Trung Quốc đến biên giới Xiêm, đồng thời là mạch giao thông nối liền miền Bắc và miền Nam Đông Dương với 2.585 km (Jean Pierre Aumiphin, 1994, tr. 117)

Tính đến tháng 12 năm 1918, mạng lưới đường thuộc địa chạy trên lãnh thổ Việt Nam bao gồm:

- Đường thuộc địa số 1 dài 2.578 km, chạy từ biên giới Việt Nam - Trung Quốc, qua Lạng Sơn, Hà Nội, Huế, Sài Gòn, Phnôm-pênh;
- Đường thuộc địa số 2 dài 328 km chạy từ Hà Nội đi Hà Giang, qua Phú Lỗ, Vĩnh Yên, Việt Trì, Phú Đoan, Tuyên Quang.

- Đường thuộc địa số 3 dài 231 km chạy từ Hà Nội đi Cao Bằng, qua Phủ Lỗ, Thái Nguyên, Bắc Cạn, Nguyên Bình.
 - Đường thuộc địa số 4 dài 1.500 km chạy từ Móng Cái đi Viêng Chăn, qua Lạng Sơn, Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Luông Phabang.
 - Đường thuộc địa số 5 dài 100 km chạy từ Hà Nội đi Hải Phòng qua Hải Dương.
 - Đường thuộc địa số 6 dài 514 km chạy từ Hà Nội đi Viêng Chăn, qua Hòa Bình, Suối Rút, Sầm Nưa.
 - Đường thuộc địa số 7 dài 515 km chạy từ Luông Phabang đi Vinh, qua Xiêng Khoảng, Mường Xén, Cửa Rào.
 - Đường thuộc địa số 8 dài 272 km chạy từ Viêng Chăn đi Vinh.
 - Đường thuộc địa số 9 chạy từ Viêng Chăn đi qua Huế qua Đông Hà.
 - Đường thuộc địa số 11 dài 107 km từ Tháp Chàm đi Đà Lạt.
 - Đường thuộc địa số 12 dài 178 km từ Phan Thiết đi Đà Lạt.
 - Đường thuộc địa số 14 dài 646 km từ Sài Gòn đi miền biển Trung Kỳ qua Lộc Ninh, Đắc Lắc.
 - Đường thuộc địa số 15 dài 97,8 km từ Sài Gòn đi Ô Cấp 9 (Cap Saint Jacques) nay là Vũng Tàu.
 - Đường thuộc địa số 16 dài 342 km từ Sài Gòn đi Cà Mau, qua Cần Thơ, Sóc Trăng (Dương Kinh Quốc, 1999, tr. 380-381).
- Tính đến năm 1918, hầu hết các tuyến đường này được rải đá và đắp đất (Bảng 1).

Bảng 1: Tổng hợp số liệu các tuyến đường thuộc địa rải đá, đắp đất ở Việt Nam tính đến năm 1918

Đơn vị: km

STT	Đường thuộc địa	Chiều dài rải đá	Chiều dài đắp đất	Tổng chiều dài rải đá và đắp đất
1	Đường số 1	1.757,8	613,7	2.371,5
2	Đường số 2	132,11	83	215,11
3	Đường số 3	100	73	173
4	Đường số 4	200	10	210
5	Đường số 5	100		100
6	Đường số 6	95	109,6	204,6
7	Đường số 7	32	144	176
8	Đường số 8	119	42	161
9	Đường số 9	124	50	174
10	Đường số 11	81	39	120
11	Đường số 12	57	79	136
12	Đường số 14		39,1	39,1
13	Đường số 15	91,6		91,6
14	Đường số 16	204,9	123,1	328
	Tổng	3.308,91	1.424,2	4.733,11

Nguồn: Gouvernement général de l'Indochine (1918, tr. 147)

Từ bảng trên chúng ta có thể thấy, hệ thống đường thuộc địa gồm 16 tuyến với tổng chiều dài rải đá và đắp đất là 4.733,11 km. Trong đó, đường thuộc địa số 1 được đầu tư nhiều nhất, có tổng chiều dài rải đá và đắp đất là 2.371,5 km, chiếm 50% trên tổng số chiều dài các đường thuộc địa; tiếp theo đó đường thuộc địa số 2, chiếm 4,5% trong đó có 132,11 km chiều dài rải đá, 83 km chiều dài đắp đất; đường thuộc địa số 5 và số 15 được rải đá toàn tuyến. Như vậy, trong giai đoạn này, chính quyền thực dân đã chú ý đầu tư xây dựng, nâng cấp, sửa chữa mạng lưới đường thuộc địa ở Việt Nam.

Ngân sách liên bang chịu trách nhiệm thanh toán chi phí xây dựng cho các tuyến đường này, cụ thể như sau:

Bảng 2: Chi phí xây dựng, sửa chữa một số tuyến đường thuộc địa ở Việt Nam trước năm 1919

Đơn vị: Đồng Đông Dương

Đường	Tổng chi phí	Chi phí/km	Đường	Tổng chi phí	Chi phí/km
1,1 bis	7.687.104,49	3.157,57	9	70.000,00	402,30
2	267.181,80	1.242,07			
3	726.523,00	4.199,55	11	1.328.915,64	5.191,08
4	757.915,00	3.609,12	12		
5	249.000,00	2.490,00	13	780.200,00	3.345,63
6	284.655,00	1.391,28	14	10.000,00	255,75
7	675.108,11	3.835,84	15	486.500,00	5.311,14
8	695.143,98	4.317,66	16	4.102.000,00	12.506,10

Nguồn: *Gouvernement général de l'Indochine, 1918, tr. 146*

Số liệu chi phí của đường thuộc địa số 1 được gộp vào đường thuộc địa số 1 bis. Do đó, tổng chi phí xây mới và sửa chữa cho toàn bộ 16 tuyến đường thuộc địa ở Việt Nam cho đến trước năm 1919 là 18.120.427,02 đồng Đông Dương. Trong đó, chi phí xây dựng, sửa chữa tuyến đường số 1,1 bis lớn nhất là 7.687.104,49 đồng, chiếm 42% tổng chi phí của tất cả các tuyến do đây là tuyến dài nhất; tuyến đường số 16 đứng thứ hai với trị giá là 4.102.000,00 đồng, đây cũng là tuyến đường có trung bình chi phí cho mỗi km cao nhất đạt 12.506,10 đồng/km; tuyến đường số 2 và số 6 có chi phí thấp nhất lần lượt là 1.242,07 đồng và 1.391,28 đồng.

Như vậy, tính đến năm 1918 hệ thống đường thuộc địa ở Việt Nam về cơ bản đã hình thành với 16 tuyến đường khác nhau, được phân bố trên cả 3 kỳ. Các tuyến đường này đã từng bước được nâng cấp, hoàn thiện nhằm phục vụ cho việc lưu thông hàng hóa trong công cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp.

2. Kết luận

Với vai trò quan trọng trong mục tiêu quân sự, chính trị và kinh tế nên ngay từ khi mới đặt chân đến Việt Nam, thực dân Pháp đã chú ý đầu tư xây dựng, quản lý mạng lưới giao thông, trong đó đường bộ giữ vị trí trọng yếu. Trước năm 1897, quá trình triển khai xây dựng và quản lý mạng lưới đường bộ chưa thực sự hiệu quả do chưa có một cơ quan quản lý thống nhất giữa 3 kỳ. Sau năm 1897, Toàn quyền Paul Doumer đã đưa ra

chương trình xây dựng cơ sở hạ tầng cụ thể, đạt hiệu quả cao với một cơ quan công chính chung.

Đến năm 1918, mạng lưới đường bộ nói chung và đường thuộc địa nói riêng ở Việt Nam đã được cải thiện đáng kể, mặt đường rộng hơn, rải đá trên nhiều tuyến. Về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu đi lại, vận chuyển, thông thương giữa các xứ của Pháp. Điều này đã có tác động đáng kể đối với chính quyền thực dân trên phương diện kinh tế - chính trị. Về kinh tế, việc xây dựng, phân loại, sửa chữa mạng lưới đường bộ đã tạo điều kiện thuận lợi cả về số lượng và chất lượng, giúp quá trình lưu thông, vận chuyển hành khách, hàng hóa dễ dàng hơn giữa các vùng miền và phục vụ trực tiếp cho quá trình khai thác thuộc địa của chính quyền thực dân. Về chính trị, nhờ có các tuyến đường, quá trình bình định, xây dựng các căn cứ quân sự tại các vùng chiếm đóng được thúc đẩy nhanh hơn.

Tuy nhiên, vì là sản phẩm của thực dân Pháp, xây dựng cho mục đích phát triển thuộc địa nên đối với xã hội Việt Nam, mạng lưới đường bộ trong đó có đường thuộc địa cũng tạo ra những hệ quả nhất định. Ngay từ khi mới thiết lập nền cai trị, giao thông chính là phương tiện để đàn áp các phong trào đấu tranh, bình định các căn cứ kháng chiến chống Pháp của nhân dân ta. Bên cạnh đó, gánh nặng “đè” lên vai dân bản xứ trong việc thực hiện “nghĩa vụ” tài chính đối với các loại ngân sách đầu tư vào hoạt động giao thông. Mạng lưới đường bộ rộng khắp đồng nghĩa với tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam bị khai thác triệt để; đồng thời tạo nên sự phân bố dân cư không đồng đều giữa các vùng miền.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- A. A. Pouyanne (1998). *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*. NXB Giao thông Vận tải.
- Bộ giao thông vận tải (2002). *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*. NXB Giao thông vận tải.
- Bulletin officiel de l'Indochine française (1900). *Cambodge et Cochinchine*.
- Colonel E. Digue (1908). *Annam et Indochine Française, Librairie Maritime et Coloniale*. Paris.
- D.Lanessan (1895). *La colonisation Française en Indochine*. Ancienne Librairie Germer Baillière C^{ie}. Paris.
- Dương Kinh Quốc (1999). *Việt Nam những sự kiện lịch sử (1858 -1918)*. NXB Giáo dục.
- Gouvernement général de l'Indochine (1918). *Rapport au Conseil supérieur - Session ordinaire de 1918*. Imprimerie d'Extrême - Orient.
- Hoàng Hằng (2016). Vai trò của mạng lưới giao thông liên lạc trong nền kinh tế Đông Dương. *Tạp chí Xưa và Nay*, Số 10.
- Le Myre de Vilers (1908). *Les institutions civiles de la Cochinchine (1897-1881)*. Recueil des principaux documents officiels. Émile Paul Éditeur. Paris.
- Phan Văn Liên (1998). *Giao thông vận tải Việt Nam giai đoạn 1858-1957*. NXB Giao thông Vận tải.
- Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901)*. F. H Schneider, Imprimeur Éditeur.

Paul Doumer (2016). *Xứ Đông Dương - L'Indochine française (Hồi Ký)*. NXB Thế giới, Alphabooks.

Tạ Thị Thúy (2017). *Lịch Sử Việt Nam tập 7 từ năm 1897 đến năm 1918*. NXB Khoa học Xã hội.

Jean Pierre Aumiphin (1994). *Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1859-1939)*. Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam.

SUMMARY

COLONIAL ROADS IN VIETNAM DURING THE PERIOD 1884-1918

Truong Thi Hai

Institute of History, Vietnam Academy of Social Sciences

Received on 17/9/2021, accepted for publication on 29/10/2021

Road traffic played an important role in the infrastructure construction plan of the French colonialists in Vietnam. That role is reflected in both military and economic aspects. Road traffic in the colonial society was divided into colonial roads, regional roads, infiltration roads, provincial roads, etc. In which, colonial roads were of national and transnational importance, which connected the Indochinese countries. This article aims to study colonial roads in Vietnam in the period 1884-1918. The main aspects examined include the description and evaluation of changes in the colonial road situation over the two periods namely 1884-1897 and 1897-1918, and the initial assessment of the effect of the improved road system on the French colonial rule and Vietnamese social life.

Keywords: Road traffic; Vietnam; colonial roads; period 1884-1918.