

ĐẠI HỌC THÁI NGUYÊN
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM

NGUYỄN THỊ HÒA

**HỆ THỐNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC
VIỆT NAM TỪ NĂM 1897 ĐẾN NĂM 1945**

Ngành: Lịch sử Việt Nam
Mã số: 9229013

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LỊCH SỬ

THÁI NGUYÊN - NĂM 2022

ĐẠI HỌC THÁI NGUYÊN
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM

NGUYỄN THỊ HÒA

**HỆ THỐNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC
VIỆT NAM TỪ NĂM 1897 ĐẾN NĂM 1945**

Ngành: Lịch sử Việt Nam

Mã số: 9229013

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LỊCH SỬ

Người hướng dẫn khoa học:

- 1. GS.TS NGUYỄN NGỌC CƠ**
- 2. PGS.TS HÀ THỊ THU THỦY**

THÁI NGUYÊN - NĂM 2022

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan luận án là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Kết quả và số liệu nêu trong luận án là trung thực, khách quan, có nguồn gốc rõ ràng và được trích dẫn đầy đủ theo qui định. Những kết luận của luận án chưa được công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Thái Nguyên, ngày 15 tháng 6 năm 2022

Tác giả luận án

Nguyễn Thị Hòa

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu, Phòng Đào tạo, các thầy cô ở Khoa Lịch sử, Trường Đại học Sư phạm - Đại học Thái Nguyên đã tạo điều kiện giúp đỡ tôi hoàn thành luận án này.

Đặc biệt, tôi xin được bày tỏ lời cảm ơn sâu sắc đến GS.TS Nguyễn Ngọc Cơ và PGS.TS Hà Thị Thu Thủy - người đã nhiệt tình hướng dẫn, giúp đỡ tôi trong quá trình thực hiện và hoàn thành luận án.

Tôi cũng xin chân thành cảm ơn các đơn vị: Trung tâm lưu trữ Quốc gia I, Thư viện Quốc gia, các nhà nghiên cứu, cơ quan, địa phương... đã giúp đỡ cho tôi về mặt tài liệu, tư liệu trong suốt quá trình viết luận án.

Xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến gia đình, đồng nghiệp, bạn bè đã động viên, khuyến khích và hỗ trợ tôi trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu.

Xin trân trọng cảm ơn!

**Tác giả luận án
Nguyễn Thị Hòa**

MỤC LỤC

Trang

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN	ii
MỤC LỤC	iii
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT	iv
DANH MỤC CÁC BẢNG	v
DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ	vi
MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài.....	1
2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu.....	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	3
4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu	5
5. Nguồn tài liệu.....	6
6. Đóng góp của luận án	7
7. Bố cục của luận án	8
Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN	
ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....	9
1.1. Những công trình nghiên cứu liên quan đến luận án.....	9
1.1.1. Nhóm các công trình nghiên cứu về chính sách của Pháp ở Đông Dương	9
1.1.2. Nhóm các công trình nghiên cứu về Bắc Kỳ	19
1.1.3. Nhóm các công trình nghiên cứu về giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ thời thuộc Pháp.....	22
1.2. Một số nhận xét về tình hình nghiên cứu và các vấn đề đặt ra.....	28
Chương 2: QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH, PHÁT TRIỂN CỦA HỆ THỐNG	
GIAO THÔNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC VIỆT NAM	
GIAI ĐOẠN 1897 - 1918	32
2.1. Bối cảnh lịch sử và những yếu tố tác động đến quá trình xây dựng hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam	32
2.1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực.....	32

2.1.2. Tình hình nước Pháp.....	33
2.1.3. Đặc điểm vùng Đông Bắc của Việt Nam cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX.....	35
2.2. Quá trình hình thành, phát triển của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam.....	43
2.2.1. Chủ trương và mục đích xây dựng	43
2.2.2. Biện pháp tài chính và hành chính.....	48
2.2.3. Kỹ thuật xây dựng	52
2.2.4. Nhân công xây dựng.....	54
2.2.5. Quá trình xây dựng và duy tu, bảo trì.....	56
2.3. Hoạt động khai thác, sử dụng các tuyến đường.....	75
Tiểu kết chương 2	82
Chương 3: HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1919 - 1945	83
3.1. Bối cảnh lịch sử và những yếu tố tác động đến hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam (1919 - 1945).....	83
3.1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực.....	83
3.1.2. Tình hình nước Pháp.....	86
3.1.3. Tình hình Việt Nam	88
3.2. Bước phát triển của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam (1919 - 1945).....	91
3.2.1. Chủ trương và mục đích phát triển giao thông của thực dân Pháp.....	91
3.2.2. Cơ quan quản lý và nguồn vốn đầu tư	93
3.2.3. Kỹ thuật xây dựng và nhân công xây dựng	98
3.2.4. Tình hình xây dựng, duy tu, bảo trì hệ thống giao thông đường thuộc địa	102
3.3. Hoạt động khai thác, sử dụng các tuyến đường.....	114
Tiểu kết chương 3	126
Chương 4: ĐẶC ĐIỂM, TÁC ĐỘNG CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1897 - 1945	127
4.1. Đặc điểm hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc.....	127

4.2. Tác động của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc đối với Bắc Kỳ	137
4.2.1. Những tác động tích cực	137
4.2.2. Những tác động tiêu cực	147
Tiểu kết chương 4	152
KẾT LUẬN.....	153
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ.....	157
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	158
PHỤ LỤC	

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

TT	Viết tắt	Viết đầy đủ	Tiếng Việt
1.	BOIF	Bulletin officiel de l'Indochine Française	Công báo Đông Dương thuộc Pháp
2.	DFI	Fonds de la Direction des Finances de l'Indochine	Phòng Sở tài chính Đông Dương
3.	GGI	Gouvernement Général de l'Indochine	Phủ Toàn quyền Đông Dương
4.	JOFI	Journal officiel de la Fédération Indochinoise	Công báo Liên bang Đông Dương
5.	JOI	Journal officiel de l'Indochine	Công báo Đông Dương
6.	JOIF	Journal officiel de l'Indochine Française	Công báo Đông Dương thuộc Pháp
7.	FGGI	Fonds de la Gouvernement Général de l'Indo - Chine	Phòng Toàn quyền Đông Dương
8.	FRST	Fonds de la Résidence supérieure du Tonkin	Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ
9.	đ	Đồng	Đồng bạc Đông Dương (piastre)
10.	Fr	franc	Đồng franc Pháp
11.	TTLTQG I	Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I	
12.	Nxb	Nhà xuất bản	

DANH MỤC CÁC BẢNG

Trang

Bảng 2.1. Sự phân bố vốn đầu tư của tư bản Pháp trong các ngành kinh tế ở Đông Dương từ năm 1888 đến năm 1918	49
Bảng 2.2. Phân loại đường bộ ở Đông Dương năm 1918	51
Bảng 2.3. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 1 (1914 - 1918)	59
Bảng 2.4. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 2 (1912 - 1918)	64
Bảng 2.5. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 3 (1914 - 1918)	68
Bảng 2.6. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 4 (1902 - 1918)	72
Bảng 3.1. Vốn đầu tư cải thiện đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1919, 1920.....	95
Bảng 3.2. Vốn đầu tư của tư bản Pháp cho giao thông các xứ giai đoạn 1924 - 1928	96
Bảng 3.3. Dân số các xứ từ năm 1921 đến năm 1943	100
Bảng 3.4. Diện tích và dân số các tỉnh vùng Đông Bắc năm 1921 và năm 1936.....	100
Bảng 3.5. Lương của công nhân ở Việt Nam từ năm 1931 đến năm 1939	102
Bảng 3.6. Hiện trạng các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc vào năm 1920	103
Bảng 3.7. Hiện trạng đường bộ ở Bắc Kỳ (1919 - 1925)	103
Bảng 3.8. Hiện trạng đường bộ ở Bắc Kỳ năm 1940	104
Bảng 3.9. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 1 (1919 - 1933)	105
Bảng 3.10. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 2 (1918 - 1921)	107
Bảng 3.11. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 3 (1919 - 1931)	109
Bảng 3.12. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 4 (1919 - 1927)	112
Bảng 3.13. Số lượng ô tô vận tải ở Đông Dương (1921 - 1926)	114
Bảng 3.14. Số lượng xe cơ giới lưu thông ở Bắc Kỳ (1928 - 1939)	115
Bảng 3.15. Số xe chở hàng chạy ở Bắc Kỳ (1935 - 1939)	116
Bảng 3.16. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 1 ở Bắc Kỳ (1932)	122
Bảng 3.17. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 2 ở Bắc Kỳ (1932)	123
Bảng 3.18. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 3 ở Bắc Kỳ (1932)	124
Bảng 3.19. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 4 ở Bắc Kỳ (1932)	125

DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ

	<i>Trang</i>
Biểu đồ 2.1. Số giấy phép thăm dò mỏ ở Đông Dương sau năm 1912	57
Biểu đồ 3.1. Sự phân bố vốn đầu tư của tư bản Pháp trong các ngành kinh tế Đông Dương từ năm 1924 đến năm 1928.....	95
Biểu đồ 3.2. Số lượng hãng vận tải đường bộ ở Bắc Kỳ (1935 - 1939).....	118
Biểu đồ 4.1. Cơ cấu vốn đầu tư cho giao thông vận tải ở Đông Dương năm 1925..	133

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Giao thông là một yếu tố thuộc kết cấu hạ tầng, cả kết cấu hạ tầng sản xuất và kết cấu hạ tầng xã hội. Những đường giao thông được ví như mạch máu trong tổ chức kinh tế của đất nước. Giao thông vận tải không chỉ có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển của các ngành kinh tế như công nghiệp, nông nghiệp, thương mại mà còn có vai trò to lớn đối với đời sống chính trị, văn hóa, xã hội và quốc phòng.

Lịch sử Việt Nam đã trải qua nhiều lần bị xâm chiếm và cai trị của các thế lực ngoại xâm. Để phục vụ cho mục đích bóc lột, các công trình giao thông đã được khảo sát, thiết kế và xây dựng, đặc biệt là hệ thống đường bộ trong thời kỳ người Pháp xâm lược và bóc lột Việt Nam. Trong hệ thống đường này, các đường quốc lộ ở thuộc địa (Đường thuộc địa) có tầm quan trọng tương ứng với các đường quốc lộ bên Pháp, thể hiện đặc điểm lợi ích chung cho toàn Liên bang hoặc do nhu cầu về kinh tế hoặc do nhu cầu về chiến lược, nhu cầu về chính trị, cai trị. Tuy nhiên, cho đến nay, việc nghiên cứu về mảng đề tài này còn là “khoảng trống” bỏ ngỏ. Vì vậy, chúng tôi lựa chọn đề tài này là dựa trên ý nghĩa khoa học và thực tiễn.

Về mặt khoa học, khi nghiên cứu đề tài, chúng ta thấy rõ hơn bản chất, âm mưu, thủ đoạn của thực dân Pháp trong công cuộc xâm lược và cai trị, khai thác Việt Nam; luận giải một cách có hệ thống về chính sách, quá trình xây dựng và khai thác hệ thống giao thông đường thuộc địa ở các tỉnh phía bắc thượng du Bắc Kỳ; đồng thời góp thêm nguồn tư liệu về lịch sử giao thông, kinh tế Việt Nam nói chung và lịch sử giao thông, kinh tế các tỉnh phía bắc thượng du Bắc Kỳ nói riêng.

Về mặt thực tiễn, việc nghiên cứu vấn đề này còn cho phép chúng ta rút ra một số bài học kinh nghiệm về việc xây dựng, phát triển, quản lý và khai thác hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở khu vực trong giai đoạn hiện nay. Bởi giao thông vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt, sản phẩm của ngành là sự vận chuyển hàng hóa, hành khách. Nó có vị trí quan trọng và có tác động rất lớn đến sự phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời còn là tiêu chí quan trọng để đánh giá trình độ phát triển kinh tế - xã hội của một nước. Thông qua nghiên cứu đề tài chúng ta cũng thấy được thành quả lao động, mồ hôi nước mắt, xương máu của ông cha ta trong quá trình xây dựng các tuyến đường này.

Cuối cùng, trong quá trình nghiên cứu, tác giả nhận thấy có rất nhiều tư liệu quý về giao thông Đông Dương và Bắc Kỳ được lưu giữ ở các kho lưu trữ, thư viện Quốc gia Việt Nam. Trong đó có nhiều tư liệu gốc bằng tiếng Pháp đề cập đến sự hình thành và phát triển hệ thống giao thông đường bộ. Những tư liệu này cho đến

nay vẫn chưa được khai thác hết và đang đứng trước nguy cơ bị thất lạc cũng như hư hỏng vì đã lưu trữ thời gian dài. Nghiên cứu đề tài này là cơ hội để tác giả sưu tầm, sử dụng và lưu giữ những tài liệu lịch sử quan trọng về Bắc Kỳ thời thuộc địa, nhằm sử dụng để phục vụ công tác giảng dạy và nghiên cứu khoa học.

Với nhận thức về ý nghĩa khoa học và thực tiễn như trên, tôi quyết định chọn đề tài “*Hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945*” làm luận án tiến sĩ của mình.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu: Mục đích nghiên cứu của đề tài là nhằm tái hiện một cách toàn diện, khách quan, khoa học về chính sách, diễn tiến quá trình xây dựng và khai thác hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945, góp phần nhìn nhận đúng di sản lịch sử thời thuộc địa, cũng là để hiểu rõ hơn xuất phát điểm kinh tế - xã hội của chúng ta trên dưới 100 năm, đồng thời bổ sung những nguồn tài liệu quan trọng để hiểu rõ hơn bản chất, nhận diện những thủ đoạn, luận giải vai trò, đánh giá tác động mang tính hai mặt trong chính sách xâm lược, khai thác, bóc lột của thực dân Pháp với Việt Nam. Từ việc đánh giá vị thế, vai trò của các tuyến đường trong lịch sử, cũng sẽ góp phần giúp các nhà hoạch định chính sách có cách thức hợp lý để tiếp tục cải tạo và phát triển tuyến đường này dựa trên sự kế thừa chọn lọc cho công cuộc đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Nhiệm vụ nghiên cứu

Thứ nhất, luận án làm rõ những yếu tố tác động, chính sách khai thác thuộc địa nói chung và những chính sách cụ thể gắn với việc phát triển hệ thống giao thông đường bộ của thực dân Pháp ở vùng Đông Bắc Việt Nam trong giai đoạn 1897 - 1945.

Thứ hai, luận án phục dựng lại một cách chân thực quá trình hình thành và phát triển hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam thông qua các hoạt động quy hoạch, đầu tư xây dựng, quản lý thực hiện và khai thác hệ thống giao thông đường thuộc địa của thực dân Pháp từ năm 1897 đến năm 1945.

Thứ ba, luận án nhận diện, đánh giá khách quan vai trò và tác động của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở các tỉnh phía bắc thượng du Bắc Kỳ đối với thực dân Pháp và đối với vùng Bắc Kỳ Việt Nam trên cả những mặt tích cực và tiêu cực.

Thứ tư, rút ra những kinh nghiệm lịch sử cho sự phát triển của giao thông vận tải đường bộ hiện nay cũng như phát triển kinh tế tại khu vực.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- **Đối tượng nghiên cứu:** Sự hình thành và hoạt động của các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945.

- **Phạm vi nghiên cứu**

Về không gian: Nghiên cứu về lịch sử giao thông Việt Nam thời kỳ cận đại là một chủ đề lớn đòi hỏi đầu tư cả về thời gian và kinh phí đầu tư cho việc nghiên cứu. Trong một thời gian và khả năng có hạn, chúng tôi chọn nghiên cứu các tuyến đường thuộc địa (quốc lộ) tại vùng Đông Bắc Việt Nam làm địa bàn nghiên cứu. Vùng Đông Bắc được hiểu theo nhiều cách tiếp cận khác nhau, có thể là vùng văn hóa - lịch sử, vùng địa lý - lịch sử, vùng tộc người, vùng thể chế. Do đó, quan niệm về phạm vi vùng Đông Bắc ở đây phải là một quan niệm mở, không nhất thiết phải quan niệm vùng Đông Bắc đóng khung ở một số địa phương của hiện tại. Trong phạm vi luận án này, vùng Đông Bắc được xác định là không gian địa lý - lịch sử, lấy Thủ đô Hà Nội làm điểm nhìn để xác định tọa độ cho phương vị “đông bắc” cũng như là nơi khởi phát các tuyến đường thuộc địa, lấy phạm vi các tỉnh có quốc lộ 1, 2, 3, 4 đi qua làm không gian chung cho nghiên cứu. Phạm vi các tỉnh thời thuộc Pháp: Bắc Giang, Lạng Sơn, Bắc Kạn, Cao Bằng, Thái Nguyên, Hà Giang, Quảng Yên, Hải Ninh, Sơn Tây, Phú Thọ, Tuyên Quang. Việc khai thác, sử dụng số liệu của các tỉnh là do cách tiếp cận và tính chất, mục tiêu của nghiên cứu, sử dụng.

Về thời gian: Luận án giới hạn thời gian nghiên cứu là từ năm 1897 đến năm 1945. Năm 1897 là thời điểm thực dân Pháp sau khi bình định các phong trào khởi nghĩa của nhân dân ta đã bắt đầu tiến hành cuộc khai thác thuộc địa ở Đông Dương nói chung và ở Việt Nam nói riêng với quy mô lớn, cả về vốn đầu tư cũng như lĩnh vực đầu tư, đặc biệt là trong hệ thống giao thông đường bộ. Trong bối cảnh trên, trải qua các giai đoạn lịch sử, giao thông đường bộ vùng Đông Bắc có những chuyển biến mang tính “khởi sắc”. Năm 1945 là sự kiện cách mạng tháng Tám thành công ở Việt Nam - mở ra bước ngoặt lớn trong lịch sử dân tộc: Nhân dân lao động đã nắm chính quyền, làm chủ đất nước, làm chủ vận mệnh dân tộc. Tuy nhiên, để đảm bảo tính lịch sử và logic của vấn đề nghiên cứu, trong chừng mực luận án có mở rộng thời gian về trước 1897 để so sánh, đối chiếu.

Trong luận án, chúng tôi chia thành hai giai đoạn:

Giai đoạn 1897 - 1918: Đây là giai đoạn sau quá trình bình định các cuộc khởi nghĩa của nhân dân ta, thực dân Pháp đã thực hiện Chương trình khai thác thuộc địa lần thứ nhất. Trên cơ sở đó, giao thông nói chung và hệ thống đường bộ nói riêng

được hình thành và phát triển nhằm phục vụ chủ yếu cho yêu cầu quân sự, khai thác tài nguyên và vận chuyển hàng hóa về chính quốc.

Giai đoạn từ năm 1919 - 1945: Sau khi Chiến tranh thế giới lần thứ I kết thúc, thực dân Pháp đã tiến hành Chương trình khai thác thuộc địa lần thứ II (1919 - 1929) cho đến khi Cách mạng tháng Tám thành công, xóa bỏ ách thống trị của thực dân Pháp hơn 80 năm trên đất nước Việt Nam. Trong thực tế, từ năm 1940 đến tháng 3/1945, phát xít Nhật vào Việt Nam và cùng thực dân Pháp thực hiện chế độ “cộng trị”. Hệ thống giao thông ở vùng Đông Bắc Việt Nam cũng như Đông Dương trong giai đoạn này không có những công trình xây dựng và phát triển lớn, mà chủ yếu dùng để khai thác năng lực vận chuyển có sẵn nhằm mục đích vơ vét tài nguyên, vật lực phục vụ cho nhu cầu của thực dân Pháp và đặc biệt là phục vụ cho phát xít Nhật mặc dù trên danh nghĩa thực dân Pháp vẫn cố gắng duy trì quyền lực của mình cho đến trước cách mạng tháng Tám năm 1945.

Về nội dung: Nghiên cứu về hệ thống giao thông đường bộ có nội dung rất rộng. Lịch sử hình thành và phát triển của giao thông đường bộ vùng Đông Bắc thời kỳ này phụ thuộc vào nhiều yếu tố như điều kiện tự nhiên (địa hình), tài nguyên thiên nhiên (các mỏ khoáng sản), điều kiện trong và ngoài nước như chính sách khai thác thuộc địa của thực dân Pháp, những biến động của tình hình thế giới, khu vực và trong nội tại nước Pháp, phong trào đấu tranh của nhân dân Việt Nam chống thực dân Pháp xâm lược, sự phát triển của các ngành kinh tế. Ngược lại, sự phát triển của giao thông sẽ có vai trò và những tác động nhất định đến nước Pháp, đến sự phát triển của các ngành kinh tế khác như nông nghiệp, công nghiệp, thủ công nghiệp, thậm chí là đến lĩnh vực quân sự, quốc phòng... và các quan hệ xã hội ở Việt Nam. Rõ ràng những vấn đề đặt ra khi nghiên cứu lịch sử giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc giai đoạn 1897 - 1945 là vô cùng phức tạp. Do vậy, trong khả năng có hạn, chúng tôi chỉ giới hạn nội dung nghiên cứu của đề tài chủ yếu xoay quanh những nội hàm liên quan đến hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc. Đó là tuyến đường thuộc địa số 1 (đoạn Hà Nội - Lạng Sơn), đường thuộc địa số 2 (Hà Nội - Hà Giang), đường thuộc địa số 3 (Hà Nội - Cao Bằng), đường thuộc địa số 4 (chủ yếu đoạn từ Tiên Yên đến Lạng Sơn, Cao Bằng sang Hà Giang. Đây là loại đường có tầm quan trọng tương ứng với các đường quốc gia bên Pháp. Việc xây dựng các tuyến đường này về nguyên tắc do ngân sách Đông Dương đài thọ. Còn đối với các đường liên tỉnh, chúng tôi chỉ nêu ra trong quá trình nghiên cứu nhằm mục đích so sánh, đối chiếu để thấy rõ hơn vị trí của các tuyến đường thuộc địa trong giai đoạn này.

4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

Luận án được thực hiện dựa trên cơ sở phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác - Lênin làm cơ sở phương pháp luận nghiên cứu. Theo đó, luận án bám sát đến các quan điểm biện chứng, khách quan, toàn diện, lịch sử - cụ thể để triển khai các ý tưởng nghiên cứu. Vấn đề “*Hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945*” được nghiên cứu trong bối cảnh lịch sử cụ thể cuối thế kỷ XIX, nửa đầu thế kỷ XX. Tác giả luận án đặt đối tượng nghiên cứu trong sự vận động của lịch sử, xã hội Bắc Kỳ cuối thế kỷ XIX, nửa đầu thế kỷ XX. Vì vậy, khi nghiên cứu nên có mối quan hệ giữa bối cảnh lịch sử, xã hội với sự du nhập của những yếu tố giao thông mới, sự hình thành và phát triển của nền giao thông theo hướng hiện đại ở Bắc Kỳ. Chúng tôi cũng đặt sự hình thành và phát triển của hệ thống giao thông ở vùng Đông Bắc trong cách tiếp cận về mối quan hệ giữa chủ nghĩa thực dân và dân tộc thuộc địa, cụ thể ở đây là Việt Nam. Để từ đó nhìn nhận, đánh giá hệ thống giao thông này đã mang lại những gì cho người dân Việt Nam hay nói đúng hơn, người Việt đã được hưởng gì từ hệ thống giao thông này?

Luận án sử dụng phương pháp lịch sử và phương pháp logic là chủ yếu. Chúng tôi sử dụng phương pháp lịch sử để phục dựng lại quá trình xây dựng và hoạt động của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở các tỉnh vùng Đông Bắc Việt Nam trong quá trình cai trị, bóc lột của thực dân Pháp một cách toàn diện, chi tiết cụ thể theo tiến trình phát triển của sự kiện, mốc mở đầu, mốc kết thúc, diễn biến của quá trình này. Trên cơ sở kết quả nghiên cứu có được sẽ góp phần phục dựng một phần lịch sử của Bắc Kỳ giai đoạn 1897 - 1945, xác định rõ bản chất phục vụ hoạt động khai thác, bóc lột tài nguyên của thực dân Pháp ở Bắc Kỳ thông qua hoạt động xây dựng và phát triển hệ thống giao thông đường bộ tại xứ thuộc địa này.

Phương pháp logic được sử dụng giúp tác giả luận án tìm được mối quan hệ giữa thực tế vận động của hệ thống giao thông đường bộ với các vấn đề có liên quan như bối cảnh, các chính sách thuộc địa của chính quyền thực dân Pháp, các biện pháp hành chính và tài chính trong lĩnh vực giao thông cũng như làm rõ bản chất, âm mưu của thực dân Pháp trong việc phát triển hệ thống giao thông nói chung và giao thông đường thuộc địa nói riêng trên địa bàn nghiên cứu; vai trò và tác động của hệ thống giao thông đó với Pháp và Việt Nam. Trên cơ sở đó tác giả luận án có thể đạt được sự khách quan và toàn diện trong việc đánh giá vấn đề nghiên cứu.

Bên cạnh đó, đề tài còn kết hợp sử dụng một số phương pháp khác như thống kê, so sánh, phân tích, tổng hợp, điều tra, khảo sát, phỏng vấn, phương pháp nghiên cứu liên ngành. Để nghiên cứu đề tài, luận án có thể sử dụng những khái niệm, phạm trù, lý thuyết, phương pháp nghiên cứu của những chuyên ngành trên. Hướng tiếp cận liên ngành cũng giúp nghiên cứu sinh tích hợp được những kết quả của các nghiên cứu chuyên ngành trên để có cái nhìn tổng thể, đa chiều về đối tượng nghiên cứu. Phương pháp liên ngành cũng giúp nghiên cứu sinh khai thác và xử lý hiệu quả các nguồn tư liệu khác nhau trong vấn đề nghiên cứu của đề tài. Khi nghiên cứu đề tài này, tác giả luận án đã tiếp xúc với rất nhiều nguồn tài liệu với những số liệu thống kê khác nhau, thậm chí trong một số trường hợp có sự chênh lệch khá lớn giữa các số liệu, nhất là các số liệu về vốn đầu tư. Vì vậy, tác giả phải so sánh, phân tích, đối chiếu các số liệu này để tìm ra và sử dụng số liệu hợp lý nhất. Chúng tôi cũng đã tham vấn và lấy ý kiến chuyên gia, nhất là những chuyên gia trong lĩnh vực lịch sử cận đại Việt Nam để có cách nhìn tổng thể về lịch sử Bắc Kỳ thời cận đại. Cùng với đó, tác giả cũng đã trực tiếp đi khảo sát một số đoạn quốc lộ quan trọng: tuyến đường thuộc địa số 1 (đoạn Bắc Giang - Lạng Sơn), đường thuộc địa số 2 (đoạn Tuyên Quang - Hà Giang), đường thuộc địa số 3 (đoạn Thái Nguyên - Bắc Kạn - Cao Bằng), đường thuộc địa số 4 (đoạn Lạng Sơn - Cao Bằng). Những chuyến đi điền dã đã cung cấp cho tác giả những hiểu biết phong phú và kiến thức thực tế có liên quan đến đề tài luận án.

5. Nguồn tài liệu

Để hoàn thành luận án, tác giả khai thác các nguồn tài liệu sau:

- *Tài liệu lưu trữ*: Tư liệu lưu trữ tại Trung Tâm lưu trữ Quốc gia I, đó là các tập hồ sơ gốc của Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, Phủ Toàn quyền Đông Dương, Sở Công chính Bắc Kỳ, Sở Thanh tra công chính Đông Dương, Sở Tài chính Đông Dương, Sở Địa dư Đông Dương; các bài báo trên Công báo Đông Dương, Niên giám thống kê Đông Dương, Công báo hành chính Bắc Kỳ...có liên quan đến khía cạnh tiếp cận của luận án. Đây là những tài liệu gốc, có giá trị tin cậy về mặt sử liệu, làm cơ sở để đối chiếu với các loại tài liệu khác. Các tài liệu này có nội dung về chính sách quản lý, quy hoạch, tổ chức xây dựng hệ thống đường bộ trong thời kỳ thực dân Pháp cai trị.

- *Tài liệu chuyên khảo*: Đây là nguồn tài liệu phong phú bằng cả tiếng Việt và tiếng Pháp, được thể hiện đa dạng dưới nhiều hình thức như sách, bài nghiên cứu, bài

báo, hồi ký, sách ảnh, phim, bản vẽ thiết kế thi công... như *L'Avenir du Tonkin*, *L'Eveil Économique de L'Indochine*; tạp chí *Journal Officiel de l'Indochine Francaise*, *Bulletin Administratif du Tonkin*, *Bulletin Économique de l'Indochine*, *Bulletin de la Chambre de Commerce de Hanoi*, *La Revue Indochinoise*; các niên giám thống kê: *Annuaire de l'Indochine*, *Annuaire statistique de l'Indochine*. Đây là nguồn sử liệu thứ cấp nhưng có thể sử dụng tốt trong luận án, nhất là những nhận định, đánh giá về vấn đề giao thông Việt Nam thời thuộc địa của các tác giả. Ngoài ra, luận án cũng tham khảo các sách thông sử, sách về lịch sử kinh tế Việt Nam có nội dung liên quan tới hệ thống giao thông Việt Nam thời Pháp; Các luận án, luận văn, báo cáo hội thảo, bài báo trên các tạp chí cũng được tác giả tham khảo.

- *Tài liệu điền dã*: Đây được coi là một trong những nguồn tham khảo của tác giả trong quá trình thực hiện luận án. Đó là những cuộc khảo sát tại các đoạn đường quốc lộ trước đây, thu thập thông tin ở địa phương... có liên quan đến đề tài.

6. Đóng góp của luận án

- *Về mặt nhận thức*: Luận án định hình một hướng nghiên cứu mới về lịch sử giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc Việt Nam thời kỳ cận đại, bước đầu phân tích khoa học được chính sách đầu tư xây dựng, làm rõ các biện pháp quản lý hành chính và tài chính của chính quyền thuộc địa đối với các vấn đề giao thông đường bộ, quá trình xây dựng và khai thác các tuyến đường trong hệ thống giao thông đường thuộc địa ở các tỉnh vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1897 - 1945.

Qua nghiên cứu, tác giả rút ra một số nhận xét về đặc điểm, luận giải khoa học, đánh giá tác động mang tính hai mặt, vai trò, vị trí của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở các tỉnh vùng Đông Bắc Việt Nam thời thuộc địa đối với cả Pháp và Việt Nam. Đây là một đóng góp có tính phương pháp cho việc nghiên cứu hình thái kinh tế - xã hội Việt Nam thời kỳ cận đại.

- *Về mặt thực tiễn*: Việc nghiên cứu đề tài cho phép chúng ta rút ra một số bài học kinh nghiệm, có ý nghĩa tham khảo trong việc cung cấp thêm luận cứ khoa học và gợi mở một số suy nghĩ vận dụng vào thực tiễn hoạch định chính sách giao thông như đầu tư, xây dựng, quản lý và khai thác hệ thống giao thông vận tải đường bộ trong công cuộc đổi mới kinh tế - xã hội ở Việt Nam giai đoạn hiện nay.

Kết quả nghiên cứu của luận án phản ánh cách nhìn biện chứng, đặt cơ sở cho việc nghiên cứu lịch sử giao thông Việt Nam thời thuộc Pháp, là chìa khóa cho việc lý giải một số hiện tượng về kinh tế, an ninh - chính trị, văn hóa xã hội ở vùng Đông

Bắc lúc bấy giờ. Đây thực sự là tài liệu tham khảo cho sinh viên, giáo viên, giảng viên giảng dạy nghiên cứu lịch sử địa phương, lịch sử Việt Nam cận đại.

- *Về mặt tư liệu*: Luận án góp phần hệ thống hóa và cung cấp nguồn tài liệu mới bằng tiếng Pháp và tiếng Việt có liên quan đến hệ thống giao thông đường thuộc địa ở các tỉnh vùng Đông Bắc Việt Nam nói riêng và hệ thống giao thông Việt Nam nói chung thời thuộc địa.

7. Bố cục của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo, phụ lục, luận án được kết cấu gồm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án.

Chương 2: Quá trình hình thành, phát triển của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1897 - 1918.

Chương 3: Hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1919 - 1945.

Chương 4: Đặc điểm, tác động của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1897 - 1945.

Chương 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1. Những công trình nghiên cứu liên quan đến luận án

Vấn đề chính sách của thực dân Pháp và quá trình xây dựng hệ thống giao thông Việt Nam nói chung và hệ thống giao thông đường bộ ở các tỉnh phía bắc thượng du Bắc Kỳ nói riêng đã có một số học giả trong và ngoài nước đề cập đến trong các công trình nghiên cứu với nội dung và mức độ khác nhau. Xuất phát từ mục đích khác nhau, các công trình nghiên cứu đưa ra nhiều luận giải với những nhận xét đa chiều. Tuy nhiên, có thể khẳng định rằng cho đến nay, chưa có một công trình nào trực tiếp nghiên cứu về hệ thống đường bộ này một cách đầy đủ và toàn diện, mà chỉ đề cập đến từng khía cạnh, góc độ hay từng cung đoạn của tuyến đường. Có thể phân loại các công trình này thành những nghiên cứu như sau:

1.1.1. Nhóm các công trình nghiên cứu về chính sách của Pháp ở Đông Dương

Những nghiên cứu của các tác giả nước ngoài

Năm 1900, tác giả E.l'agrillère Beauclerc xuất bản công trình “*A travers l'Indochine* (Qua xứ Đông Dương)”, xuất bản tại Paris, được xem như một trong những công trình nghiên cứu đặc sắc dưới góc độ địa lý và lịch sử. Xuất phát từ yêu cầu của công cuộc cai trị và khai thác thuộc địa, vị quan chức đương thời của chính quyền thuộc địa Pháp đã tiến hành khảo cứu sơ lược về địa lý, dân số, phong tục tập quán ở xứ Đông Dương. Thông tin từ cuốn sách cung cấp những hiểu biết về các yếu tố tác động đến cơ sở hạ tầng, nhất là hệ thống giao thông ở Bắc Kỳ trong thời kỳ đầu trở thành thuộc địa của Pháp [134].

Cuốn “*L'Indo Chine française (souvenirs)*” (Xứ Đông Dương) được xuất bản năm 1905 của Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer. Đây là cuốn hồi ký ghi chép trong thời gian ông làm Toàn quyền ở Đông Dương (1897 - 1902) về các vấn đề kinh tế, văn hóa, xã hội. Tác giả đưa ra những đánh giá tổng quan về Đông Dương, trong đó có xứ Bắc Kỳ. Trong chương VII “*Sự trỗi dậy của Đông Dương*”, Paul Doumer đã nêu những việc ông đã làm được trong thời gian mình làm toàn quyền, trong đó có việc phát triển hệ thống giao thông ở Việt Nam. Qua cuốn hồi ký, chúng tôi nhận thấy rõ tinh thần và phương châm của công cuộc khai thác kinh tế ở Đông Dương do Paul Doumer khởi xướng. Mặc dù, một số nội dung mang tính chủ quan, phiến diện, thể hiện rõ ca ngợi công lao “khai hóa”, phản ánh qua con mắt của một viên quan cai trị thực dân, người hết mực trung thành với nước Pháp - Người mà sau khi thôi giữ chức

Toàn quyền lại trở thành Tổng thống Pháp (1931 - 1932), nhưng cuốn sách đã cung cấp những tư liệu hữu ích về lịch sử Việt Nam thời Pháp thuộc, cho chúng ta thấy rõ âm mưu, chính sách của thực dân Pháp cũng như chính sách đó [9].

Tác giả Henri Brenier với công trình “*Essai d’atlas statistique de l’Indochine française*” (Sơ thảo bản đồ thống kê xứ Đông Dương thuộc Pháp) (1914) đã phản ánh khá chi tiết và chính xác về kết quả hoạt động và những biến đổi của xứ Đông Dương từ khi người Pháp tiến hành khai thác thuộc địa lần thứ nhất đến trước Chiến tranh thế giới lần thứ nhất trên các lĩnh vực quản lý, quy hoạch, xây dựng, kinh tế, văn hóa, xã hội. Các bản đồ, biểu đồ và tranh ảnh trong cuốn sách đã cung cấp cho chúng tôi những thông tin quý báu về tình hình của bán đảo Đông Dương và dự định của chính quyền thuộc địa về quy hoạch, phát triển vùng đất này [138].

Năm 1929, Hội đồng nghiên cứu khoa học Đông Dương xuất bản cuốn “*L’Indochine française*” (Đông Dương thuộc Pháp) của tác giả P.Gourou. So với những công trình trước đây, công trình này có nhiều nét nổi trội, đề cập khá toàn diện đến nhiều mặt từ vị trí địa lý, địa hình, thổ nhưỡng, dân cư đến giao thông, kinh tế... Công trình đã cung cấp tư liệu góp phần tạo nên bức tranh chung nhất về Đông Dương thời thuộc Pháp tính đến năm 1929 [148].

Năm 1929, H. Simoni xuất bản tác phẩm “*Le role du capital. Dans la mise en valeur de l’Indochine*” (Vai trò của tư bản Pháp trong cuộc khai thác xứ Đông Dương). Nội dung công trình gồm có phần mở đầu và 3 phần: Phần thứ nhất: Các nhà ngân hàng và tín dụng, gồm có 4 chương; Phần thứ hai: Kết quả của việc khai thác, gồm có 5 chương; Phần thứ ba: Mục đích các khoản chi công cộng, gồm có 4 chương. Trong đó, ở phần thứ ba, chương I và II, tác giả có đề cập về công chính, vận tải tư nhân. Trong công trình này, người đọc tìm thấy nhiều tư liệu quý giá nhất để có một khái niệm đúng đắn và chính xác về trình độ phát triển kinh tế và tài chính cũng như các khoản đầu tư của tư bản Pháp ở xứ Đông Dương [172].

Năm 1931, tác giả Henri Russier xuất bản công trình “*Indochine Française*” (Xứ Đông Dương thuộc Pháp). Quyển sách trình bày nhiều vấn đề của các xứ Đông Dương trên các lĩnh vực điều kiện tự nhiên, chính trị, văn hoá, kinh tế - xã hội. Vấn đề kinh tế của Đông Dương được tác giả quan tâm đặc biệt. Vùng Bắc Kỳ được tác giả đã dành nhiều trang viết để phân tích về điều kiện tự nhiên và hoạt động kinh tế, trong đó có giao thông vận tải. Tài liệu này đã giúp cho luận án có thêm những đánh giá, số liệu, hình ảnh... về hoạt động kinh tế ở Bắc Kỳ [169].

Công trình “*La crise économique en Indochine*” (Cuộc khủng hoảng kinh tế ở Đông Dương) của André Hibon xuất bản năm 1934 tại Paris, đã trình bày khái quát

về nền kinh tế Đông Dương từ khi Paul Doumer sang làm Toàn quyền đến khi cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới (1929 - 1933) kết thúc. Tác giả đánh giá, cuộc khủng hoảng kinh tế tác động đến Đông Dương rất trầm trọng. Đối với khu vực Bắc Kỳ, hoạt động kinh tế của người Pháp và người Việt bị ngưng trệ, trong đó có các hoạt động xây dựng giao thông và vận tải. Tài liệu đã giúp luận án có những nhận định về sự phát triển, sự khủng hoảng kinh tế đối với công cuộc xây dựng giao thông của người Pháp tại Đông Dương [154].

Cũng nghiên cứu về kinh tế Đông Dương thời khủng hoảng, nhưng trong công trình *“Le problème économique indochinois”* (Vấn đề kinh tế của Đông Dương) xuất bản năm 1934, Paul Bernard lại quan tâm nhiều đến đặc điểm chung của hoạt động khai thác thuộc địa ở Đông Dương, vấn đề đầu tư vốn, chính sách kinh tế; ngân sách, tiền tệ, tài chính và tín dụng; sự phát triển của kinh tế Đông Dương dưới ảnh hưởng của Pháp; tác động của cuộc khủng hoảng đối với các lĩnh vực kinh tế, nhất là tài chính [135]. Công trình giúp chúng tôi có thêm tư liệu tham khảo về nguồn vốn đầu tư cho các hoạt động công chính ở Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng.

Trong công trình *“Le développement économique de l’Indochine française”* (Sự phát triển kinh tế của Đông Dương thuộc Pháp) (1936), Grandel Auguste đã giới thiệu tổng quan về Đông Dương thuộc Pháp vào đầu những năm 1930 trên các mặt: đặc điểm tộc người; sự tiến triển về y tế, giáo dục, giao thông, cảng biển, đường hàng không, năng lượng điện, điện báo điện thoại, khí tượng thủy văn... Tình hình kinh tế được khảo cứu khá kỹ lưỡng, cụ thể theo từng ngành, từng vấn đề: nông nghiệp, công nghiệp, khai thác rừng, khai mỏ, săn bắn, ngân hàng, tiền tệ, thuế quan... Đặc biệt, tác giả đã khái lược thực trạng của hoạt động vận tải ở Đông Dương [133].

Nhà nghiên cứu Ch.Robequain với công trình *“L’évolution économique de l’Indochine française”* (Sự tiến triển của kinh tế Đông Dương thuộc pháp) xuất bản năm 1939 đã đi sâu vào khảo cứu tình hình kinh tế Đông Dương. Nội dung cuốn sách, đặc biệt là số liệu về tình hình kinh tế của Đông Dương đã cung cấp những thông tin quý báu khi nghiên cứu về đầu tư của chính quyền thực dân cho hệ thống giao thông đường bộ cũng như tác động của hệ thống giao thông đối với nền kinh tế Đông Dương. Điểm nổi bật của cuốn sách là tác giả có sự đánh giá, nhận định khách quan chân thực về sự chuyển biến của kinh tế Đông Dương. Tác phẩm đã cung cấp cho chúng ta biết phần nào về những chính sách kinh tế của Pháp đã áp dụng ở Việt Nam. Đây là nguồn tài liệu quan trọng làm cơ sở để so sánh, đánh giá về những chuyển biến giao thông vận tải đặt trong bức tranh kinh tế Bắc Kỳ [166].

Công trình “*Résumé statistique relatif aux années 1913 à 1940*” (Thống kê của chính phủ Đông Dương từ năm 1913 đến 1940), xuất bản năm 1941, dày 48 trang. Đây được xem là công trình quan trọng liên quan đến các số liệu điều tra, thống kê từ thực trạng dân số, sức khỏe, ngân hàng, đến phương tiện giao thông, giá cả, truyền thông, cơ cấu xuất nhập khẩu trên toàn Đông Dương, trong đó có số liệu liên quan đến kinh phí chi cho các hoạt động giao thông công chính ở Bắc Kỳ [152].

Tác giả J.Chesneaux với công trình “*Contribution à l’histoire de la nation Vietnamienne*” (Góp phần vào tìm hiểu lịch sử dân tộc Việt Nam) (1953). Nội dung cuốn sách thể hiện khá kỹ những kết quả nghiên cứu của tác giả về lịch sử Việt Nam trên nhiều phương diện. Cụ thể là điều kiện tự nhiên, xã hội, văn hóa, tổ chức bộ máy hành chính và đặc biệt là công cuộc chinh phục, bình định và cai trị của người Pháp. Một số thông tin sơ lược về công cuộc xây dựng cơ sở hạ tầng cũng được đề cập trên từng khía cạnh [144].

Tác giả Pierre Richard Feray với cuốn “*Le Vietnam au XX^e siècle*” (Nước Việt Nam ở thế kỷ XX) xuất bản năm 1979, đã phục dựng công cuộc bình định và xây dựng chế độ thực dân, quá trình phát triển các thể chế của thực dân Pháp tại Việt Nam nói chung và Bắc Kỳ nói riêng cũng như cơ sở hạ tầng kỹ thuật và xã hội ở Bắc Kỳ. Cuốn sách này là tài liệu tham khảo quan trọng cho bất cứ công trình nào nghiên cứu về Bắc Kỳ trong nửa đầu thế kỷ XX [145].

Công trình “*La présence financière et économique française en Indochine (1859 - 1939)*” của Jean Pierre Aumiphin công bố năm 1981, đã được dịch sang tiếng Việt và xuất bản năm 1994 với tên gọi “*Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1859 - 1939)*” đã trình bày về các vấn đề cơ bản của kinh tế Đông Dương dưới thời thuộc Pháp như sự lưu thông tiền tệ, vai trò của ngân hàng Đông Dương, sự đầu tư và phân bố tài chính của tư bản tư nhân Pháp và nhà nước tư bản Pháp, sự phát triển của kinh tế hiện đại ở Đông Dương và sự tác động của khu vực kinh tế hiện đại đó với kinh tế - xã hội trong thời gian trên. Tác giả đã thống kê và đưa ra những số liệu tài chính về nguồn đầu tư của tư nhân cũng như ngân sách nhà nước cho các ngành kinh tế, các xứ thuộc Liên bang Đông Dương... trong đó có giao thông vận tải, có đường bộ. Tác giả đã đưa ra những số liệu về số công ty giao thông vận tải giai đoạn 1875 - 1939; chi phí trang bị cho các công trình công cộng thời gian 1899 - 1923, trong đó có chi phí cho đường bộ; số phương tiện lưu thông, đăng kí hoạt động. Tác giả cũng đã đề cập tới việc xây dựng cơ sở hạ tầng, tình trạng vận chuyển khách, số nhân công và phương thức tuyển mộ nhân công. Tuy nhiên, số liệu và thông tin được thống kê và trình bày theo ngành kinh tế, các xứ thuộc Liên Bang

Đông Dương (chỉ ghi chung của Bắc Kỳ và của ngành giao thông nói chung, hoặc ghi đường bộ nói chung). Trong tác phẩm, ông đã viết với một tinh thần khách quan và trung thực. Một mặt tác giả Aumiphin ghi nhận sự đóng góp tích cực của Nhà nước Pháp, mặt khác ông cũng đề cập tới mặt tiêu cực về sự hiện diện tài chính của Pháp, ông đã khẳng định rằng trong suốt một thời gian dài, nhà nước thực dân chưa hề có một chính sách phát triển kinh tế Đông Dương một cách có hệ thống và chặt chẽ. Có thể nói những thống kê, phân tích và biện luận của J.Aumiphin đã cung cấp cho chúng ta một nguồn sử liệu quý, một cái nhìn tổng quát về sự hiện diện nền tài chính của Pháp ở Việt Nam và chủ yếu là tài chính công [3].

Cuốn “*Des pionniers en Extrême-Orient*” (Những người tiên phong ở Viễn Đông) (1990), nội dung phần 2 với tên gọi “*Histoire de la Banque de l’Indochine 1875 - 1945*”, tác giả Marc Meuleau trình bày về sự hình thành và phát triển của Ngân hàng Đông Dương trong giai đoạn 1875 - 1945, trong đó đề cập về vấn đề Ngân hàng Đông Dương cho các nhà tư bản vay để đầu tư vốn xây dựng, bảo trì các tuyến đường thuộc địa ở Đông Dương nói chung [162].

Nhà nghiên cứu Mark W.McLeod với cuốn “*The Vietnamese Response to French Intervention, 1862 - 1874*”. Nếu như các nhà nghiên cứu khác chỉ phân tích mâu thuẫn chủ yếu từ các nguồn tài liệu của Pháp, thì Mark McLeod đã có cách tiếp cận của riêng mình, ông đã sử dụng các nguồn tài liệu từ Việt Nam để nghiên cứu phản ứng của Việt Nam trước cuộc chinh phục thuộc địa Pháp trong thế kỷ XIX. Tác giả trình bày bối cảnh lịch sử nước Pháp, tầm quan trọng của triều đại nhà Nguyễn cũng như cuộc xâm lược Pháp - Tây Ban Nha trước khi Pháp chiếm đóng. McLeod nghiên cứu sự hồi sinh của các giá trị lịch sử dân tộc tại Việt Nam và sự đấu tranh cho độc lập chính trị trước sự xâm lăng của thực dân thế kỷ XIX. Tác giả quan tâm đến phản ứng của người Việt Nam với sự hiện diện của người Pháp trong cuộc chinh phục. Đây là một trong những tác phẩm có giá trị bàn về ý thức hệ và tư tưởng Việt Nam. Dù không đề cập trực tiếp đến các vấn đề về giao thông nhưng công trình đã góp phần làm rõ sự “va chạm” không mấy êm đềm trong quan hệ Pháp - Việt giai đoạn này [161].

Năm 1995, hai tác giả người Pháp là Pierre Brocheux và Daniel Hémery đã cho xuất bản cuốn “*Indochine, la colonisation ambiguë 1858 - 1954*” (Đông Dương, thuộc địa mờ hồ 1858 - 1954). Nghiên cứu này bắt đầu từ việc tái hiện các giai đoạn quan trọng trong công cuộc chinh phục bán đảo của người Pháp từ giữa thế kỷ XIX cho đến cuộc bình định cuối cùng vào cuối những năm 1890 và kết thúc bằng phân tích về sự sụp đổ nền thống trị của Pháp ở Viễn Đông. Cuốn sách được cấu trúc theo

trình tự thời gian và chủ đề với các chương xen kẽ, mỗi chương tập trung vào một khía cạnh cụ thể của quá trình thực dân hóa của Pháp trong khu vực. Trong đó vấn đề kinh tế, chính trị ở Đông Dương, những hoạt động của chính quyền thuộc địa, những xung đột về chính trị giữa các xứ trong Liên bang Đông Dương với chính quốc được tác giả xem xét cẩn thận. Đặc biệt, sự phát triển kinh tế ở Đông Dương thời thuộc địa của được các tác giả quan tâm nghiên cứu trong chương 3 thảo luận về những chuyển biến về kinh tế và tài chính của bán đảo do việc khai thác kinh tế mang lại, hiện đại hóa cơ sở hạ tầng của thuộc địa và việc thực hiện các cấu trúc của chủ nghĩa tư bản hiện đại. Sự phát triển này đã làm cho Đông Dương, sau Algeria, “*trở thành nơi tiêu thụ hàng hóa*” chính của nền kinh tế Pháp và “*một phần thiết yếu đem lại trạng thái cân bằng cho nước Pháp*”. Tác giả cũng tập trung phân tích các tác động về mặt xã hội và văn hóa của chính sách cai trị thuộc địa đối với các bên liên quan. Công trình có nhiều giá trị giúp luận án có cái nhìn toàn diện về Liên bang Đông Dương, là cơ sở cho quá trình nghiên cứu giao thông ở Bắc Kỳ [139].

David W.del.Testa viết bài “*Imperial Corridor: Association, Transportation and Power in French Colonial Indochina*” cho rằng các nhà sử học thường xem xét Đông Dương là thuộc địa của Pháp với một con mắt phê phán, lên án mặt hạn chế của nó. Dựa trên tiếp cận các tài liệu lưu trữ ở Pháp, ở Campuchia, Lào và đặc biệt là Việt Nam, tác giả có cái nhìn khách quan hơn trong chính sách của người Pháp ở Đông Dương, trong đó nhấn mạnh đến tác động của khoa học, kỹ thuật đối với văn hóa và xã hội ở thuộc địa [173].

Cuốn sách “*Commerce et colonisation en Indochine 1860 - 1945*” (Hoạt động thương mại và khai thác thuộc địa ở Đông Dương 1860 - 1945) (2004) của Kham Vorapheth đã coi những hoạt động thương mại của Pháp là cái cớ để can thiệp và biện minh cho việc duy trì quyền lực ở Đông Dương, qua đó sử dụng vị thế của Đông Dương để tăng cường thực lực, đảm bảo vị thế của Pháp tại khu vực châu Á. Tư sản Pháp đã tăng cường đầu tư vào thuộc địa nhưng chỉ có 1 số công ty thành công như anh em Denis, Paul Rauzy, Eugène Ville, Francois Delignon, Fontaine. Nghiên cứu các doanh nghiệp và thương mại thuộc địa, tác giả đã phân tích các hoạt động đầu tư, kinh doanh của người Pháp thông qua sách, báo, báo cáo hàng năm của chính quyền, quảng cáo của những doanh nghiệp và phỏng vấn các nhà giao dịch và thương nhân người Pháp từ những năm 1930 và một số nhân chứng lịch sử trong giai đoạn này. Cuốn sách nghiên cứu một tập hợp của những yếu tố ngữ cảnh mà qua đó các hoạt động thương mại diễn ra, phác họa lại giao thông ở Đông Dương, trong đó có thương nhân kinh doanh dịch vụ vận tải [175].

Tác giả Philippe Devillers với công trình “*Người Pháp và người An Nam, bạn hay thù?*” (2006). Trong cuốn sách này, Philippe Devillers tập trung làm rõ các biến cố lịch sử xảy ra đối với nước Pháp và nước An Nam thời gian từ 1856 đến 1902. Những sự kiện xảy ra trong triều đình nhà Nguyễn, phản ứng của dân chúng Việt Nam cùng động thái của chính phủ Pháp từ buổi đầu người của họ tìm kiếm thuộc địa, tiến hành xâm lăng, cho đến khi họ đã đặt được ách cai trị trên một đất nước xa xôi đã được tác giả theo sát, chiếu rọi, mổ xẻ để dựng lên bức tranh toàn cảnh, chi tiết về một giai đoạn lịch sử Đông Dương cận đại [8].

Tác giả Patrice Morlat với cuốn “*Indochine années vingt: Le rendez-vous manqué (1918 - 1928) - La politique indigène des grands commis au service de la mise en valeur*” (2006). Đây là cuốn sách thứ ba được Patrice Morlat viết về Đông Dương thuộc Pháp trong những năm 1920. P.Morlat cho rằng cái gọi là “Nhà nước Đông Dương” thực chất chỉ là “thuộc địa”, nghĩa là không có sự đồng thuận của dân chúng. Tác giả cho rằng người Pháp trên bán đảo Đông Dương đã thiết lập một chế độ chính trị “phù hợp” cho người Pháp, nhưng cũng đã quan tâm góp phần làm cho đa số người dân Đông Dương có cuộc sống tốt hơn, qua việc chính quyền thực dân đã có các dự án phát triển lớn về thủy lợi, đường bộ, đường sắt, bến cảng, v.v.. Vì thế mối quan hệ giữa chính phủ Pháp và Đông Dương được thiết lập dưới hình thức tiếp xúc giữa hai lĩnh vực khác nhau nhưng bổ trợ cho nhau: Chính trị và kinh tế [164].

Tác giả B.J.A.Grenier trong luận án tiến sĩ “*French Influence Overseas: The Rise and Fall of Colonial Indochina* (Ảnh hưởng của Pháp ở nước ngoài: Sự thăng trầm của Đông Dương thuộc địa) (2007) đã nghiên cứu vấn đề thuộc địa Đông Dương thuộc Pháp, đặc biệt là tại Việt Nam. Luận án dành một chương thảo luận những ảnh hưởng của Pháp về lĩnh vực cơ sở hạ tầng. Tác giả cho rằng, thực dân Pháp đã xây dựng được một cơ sở hạ tầng mới tại Việt Nam và có những tác động tích cực đến sự phát triển của Việt Nam giai đoạn này. Với cách tiếp cận vấn đề dưới quan điểm lịch sử đã góp phần làm rõ tác động của giao thông Việt Nam trong bối cảnh chung của kinh tế Đông Dương. Công trình đã cung cấp cái nhìn khách quan khi phân tích cả yếu tố tích cực và tiêu cực của chính sách Pháp giai đoạn này [143].

Những nghiên cứu của các tác giả trong nước

Tác giả Nguyễn Khắc Đạm đã hệ thống hóa sự bóc lột của thực dân Pháp về mọi mặt và xem xét tác động của sự bóc lột ấy với xã hội Việt Nam trong cuốn “*Những thủ đoạn bóc lột của tư bản Pháp ở Việt Nam*” (1958). Tác giả đã làm rõ vấn đề quá trình đầu tư vốn; chính sách bóc lột trong kinh tế nông nghiệp, công nghiệp, thương nghiệp; chính sách bóc lột cho vay và vận tải; chính sách bóc lột

thuế của tư bản Pháp. Về giao thông vận tải, tác giả đã làm rõ thủ đoạn đầu tư vốn của tư bản Pháp. Cụ thể, tư bản Pháp cho Đông Dương vay để xây dựng đường giao thông nhưng không chi trực tiếp tiền mặt mà bằng cách dùng chính tiền đó mua vật liệu từ Pháp chở sang Việt Nam để thu lợi từ việc bán hàng, đánh thuế. Cuốn sách đã đưa ra những số liệu về số công ty vận tải ô tô của tư bản Pháp ở Việt Nam những năm 1921, 1932, 1938 và tên công ty xe tay ở Hà Nội. Tuy nhiên, cuốn sách không có số liệu thống kê riêng cho khu vực Đông Bắc hay từng tỉnh trong vùng, chưa làm rõ hoạt động của các công ty vận tải như thế nào, tiền vé vận tải, nguồn lợi Pháp thu được. Về chế độ thuế khóa, tác giả có nêu các loại thuế mới Pháp đặt ra nhưng mới dừng lại ở việc trình bày cách đánh thuế vào mặt hàng xe đạp khi mua và tiêu thụ hàng năm không có số liệu cụ thể; các quy định đánh thuế vận tải chưa đề cập tới. Ở phần cuối cuốn sách, tác giả trình bày về việc sử dụng ngân sách của thực dân Pháp trong các lĩnh vực nhưng về đường bộ nhưng không có số liệu về số vốn đầu tư, chỉ nêu chủ trương mở đường của Pháp (mở rộng hệ thống đường cũ, có xây mới thì chỉ làm các đường tiện cho khai thác, cai trị) và nói về nỗi khổ của nhân dân ta đi phu làm đường [11].

Cũng nghiên cứu về chính sách của Pháp còn có công trình *“Chủ nghĩa đế quốc Pháp và tình hình công nghiệp ở Việt Nam dưới thời thuộc Pháp”* (1959) của nhà nghiên cứu Phạm Đình Tân. Tác phẩm này đã sử dụng tới đa sách báo được xuất bản từ trước năm 1945 (trong đó phần lớn của tác giả người Pháp viết, và một số ít của tác giả người Việt). Cuốn sách cung cấp một vài số liệu thống kê về chính sách cai trị của người Pháp và lĩnh vực kinh tế công nghiệp ở Việt Nam. Đây được xem là một trong những tác phẩm đầu tiên trình bày một cách hệ thống và đầy đủ về công nghiệp Việt Nam thời thuộc Pháp. Việc trình bày khái quát cùng với những nhận định về công nghiệp qua từng thời kỳ đã cung cấp nguồn tư liệu bổ ích cho tác giả luận án trong đối sánh, mối liên hệ với lĩnh vực giao thông đường bộ.

Trong cuốn *“Việt Nam thời Pháp đô hộ”* (1972), tác giả Nguyễn Thế Anh đã cung cấp khá nhiều dữ liệu phục vụ tốt cho công tác nghiên cứu về chế độ thời thuộc Pháp, từ âm mưu xâm lược cho đến khi kết thúc chế độ thuộc địa tại Việt Nam. Trong công trình này, tác giả đã đề cập tới việc tổ chức guồng máy cai trị, việc khai thác kinh tế của thực dân Pháp và sự biến đổi chính sách cai trị, kinh tế của chế độ thuộc địa. Công trình cũng đã đề cập đến hệ thống giao thông Việt Nam thời cận đại, tập trung vào khoảng 40 năm đầu thế kỷ XX. Tác giả xếp hệ thống giao thông vào nhóm các công cụ kinh tế được thực dân Pháp sử dụng trong việc khai thác về kinh tế, từ đó tác động đến các hoạt động kinh tế còn lại và những đổi thay trong tổ chức xã hội ở

Bắc Kỳ. Tác giả đã sử dụng nhiều số liệu về thuế, tài chính, tình hình khai thác kinh tế Việt Nam dưới chế độ thuộc địa... Về hệ thống giao thông đường bộ, tác giả đề cập trên các mặt vốn đầu tư, quá trình xây dựng và năng lực vận tải [2].

Tác giả Lê Quốc Sử đã cũng đề cập tới lịch sử phát triển giao thông vận tải nước ta trong cuốn *“Một số vấn đề về lịch sử kinh tế Việt Nam”* (1998). Cuốn sách đã cung cấp những thông tin cơ bản nhất về giao thông vận tải Việt Nam từ nguyên thủy đến năm 1995. Tác giả chia lịch sử giao thông vận tải ra thành các thời kỳ tương ứng với các dấu mốc lịch sử quan trọng của đất nước. Tác giả phân tích theo các mảng giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy... Đây là nguồn tư liệu quan trọng để tác giả luận án triển khai tìm hiểu sâu hơn về các công ty vận tải có tầm ảnh hưởng đến kinh tế Việt Nam [41].

Cuốn *Lịch sử kinh tế Việt Nam* (2002), tập 1 của tác giả Đặng Phong đã đề cập đến quá trình “cộng trị” của thực dân Pháp - phát xít Nhật ở Việt Nam trong những năm 1940 - 1945. Tác giả đề cập khá chi tiết về các chính sách kinh tế - chính trị mà hai kẻ xâm lược đã thực hiện ở Việt Nam giai đoạn này. Nội dung sách cho thấy, phát xít Nhật hoàn toàn không có các hoạt động đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ở Việt Nam và Đông Dương. Hoạt động liên quan đến cơ sở hạ tầng, nhất là hệ thống giao thông với người Nhật ở giai đoạn này là khai thác triệt để nhằm vơ vét tài nguyên phục vụ cho chiến tranh xâm lược của họ ở Nam Thái Bình Dương và xuất về Nhật [32].

Năm 2004, tác giả Nguyễn Văn Khánh tái bản công trình *“Cơ cấu kinh tế xã hội Việt Nam thời thuộc địa (1858 - 1945)”*, do nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội phát hành. Tác giả tập trung nghiên cứu hai vấn đề lớn, đó là những chuyển biến về giai cấp trong quá trình xâm lược và đặt ách thống trị trên toàn cõi Việt Nam; cuộc khai thác kinh tế thuộc địa của thực dân Pháp ở Việt Nam. Tác giả đã tập hợp nhiều sơ đồ, bản đồ, biểu bảng thống kê có giá trị về các vấn đề lợi nhuận, đất đai, nhân công, xuất khẩu... Để rút ra những kết luận cho công trình nghiên cứu này, tác giả đánh giá sự hiện diện của phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa có tác dụng kích thích sự hình thành và phát triển của chủ nghĩa tư bản dân tộc, làm thu hẹp và phá vỡ dần các quan hệ sản xuất phong kiến và tiền tư bản trong nước. Các quan hệ tư bản hòa trộn, đan xen và bao trùm lên các quan hệ phong kiến, trở thành nhân tố quyết định xu hướng phát triển của xã hội Việt Nam. Công trình này đã giúp luận án những cơ sở để đánh giá ảnh hưởng của phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa đến kinh tế Bắc Kỳ nửa đầu thế kỷ XX nói chung và giao thông nói riêng. Những tư liệu trong quyền sách này giúp luận án có cơ sở để so sánh, tổng hợp các giá trị kinh tế ở miền Bắc Kỳ trong mối tương quan với các xứ khác trên toàn Liên bang Đông Dương [22].

Công trình “*Lịch sử Việt Nam tập III (từ năm 1858 đến năm 1945)*” (2014) do các tác giả tại trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn Hà Nội biên soạn, Giáo sư Đinh Xuân Lâm làm chủ biên. Trong phần thứ tám: *Việt Nam từ 1897 đến 1918*, chương 1 đã trình bày củng cố bộ máy thống trị, cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất của Pháp trên các lĩnh vực công nghiệp, nông nghiệp, thương nghiệp, tài chính - ngân hàng, giao thông vận tải. Phần thứ chín *Việt Nam từ 1919 đến 1930*, chương 1 đợt khai thác thuộc địa lần thứ hai của thực dân pháp và những chuyển biến trong nền kinh tế Việt Nam; phần thứ mười: *Việt Nam trong những năm 1930 - 1945* cũng đề cập đến giao thông, nhưng chủ yếu nhấn mạnh đến hoạt động vận tải [26]

Tác phẩm “*Nạn đói năm 1945 ở Việt Nam - những chứng tích lịch sử*” (2011) của tác giả Văn Tạo và Furuta Motoo đã khái quát một phần quan trọng những ảnh hưởng của chính sách cai trị Việt Nam dưới hình thức “cộng trị” từ năm 1940 - 1945. Thực dân Pháp và phát xít Nhật cấu kết để bóc lột nhân dân Việt Nam một cách triệt để nhất mà không đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng trong giai đoạn này [43]. Công trình cung cấp cho luận án những thông tin quan trọng để viết về tình hình giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc giai đoạn 1940 - 1945.

Năm 2017, Viện Sử học đã tái bản 15 tập Lịch sử Việt Nam. Trong tập 6: *Lịch sử Việt Nam từ năm 1859 đến năm 1896* gồm 5 chương, phản ánh tình hình Việt Nam trước khi Pháp xâm lược; Cuộc kháng chiến của nhân dân Việt Nam chống Pháp xâm lược (giai đoạn 1858 - 1873); Cuộc kháng chiến chống Pháp xâm lược Bắc Kỳ và Trung Kỳ (giai đoạn 1873 - 1884); Phong trào kháng chiến chống Pháp (giai đoạn 1885 - 1896); Những chuyển biến về chính trị, kinh tế, xã hội Việt Nam nửa cuối thế kỷ XIX. Tập 7: *Lịch sử Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1918* gồm 8 chương: Chính sách thuộc địa và việc củng cố bộ máy chính quyền ở Việt Nam của thực dân Pháp trong những năm đầu thế kỷ XX; Nền kinh tế Việt Nam trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất của Pháp (1897 - 1914); Tình hình văn hóa - xã hội Việt Nam đầu thế kỷ XX; Các giai cấp trong xã hội Việt Nam đầu thế kỷ XX; Phong trào yêu nước và cách mạng Việt Nam đầu thế kỷ XX; Phong trào đấu tranh của các tầng lớp nhân dân đầu thế kỷ XX; Xã hội Việt Nam trong những năm chiến tranh 1914 - 1918; Phong trào chống Pháp của nhân dân Việt Nam trong chiến tranh 1914 - 1918. Trong tập 8: *Lịch sử Việt Nam từ năm 1919 đến năm 1930* gồm 9 chương: Chính sách thuộc địa của thực dân Pháp sau chiến tranh thế giới thứ nhất; Thực dân Pháp củng cố và tăng cường bộ máy chính quyền thuộc địa; Cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai sau chiến tranh thế giới thứ nhất và những biến đổi trong nền kinh tế Việt Nam; Tình hình văn hóa- xã hội; Xã hội Việt Nam phân hóa thêm sâu sắc sau chiến

tranh; Ảnh hưởng của phong trào cách mạng thế giới tới cách mạng Việt Nam; Phong trào yêu nước và công nhân ở Việt Nam đầu những năm 20 thế kỷ XX; Các tổ chức cách mạng ra đời trong những năm 1925 - 1929; Đảng Cộng sản Việt Nam ra đời. Các tập sách là những tài liệu hữu ích cho luận án tham khảo về thông sử Việt Nam.

1.1.2. Nhóm các công trình nghiên cứu về Bắc Kỳ

Những nghiên cứu của các tác giả nước ngoài

Cuốn “*Xứ Bắc Kỳ ngày nay*” của Henri Cucherousset (1924), bản dịch tiếng Việt của Trần Văn Quang, đã trình bày sơ lược tình hình Bắc Kỳ đầu thế kỷ XX. Vấn đề về tình hình giao thông, phương tiện và cách thức đi lại của cư dân Bắc Kỳ nói chung và cư dân miền thượng du Bắc Kỳ nói riêng được đề cập đến trong chương 2: Quốc dân ngày một thêm sung túc, chương 6: Về những cách vận tải và chương 14: Về giao thông đường bộ. Theo tác giả Henri Cucherousse, trước khi thực dân Pháp đặt nền bảo hộ việc đi lại hạn chế, nhất là giữa vùng trung du và thượng du vì không có đường, hoặc đường có nhưng khó di chuyển, vận tải do là đường đất và đường rất hẹp. Sau đó đường sá được mở rộng, lát đá. Về đường giao thông ở khu vực thượng du, tác giả trình bày các tuyến đường đã và đang được Pháp làm là đường lên Cao Bằng qua Lạng Sơn, Na Chàm và Thất Khê; đường thông suốt Bắc Kạn, đi qua Thái Nguyên; đường từ Lạng Sơn đi Tiên Yên; từ Tuyên Quang đến Hà Giang. Phương tiện đi lại của cư dân là ô tô và xe đạp, xe bò. Các phương tiện vận tải thay đổi góp phần phát triển việc buôn bán và đời sống của nhân dân [7].

Công trình “*Une histoire économique du Viet Nam, 1850 - 2007. La palanche et le camion*” của P.Brocheux đã phân tích và làm sáng tỏ những biến đổi của các yếu tố kinh tế và mối liên hệ giữa các yếu tố đó trong nền kinh tế Việt Nam từ năm 1850 đến năm 2007 dưới sự tác động đầu tư của người Pháp vào Việt Nam (một quốc gia nông nghiệp và ít hướng ra thế giới bên ngoài), trong đó có giao thông vận tải. Tác giả cho rằng người Pháp xem giao thông là một trong những nhiệm vụ hàng đầu và quan trọng để có thể khai thác thuộc địa một cách triệt để nhất. Công trình giúp luận án có cái nhìn tổng thể về tình hình giao thông trong bức tranh cơ cấu kinh tế, dân số, hệ thống sản xuất và mạng lưới thương mại truyền thống [140].

Những nghiên cứu của các tác giả trong nước

Sách “*Hoàng Việt nhất thống dư địa Chí*” (1806), do Lê Quang Định biên soạn, được Phan Đăng dịch và xuất bản vào năm 2003. Đây là bộ địa chí đầu tiên của nhà Nguyễn, ghi chép một cách tường tận về hệ thống giao thông của nước ta vào đầu thế kỷ XIX. Bộ sách gồm 10 quyển, ghi chép đầy đủ, chính xác về đường đi, các dịch

trạm, các địa danh, sông núi, khe suối, ngòi rạch, cửa biển, kèm theo lời chú giải mặt mạnh mặt yếu, chỗ hiểm, chỗ thuận lợi của từng địa phương rất cụ thể [12].

Tác giả Ngô Văn Hoà, Dương Kinh Quốc trong cuốn “*Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng*” (1978), khi trình bày về lịch sử hình thành, phát triển và phong trào đấu tranh của giai cấp công nhân Việt nam trước năm 1930 đã đề cập tới bộ phận công nhân Việt Nam làm việc ở các công trường xây dựng đường giao thông. Thời đó, họ được gọi là công nhân giao thông công chính, hầu hết là các phu bắt ở các địa phương, trả theo công nhật rẻ mạt [19]

Luận án tiến sĩ “*Nội thương Bắc Kỳ thời kỳ 1919 - 1939*”, bảo vệ năm 2002 tại Viện Sử học của tác giả Vũ Thị Minh Hương đã trình bày về những yếu tố tác động đến nội thương Bắc Kỳ 1919 - 1939; thực trạng nội thương ở Bắc kỳ giai đoạn này và hệ thống giao thông, các phương tiện chuyên chở hàng hoá phục vụ nội thương ở Bắc Kỳ, trong đó có hệ thống giao thông ở các tỉnh miền núi vùng Đông Bắc. Tác giả dành chương 3 để trình bày về hệ thống giao thông và các phương tiện chuyên chở hàng hóa ở Bắc Kỳ. Với nguồn tài liệu lưu trữ phong phú, tác giả nhận định sự phát triển, cải thiện các phương tiện giao thông vận tải là một trong những biến đổi lớn trong xã hội Việt Nam, góp phần thúc đẩy hoạt động trao đổi, giao lưu, buôn bán hàng hóa giữa các tỉnh thành phố ở Bắc Kỳ, thúc đẩy nội thương phát triển. Loại hình giao thông phục vụ trực tiếp cho nội thương gồm đường sắt, đường sông, đường biển và đường bộ. Trong đó, đường bộ có sự phát triển mạnh mẽ thể hiện ở mạng lưới được mở rộng, số lượng phương tiện tăng, loại hình phương tiện phong phú (xuất hiện tàu điện ở các đô thị lớn), nhiều hãng vận tải ô tô ra đời. Nhờ đó, kinh tế Bắc Kỳ phát triển về cả tiểu thủ công nghiệp, công nghiệp, nội thương và ngoại thương [21].

Trong cuốn “*Chế độ thuế của thực dân Pháp ở Bắc Kỳ từ 1897 đến 1945*” (2004), tác giả Hồ Tuấn Dung trình bày một cách có hệ thống toàn bộ chính sách thuế mà nhà nước thực dân đã ban hành và thực thi trên địa bàn Bắc kỳ từ năm 1897 bắt đầu chương trình khai thác thuộc địa lần thứ nhất đến năm 1945. Qua đó, chúng ta có thể khai thác nội dung về việc thu thuế từ lĩnh vực giao thông vận tải [10]

Về địa chí các địa phương, có *Địa chí Lạng Sơn* (Nxb Chính trị Quốc gia, 1999), *Địa chí Quảng Ninh* (3 tập, Nxb Thế giới, 2003), *Địa chí các xã tỉnh Cao Bằng* (Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, 2006), *Địa chí Thái Nguyên* (Nxb Chính trị Quốc gia, 2009), *Địa chí Vĩnh Phúc* (Nxb Khoa học Xã hội, 2012), *Địa chí Tuyên Quang* (Nxb Chính trị Quốc gia, 2015)... Các cuốn địa chí đã tổng kết và giới thiệu một cách khoa học, đầy đủ về vị trí địa lý, diện tích, đất đai, núi sông, khí hậu, tài

nguyên, sản vật, dân cư, dân tộc, phong tục, tín ngưỡng, lịch sử, văn hóa, kinh tế xã hội... của từng địa phương, trong chừng mực nhất định có đề cập đến tình hình giao thôn vận tải tại địa phương. Ví dụ như trong “*Địa chí Lạng Sơn*” (1999) có đề cập tới sự kiện năm 1885, Pháp mở đường quốc lộ 1A Hà Nội - Lạng Sơn, việc dân phu làm đường trên đường bộ 1A bỏ trốn [50].

Về lịch sử đảng bộ, hiện nay các tỉnh, huyện, thị xã, thành phố và nhiều xã vùng Đông Bắc đã có lịch sử đảng bộ của địa phương mình. Mặc dù, các cuốn sách tập trung chủ yếu viết về lịch sử hình thành, phát triển và sự chỉ đạo, truyền thống đấu tranh cách mạng của đảng bộ địa phương nhưng tất cả đều có chương khái quát giới thiệu về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, diện tích, dân cư, phong tục tập quán... của đơn vị. Có thể kể đến một số cuốn lịch sử đảng bộ như: *Lịch sử Đảng bộ tỉnh Quảng Ninh* (1985), *Lịch sử Đảng bộ tỉnh Hà Giang* (1995), *Lịch sử Đảng bộ tỉnh Bắc Kạn, tập I* (2000), *Lịch sử Đảng bộ tỉnh Tuyên Quang (1940 - 1975)* (2000), *Lịch sử Đảng bộ Thái Nguyên tập I (1936 - 1965)* (2003), *Lịch sử Đảng bộ tỉnh Cao Bằng (1930 - 2000)* (2003)... Các cuốn sách này là tài liệu bổ trợ để nghiên cứu về lịch sử xã hội các địa phương vùng Đông Bắc trên nhiều phương diện trong đó có một phần về sự tác động của hệ thống giao thông đến kinh tế Bắc Kỳ thời thuộc Pháp.

Bên cạnh đó, các nghiên cứu về lịch sử một số tỉnh cũng đề cập đến giao thông ở mức độ nhất định. Đáng kể có cuốn “*Thị xã Lạng Sơn xưa và nay*” xuất bản năm 1990, khi trình bày về lịch sử của thị xã Lạng Sơn đã đề cập tới những tình hình chính trị, quân sự diễn ra trên tuyến đường 1A (đoạn qua thị xã Lạng Sơn) [49]. Cuốn “*Lịch sử tỉnh Cao Bằng*” (2009) trình bày về điều kiện tự nhiên, lịch sử chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội của tỉnh từ thời tiền và sơ sử cho đến năm 2009. Trong đó, có nêu khái quát về chế độ phu phen, tạp dịch của Pháp và nỗi khổ của người đi phu làm đường. Để xây dựng đường giao thông, Pháp huy động rất nhiều sức lao động của nhân dân. Những người đi phu không những phải tự túc lương thực, làm không công mà còn thường xuyên bị cai, ký đánh đập [46].

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu về Bắc Kỳ trong thời thuộc Pháp của các tác giả đã cung cấp một số thông tin về địa lý, thổ nhưỡng, dân cư và đời sống xã hội của vùng đất. Thông tin từ các công trình nghiên cứu này giúp cho tác giả luận án hiểu rõ hơn về các điều kiện tự nhiên, tình hình chính trị - xã hội của vùng Đông Bắc mà thực dân Pháp đã tận dụng, khắc phục trong việc hình thành và phát triển hệ thống giao thông đường bộ thuộc địa ở vùng Đông Bắc.

1.1.3. Nhóm các công trình nghiên cứu về giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ thời thuộc Pháp

Những nghiên cứu của các tác giả nước ngoài

Năm 1926, Tổng Thanh tra công chính ở Đông Dương là Kỹ sư trưởng A.A.Pouyanne công bố tác phẩm *“Inventaire général de l’Indochine - Les travaux publics de l’Indochine”*, sau đó được Kỹ sư Nguyễn Trọng Giai dịch có tên gọi là *“Tình hình chung Đông Dương - Những công trình giao thông công chính ở Đông Dương”*, đã trình bày về tình hình quản lý và xây dựng các công trình giao thông vận tải quan trọng ở Đông Dương từ khi Pháp bắt đầu xâm chiếm nước ta cho đến năm 1925. Cuốn sách dựa trên cơ sở dữ liệu là các báo cáo của Nha (sở) công chính của các kỳ/xứ ở Đông Dương để tổng hợp, phân chia các công trình công chính. Theo đó, giao thông Việt Nam thời cận đại được hình thành từ bốn bộ phận: Đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển. Với từng loại hình giao thông, tác giả đi sâu qua quá trình xây dựng các công trình giao thông lớn về vốn đầu tư, kế hoạch và hoạt động. Tác giả cũng đề cập tới lợi ích của từng loại hình giao thông về khả năng vận chuyển, lợi ích kinh tế, chính trị. Các vấn đề có liên quan trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động giao thông được tác giả trình bày với số liệu đáng tin cậy. A.A. Pouyanne đã chia các công trình công chính làm 3 loại rất rõ ràng, khoa học và cụ thể như sau: Loại thứ nhất là các công trình đem lại những lợi ích trực tiếp, làm tăng ngay năng suất của địa phương có xây dựng; Loại thứ hai là các công trình đem lại những lợi ích gián tiếp gồm những công trình giữ một vai trò thiết yếu trong sự phát triển kinh tế của Liên bang Đông Dương; Loại thứ ba là các công trình không đẩy nhanh sự phát triển kinh tế của Liên bang Đông Dương mà là kết quả của sự phát triển và những nghĩa vụ xã hội. Tác giả A.Pouyanne cũng trình bày kế hoạch phát triển giao thông, hạ tầng cơ sở ở Đông Dương trong 12 năm tiếp theo về biện pháp đầu tư, khai thác hiệu quả các công trình... Tuy nhiên, cuốn sách cung cấp những số liệu chủ yếu từ những năm sau chiến tranh thế giới thứ nhất. Hơn nữa, số liệu thống kê được trình bày theo 5 xứ (Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Nam Kỳ, Cao Miên, Lào) và theo các loại công trình, trong đó có “cầu và đường ô tô”, mà không thống kê số liệu cụ thể theo tỉnh hay tuyến đường. Khi thống kê ngân sách đầu tư theo giai đoạn thì thống kê chỉ cho nhân viên, việc bảo quản, việc xây mới nói chung của ngành công chính toàn Đông Dương. Điểm đáng chú ý là tác giả trình bày việc xây dựng, khai thác các tuyến đường thuộc địa trong chương trình xây dựng được đưa ra năm 1912. Đường thuộc địa số 1 được trình bày ở riêng một mục nhưng chủ yếu đề cập tới đoạn đường ở Trung Kỳ, Nam Kỳ; ở Bắc Kỳ chỉ chú trọng việc làm cầu Long Biên. Còn các đường thuộc địa khác

chỉ được nhắc tới với thông tin chạy từ đâu tới đâu, nhằm mục đích gì. Cụ thể: “Các đường số 2-3-6 phục vụ lợi ích vừa chính trị chiến lược vừa kinh tế, nối Hà Nội với vùng cao (Cao Bằng, Hà Giang, Thượng Lào)”, “Ở Bắc Kỳ và Lào có đường số 4, đường vành đai biên giới chạy từ Móng Cái dọc theo biên giới Trung Hoa sang Lào”. Mặc dù chỉ mang tính khái quát nhưng công trình đã cung cấp cái nhìn toàn diện về hệ thống giao thông ở Đông Dương. Đặc biệt, qua tác phẩm này, A.A. Pouyanne đã cung cấp nhiều số liệu tổng hợp đáng quý và những phân tích, nhận xét, đánh giá rất rõ về tiềm năng, lợi thế của hệ thống giao thông từng vùng đất, từng xứ phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở Đông Dương. Tất nhiên, trong những luận bàn, đánh giá của tác giả còn phần nào nặng về chủ quan nghiệp vụ đơn thuần cũng như thể hiện sứ mệnh “khai hóa” của người Pháp [35].

Năm 1949, Julien Gauthier - Kỹ sư trưởng phụ trách các công trình giao thông công chính ở Đông Dương đã xuất bản cuốn “*L’Indochine au travail dans la paix française (Những công trình ở Đông Dương trong thời kỳ hoà bình của Pháp)*”. Trong tác phẩm này, các tuyến đường bộ ở Bắc Kỳ được đề cập đến chủ yếu là những mô tả về kỹ thuật, kinh phí xây dựng một số các cây cầu đặt trong bối cảnh chung của giao thông toàn cõi Đông Dương thời kỳ đó. Do đó, về nội dung việc xây dựng cũng như tổ chức quản lý, khai thác được đề cập rất khái quát [147].

Tác giả R.S.Mayfield có công trình “*The Road Less Traveled Automobiles in French Colonial Indochina*” (2003). Nội dung của công trình nghiên cứu về phát triển giao thông ở Đông Dương, trong đó có Bắc Kỳ. Đây là một tài liệu đặc biệt, có nhiều thông tin vừa tổng quát, vừa chi tiết, nhất là các số liệu thống kê về hệ thống đường bộ, số lượng và chủng loại xe ô tô ở Đông Dương giai đoạn từ năm 1918 - 1937. Có thể nói rằng, đây là một trong số rất ít những công trình nghiên cứu cung cấp thông tin cụ thể nhất, tổng quát nhất về ô tô - một loại hình giao thông mới, hiện đại cùng các thông tin về việc hình thành, xây dựng và hiện đại hóa hệ thống đường bộ ở Bắc Kỳ và Đông Dương [160].

Những nghiên cứu của các tác giả trong nước

Cho đến nay, mảng đề tài về lịch sử giao thông đường bộ thời Pháp thuộc còn khá ít ỏi trong các công trình nghiên cứu về lịch sử cận đại Việt Nam. Đáng kể có các bài viết và công trình sau:

Bài viết “*Vấn đề giao thông và vận tải*” (1943), tác giả Vũ Đình Hòe đã có những nhận định về thực trạng giao thông Việt Nam ở những năm Chiến tranh thế giới thứ hai. Do nguồn nhiên liệu không đủ, phụ tùng thay thế khan hiếm nên hình thức vận tải bằng ô tô, tàu hỏa vốn được ưa chuộng trong thời gian trước bởi năng lực vận

chuyên và tốc độ, đang dần bị hạn chế trên các mặt số lượng và số lượt vận chuyển [20]. Bài viết đã cung cấp thêm thông tin cho luận án về thực trạng hoạt động của giao thông trong những năm Chiến tranh thế giới thứ hai. Cũng trên Tạp chí Thanh Nghị, tác giả Nguyễn Thiệu Lâu với bài viết “*Vấn đề giao thông ở xứ ta*” (1945) đã trình bày khái quát hệ thống giao thông nước ta thời cận đại bao gồm đường bộ, đường thủy và đường biển. Về hệ thống đường bộ ở vùng Đông Bắc Việt Nam, tác giả nêu có đường thuộc địa số 1, rộng 6 thước, có 4 thước 5 đến 5 thước dài đá, đi theo con đường thiên lý của nước ta trước đây, ven các đồng bằng, từ Bắc đến Nam. Từ đường thuộc địa số 1 nhiều đường khác tỏa ra, gồm đường Hà Nội - Lạng Sơn - Cao Bằng, đường Hà Nội - Thái Nguyên, Bắc Kạn - Cao Bằng, đường Hà Nội - Phú Thọ - Tuyên Quang - Hà Giang, đường chạy dọc biên giới từ Móng Cái đến Lào Cai. Về phương tiện đi lại, bài viết cho thấy ô tô chủ yếu là của người Pháp và một số ít nhà giàu Việt Nam. Cách thức vận tải của nhân dân cơ bản vẫn là dùng xe bò, sức người gồng gánh. Số ô tô vận tải rất ít và chủ yếu là xe cũ mua lại, vá mui, vá lốp, sửa lại máy móc, kém chất lượng [27].

Cuốn “*Giao thông vận tải Việt Nam 1858 - 1957*” của tác giả Phan Văn Liên (1988) đã phác họa khá đầy đủ những thay đổi về giao thông ở Việt Nam thời Pháp thuộc theo từng loại hình giao thông: Bao gồm những công trình giao thông như: Giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt và phương tiện vận tải. Qua đó tác giả cũng đã đưa ra những quan điểm để nhận xét, đánh giá khách quan về hệ thống giao thông đường bộ trong giai đoạn này [28].

Năm 1992, tác giả Nguyễn Văn Khoan viết cuốn “*Giao thông thông tin liên lạc nước ta trong lịch sử*”. Công trình gồm 10 chuyên mục tổng hợp các nội dung nghiên cứu khác nhau về giao thông, thông tin liên lạc ở Việt Nam. Trong đó, hơn một nửa các chuyên mục tập trung vào thời kỳ Pháp đô hộ và xâm lược. Về giao thông Việt Nam, tác giả phân tích tình hình giao thông theo các loại hình. Trong đó, về đường bộ, tác giả đánh giá thực trạng trên cơ sở liệt kê số lượng tuyến đường, khả năng chuyên chở và lợi ích chúng mang lại. Theo tác giả, đường bộ thời kỳ đầu Pháp xâm lược phát triển khá chậm chạp và không được hoạch định cụ thể, tuy nhiên, phương tiện chuyên chở lại đa dạng, có xuất hiện các phương tiện mới [24].

Cuốn “*Lịch sử giao thông vận tải Cao Bằng*” của Sở Giao thông vận tải tỉnh Cao Bằng, xuất bản năm 1999, đã giới thiệu những nét tiêu biểu về truyền thống, chiến đấu, xây dựng và trưởng thành trong suốt hơn 50 năm của ngành giao thông vận tải Cao Bằng. Chương 2 của cuốn sách đã đề cập đến hệ thống giao thông của Cao Bằng trước Cách mạng tháng Tám bao gồm hệ thống đường bộ với 3 quốc lộ: số 4, số 3A, số 3B. Tuy nhiên, công trình còn hạn chế về số liệu thống kê [38].

Cuốn “*Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*” (2002) gồm 1387 trang đã trình bày tương đối đầy đủ về sự hình thành và phát triển của giao thông Việt Nam từ buổi hoang sơ cho đến năm 2000 bao gồm cả đường bộ, đường sông, đường biển và đường hàng không. Trong chương I, cuốn sách đã làm rõ về giao thông vận tải nước ta từ thời nguyên thủy qua các triều đại phong kiến với việc liệt kê được các tuyến đường và trình bày các phương tiện vận chuyển trên đường bộ từ súc vật chở, kéo, cưỡi; người khênh vác đến có xe xích lô, xe đạp. Đây là một công trình khoa học có ý nghĩa văn hóa - lịch sử và thực tiễn của ngành giao thông vận tải. Nội dung sách phản ánh khá đầy đủ những đặc trưng chủ yếu về truyền thống xây dựng và chiến đấu của các thế hệ làm giao thông vận tải qua các thời kỳ dựng nước và giữ nước của dân tộc. Tuy nhiên, ở khu vực Đông Bắc Việt Nam, phần thông tin về sự hình thành và xây dựng hệ thống giao thông đường bộ thời thuộc Pháp ở Bắc Kỳ không nhiều, cuốn sách chỉ đề cập tới tuyến đường từ thành Đại La đến Lạng Sơn - đoạn đầu của đường Thiên lý - nên chưa làm rõ được “bức tranh” giao thông vùng thời kỳ này. Chương II của cuốn sách trình bày khái quát về giao thông vận tải nước ta trước và trong thời kỳ thực dân Pháp xâm lược; phong trào đấu tranh của công nhân ngành giao thông vận tải trước Cách mạng tháng Tám. Tác giả tập trung làm rõ tuyến đường bộ từ Hải Nam Quan tới Thăng Long, tuyến đường bộ từ Khâm Châu - Cao Bằng tới Khương Thượng, Đồng Đa thời triều đại Lê - Trịnh, triều đại Quang Trung và triều đại nhà Nguyễn. Đến thời Pháp thuộc, Pháp mở rộng các tuyến đường này và xây mới, tạo nên hệ thống giao thông đường bộ gồm đường thuộc địa, đường thuộc xứ, đường xâm nhập và các đường phụ thuộc cùng với đó là sự phát triển của phương tiện vận tải mới như sự xuất hiện ô tô và các hãng vận tải ô tô. Tuy nhiên, các đường thuộc địa chỉ dừng lại ở việc nêu điểm bắt đầu - điểm kết thúc, duy có đường thuộc địa số 1 được trình bày chi tiết hơn nhưng cũng mới giới thiệu được về hành trình, tổng chiều dài, khái quát tình trạng tuyến đường năm 1913, 1943. Việc mô phỏng làm đường bộ cũng được đề cập là “*diễn ra với các biện pháp tương tự*” tuyến mô phỏng làm đường sắt, chưa làm rõ được số lượng nhân công, chế độ làm việc [5].

Bài viết “*Sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải trong những năm 20 của thế kỷ XX*” (2007) của Tạ Thị Thúy đăng trên Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, đã đề cập đến những dấu hiệu của sự tăng trưởng trong ngành dịch vụ vận tải về vốn đầu tư (gồm cả vốn nhà nước và vốn tư bản tư nhân), cơ sở hạ tầng giao thông (đường sắt, đường bộ, đường thủy), sự tăng lên của các phương tiện vận tải và lượng hành khách, hàng hóa được vận chuyển. Nghiên cứu cho thấy sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải trong chừng mực nhất định đã góp phần thúc đẩy sự phát triển của các ngành kinh tế khác và sự chuyển biến của xã hội thuộc địa nói chung trong giai đoạn lịch sử đó [45].

Tác giả Nguyễn Thanh Lợi trong bài “*Con đường thiên lý*” (2008) đã làm rõ về quá trình xây dựng, đặc điểm của đường thiên lý Bắc - Nam, trong đó có đoạn Hà Nội - Lạng Sơn, thuộc đoạn đường thuộc địa số 1. Tuy nhiên, phần lớn dung lượng bài báo tập trung vào đoạn đường thiên lý ở khu vực miền Nam [29].

Luận văn thạc sĩ “*Sự ra đời và hoạt động của tuyến đường sắt Hải Phòng - Côn Minh*” (2009) của Nguyễn Thị Lan Phương đã trình bày những nội dung cơ bản về mục tiêu kinh tế, chính trị, quân sự của Pháp khi tiến quân ra Bắc Kỳ và phát triển giao thông vận tải ở đây. Tác giả cũng đã làm rõ chính sách tài chính của Paul Doumer, đặt ra các loại thuế nhằm tăng ngân sách Đông Dương, tạo nguồn đầu tư cho việc mở đường; việc thành lập Nha công chính Đông Dương (9/1898) để xây dựng những công trình phục vụ cho chương trình khai thác thuộc địa [34]. Công trình giúp tác giả luận án có được thông tin, số liệu để so sánh đường bộ và đường sắt.

Năm 2015, nhân dịp kỉ niệm 70 năm ngày truyền thống ngành giao thông vận tải Việt Nam, hai tác giả Ngô Đức Hành và Chu Đức Soàn biên soạn cuốn “*Giao thông vận tải Việt Nam - 70 năm đi trước mở đường*” làm tài liệu tuyên truyền của Bộ Giao thông vận tải. Nội dung cuốn sách đã phần nào khái lược tiến trình phát triển giao thông Việt Nam từ triều Nguyễn đến thời Pháp thuộc như: các loại đường bộ, mạng lưới đường bộ ở khu vực phía Bắc, một số tuyến đường cái quan và phương tiện đi lại chủ yếu [17].

Cuốn sách “*Giao thông vận tải Lạng Sơn - 70 năm xây dựng và trưởng thành 1945 - 2015*” (2015) khi trình bày về giao thông Lạng Sơn trước năm 1945 đã làm rõ quá trình Pháp sửa chữa và mở đường đi Mục Nam Quan (quốc lộ 1), mở đường quốc lộ 4 từ Quảng Ninh đi Lạng Sơn - Cao Bằng [39]. Cuốn “*Lịch sử ngành giao thông vận tải tỉnh Bắc Kạn (1945 - 2016)*” (2016) của Sở giao thông vận tải Bắc Kạn đã khẳng định trước Cách mạng tháng Tám năm 1945, hệ thống đường thuộc địa ở tỉnh Bắc Kạn gồm có hai đoạn đường quốc lộ là tuyến đường 3A (bắt đầu được mở rộng khoảng năm 1917) và 3B (được mở rộng năm 1926). Cuốn sách cũng đã đề cập tới chiều rộng mặt đường, cầu cống, phương tiện giao thông và khả năng lưu thông vận tải [40]. Nhìn chung, các công trình chuyên khảo về lịch sử giao thông các tỉnh, mặc dù chủ yếu trình bày lịch sử ngành giao thông vận tải các địa phương nhưng cũng góp phần mang đến cho tác giả luận án cái nhìn cụ thể về tình hình giao thông ở các tỉnh, là tư liệu tái hiện lại bức tranh giao thông đường bộ ở thượng du Bắc Kỳ.

Công trình “*Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ thế kỷ X đến năm 1884*” (2020), do tác giả Nguyễn Đức Nhuệ chủ biên. Trong công trình này, nhóm tác giả đã

khái quát về giao thông vận tải Việt Nam qua các giai đoạn lịch sử: Trước thế kỷ X, từ thế kỷ X đến thế kỷ XIV, từ thế kỷ XV đến thế kỷ XVIII, giao thông vận tải thời Nguyễn (1802-1884). Các tác giả đã khẳng định vai trò của mạng lưới giao thông vận tải đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia Đại Cồ Việt/ Đại Việt/ Đại Nam, Champa, cụ thể là tạo mối giao lưu giữa các vùng miền, phục vụ nhu cầu đi lại, giao lưu văn hóa, giao lưu kinh tế và mở rộng giao lưu quốc tế; quá trình phát triển các cảng thị - đô thị; xây dựng mạng lưới giao thông đường thủy, đường bộ với việc xác lập chủ quyền lãnh thổ, bảo vệ biên giới hải đảo; sự phát triển của giao thông vận tải khuyến khích thúc đẩy sự phát triển của hàng loạt ngành nghề thủ công nghiệp truyền thống, của thương nghiệp (mạng lưới giao thông nội địa nối liền các vùng miền, mạng lưới cảng biển, giao thông đường thủy phục vụ ngoại thương). Cuốn sách là công trình nghiên cứu công phu của nhóm tác giả. Với những nội dung được phân tích sắc sảo, cuốn sách là tài liệu tham khảo để luận án viết về giao thông đường bộ vùng Đông Bắc trước năm 1897.

Năm 2021, tác giả Nguyễn Văn Nhật chủ biên cuốn *“Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ năm 1954 đến năm 1975”* đã trình bày quá trình phát triển của giao thông vận tải Việt Nam trên cả hai miền Nam và Bắc dưới hai chế độ chính trị và nền kinh tế khác nhau. Giao thông vận tải Việt Nam Dân chủ cộng hòa phục vụ sự nghiệp xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc và tiến hành cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; giao thông vận tải Việt Nam Cộng hòa chịu sự chi phối của Mỹ và chịu tác động của chiến tranh. Từ những nghiên cứu, đánh giá, nhận xét về giao thông vận tải Việt Nam giai đoạn 1954 - 1975, nhóm tác giả đã có những so sánh giữa giao thông vận tải miền Bắc và giao thông vận tải miền Nam, đồng thời đề xuất một số giải pháp cơ bản và cụ thể để phát triển giao thông vận tải đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và hội nhập quốc tế. Cuốn sách là nguồn tư liệu quý giá về lịch sử ngành giao thông vận tải của Việt Nam, thể hiện vai trò và vị trí đặc biệt quan trọng trong suốt những năm tháng kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Do đó, đây là tài liệu tham khảo hữu ích cho luận án trong cách tiếp cận vấn đề nghiên cứu.

Như vậy, trong những công trình nói trên, quá trình hình thành hệ thống giao thông ở vùng Đông Bắc Việt Nam thời cận đại được ghi chép tản mạn dưới dạng các sự kiện, theo trình tự thời gian, đan xen với các sự kiện lịch sử khác. Do đó, khi nghiên cứu, tác giả luận án phải chất lọc để có thể thu thập những tài liệu trực tiếp và

gián tiếp phản ánh bối cảnh xã hội Bắc Kỳ cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX cũng như vấn đề giao thông thời kỳ này. Những nghiên cứu trên đây thực sự là những gợi ý quý giá, gợi mở cho chúng tôi hướng tìm tòi tài liệu mới và suy nghĩ nghiêm túc về cách thức triển khai đề tài luận án.

1.2. Một số nhận xét về tình hình nghiên cứu và các vấn đề đặt ra

Qua khảo sát những nghiên cứu của các tác giả trong và ngoài nước, chúng tôi nhận thấy những vấn đề liên quan đến *“Hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945”* đã được đề cập trong chừng mực nhất định và dưới nhiều góc độ khác nhau. Về cơ bản những nghiên cứu đó đạt được một số kết quả sau:

Thứ nhất, về mặt tư liệu, các công trình đã khai thác được ở mức độ nhất định một số tài liệu sơ cấp, được lưu tại các trung tâm lưu trữ, thư viện như Trung tâm lưu trữ Quốc gia I, thư viện quốc gia Pháp... Trên cơ sở đó, đã phản ánh khá đa dạng những thông tin mang tính tổng quan như vị trí địa lý, cơ cấu hành chính, kinh tế, xã hội ở Bắc Kỳ; tư liệu về bối cảnh, tiền đề, quá trình hình thành hệ thống giao thông đường thuộc địa vùng Đông Bắc trên hai phương diện là xây dựng và khai thác. Các công trình này cũng đã cung cấp một số tư liệu nhất định, mang đến nhiều góc nhìn đa chiều về vấn đề giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ và gợi mở nhiều hướng tiếp cận cho tác giả khi nghiên cứu đề tài luận án.

Thứ hai, về phương pháp và cách tiếp cận. Bên cạnh những nghiên cứu sử dụng phương pháp lịch sử và logic truyền thống, nhiều nghiên cứu đã áp dụng các phương pháp nghiên cứu như điền dã dân tộc học, tổng hợp, thống kê, phân tích, so sánh, đánh giá... Về cách tiếp cận, có cả cách tiếp cận tổng thể, tiếp cận vùng và có tác giả đã có cách tiếp cận liên ngành như xã hội học, dân tộc học, chính trị học, kinh tế học... Đó là những tiền đề và gợi mở có giá trị tham khảo cho tác giả trong quá trình vận dụng các phương pháp nghiên cứu vào việc triển khai đề tài luận án.

Thứ ba, về nội dung, các công trình đã trình bày khá chi tiết về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên; tình hình chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội của các tỉnh trong vùng Đông Bắc Việt Nam thời thuộc Pháp. Các công trình cũng đã làm rõ dấu ấn chính sách và bộ máy cai trị thuộc địa của thực dân Pháp, chính sách khai thác thuộc địa trên mọi mặt và có đề cập tới chủ trương phát triển giao thông vận tải ở Đông Dương và ở Việt Nam trên cơ sở mở rộng tuyến đường đã có, mở tuyến đường mới phục vụ công cuộc cai trị và khai thác thuộc địa của thực dân Pháp. Một số công trình đã đề

cập đến nguồn vốn, hạn mức, nhân công, kế hoạch và kỹ thuật, hoạt động làm đường. Về hiện trạng và hoạt động xây dựng các tuyến đường, trong các công trình chỉ có quốc lộ 1 được đề cập nhiều nhất nhưng chỉ ở mức khái quát, một vài tuyến đường có thời điểm bắt đầu xây dựng và thời điểm hoàn thành. Một số công trình đã đề cập tới phương tiện giao thông vận tải trên các tuyến đường, đặc biệt là sự xuất hiện của ô tô, sự ra đời của các công ty vận tải. Nhưng số lượng các phương tiện được nêu của Bắc Kỳ chỉ chung chung ở một vài năm. Vấn đề tác động của giao thông đường thuộc địa đối với tình hình kinh tế - xã hội Việt Nam nói chung và Bắc Kỳ nói riêng đã được nêu ra nhưng mới dừng ở mức mô tả, khái lược.

Nhìn một cách tổng quát, các công trình này chủ yếu là những nghiên cứu một cách riêng lẻ về từng địa phương, từng vấn đề, từng đoạn đường. Mặc dù vậy, dưới góc độ nghiên cứu của đề tài, những nghiên cứu nói trên là nguồn tài liệu tham khảo quan trọng, được chúng tôi kế thừa khi triển khai nghiên cứu đề tài của mình.

Những vấn đề chưa được giải quyết

Một là, những nghiên cứu liên quan đến hệ thống giao thông đường thuộc địa ở Bắc Kỳ từ năm 1897 đến năm 1945 chỉ đề cập trong những trường hợp cụ thể như quá trình xây dựng và hoạt động xây dựng của một số đoạn đường chủ yếu mà chưa tạo thành những nghiên cứu mang tính hệ thống, toàn diện về quá trình hình thành và phát triển của hệ thống giao thông quốc gia ở Bắc Kỳ thời thuộc địa. Cũng chưa có công trình nào đặt giao thông đường thuộc địa vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1897 - 1945 thành một vấn đề nghiên cứu riêng biệt, độc lập.

Hai là, các nghiên cứu về quá trình xác lập hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc dưới góc độ lịch đại còn rất ít, nếu có cũng chỉ rất khái lược, không đủ cắt nghĩa bối cảnh phát sinh, định hình, định dạng, phát triển và kết thúc quá trình, khiến cho công tác nhận diện, diễn giải còn không ít “khoảng trống”.

Ba là, chúng tôi nhận thấy rằng, với cùng một đối tượng nghiên cứu là giao thông đường bộ vùng Đông Bắc, giữa các tác giả Việt Nam và các tác giả nước ngoài có những luận giải, đánh giá mang tính khác biệt nhất định. Một số công trình nước ngoài nhìn nhận dưới ý chí chủ quan nên có những đánh giá chưa thật khách quan đúng với điều kiện xã hội, con người Việt Nam lúc bấy giờ, nhất là quá nhân mạnh đến tính chất “khai hóa” văn minh cho xứ thuộc địa này. Trong khi đó, do bối cảnh điều kiện vận động giải phóng dân tộc, các công trình nghiên cứu trong nước chủ yếu đánh giá mặt hạn chế, bóc lột của thực dân Pháp, là công cụ của chủ nghĩa thực dân,

gắn liền và là kết quả của quá trình xâm chiếm và cai trị thuộc địa của Pháp ở Bắc Kỳ nên những đánh giá, nhận xét chưa thật cởi mở, khách quan, chưa thấy được tính chất “xây dựng” ngoài ý muốn của chính quyền thực dân.

Bốn là, mỗi công trình nghiên cứu ra đời trước đây đều xuất phát từ bối cảnh, mục tiêu và giới hạn của nó, nên không thể cập nhật được các dữ liệu mới phát sinh. Do đó, việc thực hiện luận án này nhằm góp phần giải quyết một số khoảng trống mà các nghiên cứu trước đây không hoặc chưa đề cập, đặc biệt là các vấn đề thuộc phương diện nhận thức khoa học.

Những vấn đề luận án tập trung giải quyết

Trên cơ sở tiếp cận, kế thừa có chọn lọc những công trình nghiên cứu trước đây, luận án tiếp tục nghiên cứu một cách có hệ thống các vấn đề liên quan đến hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc giai đoạn 1897 - 1945. Cụ thể:

Thứ nhất, phân tích bối cảnh lịch sử, làm rõ chủ trương, mục đích, biện pháp hành chính và tài chính của chính quyền thuộc địa về phát triển giao thông vận tải nói chung và đối với đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam nói riêng.

Thứ hai, luận án nghiên cứu một cách toàn diện về quá trình hình thành hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam về vốn đầu tư, nhân công, kế hoạch, dự án, bản thiết kế các tuyến đường; thống kê hoạt động xây dựng, duy tu, bảo trì các tuyến đường theo hạng mục công trình và tiến trình thời gian; hiện trạng các tuyến đường như chiều dài, chiều rộng mặt đường, chất lượng đường...

Thứ ba, luận án làm rõ hoạt động giao thông vận tải trên hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam: Phương tiện giao thông vận tải, quy định vận hành của các phương tiện, các hãng vận tải, hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa.

Thứ tư, từ các kết quả nghiên cứu nói trên, luận án phải làm rõ đặc điểm và đánh giá tác động một cách khách quan của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam đối với tình hình chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội ở Bắc Kỳ nói riêng, cả nước nói chung. Từ đó, luận giải rõ hơn bản chất, âm mưu, thủ đoạn của thực dân Pháp đối với Việt Nam.

Cuối cùng, luận án rút ra những bài học kinh nghiệm từ lịch sử cho sự phát triển của giao thông vận tải đường bộ hiện nay.

Tóm lại, cho đến nay đã có một số công trình nghiên cứu đề cập đến vấn đề lịch sử giao thông của Việt Nam thời kỳ thuộc Pháp với những quan điểm, thời điểm lịch sử khác nhau và dựa trên những nguồn tài liệu và phương pháp tiếp cận khác

nhau. Song các công trình chủ yếu đề cập một cách khái lược, chứ chưa có một công trình nào nghiên cứu một cách hệ thống, toàn diện về hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc. Vấn đề giao thông đường bộ ở khu vực mới chỉ được các nhà nghiên cứu trong và ngoài nước đề cập đến ít nhiều liên quan đến một mặt nào đó trong chính sách của thực dân Pháp ở Việt Nam. Vì thế, đây là một khoảng trống khoa học bị bỏ ngỏ. Chúng tôi cho rằng nguyên nhân chính dẫn đến sự thiếu vắng những công trình về giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ là ở chỗ các nguồn tài liệu lưu trữ liên quan đến các số liệu, các chính sách, hoạt động xây dựng, duy tu, bảo trì, hoạt động khai thác chưa được khai thác một cách triệt để và toàn diện. Vì lẽ đó, từ các công trình nghiên cứu của các học giả trên đây, trên cơ sở kế thừa những kết quả nghiên cứu của những người đi trước ở những mức độ khác nhau liên quan đến đề tài nghiên cứu, cùng với nguồn tài liệu mới, tác giả luận án mong muốn góp phần phục dựng lại một cách toàn diện, đầy đủ và có hệ thống về bức tranh giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam một cách khách quan, khoa học.

Chương 2

QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH, PHÁT TRIỂN CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1897 - 1918

2.1. Bối cảnh lịch sử và những yếu tố tác động đến quá trình xây dựng hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam

2.1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực

Bối cảnh quốc tế

Bước sang thế kỷ XIX, chủ nghĩa tư bản phát triển với tốc độ nhanh chóng. Trong công nghiệp, các công xưởng và nhà máy lớn được thiết bị những máy móc hiện đại, phức tạp đã thay thế cho các công trường thủ công. Phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa dẫn tiến tới toàn thắng và giữ địa vị thống trị trên thế giới. Đặc biệt, ba mươi năm cuối thế kỷ XIX, khi chủ nghĩa tư bản chuyển từ cạnh tranh tự do sang giai đoạn độc quyền, dưới tác động trực tiếp của cách mạng công nghiệp lần thứ hai, nền kinh tế tư bản chủ nghĩa ở châu Âu và Bắc Mỹ tăng trưởng với tốc độ chưa từng có. Từ năm 1870 đến năm 1900, sản xuất thép tăng từ 250.000 tấn lên tới 28,3 triệu tấn; sắt tăng từ 14 triệu tấn lên 41 triệu tấn. Số lượng máy móc năm 1914 so với những năm 70 của thế kỷ XIX đã tăng gấp 5,5 lần. Trên đà đó, tới cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX, chủ nghĩa đế quốc đã hình thành. Do lượng của cải vật chất được tạo ra trong sản xuất ngày càng nhiều, quy mô sản xuất được mở rộng. Nền kinh tế hàng hóa phát triển mạnh, đặt ra yêu cầu bức thiết về nguyên liệu, thị trường và nhân công: “*Vì luôn luôn bị thúc đẩy bởi nhu cầu về những nơi tiêu thụ sản phẩm, giai cấp tư sản xâm lấn khắp toàn cầu. Nó phải xâm nhập vào khắp nơi, trụ lại ở khắp nơi và thiết lập những mối liên hệ ở khắp nơi*” [6; tr.78]. Cùng với việc xuất hiện các tổ chức độc quyền trong công nghiệp và trong ngân hàng, tư bản tài chính xuất hiện. Với lượng tư bản thừa tương đối ở các nước đế quốc khiến cho xuất khẩu tư bản trở thành nhu cầu tất yếu. Đồng thời, để tăng cường thế lực và phạm vi ảnh hưởng, các nước tư bản phương Tây ồ ạt tiến hành xâm chiếm các quốc gia trên thế giới, trong đó có các nước phương Đông, biến các quốc gia này thành thuộc địa.

Cuộc chạy đua xâm lược thuộc địa giữa các nước đế quốc diễn ra căng thẳng trong suốt cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX. Đến năm 1914, về cơ bản, các nước đế quốc đã hoàn thành công cuộc xâm lược thuộc địa. Nhưng đó là sự phân chia rất không công bằng, và hệ quả tất yếu là Chiến thế giới thứ nhất (1914 - 1918) bùng nổ. Về thực chất chỉ là một cuộc chiến tranh phân chia thế lực, khu vực ảnh hưởng và

thuộc địa giữa các cường quốc đế quốc. Chiến tranh đã kết thúc, nhưng hậu quả của nó để lại cho nhân loại hết sức nặng nề. Khoảng 10 triệu người chết và 20 triệu người tàn phế do chiến tranh. Các khoản chi trực tiếp về quân sự của các nước tham chiến đã lên tới 200 tỷ đô la. Chiến tranh đã tàn phá hàng loạt các nhà máy, xí nghiệp, đường giao thông, nhà cửa, trường học, đồng thời đẩy nhiều nước tư bản vào tình trạng suy kiệt về tài chính, trong đó có nước Pháp.

Tình hình khu vực Đông Nam Á

Khi cơn sốt thuộc địa đã bùng lên ở khắp các nước tư bản Âu - Mỹ, Đông Nam Á - khu vực giàu tài nguyên, nguyên liệu bậc nhất thế giới, đã kích thích sự thèm khát của các nước tư bản phương Tây và trở thành đối tượng xâm lược của chúng. Cùng với đó, tình trạng suy yếu về mọi mặt của các nước trong khu vực thời kỳ này là điều kiện thuận lợi cho tư bản phương Tây bành trướng thuộc địa. Và cũng từ đó, cuộc chạy đua để tranh giành ảnh hưởng ở đây diễn ra một cách quyết liệt. Ngay từ cuối thế kỷ XV - đầu thế kỷ XVI, thực dân phương Tây đã bắt đầu quá trình xâm nhập. Cho đến cuối thế kỷ XIX, các nước Đông Nam Á từ chế độ phong kiến hoặc tiền phong kiến đều lần lượt trở thành thuộc địa hoặc nửa thuộc địa của thực dân phương Tây. Indonesia đất nước của 3000 hòn đảo, sau những trận chiến đấu quyết liệt chống lại sự xâm lăng của tư bản Hà Lan trong thế kỷ XVII, cuối cùng vẫn không giữ được nền độc lập, bị Hà Lan độc chiếm, thành lập Đông Ấn Độ thuộc Hà Lan. Đến trước Chiến tranh thế giới thứ nhất, Myanmar cùng toàn bộ vùng lãnh thổ ngày nay của Malaysia, Singapore, Brunei đã rơi vào tay thực dân Anh. Hoa Kỳ cũng được chiếm quần đảo Philippines từ tay Tây Ban Nha. Riêng bán đảo Đông Dương đã bị Pháp chiếm trọn. Duy chỉ có Xiêm không bị thôn tính nhưng vẫn phải ký với Anh, Pháp và các nước tư bản khác những hiệp ước bất bình đẳng.

Song song với việc bành trướng lãnh thổ, chủ nghĩa tư bản không ngừng thâm nhập, thâm tóm kinh tế thuộc địa trên toàn cầu: đầu tư, khai thác, mở cửa buôn bán; qua đó chuyển lợi tức, nguyên liệu, phẩm vật cần thiết từ thuộc địa về làm giàu chính quốc. Các nước thuộc địa, trong đó có Việt Nam, trở thành thị trường rộng lớn của chủ nghĩa tư bản, bị cuốn vào quá trình trao đổi buôn bán giữa hai phần thế giới, hoàn toàn chịu sự chi phối bởi thế lực và mục đích của các nước thực dân.

2.1.2. Tình hình nước Pháp

Cuối thế kỷ XIX, nước Pháp dần dần mất đi vị trí thứ hai và tụt xuống vị trí thứ 4 trên thế giới. Nguyên nhân cơ bản là Pháp bị thất bại trong cuộc chiến tranh với Phổ, kỹ thuật ngày càng lạc hậu, thị trường nội địa hạn chế, nguyên liệu nghèo nàn, quy mô sản xuất nhỏ, nguồn vốn chủ yếu dùng để cho vay lãi. Tuy vậy, trong xu thế

phát triển chung của chủ nghĩa tư bản, công nghiệp Pháp cũng có những tiến bộ đáng kể. Hệ thống đường sắt lan rộng trong cả nước. Từ năm 1872 đến năm 1891, sản xuất gang từ 1,2 triệu tấn tăng lên 1,9 triệu tấn, thép từ 130 ngàn tấn lên 740 ngàn tấn, than từ 15,8 triệu tấn lên 26,7 triệu tấn. Đầu thế kỷ XX, kinh tế của Pháp mặc dù có những bước phát triển lớn song tốc độ vẫn thua kém xa so với các nước khác. Tuy nhiên, quá trình tập trung sản xuất và tư bản ở Pháp giai đoạn này cũng diễn ra mạnh mẽ dẫn tới sự hình thành các tập đoàn tư bản tài chính kình địch. Năm ngân hàng lớn ở Paris khống chế 2/3 toàn bộ số tư bản Pháp. Phần lớn tư bản được đưa ra nước ngoài để thu siêu lợi nhuận. Năm 1908 có 38 tỷ franc được xuất khẩu trong khi chỉ có 9,5 tỷ đầu tư trong nước. Năm 1914, 60 tỷ franc xuất khẩu đem lại cho tư bản Pháp 2,5 tỷ franc lợi nhuận. Với tham vọng lợi nhuận, các trùm sỏ tư bản tài chính không ngừng tìm mọi cách phát động, chạy đua xâm lược thuộc địa.

Về chính trị, sau khi đàn áp Công xã Paris, các thế lực bảo hoàng âm mưu khôi phục nền quân chủ. Hiến pháp năm 1875 thừa nhận chính thể cộng hoà với đa số hơn 1 phiếu (353/352), điều đó chứng tỏ cuộc đấu tranh giữa hai phái diễn ra hết sức gay gắt. Nền cộng hoà thứ 3 được thiết lập và tồn tại cho đến tháng 6 năm 1940. Đặc điểm của nó là tình trạng khủng hoảng nội các thường xuyên xảy ra (1873 - 1890 phải thay đổi tới 34 lần). Nhiều vụ bê bối của chính phủ Pháp đã xảy ra làm cho nền cộng hoà nghiêng ngả. Từ năm 1894 đến năm 1906, phe dân chủ, tiến bộ giành được thắng lợi lớn thông qua vụ án Dreyfus. Thắng lợi của phe dân chủ đã tạo điều kiện thuận lợi cho phe cấp tiến giành thắng lợi và lên cầm quyền (1906 - 1909). Để xoa dịu phong trào quần chúng, chính phủ cấp tiến của George Clemenceau (1841 - 1929) buộc phải ban bố một số chính sách. Trong đó, chính sách xâm lược, mở rộng thuộc địa là nội dung quan trọng trong chính sách đối ngoại của các chính phủ nước Pháp.

Vào thời điểm này, đối với giới kinh doanh Pháp, thị trường Đông Dương rất “quyến rũ” nên chúng tìm mọi cách xâm nhập, biến thành thuộc địa và thực hiện chính sách vơ vét, bóc lột. Nhưng để phục vụ công cuộc khai thác thuộc địa, cần phải có một hệ thống giao thông tương xứng. Vì vậy, cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX, một hệ thống giao thông theo quy chuẩn phương Tây được dựng lên ở thuộc địa đã trở thành đòi hỏi bức thiết, nhu cầu chính đáng trong công cuộc cai trị, bóc lột thuộc địa của người Pháp ở Đông Dương nói chung, tại xứ Bắc Kỳ nói riêng.

Một sự kiện lịch sử trong giai đoạn này cũng tác động đến chính sách phát triển giao thông của người Pháp đó là ngày 1/8/1914, Chiến tranh thế giới lần thứ nhất bùng nổ. Ngay từ đầu, nước Pháp đã bị lôi cuốn vào chiến tranh với tư cách là

nước thuộc khối Hiệp ước. Nhiệm vụ của chính quyền thuộc địa Pháp ở Đông Dương là động viên tận lực sức người, sức của ở Việt Nam nói riêng và Đông Dương nói chung phục vụ cho chính quốc tham chiến, đồng thời tìm mọi cách duy trì cho guồng máy ở Đông Dương hoạt động ổn định. Đường lối này được cả ba đời Toàn quyền trong chiến tranh là Van Vollenhoven, Ernest Roume và Albert Sarraut trong nhiệm kỳ thứ hai thực hiện một cách nhất quán. Tất nhiên, để thực thi chính sách “*tổng động viên*” trên mọi lĩnh vực, việc tạo ra một hệ thống cơ sở hạ tầng, trong đó có giao thông vận tải là việc làm vô cùng bức thiết.

2.1.3. Đặc điểm vùng Đông Bắc của Việt Nam cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX

Vị trí địa lý

Trong thời kỳ thuộc địa, vùng Đông Bắc thuộc xứ Bắc Kỳ. Xứ Bắc Kỳ (Tonkin) được xác lập theo các Hiệp ước Harmand năm 1883, Patenotre năm 1884 và Sắc lệnh của Tổng thống Pháp ngày 17/10/1887. Bắc Kỳ nằm ở phía Bắc Đông Dương, được chia thành 3 vùng rõ rệt: Khu vực thượng du, khu vực trung du và khu vực đồng bằng châu thổ. Theo Hiệp ước Patenotre, địa giới Bắc Kỳ được tính từ phía Nam tỉnh Ninh Bình trở ra, diện tích khoảng 115.800 km² [30; tr.9], trong đó vùng trung du và thượng du chiếm 102.000 km², tức khoảng 88% diện tích toàn Bắc Kỳ.

Cuối thế kỷ XIX, các đơn vị hành chính của Bắc Kỳ có sự biến động do thường xuyên bị chia tách. Năm 1888, để thực hiện chính sách vừa bình định, vừa chiếm đóng, thực dân Pháp đã chia tách địa bàn từ Thanh Hóa trở ra thành 14 phân khu. Sang đầu thế kỷ XX, địa bàn vùng Đông Bắc của Bắc Kỳ gồm các tỉnh: Bắc Giang, Bắc Kạn, Cao Bằng, Hà Giang, Lạng Sơn, Lào Cai (Lào Cai), Phúc Yên, Phú Thọ, Quảng Yên, Sơn Tây, Thái Nguyên, Tuyên Quang, Vĩnh Yên.

Vùng Đông Bắc tiếp giáp với Trung Quốc ở phía Bắc; Phía Đông tiếp giáp với biển Đông, phía Nam tiếp giáp với đồng bằng Bắc Bộ; phía Tây tiếp giáp với vùng Tây Bắc. Với vị trí địa lý như trên, vùng Đông Bắc giống như một “cửa vào ra” của Việt Nam, cả trên biển và trên đất liền, rất thuận lợi để giao lưu, trao đổi, vận chuyển hàng hóa với bên ngoài. Đông Bắc có đường giao thông vừa bằng đường bộ và đường thủy với các nước trong châu lục, đặc biệt là với các tỉnh Quảng Tây, Quảng Đông, Hải Nam (Trung Quốc). Trong khu vực, Đông Bắc có vị trí chiến lược rất quan trọng về quốc phòng, an ninh, ngoại giao và quan hệ lân bang. Trong mục tiêu xâm lược của thực dân Pháp, đây là vùng đất béo bở vào hạng nhất ở Đông Dương, là bàn đạp để xâm nhập Trung Quốc, thôn tính Đông Dương và tiến xa hơn là thiết lập một vùng thuộc địa rộng lớn trên bán đảo Trung - Á. Nhưng để làm được điều đó, cần phải có công cụ đắc lực và giao thông vận tải chính là những công cụ hữu hiệu đó.

Điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên

Địa hình: Vùng Đông Bắc Bắc Kỳ là vùng có địa hình vừa đa dạng vừa phức tạp, địa thế hiểm trở, bị chia cắt bởi các dãy núi lớn, thung lũng và cao nguyên xen kẽ nhau. Độ cao phổ biến là từ 200 đến 2000m. Địa hình nghiêng dần theo hướng Tây Bắc - Đông Nam. Vùng Đông Bắc có đỉnh núi Mẫu Sơn, núi Cai Kinh với hệ thống núi đá vôi dựng đứng, hiểm trở, nhiều hang động xen kẽ với các thung lũng; dãy núi Tam Đảo chạy qua các tỉnh Vĩnh Phúc, Thái Nguyên, Bắc Giang là nơi đan xen giữa những dãy núi đá vôi chia cắt sâu sắc. Ở vùng núi cao giáp biên giới phía nam Trung Quốc là những cảnh quan caxtơ, biểu hiện rõ nhất ở các huyện phía bắc tỉnh Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lạng Sơn gây khó khăn cho hoạt động giao thông. Như trường hợp tỉnh Lạng Sơn: *“Đất đai đều rừng núi rậm rạp, đường xá xa khơi, chỉ có đất ở tỉnh thành là nơi rộng phẳng, lại có các sông quanh co bao bọc, thành ra hiểm trở, chỉ có một đường đi Lạng Sơn, vừa vất vả vừa thuận tiện để giao thông. Tỉnh này thực là phen dậu che chở cho Bắc Kỳ”*. Khu vực phía Nam là các tỉnh trung du tiếp giáp với đồng bằng gồm vùng bán sơn địa. Đây là nơi đất đai bằng phẳng, nhiều đồng bằng ven các lưng núi và xen kẽ giữa các đồi. Địa hình nơi đây là những dải đồi với đỉnh tròn, sườn thoải, đèo dốc nhưng không kéo dài liên tục, mà bị chia cắt thành những khối rời rạc.

Nhìn chung địa hình vùng Đông Bắc có núi non trùng điệp, chia cắt mạnh gồm núi đá vôi, núi đất, thung lũng, nhiều đèo dốc hiểm trở, ảnh hưởng không nhỏ đến việc phát triển mạng lưới giao thông khu vực.

Khí hậu: Khu vực Đông bắc nằm ở vùng khí hậu nhiệt đới, nhưng lại là nơi chịu ảnh hưởng mạnh nhất của gió mùa đông bắc. Nhiệt độ trung bình là 20⁰C - 27⁰C; cao nhất: 29⁰ C; thấp nhất: 13⁰C. Chế độ gió mùa có sự tương phản rõ rệt. Mùa hè có gió Tây Nam nóng, mưa nhiều. Đối với người Pháp, thời gian đầu khi mới sinh sống ở Bắc Kỳ thì đây là một khó khăn: *“Dù có bão hay không thì mùa hè Bắc Kỳ cũng chẳng dễ chịu gì đối với người châu Âu hoặc dân Nam Kỳ”* [9]. *“Mùa hè Bắc Kỳ thật là khét tiếng: Khí ẩm ướt, mặt trời nóng không sao chịu đựng nổi”* [168; tr.5] Vào mùa này, lượng mưa cao, lên đến 2.400 mm. Tình trạng ngập úng diễn ra khá phổ biến. Bắc Kỳ thường phải đối mặt với nhiều cơn bão và áp thấp nhiệt đới gây ra lũ lụt, mực nước dâng cao, làm ảnh hưởng lớn đến đời sống, sản xuất của nhân dân, gây ách tắc giao thông cục bộ trong vùng. Chỉ trong 25 năm (từ năm 1910 đến năm 1934) đã có 45 cơn bão tác động đến Bắc Kỳ. Những cơn mưa này gây vỡ đê trên các con sông, tạo ra sự biến động trên biển, ảnh hưởng mạnh mẽ đến các hoạt động kinh tế và giao thông vận tải. Mùa đông có gió mùa Đông Bắc lạnh, khô, ít mưa, là khu vực có

mùa đông lạnh nhất ở nước ta. Chế độ gió mùa tạo nên thời tiết khắc nghiệt, ẩm thấp, lạnh giá, sương muối, mưa phùn làm trở ngại đến sản xuất và sinh hoạt của cư dân cũng như việc xây dựng các tuyến đường. Đó là *“một trong những kẻ thù ghê gớm nhất của người Âu”*. Ngay khi quân Pháp hành quân đánh chiếm Bắc Kỳ đã phải chịu nhiều tổn thất vì khí hậu và bệnh nhiệt đới. Quân Pháp thừa nhận: *“Quân đội của chúng ta lúc đó bị thất bại nặng nề vì bệnh sốt rét rừng”* [159; tr.249]. Nhưng cuối cùng, người Âu cũng thích ứng dần: *“Những thiệt hại xảy ra cho khối nhân sự từ chính quốc thì không đến nỗi quá nhiều, còn tỷ lệ người chết, trong toàn bộ châu thổ này thì cũng thấp như ở bất kỳ đất nước nhiệt đới nào. Vậy nên nhìn chung thì có thể nói, nếu đem mùa đông bù trừ cho mùa hè, rằng khí hậu ở Bắc Kỳ khá tốt, nó cho phép nền thuộc địa tiến triển dưới mọi hình thức”* [9].

Sông ngòi: Vùng Đông Bắc có nhiều sông lớn chảy qua: Sông Lô, sông Gâm ở Hà Giang và Tuyên Quang; Thái Nguyên có sông Cầu, sông Công; Lạng Sơn có sông Kỳ Cùng, sông Rạng, sông Chung, sông Bắc Khê và sông Văn Mịch. Cao Bằng có sông Bằng Giang, sông Máng... Ngoài ra còn một số sông ngắn như sông Bạc, sông Chùng (Hà Giang); Sông Phó Đáy (Tuyên Quang), với hàng ngàn con suối to nhỏ, phân bố dày đặc xen giữa núi rừng. Những con sông này chảy qua các tỉnh tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển giao thông, thủy lợi, phục vụ sản xuất và đời sống. Tuy nhiên, phần lớn các sông là nhánh thượng nguồn với đặc điểm chung là ngắn, dốc, thủy chế thất thường, có độ nông sâu không đều, nhiều thác ghềnh, độ chia cắt sâu. Do ảnh hưởng của khí hậu và địa hình nên các dòng sông trên thường gây nên lũ lụt, sạt lở, gây khó khăn trong khâu kết nối, không thuận lợi cho giao thông đường bộ. Dễ hiểu là các con đường giao thông chính từ đồng bằng lên đều men theo các thung lũng các sông lớn: các hướng đông nam - tây bắc, nam -bắc hoặc tây nam - đông bắc. Việc xây dựng các con đường chạy theo hướng tây - đông gặp không ít trở ngại vì hướng núi và mạng lưới sông rậm rạp. Trong cuộc bình định khu vực miền núi Bắc Kỳ, người Pháp đã nhận định: *“Cái khó khăn của địa hình do cấu trúc hiểm trở của núi non và một sự xói mòn mạnh do mưa lũ, tạo thành vô số các sơn cốc và rãnh sâu, nhất là tại các vùng nham động, tiếp theo là rừng rậm nhiệt đới, làm việc lưu thông của quân Pháp cực kỳ khó khăn”* [159; tr.75].

Khoáng sản: Khu vực Đông Bắc tập trung nhiều than và các loại khoáng sản kim loại, phi kim loại. Nguồn khoáng sản này có ý nghĩa quan trọng đối với nền công nghiệp của các nước đế quốc. Người Pháp viết về vùng này: *“...khá giàu về khoáng sản và các sản phẩm khác để tự cung tự cấp, nếu người ta biết lợi dụng những của cải này thì chắc chắn sẽ là một nguồn lợi lớn cho nước Pháp chứ không phải là một*

gánh nặng cho nước Pháp" [159; tr.266]. Henri Cucherousset mô tả về sự trù phú của khoáng sản than trong vùng: “Mỏ than thực là nhiều. Mỏ than quan trọng nhất thì ở Hongay thuộc về vịnh Hạ-long. Tại hạt này lại có khai mỏ than Kébao, Đông-dang, Daden, Mong-bi, Mao-khê. Bởi hạt này lắm mỏ than cho nên gọi là xứ mỏ than Đông-triều. Thế nhưng lại còn những mỏ than ở Phan-mế, gần Thái-nguyên; ở Tuyên-quang [7; tr.47- 48]. Khoáng sản kim loại đen cũng rất phong phú. “... lòng đất ở đây chứa đựng không phải bàn cãi gì nữa: Vàng, bạc, kẽm, chì, sắt, than... có khi nằm ngay trên mặt đất không sâu lắm” [47; tr.23]. Các mỏ sắt thuộc tỉnh Thái Nguyên có hàm lượng sắt trong quặng lớn nhất (trên 60%) và chủ yếu thuộc loại quặng manhêtit đã bị máctít hoá. Đó là các mỏ Trại Cau, Linh Nham, Tiên Bộ, Cù Vân, Bờ Đậu... vùng Hà Giang có các mỏ sắt Tòng Bá, Cao Vinh. Vùng Cao Bằng - Lạng Sơn có các mỏ Nà Lung, Già Chu, Hà Quảng... Riêng ở đới quặng sắt Bằng Lũng (Huyện Chợ Đồn, tỉnh Bắc Kạn) còn phát hiện được một số mỏ sắt mangan ở Nà Mè. Mangan đáng kể là ở Trùng Khánh, Trà Lĩnh (Cao Bằng), bên cạnh đó ở Hạ Lang (Cao Bằng). Ngoài ra, còn có thêm titan ở vùng Bắc Kạn - Thái Nguyên. Khoáng sản kim loại màu có đồng và niken ở Cao Bằng nhưng trữ lượng thấp. Mỏ bôxít có ở các tỉnh Cao Bằng, Hà Giang, Lạng Sơn. Vùng Cao Bằng - Lạng Sơn tập trung rất nhiều mỏ nhôm, trong đó có nhiều mỏ trung bình ở Hà Quảng, Nguyên Bình. Ở chợ Diên - chợ Đồn (Bắc Kạn) tập trung 80% trữ lượng chì kẽm cả nước. Ngoài ra còn có mỏ Lang Hít (Thái Nguyên), mỏ Tú Lệ - Sơn Dương (Tuyên Quang). Trong phạm vi vòng cung Ngân Sơn - Cao Bằng, các mỏ chì kẽm ở đây còn chứa vàng và bạc. Cao Bằng có mỏ thiếc Piaoắc là kiểu mỏ gốc và mỏ Tĩnh Túc là mỏ sa khoáng. Vùng Tam Đảo - Tuyên Quang cũng có các mỏ gốc và mỏ sa khoáng. Tuyên Quang có mỏ thiếc ở Sơn Dương và Na Dương với trữ lượng thiếc tập trung cao. Vàng bạc chủ yếu phân bố ở Bảo Lạc, Ngân Sơn (Cao Bằng), Trại Cau (Thái Nguyên). Đới quặng Chiêm Hoá (Tuyên Quang) chứa các mỏ antimoan và vàng kéo dài từ Na Hang qua Chiêm Hoá.

Như vậy, có thể nhận thấy, vùng Đông Bắc có tiềm năng khoáng sản kim loại đa dạng và to lớn. Từ đặc điểm hình thành, tính chất rất lâu đời trong quá trình biến đổi của địa chất đã tạo nên nhiều loại khoáng sản kim loại có chất lượng tốt, giá trị kinh tế cao và là nguồn nguyên liệu đáng kể cung cấp cho ngành công nghiệp: *“Tại bản xứ còn nhiều mỏ nữa, chưa khai được khắp là vì không có đường vận tải, lại không có phu, có thợ, và lại hiện nay thời giá ở thị trường còn kém lắm [7; tr.47-48].*

Rừng: Vùng Đông Bắc được bao phủ phần lớn bởi rừng rậm cung cấp gỗ, củi, mặt khác thuận lợi phát triển các loại cây như chè, cà phê, quế, hồi, sa nhân... có giá

trị kinh tế cao mà các nước tư bản phương Tây rất khao khát. Nhưng rừng rậm nhiệt đới sinh ra nhiều bệnh tật ác tính như sốt rét rừng, dịch tả... ảnh hưởng rất lớn đến nhân công xây dựng các tuyến đường.

Đây cũng là vùng có nhiều thuận lợi để phát triển các đồn điền như ở các tỉnh Phú Thọ, Tuyên Quang, Thái Nguyên, Quảng Ninh, Hà Giang. “*Đất đai ở Bắc Kỳ phì nhiêu màu mỡ, cũng hết như ở Nam Kỳ*” [9; tr.84]. Đất feralit đỏ vàng chiếm tỷ lệ lớn về diện tích. Được tưới nước hoặc có đủ độ ẩm cần thiết, loại đất này rất thích hợp với việc trồng cây công nghiệp, rau, quả cận nhiệt và ôn đới. Các tỉnh vùng Đông Bắc cũng thuận lợi cho việc trồng lúa. Các tỉnh xuất khẩu gạo chính như Thái Nguyên, Bắc Giang, Tuyên Quang.

Như vậy, vùng Đông Bắc Bắc Kỳ là nơi có nhiều lợi thế về vị trí địa lý và sự đa dạng phong phú về tài nguyên thiên nhiên. Ngay từ xa xưa, nơi đây là “*miền trù mật*” hấp dẫn để bao kẻ thù phải khát thèm, nhòm ngó. Trong lịch sử, nơi đây sớm trở thành một địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng cả về kinh tế, chính trị, an ninh quốc phòng của Việt Nam. Vì vậy, phương Tây đại diện cho thế lực thương mại, công nghiệp của giai cấp tư sản, trong khi đua nhau tìm đất mới ở phương trời xa xăm, đã sớm phát hiện ra. Vì lẽ đó, Bắc Kỳ nói chung và vùng Đông Bắc nói riêng trở thành mục tiêu mà thực dân Pháp xâm lược, và chú trọng đầu tư xây dựng để khai thác.

Đặc điểm dân cư - xã hội và hiện trạng kinh tế

Theo số liệu của Toàn quyền Paul Doumer vào năm 1897: “*Dân số Đông Dương ước tính khoảng 20 triệu. Trong đó Bắc Kỳ có khoảng tám triệu*” [9]. Đây là vùng có cơ cấu dân tộc đa dạng nhất trong cả nước với khoảng hơn 30 dân tộc. Ngoài người Kinh, ở hầu khắp các địa phương còn có người Tày, Thổ, Lào, Dao, Mông, Nùng, Thái, Mường, Việt, Hoa, Pà Thẻn, Lô Lô, La Chí, La Hủ, Lự, Pu Péo, Bô Y, Phù Lá, Giáy, Xa Phó, Hà Nhì, La Ha, Khơ Mú, Kháng, Xinh Mun, Mảng, Si La, Cờ Lao, Ngái, Sán Chay. Do địa hình chia cắt, địa bàn cư trú của các dân tộc này cũng bị phân tán theo. Quanh năm ngày tháng họ sống trong các bản của mình và thông thường chỉ tiếp xúc với một phần nhỏ thế giới bên ngoài thông qua các phiên chợ được định ngày, họp ở các huyện lỵ bao quanh khu vực cư trú. Họ vẫn gần như giữ nguyên các tập tục, nghi thức, phương thức lao động mà tổ tiên để lại. Sự phân bố dân cư rất không đồng đều cộng với phong tục địa phương còn khá đậm nét, đó yếu tố gây khó khăn trong việc cung cấp nhân lực phục vụ xây dựng các tuyến đường.

Các cư dân sinh sống chủ yếu bằng sản xuất nông nghiệp, gắn chặt với đất đai. Ở vùng thấp, cư dân chủ yếu trồng lúa nước. Vùng cao, cư dân canh tác ruộng bậc

thang, làm nương rẫy. Ngoài ra, cư dân còn trồng ngô, khoai, sắn và cây hoa màu như đậu, lạc, bầu, bí... Do địa hình đồi núi nên giao thông đi lại khó khăn, hoạt động buôn bán ít phát triển. Một bộ phận dân cư đã tiến hành trao đổi hàng hóa dọc các cửa khẩu và vùng giáp biên giới, tạo nên sự gắn bó giữa cư dân ở vùng biên của Việt Nam với vùng phía Nam Trung Quốc và Thượng Lào.

Đồng bào các dân tộc có nhiều kinh nghiệm trong canh tác sản xuất và sáng tạo trong cuộc sống: *“Người An Nam chắc chắn là tộc người ưu trội so với các dân tộc xung quanh. Người Cao Miên, Ai Lao và Xiêm La đều không thể chống lại được họ. Không một dân tộc nào trong Đế quốc các xứ Ấn Độ có những phẩm chất như họ. Phải tới tận Nhật Bản mới có tộc người có phẩm chất của người An Nam và giống như người An Nam [9].* Tuy nhiên, nhìn chung trình độ sản xuất, kỹ thuật canh tác còn lạc hậu, công cụ thô sơ và lệ thuộc vào tự nhiên là chủ yếu. Vì thế, năng suất lao động và sản lượng không đủ để đảm bảo cuộc sống. Tình trạng du canh du cư còn phổ biến ở nhiều tộc người. Đặc trưng kinh tế chủ yếu ở vùng trung du và thượng du Bắc Kỳ là nền kinh tế tự nhiên, tự cung, tự cấp. Trao đổi kinh tế chủ yếu bằng hiện vật, kinh tế hàng hóa chưa phát triển. *“Người dân ở đây cần cù, thông minh, khéo léo; đất đai màu mỡ. Ấy thế nhưng vào năm 1897, dân chúng dường như rất khó khăn. Dưới làn mưa phùn buốt lạnh giá, họ lấy bắp, gần như trần trụi trên đường, họ che thân một cách sơ sài bằng chiếc áo tơi mà họ thường xoay về phía bị mưa giội xuống người. Quần áo của họ, thường chỉ là một chiếc quần cộc đến ngang đùi, được may bằng thứ vải thô có màu như màu bùn dưới sông. Váy sống của phụ nữ cũng được may từ cùng một thứ vải. Cái màu nâu bùn đồng điệu trên trang phục ấy không liên quan đến đói nghèo. Việc đồng áng, dầm mình trong bùn trên những cánh đồng nước ngập đến tận gối, trong mưa phùn và giá lạnh, có vẻ nhọc nhằn thậm chí nguy hại hơn dưới nắng mặt trời của Nam Kỳ [9; tr.99].* Mặc dù *“người An Nam ở Bắc Kỳ cần cù chịu khó, còn hơn cả người Nam Kỳ”* nhưng *“cái nghèo cái đói hiện diện khắp nơi”*. Nguyên nhân chính, theo Paul Doumer là: *“Khí hậu thì khá khắc nghiệt; họ không được thiên nhiên ban tặng những điều kiện thuận tiện cho sản xuất và vận tải... Công việc đồng áng làm họ mất hầu hết thời gian trong năm. Những việc vận chuyển giao thông, hộ đê, tạp dịch và những việc vặt thường nhật lấy gần hết toàn bộ thời gian còn lại. Họ làm việc tích cực không ngừng nghỉ [9; tr.101].*

Tuy vậy, cư dân sống chất phác, chân thành, phong tục tập quán thuần hậu. Trong các dân tộc, quan hệ họ hàng rất bền chặt, giúp đỡ nhau trong lúc khó khăn. Trong sinh hoạt văn hóa, nét nổi bật của các dân tộc đó là tinh thần *cố kết cộng đồng*. Tinh cố kết cộng đồng được thể hiện ở sự gắn bó trong các sinh hoạt văn hóa như lễ

Tết, hội hè, cưới xin, ma chay... Đức tính đó tạo nên sức sống mãnh liệt để tồn tại trước thử thách của thiên nhiên và kẻ thù xâm lược. Ở Thái Nguyên: *“Người Kinh, người Thổ ở lẫn nhau, các huyện Động Hỷ, Tư Nông, Bình Xuyên, Phổ Yên và Văn Lang có người biết chút văn học, còn các địa phương khác thì ít lắm. Tập tục cần kiệm, không xa hoa. Về nghề nghiệp thì làm ruộng buôn bán, chài lưới, dẫn cây tui tiện sinh nhai, không có chuyên nghiệp. Các lễ tiết, tế tự, cùng mang chung giá thú, gần giống trung châu, nhưng chất phác ít bày vẽ”* [36; tr.188]. Các vùng Lạng Sơn, Tuyên Quang, phong tục mộc mạc, quê mùa. Vùng Tuyên Quang: *“nhân dân thì người Thanh, người Thổ, người Nùng, người Mán ở lẫn lộn với nhau, mỗi chủng tộc nói một thứ tiếng khác nhau* [36; tr.399].

Tình hình chính trị và chính sách cai trị của thực dân Pháp

Sau hai lần đem quân đánh chiếm Bắc Kỳ kết quả là Pháp đã buộc triều đình Huế ký Hiệp ước Patenôtre ngày 6/6/1884. Để nhanh chóng ổn định tình hình ở Bắc Kỳ, ngày 3/2/1886, Tổng thống Pháp ký Sắc lệnh cho phép viên Tổng Trú sứ Bắc Kỳ (Résident general de l’Annam et du Tonkin) tổ chức bộ máy cai trị đầu não của chúng ở cấp “xứ” và cấp tỉnh, như: Phủ Thống sứ Bắc Kỳ (Résident Supérieure du Tonkin) và các Tòa Công sứ các tỉnh (Résident Provinciale). Để tăng cường quyền lực cho các Công sứ, Phó công sứ các tỉnh ở Bắc Kỳ, ngày 8/2/1886, Tổng thống Pháp ký Sắc lệnh cho phép các Công sứ, Phó công sứ các tỉnh ở Bắc Kỳ được thi hành cả chức năng của lãnh sự. Ủy ban tư vấn kỳ hào Bắc Kỳ (Commission Consultative des Notables du Tonkin) thành lập theo Nghị định của Toàn quyền Đông Dương ngày 30/4/1886 (sau đó, ngày 4/5/1907 đổi thành Viện tư vấn bản xứ Bắc Kỳ (Chambre Consultative indigène du Tonkin); Ở mỗi kỳ lại có các cơ quan đại diện dân chúng cấp tỉnh và thành phố.

Theo sắc lệnh ngày 17/10/1887, thực dân Pháp thành lập Liên bang Đông Dương gồm ba loại hình: thuộc địa (Nam Kỳ), bảo hộ (Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Campuchia, Lào) và lãnh địa thuê (Quảng Châu loan), song toàn bộ Liên bang Đông Dương được đặt trong phạm trù thuộc địa, trực thuộc Bộ hải quân và thuộc địa, đến năm 1894 trực thuộc bộ thuộc địa khi bộ này được thành lập. Đứng đầu bộ máy cai trị là Toàn quyền Đông Dương người Pháp. Cơ quan quyền lực tối cao là Hội đồng Đông Dương. Hội đồng họp thường kỳ mỗi năm một lần để bàn bạc và thông qua ngân sách Đông Dương, ngân sách hàng xứ, cùng các công việc do Toàn quyền đề xuất có liên quan đến việc thống trị và khai thác Đông Dương. Ngày 26/7/1897, Pháp đã xóa bỏ Kinh lược sứ Bắc Kỳ. Người nắm giữ quyền lực cao nhất ở Bắc Kỳ là Thống sứ Bắc Kỳ. Mọi quyền hành đều tập trung trong tay Phủ Thống sứ. Bên cạnh

thống sứ, còn có Hội đồng Bảo hộ và hai Phòng Thương mại, Canh nông ở hai thành phố Hà Nội và Hải Phòng. Dưới quyền Thống sứ, các Công sứ điều khiển mọi công việc ở cấp tỉnh. Các quan lại Nam triều từ tỉnh xuống đến phủ, huyện, châu xuống đến cơ sở đều phải phục tùng mệnh lệnh của Công sứ. Từ cấp tỉnh, xứ và Liên bang Đông Dương, quyền lực tập trung vào các quan chức người Pháp.

Thực dân Pháp tiếp tục cải tổ và tăng cường bộ máy thống trị phong kiến tay sai địa phương, như chế độ thổ ty trong xã hội người Tày, Nùng. Các chức sắc ở địa phương bị biến thành những quan chức ăn lương, có nhiều đặc quyền đặc lợi để phối hợp với thực dân Pháp cai trị nhân dân.

Vùng Đông Bắc Bắc Kỳ là địa bàn hoạt động của nhiều cuộc khởi nghĩa chống xâm lược, nên thực dân Pháp chú trọng tăng cường lực lượng quân sự. Năm 1888, Pháp cho thành lập các quân khu ở Bắc Kỳ. Từ Thanh Hóa trở ra Bắc được tổ chức thành 14 quân khu. Mỗi quân khu do một sĩ quan Pháp chỉ huy. Sau đó, mỗi quân khu lại được chia thành các tiểu quân khu. Năm 1891, Pháp bãi bỏ các quân khu và thiết lập các đạo quan binh ở vùng thượng du Bắc Kỳ, gồm: Đạo quan binh 1 đóng tại Hải Ninh, đạo quan binh 2 đóng tại Cao Bằng, đạo quan binh 3 đóng tại Hà Giang, đạo quan binh 4 đóng tại Lai Châu. Về tổ chức, đạo quan binh giống như một đơn vị hành chính tương đương cấp tỉnh. Đạo quan binh là điển hình của một khu vực thượng du bị kìm kẹp trong vòng đai quân sự hà khắc. Thực dân Pháp hi vọng có thể ổn định được tình hình để khống chế, đàn áp các cuộc nổi dậy của nhân dân (Ngày 20/6/1905, chúng lại bỏ Đạo quan binh, trả lại tỉnh cũ theo chế độ dân sự).

Song song với việc thiết lập hệ thống chính quyền thuộc địa, thực dân pháp đẩy mạnh việc tổ chức các lực lượng quân lực, cảnh sát, tòa án và nhà tù để trấn áp các cuộc nổi dậy của nhân dân ta. chính sách “dùng người việt trị người việt” được triệt để áp dụng nên việc tăng cường lực lượng vũ trang, bắt lính người việt được tiến hành thường xuyên, liên tục.

Vì gặp sự kháng cự quyết liệt của nhân dân ta, phải đến năm 1896 khi khởi nghĩa Hương Khê thất bại, đánh dấu sự thất bại chung của phong trào đấu tranh vũ trang chống Pháp trên phạm vi cả nước dưới danh nghĩa Cần Vương, công cuộc bình định về quân sự của thực dân Pháp mới cơ bản hoàn thành. Lúc này duy chỉ còn cuộc khởi nghĩa của nông dân Yên Thế vẫn được duy trì. *“Vào thời điểm này tình hình chính trị trên toàn xứ Đông Dương không có gì đáng lo ngại hay thật sự xấu. Tất nhiên ở một vài mặt nhiều nơi vẫn tồn tại những khó khăn mà các biện pháp không thể tránh khỏi có thể làm trầm trọng thêm [9; tr.211].*

Ngày 10/12/1896, một bức điện khẩn báo tin Toàn quyền Armand Rousseau qua đời đến Bộ Thuộc địa. Paul Doumer được cử sang thay, với nhiệm kỳ Toàn quyền Đông Dương giai đoạn 1897 - 1902, ông đã cho tiến hành công cuộc khai thác thuộc địa một cách có quy mô. Công cuộc đó tiếp tục được Paul Beau (1902 - 1908), Klobukowski (1908 - 1911) và Albert Sarraut (1911 - 1914) tăng cường đẩy mạnh. Đó chính là “chương trình khai thác thuộc địa lần thứ nhất” gây nên những chuyển biến sâu sắc về kinh tế - xã hội Việt Nam, trong đó có giao thông đường bộ.

2.2. Quá trình hình thành, phát triển của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam

2.2.1. Chủ trương và mục đích xây dựng

Chủ trương xây dựng

Cuối thế kỷ XIX, khi chủ nghĩa tư bản chuyển sang giai đoạn đế quốc, cơn sốt thuộc địa đã bùng lên ở khắp các nước tư bản Âu - Mỹ. Trong đó “hòn ngọc của Viễn Đông” giàu tài nguyên và đông dân đã nhanh chóng có sức hút kích thích sự thèm khát của các nước tư bản phương Tây. Vì lẽ đó, cuộc chạy đua để tranh giành thuộc địa ở đây diễn ra một cách quyết liệt. Với người Pháp, vùng Đông Bắc nói riêng và Bắc Kỳ nói chung không chỉ là vùng đất béo bở, mà còn là một điểm “nhạy cảm” để làm bàn đạp xâm nhập Trung Quốc, thôn tính Đông Dương và tiến xa hơn là thiết lập một vùng thuộc địa rộng lớn trên bán đảo Trung - Ấn. Do vậy, người Pháp đã rất nỗ lực để thực hiện tham vọng chiếm lĩnh, mở rộng xâm lược ra Bắc Kỳ. Ngay sau Hiệp ước Patenotre (6/6/1884) công nhận sự thống trị của Pháp ở Đông Dương. Một năm sau, ngày 9/6/1885, Hiệp ước Thiên Tân được ký kết. Bản hiệp ước này đã đề cập đến việc mở cửa biên giới giữa Trung Quốc và Việt Nam để tự do thông thương. Dựa trên cơ sở này, từ những năm 1886 đến 1890, người Pháp đã bắt đầu quan tâm phát triển giao thông ở Bắc Kỳ. Những phải đến khi phong trào Cần Vương chính thức bị dập tắt, lúc này sứ mệnh “khai hóa văn minh” của người Pháp đã lộ rõ khi triển khai công cuộc khai thác thuộc địa ở Việt Nam và Đông Dương với quy mô lớn.

Trong giai đoạn đầu xâm chiếm, đường bộ ở Bắc Kỳ không thể sử dụng được vào mùa mưa. Các con đường này đã biến mất một phần, các đoạn đường còn lại không thể nối với nhau vì hệ thống cầu đã bị hư hỏng nặng. Khi Paul Doumer được bổ nhiệm làm Toàn quyền Đông Dương (ngày 27/12/1896), ông nhận thấy đường như người Pháp vẫn chưa chứng tỏ được sự hiện diện của mình ở đây. Ông cho rằng chính “*sự yếu kém về mạng lưới giao thông là trở lực chủ yếu cho việc khai thác kinh tế trên toàn xứ rộng lớn và ít đồng nhất này. Tư bản chính quốc đã chán nản sự mạo hiểm và đầu tư trong những điều kiện như vậy...*” [13; tr.44].

Trên thực tế, trước năm 1896, người Pháp chủ yếu quan tâm nghiên cứu và phát triển các con đường vận tải đường sông như các chuyến thám hiểm của Đại úy thủy quân Doudart de Lagrée, lái buôn Jean Dupuis. Nhưng dần dần người Pháp nhận ra rằng đường thủy là chưa đủ cho hoạt động kinh tế: *“Không có những đường bộ, những đường sắt và những kênh đào, các doanh nghiệp chắc sẽ không tiến hành được hoạt động sản xuất và người dân bản xứ chắc sẽ gặp nhiều vấn đề về con người và kinh tế”* [3; tr.109]. Do vậy, đến thời điểm này, công cuộc chinh phục đã xong và bây giờ là lúc phải khai thác thuộc địa. Muốn khai thác hiệu quả thì phải hiện đại hóa xứ Đông Dương, biến nó thành mảnh đất thực sự của người Pháp. Vì thế để chuẩn bị cho chương trình khai thác thuộc địa, chính quyền thực dân quyết định thực hiện sớm nhất một loạt các chủ trương, biện pháp quan trọng, trong đó có hoạt động mang tính chất trọng tâm, then chốt là hình thành, xây dựng và phát triển hệ thống giao thông mới ở Bắc Kỳ. Trên cơ sở đó, việc nâng cấp hệ thống đường bộ nói riêng, giao thông nói chung trở nên cấp thiết. Theo đuổi quan điểm này, ba tháng sau khi nhậm chức, ngày 22/3/1897, một chương trình hành động với 7 điểm đã được Toàn quyền Paul Doumer đệ trình lên Nghị viện Pháp, trong đó điểm thứ 3 có nội dung *“chú ý xây dựng thiết bị to lớn cho Đông Dương như xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, sông đào, bến cảng.... những thứ cần thiết cho việc khai thác”* [48; tr.83]. Từ chủ trương này, trong giai đoạn 1897 - 1914, thực dân Pháp đã ưu tiên đầu tư lớn cho giao thông vận tải nói chung và đường bộ nói riêng.

Mục đích xây dựng

Ngay sau khi sang nắm quyền, Toàn quyền Paul Doumer đã khẳng định mục đích tối thượng trong việc xây dựng hệ thống giao thông vận tải cho toàn cõi Đông Dương: *“Các tuyến đường nhất định phải được xây dựng nhằm thúc đẩy thương mại, công cuộc thuộc địa hóa, cũng như việc thâm nhập các vùng chưa được khai thác, chứ không chỉ là để tạo điều kiện thuận lợi cho những chuyến du ngoạn ở lân cận các trung tâm hành chính”* [9]. Về cơ bản, những lý do về kinh tế - chính trị đã thúc đẩy người Pháp cần kiến thiết một hệ thống đường bộ ở Bắc Kỳ.

Khai thác tối đa nguồn tài nguyên giàu có của vùng Đông Bắc

Như trên chúng tôi đã phân tích, vùng Đông Bắc là vùng nhiều sản vật, tập trung các mỏ lớn với các loại nguyên, nhiên liệu có giá trị như: chì, kẽm, đồng, than đá,... Thái Nguyên, Vĩnh Yên, Phú Thọ, Tuyên Quang, Lào Cai là những vùng giàu nguyên liệu, lâm thổ sản cũng như khoáng sản. Đặc biệt là than, nơi đây có các mỏ than lộ thiên có trữ lượng lớn như mỏ than Hòn Gai - Cẩm Phả. Mặt khác, khí hậu và thổ nhưỡng ở Bắc Kỳ cũng khá thuận lợi cho phát triển các đồn điền trồng lúa với lợi

nhuận xuất khẩu lớn. Vì lẽ đó, người Pháp nhận thấy *“Bắc Kỳ có tầm quan trọng đặc biệt với hoạt động của chúng ta ở Viễn Đông”* [141; tr.42]. Giới tư bản Pháp đã phải thốt lên rằng: *“Không một xứ sở nào trên thế gian này lại có nhiều nguồn lợi như cái xứ Bắc Kỳ... Xứ Bắc Kỳ giàu có..từ khu vực này, chính quốc tha hồ mà bòn rút đầy tay của cải để đưa về nước... [145; tr.41].* Những báo cáo khảo sát mà các nhà nghiên cứu đem về đã nung nấu thêm quyết tâm của các nhà tư sản Pháp. Theo quan điểm của chính giới Pháp, do điều kiện xa chính quốc và khí hậu nhiệt đới không phù hợp với người Pháp nên Đông Dương không được xem là thuộc địa di dân (colonie de peuplement) mà chỉ là thuộc địa khai thác (colonie d'exploitation) nhằm mục đích chủ yếu: Khai thác tài nguyên sản vật, bóc lột của cải và lao động rẻ mạt để thu lợi nhuận tối đa cho chính quốc [33; tr.139].

Thêm vào đó, sau chiến tranh Pháp - Phổ (1870 - 1871), vùng Alsace và Lorraine giàu tài nguyên khoáng sản đã sáp nhập vào Đức. Vào lúc này, các công ty đường sắt và luyện gang ở chính quốc đang gặp khó khăn, họ nhận thấy đây là một thị trường lớn cho sản phẩm của mình. Vì thế, các nhà tư sản công nghiệp này cũng tích cực ủng hộ dự án của Toàn quyền Paul Doumer. Việc Tổng thống Pháp ký hai sắc lệnh về xin thăm dò, di nhượng và khai thác mỏ ở Đông Dương vào ngày 25/2/1897 và 26/12/1912, đã tạo điều kiện hơn nữa cho các nhà tư bản đồ xô tìm kiếm khoáng sản ở vùng Đông Bắc. Tuy vùng Đông Bắc là nơi tập trung nhiều tài nguyên nhưng dân cư thưa thớt, địa hình khó khăn cho việc đi lại, vận chuyển. Vì vậy, cần phát triển giao thông vận chuyển được nhiều và rẻ để đưa nhân công từ vùng đồng bằng lên khai thác và phần nào chở nguyên vật liệu về các trung tâm công nghiệp để chế biến hay ra cửa biển để xuất cảng. Đó đó, đối với việc khai thác tài nguyên ở vùng Đông Bắc, các tuyến đường bộ giữ vai trò vô cùng quan trọng. Ngoài ra, cũng bằng tuyến đường này, những hàng hóa của tư bản Pháp sản xuất như vải, muối, dầu,... từ vùng đồng bằng được chở lên các tỉnh trung du và miền núi. Và Bắc Kỳ cũng trở thành thị trường tiêu thụ hàng hóa quan trọng của tư bản Pháp.

Củng cố vị thế thống trị và phòng thủ Đông Dương

Khai thác, bóc lột kinh tế là mục đích của chủ nghĩa thực dân. Song, củng cố và bảo vệ chính quyền là nhiệm vụ thường xuyên và đặt lên hàng đầu. Việc xây dựng đường bộ cũng góp phần vào việc ổn định chính trị và củng cố quốc phòng của chính quyền thuộc địa. Ngay từ năm 1843, Thủ tướng Pháp Guizot tuyên bố nước Pháp cần có hai đảm bảo tại Viễn Đông là một căn cứ quân sự ở biển Đông và một thuộc địa ở gần Trung Quốc. Bởi lẽ trong cuộc chạy đua đến Đông Nam Á và tranh giành ảnh

hưởng ở Trung Quốc, Pháp gặp phải đối thủ lớn nhất là người Anh. Sau khi thực dân Pháp đánh chiếm xong Bắc Kỳ thì năm 1886, thực dân Anh cũng chiếm xong Miến Điện, mở rộng ảnh hưởng sang Mã Lai, Xiêm và hướng tới vùng Nam Trung Quốc. Điều này khiến cho người Pháp vô cùng lo lắng: “...*Ưu thế của nước Anh sẽ là mối đe dọa vĩnh viễn đối với Đông Dương của chúng ta*” [4; tr.41]. Không chỉ ngăn chặn mưu đồ của người Anh, người Pháp cũng đã nhận ra rằng Bắc Kỳ có vị trí bàn đạp để vào Trung Quốc, hứa hẹn đem lại cho thực dân Pháp vị thế mới. Paul Doumer nói rằng: “*Ngay từ đầu, tôi đã cho rằng sự hiện diện của nước Cộng hòa Pháp tại Đông Dương không chỉ vì sứ mệnh tổ chức và quản lý thuộc địa, mà nước Pháp còn phải hành động trong khuôn khổ những phương tiện có trong tay để chính sự phát triển của thuộc địa truyền thêm sức mạnh, từ đó tăng cường danh tiếng, quyền lực và hành động của nước Pháp tại Viễn Đông*” [9; tr.312]. Điểm thứ 7 trong chương trình của P. Doumer thể hiện rõ hơn mục đích này: “*Khuếch trương ảnh hưởng của Pháp, mở rộng các lợi ích của Pháp tại vùng Viễn Đông, nhất là tại các quốc gia lân cận với thuộc địa*” [9; tr.312.]

Như vậy, ý đồ thống trị Bắc Kỳ và khống chế vùng Đông Nam Trung Quốc - nơi Anh, Pháp, Mỹ, Đức đang tranh giành ảnh hưởng, sẽ là một sự khẳng định vai trò, vị thế của nước Pháp với các nước đế quốc khác trong cuộc chạy đua xâm lược thuộc địa ở châu Á. “*Cần phải khai thác và phát huy giá trị của những khu vực này vì lợi ích của các dân tộc được thụ hưởng nền văn minh Pháp cũng như vì sự thịnh vượng và hùng cường của chính nước Pháp*” [9; tr.211]. Cùng với việc lập hai căn cứ hải quân ở Ô Cáp và Hòn Gai, yêu cầu trên hối thúc thực dân Pháp phải nhanh chóng thiết lập các tuyến đường “huyết mạch” chiến lược ở Đông Bắc.

Một mục tiêu chính trị khác của thực dân Pháp khi thiết lập các tuyến đường ở Đông Dương là: “*Hoàn thành công cuộc bình định Bắc Kỳ, bảo đảm hòa bình và sự ổn định trên các tuyến biên giới của vùng này*” [9; tr.312]. P. Doumer nói rằng: “*Cần một nỗ lực nghiêm túc và mạnh mẽ nhằm chấm dứt tình trạng bất ổn kéo dài kể từ khi chúng ta chiếm giữ xứ sở này, và không thể thực hiện một nỗ lực như thế mà không kèm theo tổn thất lớn...Để mặc những đốm lửa nhỏ âm ỉ tại những nơi hẻo lánh vì cho rằng chúng sẽ chẳng gây ra phiền phức nào là một sự bất cẩn ghê gớm; nó tất yếu sẽ dẫn tới trận hỏa hoạn lớn ngay khi cơn gió mạnh đầu tiên thổi bùng lửa*” [9]. Việc xây dựng các tuyến đường sẽ là biện pháp hữu hiệu để phân tán dân cư, thực hiện chính sách “phòng xa”: “*Lịch sử dạy chúng ta rằng: bao giờ những cuộc nổi dậy của các dân tộc bị chinh phục cũng phát sinh ở những vùng dân cư đông đúc. Vì vậy, phân tán dân chúng đi khắp các vùng trong xứ, giảm bớt tầm quan trọng của các*

trung tâm lớn.... đó là hành động theo chính sách phòng xa....” [137; tr.28]. Thực hiện chính sách đó, các tuyến đường được xây dựng nhằm phân tán, chia cắt nhân dân lên vùng rừng núi vì sự tập trung đông dân cư ở vùng đồng bằng là mối đe dọa lớn đối với chính quyền thuộc địa.

Thực tế, những cuộc đấu tranh của nhân dân ta không chỉ nổ ra ở vùng đồng bằng mà còn rầm rộ ở vùng đồng bào dân tộc ít người. Trong cuộc tấn công lên vùng thượng du, thực dân Pháp đã vấp phải sức kháng cự quyết liệt của đồng bào các dân tộc. Mặc dù đã thực hiện những biện pháp mang tính chất truyền thống của chủ nghĩa thực dân như chia rẽ dân tộc kết hợp với đàn áp quân sự, thậm chí, chính quyền thuộc địa Pháp còn phải chia vùng thượng du phía Bắc thành 4 đạo quan binh (9/1891) để cai quản bằng chính quyền quân sự. Song tất cả những biện pháp đó đều không ngăn được tinh thần yêu nước và ý chí chiến đấu kiên cường của nhân dân các dân tộc miền núi. Trước tình thế đó, chính quyền thực dân thấy rằng phải có giao thông thuận lợi để chuyển quân đến đàn áp kịp thời những cuộc nổi dậy của nhân dân ta. Và các tuyến đường bộ có vai trò to lớn để có thể vận chuyển vũ khí, cơ động di chuyển quân đối phó với các cuộc nổi dậy, kiểm soát an ninh một cách nhanh chóng.

Hướng đến mục tiêu thông thương với Trung Quốc

Vùng Đông Bắc có vị trí chiến lược quan trọng với đường biên giới dài giáp với Trung Quốc. Đây là một trong những mục tiêu lớn nhất để Pháp tiến công ra Bắc Kỳ. Người ta cho rằng *“thành công chính của sự có mặt của Pháp tại Bắc Kỳ... là nhờ con đường thương mại sang miền Nam Trung Quốc”* [37; tr.39]. Vào thời điểm đó, mọi con mắt đều đổ dồn về miền Trung và miền Nam Trung Quốc - nơi mà người ta vẫn tán dương về một vùng đất rất trù phú. Các đợt khảo sát cũng được đẩy mạnh đã vẽ lên một bức tranh giàu có ở miền Nam Trung Quốc, khiến giới tư bản vô cùng thèm khát. Nơi đây *“có lúa mì, lúa đại mạch, lúa kiều mạch, đậu, thuốc phiện, khoai tây và đến mùa hè thì ngay trên những miếng đất đã giống những thứ trên, sẽ trồng các thứ khác như lúa, thuốc lá, trà. Vùng này “xuất cảng đồng, thiếc, thuốc phiện, xạ hương, vàng, thuốc bắc, ngựa, hoa quả, rau và nhập cảng sợi, vải, lụa, dầu hỏa, cá khô và các sản phẩm mang từ châu Âu sang....”* [4; tr.38]. Những số liệu về hàng quá cảnh ở Hải Phòng thấp, chưa tương xứng với nhu cầu thông thương hàng hóa, khiến người ta nghĩ đến nguyên nhân là do giao thông khó khăn trên đường thủy. Và như thế, các tuyến đường bộ được thực dân Pháp kỳ vọng để bước vào thị trường Trung Quốc đầy tiềm năng. Và người Pháp đã nhanh chóng thực hiện kết nối này.

Như vậy, về mọi phương diện, hệ thống đường bộ ở vùng Đông Bắc trở thành một nhu cầu thiết yếu đối với thực dân Pháp. Người Pháp hiểu rằng muốn tiến hành

bóc lột tối đa các nguồn tài nguyên mang lại lợi nhuận siêu ngạch ở thuộc địa, thiết lập sự thống trị, trước tiên phải tạo dựng và chuẩn bị cơ sở hạ tầng cũng như các thiết bị, phương tiện cần thiết. Người Pháp cũng đặt kỳ vọng lớn vào các tuyến đường này. Họ tin tưởng rằng nó sẽ là một phương tiện để Pháp có được lợi ích đáng kể về kinh tế, quân sự, chính trị, xã hội ở khu vực.

2.2.2. Biện pháp tài chính và hành chính

Biện pháp tài chính

Mặc dù có tham vọng xây dựng một hệ thống giao thông đường bộ tại vùng Đông Bắc nhưng tình hình tài chính của Đông Dương lúc bấy giờ đang trong tình trạng thảm hại: *“Khi tôi mới tới nơi, tình hình tài chính ở Đông Dương đặc biệt khó khăn, thậm chí là rất đáng lo ngại. Tại Bắc Kỳ, tình hình còn tồi tệ hơn: nguy cơ phá sản một lần nữa lại được đặt ra trước chính quyền bảo hộ, ở mức độ cũng khẩn cấp như vào các năm 1891 và 1895, khi Chính phủ và Quốc hội đã buộc phải can thiệp khẩn cấp bằng các biện pháp hy sinh vốn không nên tìm cách áp đặt thêm lên chính quốc [9].* Do đó, vấn đề tài chính đã được P. Doumer “khởi động” từ năm 1897. Ông đã khẳng định rằng không thể làm được gì nếu không có một sự “sung túc tài chính”. Và ông đã quyết định đưa ra một giải pháp, ít nhất là tạm thời, cho khó khăn này là cấp bách, trong khi chờ đợi tìm ra một biện pháp giải quyết dứt điểm. Biện pháp mà vị Toàn quyền này đưa ra là cải tổ lại bộ máy hành chính thuộc địa, *“thành lập một ngân sách chung cho cả Đông Dương. Nó sẽ được nuôi dưỡng bởi những thuế gián thu của toàn bộ Liên hiệp và dùng để đài thọ các dịch vụ có lợi ích công cộng chung cho tất cả các xứ trong liên hiệp đồng thời các chi tiêu về thiết bị và phát triển liên quan đến toàn bộ Liên hiệp”* [8; tr.579 - 580]. Để tạo nguồn ngân sách này, với kinh nghiệm từng là Bộ trưởng bộ Tài chính Pháp, P.Doumer đã liên tiếp đặt ra và tăng các loại thuế. Thuế thân là một trường hợp như thế. Dưới thời nhà Nguyễn, mỗi người dân Việt Nam theo quy định từ 18 đến 60 tuổi phải đóng một số thuế thân trị giá bằng 0đ14. Nhưng từ năm 1897, Toàn quyền Paul Doumer ra luật thuế, đã tăng thuế mỗi suất đinh lên tới 2đ50 ở Bắc Kỳ [86]. Ngoài ra là các nguồn thu từ: thuốc phiện, năm 1896 giá 1kg thuốc phiện là 45 đồng, từ năm 1899 đã lên 77 đồng; thuế muối, năm 1897, một tạ muối bị đánh thuế 0,5 đồng năm 1907 đã lên tới 2,25 đồng... Những nguồn thuế này cho phép “phục hưng” lại nền tài chính của Đông Dương: *“...bất chấp đồng tiền bị mất giá, năm tài khóa 1897 khép lại với thặng dư ròng của mức thu so với mức chi là 982.811 piastre, gần hai triệu rưỡi franc. Ngân sách của năm tài khóa 1898 khép lại với thặng dư ròng 1.764.000 piastre, tức hơn 4 triệu franc.* [9]. Điều đó gợi lên sự tin tưởng vào sự phục hồi và phát triển nền tài chính Đông Dương

trong thời gian tới. Với “nền tài chính rực rỡ” [25; tr.112], là điều kiện để tăng thêm quyết tâm bước vào lộ trình xây dựng hệ thống đường giao thông đã được vạch ra chưa đầy hai năm trước.

Trong giai đoạn 1888 - 1918, theo tác giả Nguyễn Văn Khánh, đầu tư vốn vào giao thông vận tải là 128 triệu franc, chiếm 26% tổng vốn đầu tư (xem bảng 2.1), đứng vị trí thứ hai trong phân bổ vốn đầu tư, sau công nghiệp khai thác mỏ.

Bảng 2.1. Sự phân bổ vốn đầu tư của tư bản Pháp trong các ngành kinh tế ở Đông Dương từ năm 1888 đến năm 1918

Khu vực	Số tiền (triệu fr)	Tỷ lệ %
Mỏ	249	51
Giao thông vận tải	128	26
Thương mại	75	15
Nông nghiệp	40	8
Tổng	492	100

[Nguồn: 22; tr.40]

Điều đáng chú ý là hầu hết những khoản chi cho công chính Đông Dương được thực hiện ở Việt Nam. Paul Bernard đã chỉ ra rằng, phần của Cao Miên và Ai Lao cộng lại cũng chỉ chiếm 15% tổng kinh phí xây dựng mới từ năm 1900 đến 1935 của toàn Đông Dương [136; tr.21]. Trong đó, vốn sử dụng vào việc xây dựng giao thông vận tải đường bộ là 62 triệu đồng, chiếm 15,3%, xếp vị trí thứ hai, sau nguồn vốn đầu tư vào đường sắt (248 triệu, chiếm 61,1%) [142; tr.135].

Đặc điểm của thời kỳ khai thác thuộc địa lần thứ nhất là chính quyền thực dân ở Đông Dương bắt đầu chính thức đứng ra vay tư bản ở chính quốc để thiết lập kết cấu hạ tầng kinh tế (infrastructure économique). Ngân hàng Đông Dương (Banque de l'Indochine - BIC) được thành lập từ năm 1875, có vai trò quan trọng đối với sự phát triển giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc. Nhà nước Pháp lấy tiền cho công quỹ Đông Dương vay để làm các công trình công chính theo cách thức “*Nhà nước Pháp lấy tiền cho vay ra mua vật liệu đem sang làm những công trình giao thông tại Đông Dương*” [11; tr.33]. Trong cơ cấu vốn đầu tư trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất thì vốn của tư bản nhà nước chiếm tỷ trọng lớn hơn vốn của tư nhân. Sở dĩ có hiện tượng đó là do tình hình chính trị Đông Dương chưa ổn định và cần có thời gian trang bị kỹ thuật và kinh tế (làm đường, bến tàu, điện tín) thì mới thu hút được được nhiều tư bản Pháp đến. Hơn nữa, thuộc địa Đông Dương lúc này vẫn còn khá xa lạ với giới tư bản tư nhân Pháp, nên họ tập trung đầu tư vào Đông Âu và Bắc Phi.

Theo tác giả A.A.Pouyanne, từ năm 1900 vốn đầu tư cho các công trình công chính, trong đó có đường bộ được đài thọ từ nhiều ngân sách khác nhau: Ngân sách Đông Dương, ngân sách vay và ngân sách các xứ [35; tr.50 - 51]. Ngân sách liên bang hay là ngân sách chung Đông Dương (Budget général de l'Indochine), được thiết lập lại năm 1897. Hàng năm, ngân sách này do Toàn quyền lập dự toán, đệ trình lên Bộ thuộc địa duyệt y. Theo sắc luật ngày 31/7/1898, ngân sách liên bang cũng được dành cung cấp kinh phí cho các công trình xây dựng lớn, các cầu cống lớn trên các đường thuộc địa. Ngoài ra mỗi xứ cũng có ngân sách riêng (Budget local), do người đứng đầu hàng xứ lập ra và được toàn quyền chuẩn y. Ngân sách hàng xứ cũng được chi vào việc xây dựng các công trình. Trước 1912, việc xây dựng đường được tiến hành trong các xứ, đáp ứng yêu cầu lợi ích của xứ và do ngân sách các xứ đài thọ.

Hành chính

Cũng giống như lĩnh vực tài chính, thời gian đầu khi mới thiết lập sự thống trị, thực dân Pháp chưa có biện pháp hành chính cụ thể trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Đông Dương: *“Có thể nói hệ thống hành chính của chúng ta vẫn kém hiệu quả, không có khả năng tạo ra động lực cũng như thực hiện việc kiểm soát, vốn là những lý do cho sự tồn tại của nó. Có vẻ nguyên nhân gây ra sự thiếu hiệu quả này không phải do số lượng hay chất lượng đội ngũ công chức mà do cơ cấu tổ chức, các mối liên kết, và từ đó dẫn tới những thiếu sót trong các hoạt động và công việc* [9; tr.211].

Trong cơ chế hành chính, Toàn quyền đứng đầu hệ thống quyền lực ở Đông Dương, chịu trách nhiệm trước chính phủ Pháp về mọi vấn đề giao thông công chính Đông Dương. Để tiến hành tổ chức xây dựng (thiết kế, thẩm định,...) và quản lý những công trình công chính trong đó có hệ thống đường bộ, hàng loạt các quy định của chính quyền xứ (Bắc Kỳ), Liên bang Đông Dương và chính quyền ở chính quốc được ban hành. Nghị định ngày 9/9/1898 của Toàn quyền Đông Dương về việc thành lập Sở Công chính Đông Dương - Service des Travaux Publiques de L'Indochine [157]. Toàn quyền Paul Doumer nhấn mạnh: *“Ngay từ thời ban đầu, cơ quan này đã phải gánh vác một trọng trách nặng nề, song không hề bị suy yếu dưới gánh nặng đó.”* [9; tr.489]. Chức năng của Sở là điều hành xây dựng tất cả công trình công do ngân sách của mỗi xứ thuộc Liên bang Đông Dương đài thọ. Giám đốc đầu tiên của Sở Công chính Đông Dương là Guillemoto, kỹ sư trưởng cầu đường, kiêm phụ trách (kỹ sư chỉ đạo) cơ quan Công chính Trung - Bắc Kỳ [9; tr.216]. Các kỹ sư trưởng được cử phụ trách các ban quản lý kỹ thuật và các phòng công chính địa phương. Để triển khai các hoạt động liên quan đến công chính, nhân sự nhận chỉ thị từ các Thống sứ và Phó Toàn quyền, đồng thời cũng chịu sự quản lý về mặt kỹ thuật và chuyên môn của Ban

Tổng giám đốc. Các chuyên viên của Sở cũng được biệt phái về cùng quan chức các tỉnh để chỉ đạo các hoạt động được thực hiện bằng ngân sách tỉnh. Tiếp đó là bản thoả ước ngày 15/6/1901, việc xây dựng tuyến đường trên lãnh thổ Bắc Kỳ do chính quyền thuộc địa phụ trách. Chính quyền thuộc địa giao trực tiếp việc thực hiện cho Sở Công chính Đông Dương. Sắc lệnh ngày 23/12/1907 của Toàn quyền Đông Dương, đường bộ chia thành quốc lộ, tỉnh lộ và đường hẹp/đường mòn. Mục đích chính là phân bổ ngân sách các cấp cũng như xác định cơ quan quản lý xây dựng, bảo trì. Ngày 31/12/1911 Toàn quyền Đông Dương kí Nghị định thành lập Tổng Thanh tra Công chính Đông Dương. Đây là cơ quan chỉ đạo cao nhất về công chính ở Đông Dương với các nhiệm vụ liên quan đến hoạch định, thiết kết, xây dựng, quản lý khai thác các công trình công chính trong đó có giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ và Đông Dương [158]. Đứng đầu là Tổng thanh tra công chính có trách nhiệm quản lý cán bộ của ngành, thanh kiểm tra các khu công chính, duyệt kế hoạch quý và kiểm tra về quản lý các khoản ngân sách chi cho các công trình công chính, giám sát các công trình thực hiện vốn của các ngân sách. Giúp việc cho Tổng thanh tra công chính có một kỹ sư trưởng và một kiến trúc sư trưởng.

Hệ thống đường bộ ở Đông Dương cũng nhanh chóng được nâng cấp, cải tạo kể từ sau khi Toàn quyền Albert Sarraut ban hành chương trình xây dựng hệ thống đường bộ toàn Đông Dương vào năm 1912. Theo đó, Toàn quyền A.Sarraut đã đề xuất chủ trương phát triển hệ thống giao thông đường bộ nối liền các xứ của Liên bang, phục vụ lợi ích chung cho toàn Liên bang. Những tuyến đường quan trọng đó gọi là đường thuộc địa (Routes coloniales). Nhưng phải đến ngày 18/6/1918, Toàn quyền Đông Dương mới ra Nghị định sắp xếp hệ thống đường bộ ở Đông Dương với nguyên tắc như theo bảng sau đây:

Bảng 2.2. Phân loại đường bộ ở Đông Dương năm 1918

Tên gọi	Loại đường	Ngân sách	Ghi chú
Quốc lộ	Đường lớn	Liên bang	Đường do Toàn quyền xếp hạng
Đường liên tỉnh	Đường lớn	Xứ	Ở Nam Kỳ do Hội đồng thuộc địa xếp hạng; các xứ/kỳ khác do Toàn quyền xếp hạng
Tỉnh lộ	Đường lớn	Các tỉnh	Chỉ có ở Nam kỳ
Đường thôn-xã	Đường nhỏ	Cấp xã	Chỉ có ở Nam kỳ
Chú ý: Xếp hạng này không bao gồm các đường phố trong các thành phố hợp thành các phường xã, trừ các khúc/đoạn hoặc lối đi là một phần của các Đường lớn.			

[Nguồn: 53]

Theo tiêu chí xếp hạng đó, đường thuộc địa ở Đông Bắc được liệt kê và được đánh số thứ tự theo quy hoạch như sau: Đường số 1: Từ cửa khẩu với Trung Quốc tới biên giới với Xiêm (Thái Lan) theo hướng Lạng Sơn - Hà Nội - Huế - Sài Gòn và Phnompenh; Đường số 2: Từ Hà Nội tới Hà Giang qua Phủ Lỗ, Vĩnh Yên, Việt Trì, Phủ Đoan và Tuyên Quang; Đường số 3: từ Hà Nội tới Cao Bằng, qua Phủ Lỗ, Thái Nguyên và Bắc Kạn; Đường số 4: Từ Hà Giang tới Móng Cái và Núi Ngọc, qua Bảo Lạc, Nguyên Bình, Cao Bằng, Lạng Sơn và Tiên Yên [53]. Việc phân chia các loại đường như trên nhằm phân bổ kinh phí cho mục đích xây dựng, cải tạo theo ngân sách của Liên bang (nhóm hạng nhất) hay ngân sách của xứ, địa phương (nhóm hạng nhì).

Đối với các tuyến đường bộ ở Bắc Kỳ thuộc quản lý của Sở công chính Bắc Kỳ (Service du Travaux publics du Tonkin). Đứng đầu Sở công chính Bắc Kỳ là một Thủ hiến chỉ đạo Khu công chính thiết kế và thi công các công trình nằm trên địa bàn xứ (có thể sử dụng ngân sách xứ, ngân sách tỉnh hay ngân sách Đông Dương được ủy quyền quản lý). Đối với giao thông đường bộ, Khu công chính có nhiệm vụ thiết kế, thi công, cải tạo và bảo quản đường thuộc địa, thuộc xứ, thuộc tỉnh và thực hiện, quản lý việc lưu thông phương tiện vận tải theo thể lệ chung.

Để có kinh phí xây dựng đường, hàng năm các tỉnh, xứ phải xây dựng kế hoạch dự toán chi tiết xây dựng mới, duy tu, bảo trì đường, trong đó có đề xuất mức kinh phí và nguồn cấp trình lên Sở công chính Bắc Kỳ, Sở Công chính Đông Dương, sau đó được Thống sứ Bắc Kỳ, cuối cùng là Toàn quyền Đông Dương phê duyệt thì khoản tiền đó được đưa vào dự toán ngân sách năm của xứ, dự toán ngân sách năm của Liên bang và theo đó thực hiện.

2.2.3. Kỹ thuật xây dựng

Việc thiết kế các tuyến đường do các nhân viên kỹ thuật người bản xứ thực hiện dưới sự quản lý của các kỹ sư người Pháp. Cũng như loại đường ở chính quốc, kỹ thuật xây dựng đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1897 - 1918, đều thi công theo trình tự:

Bước 1: Thi công nền đường và làm cầu cống. Công tác thi công nền đường và cầu cống thường được thực hiện theo phương thức đấu thầu. Tuyến đường thường được chia thành từng gói thầu, khoảng từ 10 đến 20km có khối lượng đủ lớn đảm bảo giải quyết đủ chi phí gián tiếp cho các hãng thầu, mặt khác cũng không quá lớn để đảm bảo cho các nhà thầu khoán nhỏ, thường là người bản xứ có thể tham gia nhận

thầu [35; tr.69]. Theo quy định chung, nền đường thường có bề rộng từ 5 đến 6m. Cá biệt ở một số đoạn cua, đèo dốc, độ rộng nền đường giảm xuống còn 3m đến cận 4m.

Trong trường hợp phải qua sông, suối lớn bắt buộc phải xây cầu. Có nhiều loại cầu mẫu khác nhau thích hợp với từng địa hình. Cầu thường được xây dựng theo kiểu có một làn xe chạy gồm một lòng đường rộng từ 2,5m đến 3m, hai bên dành cho người đi bộ rộng từ 50cm đến 75cm. Loại cầu được xây dựng phổ biến là ghép nhịp bằng những đà dọc bê tông cốt thép, mỗi nhịp có chiều dài dưới 20m, mặt cầu cao hơn 2 bên lề đường.

Bước 2: Thực hiện rải đá mặt đường mới. Hoạt động này thường do cơ quan công chính địa phương tổ chức thực hiện. Mặt đường chủ yếu được trải đá dăm thông thường với khối lượng từ 400m³ đến 500 m³/km. Nguyên liệu đá để rải đường thường là những loại đá người ta khai thác ở những vùng gần có tuyến đường đi qua, thường là đá vôi hay đá latérite ở Biên Hòa. Các loại đá này dễ vụn nên chỉ được dùng với những tuyến đường có lưu lượng xe ít. Trên tuyến đường có số lượng xe tải nặng di chuyển với mật độ lớn, người ta đã cho mở rộng mặt đường ở những chỗ hẹp để phân bố lực tác động, định kỳ duy tu; sau đó họ thay thế đường trải đá dăm bằng trải nhựa. Độ dày trung bình cho lớp nhựa là từ 1cm đến 3cm tùy theo tần suất xe chạy và khối lượng trọng tải.. *“Giá thành cho 1m² diện tích từ 0 đồng 30 đến 0 đồng 40 tiền Đông Dương, tùy theo nguyên liệu nền, điều kiện vận chuyển và các phụ phí khác”* [35; tr.81]. Tuy nhiên, giai đoạn này việc rải nhựa chưa thực sự phổ biến. Ở các thành phố lớn và trên những tuyến đường có nhiều lượng xe, người ta bắt buộc phải dùng các loại đá cứng hơn như đá hoa cương. Tuy nhiên việc tuyển mộ nhân công tốn kém, vận chuyển vật liệu thiết bị khó khăn và lương trả chi cho một số lượng lớn nhân viên người Âu làm việc trên tuyến đường rất cao nên giá thành mặt đường thường đắt hơn.

Bước 3: Hoạt động duy tu, bảo trì, do các đơn vị công chính địa phương tổ chức làm. Việc duy tu mặt đường cũng được tiến hành như việc trải mặt đường mới với khoảng từ 300m³ đến 380m³/km. Ở miền núi công tác bảo dưỡng đường được giao cho các làng ven đường, hoặc thuê culi vùng đồng bằng lên.

Theo A.Pouyanne, dụng cụ để làm đường chỉ gồm có các xe lu. Tuy nhiên, không phải là như A.Pouyanne nhận xét: *“Công nhân làm đường do khuyết thiếu trình độ nên không sử dụng các dụng cụ hay thiết bị máy móc như máy đào đất và vận chuyển đất”* [35; tr.83]. Thực chất, chúng tôi cho rằng phương thức xây dựng của các

công ty tư bản pháp ở Việt nam là tận dụng nguồn công nhân kĩ thuật, khai thác tối đa lao động thủ công rẻ mạt, có kết hợp hạn chế với lao động cơ giới, kết hợp bóc lột tư bản chủ nghĩa với bóc lột tiền tư bản sao cho giảm thiểu chi phí sản xuất và tăng lợi nhuận tối đa. Bởi lẽ các xe lu lăn đường được dùng là những xe lu kéo tay, do súc vật kéo và một số ít xe lu chạy bằng hơi nước có trọng lượng từ 4 - 12 tấn.

2.2.4. Nhân công xây dựng

Nhân sự tham gia vào việc quản lý và giám sát trên tuyến đường có các kỹ sư, nhân viên của các cơ quan công chính với vai trò kiểm tra quá trình thi công và chất lượng của các công trình, cùng với đó là viên chức của các tỉnh có tuyến đường đi qua và lực lượng quân đội, nhân viên của các xí nghiệp, hãng nhận thầu. Các công trường cũng được bảo vệ bởi một số đội tự vệ do Thống sứ Bắc Kỳ bố trí và sắp xếp. Lực lượng lao động chính để làm các tuyến đường bộ ở vùng Đông Bắc thời Pháp thuộc bao gồm có lực lượng tù nhân, cu li và dân phu.

Lực lượng tù nhân là lao động khổ sai, thường lao động công việc nặng ở những đoạn đường khó khăn nhất, nguy hiểm nhất. Lực lượng này do Thống sứ Bắc Kỳ quyết định đưa tới với số lượng ấn định. Họ lao động dưới sự giám sát chặt chẽ bởi một sĩ quan người Âu, hạ sĩ quan của Đạo quan binh. Lực lượng này lao động có hiệu quả, dễ quản lý nhưng gây khó khăn cho đơn vị quản lý thi công vì phải chi một khoản kinh phí “kèm theo” cho lực lượng tù nhân này. Ví dụ, trong báo cáo tình hình chính trị của Tư lệnh Đạo quan binh Cao Bằng về việc sửa chữa và xây dựng các tuyến đường 4 trong tỉnh Cao Bằng năm 1904 cho chúng ta thấy điều này: “Công việc làm đường rộng 4m và rải đá đoạn từ Cao Bằng đến km30 theo bản vẽ được phê duyệt đã bắt đầu. Việc làm đường do 90 tù nhân thực hiện, nhưng số công nhân tù này còn xa mới đáp ứng đủ yêu cầu. Việc sử dụng tù nhân đôi khi không hiệu quả như mong muốn và chi phí cho họ cao bằng giá công nhân thường nhật (culi), bởi vì khi lao động số tù nhân tăng cũng đòi hỏi phải tăng số lượng canh sát đến theo dõi, kiểm soát số tù nhân này và do đó tăng chi phí nuôi họ ăn” [83]. Nhưng nhân công là tù nhân cũng không đủ. Điều đó dẫn đến tình trạng “nhân lực và cơ cấu tổ chức cho việc thực hiện thi công đều thiếu, và số ít ỏi những con người thiếu kinh nghiệm đã buộc phải nhận lấy những bài học cũng như phạm phải các sai lầm” [9].

Nếu như việc xây dựng các tuyến đường qua vùng đồng bằng diễn ra một cách thuận lợi nên công tác tổ chức nhân sự đơn giản, không cần tập trung một lượng lớn nhân viên và công nhân trong cùng một thời gian. Tuy nhiên, việc tổ chức nhân sự phức tạp hơn với những đoạn đường đi qua vùng rừng núi, dân cư thưa thớt, nhất là đoạn từ Lạng Sơn đến Cao Bằng, chủ yếu là người dân tộc thiểu số: “4 lần mỗi năm,

vào thời kỳ gieo mạ và thu hoạch lúa, gần như là không thể tìm được nhân công; tiếp đó là mùa lũ lụt mà trong thời kỳ đó các công việc về đường xứ, cầu cống bị gián đoạn, rồi lễ năm mới, v.v. [81]. Ở các khu vực này, nhân công sử dụng cho việc mở đường giao thông phần nhiều là người dân tộc thiểu số. Họ bị trưng tập theo chế độ lao dịch (đi xâu), có khi làm thuê, công lao động được trả bằng muối hoặc gạo. Theo Sắc lệnh năm 1897 về quy định thể lệ bắt phu, người dân hàng năm phải đi phu từ 2 đến 3 lần, mỗi lần 10 đến 20 ngày, khi đi phải tự túc lương thực, thuốc men. Như thế, đi phu là nỗi cơ cực nặng nề đối với các tộc người.

Việc tuyển mộ culi cũng gặp khó khăn vì lực lượng lao động khỏe mạnh đã bị mộ phu bắt đi làm công trong các hầm mỏ, nhà máy, đồn điền, đó là chưa kể một số lượng lớn người Việt phải đi lính cho chính quyền thuộc địa. Sau quá trình bình định, người Pháp đã nhận ra họ đã quá tốn nhiều nhân công cho việc bình định Bắc Kỳ. Chúng tính rằng chỉ với việc bình định Bắc Kỳ họ tốn hơn 35.000 binh sĩ riêng của họ (người Âu và người Phi), 76 sĩ quan, trên 334.800.000 franc. Để giải quyết tình trạng này, họ cần thực hiện lấy người Việt trị người Việt như người Anh áp dụng những chính sách thâm độc và tàn ác vô cùng là “lấy củi đậu nấu đậu”, “dĩ chi thế chi” nên đã bớt hao tổn được nhiều sinh mạng và tiền tài cho chính quốc. Hơn nữa lương cho lính Pháp lại rất cao, gấp 4 lần, so với lương của lính thuộc địa, vì thế thực dân chủ trương thay lính Việt vào quân đội viễn chinh. Do nhân công phục vụ cho quân đội viễn chinh nên việc tuyển mộ culi gặp khó khăn. Những culi tuyển được thì lại hầu hết không biết việc: *“làm việc rất chậm, không có tác phong”* [11; tr.278].

Để đảm bảo đủ lực lượng, các nhà thầu phải tiến hành tuyển mộ nhân công từ vùng đồng bằng. Việc tuyển mộ được giao cho một cai tuyển. Cai tuyển này có trách nhiệm tuyển mộ nhân công và giao lại cho các chủ thầu. Để đảm bảo đủ số lượng, việc tuyển mộ diễn ra một cách quyết liệt, mạnh mẽ và gây ra chấn động lớn ở khắp các làng vùng đồng bằng. Công nhân sau khi đến công trường được tổ chức thành từng đội theo quê quán và làm việc ở công trường hết thời gian quy định rồi được hồi hương. Do điều kiện làm việc công trường vốn không quen với thể trạng của những người nông dân làm nông nghiệp, cũng như khí hậu độc hại của vùng miền núi nên số công nhân bị ốm, bị thương và chết nhiều. Nhà nghiên cứu Nguyễn Khắc Đạm viết: *“Sở Công chính có thể trưng dụng cu li. Sự trưng dụng đó chỉ là một việc bắt đi đầy trá hình... Sở Công chính bắt hàng cả làng ra công trường, nhưng rồi chỉ có một số nhỏ là được trở về (vì thoát chết - N.K. Đạm chú)”* [11; tr.278]. Nơi ở của công nhân là những lán trại được làm bằng tre, nứa. Song chất lượng của các lán này không đảm bảo sức khỏe cho nhân công *“vừa bẩn thỉu, lại vừa tối tăm, u ám”* [19; tr.127 - 128].

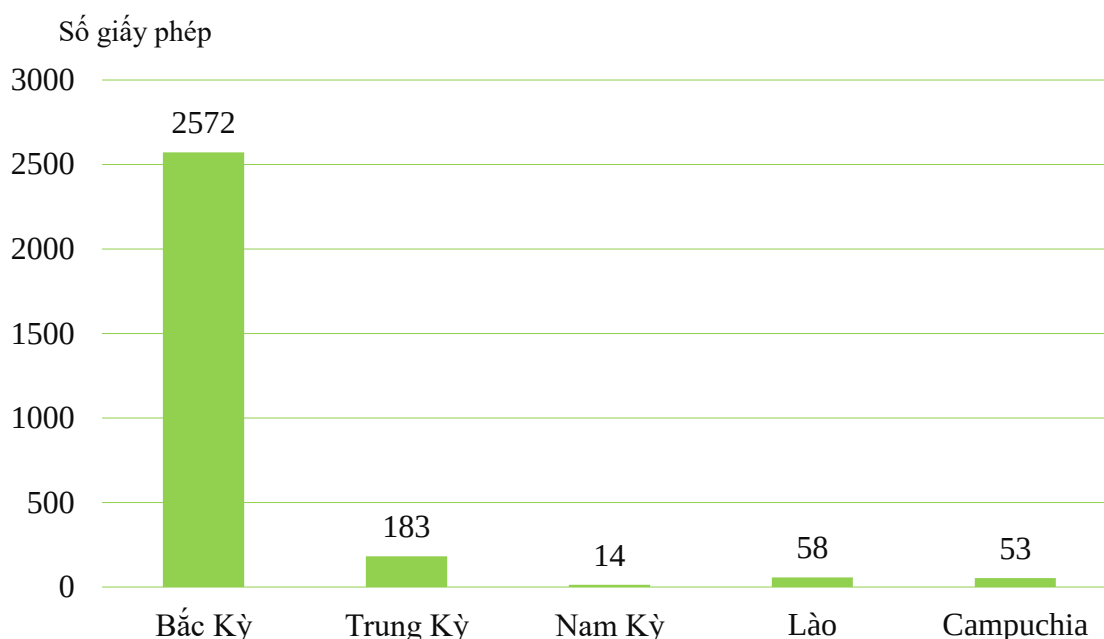
Công nhân phải ăn “gạo đã bị cháy đen”, “nước mắm hạng bét, muối không đủ ăn, cá thịt thì đã thiu thối” [19; tr.129], và khẩu phần ăn luôn bị bớt xén. Thời gian lao động một ngày hơn 10 tiếng. Tiền lương luôn bị chủ bớt xén và không đúng với quy định trong bản giao kèo. Người Thổ và người Mán cũng mang những sản phẩm của họ ra công trường bán nhưng thịt lợn và rau không cung cấp đủ. Hầu hết lương thực, thực phẩm được cung cấp bởi những tư thương người An Nam nhưng tình trạng giao thông không thuận lợi khiến cho các công trường nhiều khi trong tình trạng bị bỏ đói hoặc chất lượng hàng hoá không còn được đảm bảo vì thời gian vận chuyển quá lâu.

Mặc dù vậy, bằng sự nỗ lực vượt qua những khó khăn và thử thách lớn lao, từng cung đường trên các tuyến đường thuộc địa đã dần dần hình thành và được khai thông.

2.2.5. Quá trình xây dựng và duy tu, bảo trì

Từ khi người Pháp xâm lược Bắc Kỳ đến trước năm 1897, nhìn chung Pháp chưa có kế hoạch cụ thể để xây dựng và phát triển giao thông đường bộ theo quy mô lớn. Các công trình lúc này chỉ mang tính chất cải tạo các con đường cũ phục vụ cho cuộc sống của người Pháp và cho các cuộc hành binh: “*Tại Bắc Kỳ, nơi mọi thứ đều phải xây dựng từ đầu, trước tiên chúng ta đã thi công một hệ thống đường quân sự ở vùng cao*”. Nhà nghiên cứu Nguyễn Khắc Đạm cho biết những đường Pháp đắp đầu tiên là những đường quân sự như lên Thái Nguyên đánh Lương Tam Kỳ [11; tr.277]. Phải đến đầu thế kỷ XX: “*Một nỗ lực nghiêm túc đã được thực hiện ngay từ năm 1901. Chúng ta đã nghiên cứu và bắt đầu thi công các tuyến đường chắc chắn, được trang bị hệ thống cầu cống mà đường ray chạy qua được để nối các tuyến đường xe lửa với các khu vực tạo thành vựa canh tác nông nghiệp của Bắc Kỳ. Đó chính là đặc điểm của các tuyến đường ở thung lũng sông Lô, đi từ Việt Trì lên Tuyên Quang; tuyến đường theo sông Cầu từ Hà Nội lên Thái Nguyên và Bắc Kạn rồi chạy qua phía Cao Bằng; tuyến đường từ Hà Nội vắt qua sông Đà tới Chợ Bờ, rồi sau đó chạy lên các thung lũng vùng cao* [9]. Kể từ đây các công trình, tuyến đường được đầu tư thông qua các gói thầu và kêu gọi đấu thầu.

Hoạt động xây dựng đường thuộc địa ở Đông Dương có bước chuyển quan trọng sau khi Tổng thống Pháp ký sắc lệnh thứ ba về xin thăm dò, di nhượng và khai thác mỏ ở Đông Dương vào ngày 26/12/1912 khiến cho số giấy phép thăm dò mỏ ở Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng tăng đột biến.



Nguồn: [138; tr.186]

Biểu đồ 2.1. Số giấy phép thăm dò mỏ ở Đông Dương sau năm 1912

Để đảm bảo việc khai thác mỏ hiệu quả, cũng từ năm 1912, Toàn quyền A. Sarraut đã quan tâm xây dựng hệ thống đường bộ toàn Đông Dương. Do vậy, hệ thống đường bộ Đông Dương cũng nhanh chóng được xây dựng, cải tạo. Việc xây dựng các tuyến đường giao thông ở Bắc Kỳ giai đoạn này tập trung vào những công việc cụ thể gồm: Mở rộng và cải tạo đường (chủ yếu là trải đá); Làm cầu bắc qua sông, suối, với giá trung bình là 30franc/m (bao gồm cả cầu). Từ sau năm 1914 trở đi, khi ô tô bắt đầu phát triển ở Việt Nam. Để bù đắp vào những vùng mà đường xe lửa không đến được và tăng cường sức vận chuyển, đề phòng đường sắt bị tắc nghẽn, thực dân Pháp đã có một kế hoạch xây dựng đường bộ đầy đủ hơn. Công việc chính của kế hoạch mới lần này tập trung vào việc sửa sang, mở rộng con đường.

Xây dựng đường số 1

Đường số 1 được xây dựng trên cơ sở đường thiên lý từ thời phong kiến. Đây là con đường có vị trí trọng yếu nên các nhà nước phong kiến Việt Nam rất chú trọng mở mang và đặt các đình trạm (nơi nghỉ ngơi khi đi đường dài). Tại các trạm này, khách bộ hành có thể nghỉ ngơi, ăn uống và thuê phu vận tải cung cấp bởi các thôn xã lân cận. Nhiều trạm cũng có những đội quân canh phòng, có nhiệm vụ xua đuổi các đoàn giặc cướp từ núi xuống hay từ miền biển lên. Tuy nhiên, mùa mưa lũ, giao thông gặp nhiều khó khăn, trở ngại, hạn chế việc giao lưu buôn bán và đi lại không chỉ ở huyện miền núi cao mà cả khu vực đồng bằng. Theo tác giả Nguyễn Thế Anh thì đây là “*một con đường mấp mô, qua đèo xuống dốc và bị cắt ra từng đoạn bởi*

sông ngòi mà phải vượt quan bằng thuyền, vì chỉ những sông nhỏ mới được bắc cầu; các cầu thường làm bằng gỗ, dễ bị nước lũ cuốn đi” [1; tr.233]. Sau khi thống nhất được cả ba kỳ, vua Gia Long đốc thúc các địa phương làm đường thiên lý, đi từ Lạng Sơn đến Gia Định, hai bên đường phải trồng cây.

Từ tháng 8/1858, khi thực dân Pháp nổ súng xâm lược nước ta. Nhưng phải 26 năm sau, ngày 15/3/1884 quân Pháp mới đánh chiếm được tỉnh Bắc Ninh. Để giữ vùng đất đã chiếm, tướng Pháp Nêgriê đã biến Phủ Lạng Thương thành một cứ điểm quân sự, tạo cơ sở tấn công lên Lạng Sơn. Sau 3 lần mở những cuộc tấn công lớn vào thành Lạng Sơn nhưng không thu được kết quả, thực dân Pháp đã dừng các cuộc hành quân, tập trung sức vào mở mang đường giao thông, chuẩn bị các cuộc đánh chiếm tiếp theo. Đầu năm 1885, thực dân Pháp cho mở công trường làm đường từ Hà Nội lên Lạng Sơn dựa trên con đường thiên lý cũ. Việc này giao cho Trung úy Jullien chỉ huy với 300 lính và 600 phu thường trực. Những làng có đường đi qua như Mỹ Độ, Thọ Xương, Đông Nham đều phải cử người làm trực tiếp. Dân phu làm đường phải làm việc vô cùng cực nhọc vất vả, bị cúp phạt, bị đánh đập tàn nhẫn, vì vậy đã tổ chức nhau bỏ trốn hàng loạt, hoặc tổ chức chống lại bọn cai thầu khoán, bọn chỉ huy trên công trường. Ngày 22/2/1885, trên đoạn đường bộ từ Bắc Giang qua Kép lên Lạng Sơn, dân phu bị bắt từ Bắc Ninh lên làm đoạn đường này đã bỏ trốn. Ngày 27/2/1885, 171 dân phu làm trên đoạn đường Đèo Quao (Lạng Sơn) bỏ trốn. Ngày 5/3/1885, 52 dân phu làm đoạn đường từ Kép lên Lạng Sơn lại bỏ trốn. Tháng 3/1885, tên Bang biện ở Kép (Bắc Giang) bắn chết hai dân phu làm đường để “làm gương răn đe kẻ khác”. Việc làm đó càng làm cho dân phu căm phẫn. Trong những năm 1892 đến 1893, các tên thầu khoán Vêlanh, Buê, Phorít, Sétnay, Lôgiông bị bắt đưa lên núi Bảo Đài, thực dân Pháp phải thương lượng chuộc về.

Trải qua những khó khăn để bình định tình hình, đến năm 1886, theo Nghị định xếp loại đường do Tướng Oocno ký ngày 3/2/1886 thì tuyến đường (lúc này gọi là đường số 60) đã làm xong từ Đáp Cầu đến Phủ Lạng Thương. Đường rộng 7m (từ Kép trở đi chỉ rộng 5m). Ô tô đã đến Bắc Lệ. Như vậy, đường số 1 lúc này kéo dài từ Hà Nội, qua Đáp Cầu đến Phủ Lạng Thương. Để công việc được tiến hành thuận lợi, ngày 11/7/1888, Toàn quyền Đông Dương là Richaud ra quyết định thành lập đơn vị hành chính Phủ Lạng Thương, đứng đầu là viên chương ấn người Pháp tên là Chancelier. Ngày 10/8/1889, Công sứ Bắc Ninh là Máctanh Đuy công ra quyết định về thể lệ trật tự đường phố cho Phủ Lạng Thương, trong đó có những quy định về mở đường. Cho đến ngày 10/10/1895 khi tỉnh Bắc Giang được thành lập, đường số 1 đã được xây dựng kéo dài đến Vôi. Đầu thế kỷ XX, đường kéo dài đến Kép [51; tr.587]

Tuy nhiên, thời gian sau đó, hoạt động xây dựng tuyến đường bày bị ngưng lại. Nguyên nhân chính như báo cáo của Công sứ Bắc Giang gửi Thống sứ Bắc Kỳ ngày 2/9/1904 “*vì từ khi đường sắt Hà Nội đến biên giới Trung Quốc được hoàn thành, đoạn đường này đã mất đi sự quan trọng của mình ...*”[61]. Thêm vào đó, sau khi P.Doumer rời khỏi Đông Dương đã khiến Phủ Toàn quyền gặp khó khăn về tài chính. Khi tiến hành tổ chức xây dựng, chi phí phát sinh rất lớn do những khó khăn không lường hết được. Cùng với đó, kể từ năm 1909, khi Thống sứ Bắc Kỳ Morel yêu cầu tập hợp lực lượng chống lại quân của Đề Thám nên hoạt động xây dựng tuyến đường bị trì trệ. Sau khi Toàn quyền A. Sarraut ban hành chương trình xây dựng đường (1912), ngay năm sau, năm 1913, công tác cải tạo, mở rộng tuyến đường được đẩy mạnh. Theo A.Pouyanne, ngân sách Đông Dương phải đầu tư từ 600.000 đồng đến 1.000.000 đồng để tiếp tục công việc. Trắc diện mẫu được áp dụng gồm bề rộng nền đường đào đắp là 6m, bán kính không được dưới 15m, độ dốc không quá 6% và thường cá biệt mới áp dụng giới hạn này [35; tr.62 - 63]. Kết quả là tuyến đường được kéo dài đến Đáp Cầu và mở rộng, trải đá vĩnh cửu 13km700. Đây là đường giao thông quan trọng từ Hà Nội với Bắc Ninh và Phủ Lạng Thương, xe thông thương được quanh năm. Năm 1914, tuyến đường đi từ Hà Nội đến thị trấn Kép đã hoàn thành việc cải tạo, thực hiện rải đá [93].

Bảng 2.3. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 1 (1914 - 1918)

Năm	Công trình
1915	Xây dựng 2 đường dốc vào cầu sông Cầu ở Đáp Cầu.
	Đoạn từ Hà Nội đến Kép: Mở rộng và cải tạo đoạn Đáp Cầu - Phủ Lạng Thương
	Mở rộng và cải tạo đoạn Phủ Lạng Thương - Kép (Bắc Giang)
1915 - 1916	Kéo dài kết cấu và xây dựng cống thoát nước ở Phủ Lạng Thương
1917	Xây dựng 2 đoạn dài 2454m và 2972m tại đoạn đường Làng Mẹt
	Thực hiện mở rộng đoạn giữa Bắc Giang và Làng Nạc
1917-1918	Xây dựng 2 đoạn đường ở Làng Mẹt và Sông Hóa (Bắc Giang)
1918	Cải tạo và thực hiện thiết kế cấu trúc tại đoạn giữa ranh giới của tỉnh Bắc Giang và Lạng Sơn

Nguồn: [128]

Nhìn chung, từ năm 1914, khi Chiến tranh thế giới thứ nhất bùng nổ, Pháp tham chiến với tư cách là nước thuộc khối Hiệp ước, bom đạn Đức tàn phá nền kinh tế Pháp. Trước tình hình đó, chính phủ Pháp thực thi chính sách “*tổng động viên*” trên mọi lĩnh vực nhằm đảm bảo nguồn cung cấp sức người, sức của cho chính quốc, hướng toàn bộ nền kinh tế thuộc địa phục vụ cho nhu cầu tham chiến của chính quốc nên tuyến đường Hà Nội - Lạng Sơn chủ yếu là cải tạo theo những đoạn nhỏ.

Xây dựng đường số 2

Cùng với đường số 1, đường số 2 cũng được xây dựng khá sớm, ngay từ năm 1897, theo Trung tá De Salins - Tư lệnh đạo quan binh số 3, Đạo quan binh đã bắt đầu xây đường cơ sở để có thể đi lại được với nguồn kinh phí 2 triệu đồng bạc Đông Dương, nhưng con đường này bị xếp sau đường Lạng Sơn - Cao Bằng, Thái Nguyên - Cao Bằng và Yên Bái - Lào Cai, nên mới chỉ làm được đến Vĩnh Tuy. Điều này có nghĩa là còn phải làm tiếp từ Vĩnh Tuy đến Hà Giang với chiều dài khoảng 105km [97].

Những năm đầu thế kỷ XX, tuyến đường Hà Nội - Hà Giang được khẩn trương xây dựng. Năm 1901, khi Triệu Tiến Tiên người Dao ở Bắc Hà (Lào Cai) đã cùng với Triệu Tài Lộc, Triệu Tiến Kiên ở Bắc Quang (Hà Giang), lãnh đạo đồng bào các dân tộc trong vùng nổi dậy chống Pháp, theo yêu cầu của Toàn quyền, một dự án sơ bộ cho con đường được thiết lập. Mục đích chính là nhanh chóng bình định các cuộc nổi dậy và nối con đường này với con đường sắt Hà Nội - Lào Cai ở tất cả các điểm giao chính của vùng như Việt Trì, Tuyên Quang, Phúc Yên và Yên Bái. Dự án xây dựng gồm năm công việc chính: 1- Xây dựng con đường từ Việt Trì tới Tuyên Quang qua Phú Lộc và Phú Đoan (chiều dài xấp xỉ 62km); 2 - Xây dựng một đường nhánh đoạn giữa Việt Trì và Tuyên Quang, thuộc ga Phú Thọ, chiều dài khoảng chừng 7km; 3- Xây dựng một đường nhánh thứ 2 ở ga Thanh Ba với chiều dài ước chừng 18km; 4- Việc xây dựng các công trình phụ trợ và cải tạo mặt bằng của con đường từ Tuyên Quang tới Yên Bái (chiều dài chừng 52km); 5- Cải thiện đường nhánh giữa con đường Tuyên Quang - Yên Bái và Phú Yên Bình (chiều dài khoảng 12km). Để thực hiện dự án này, kinh phí được trợ cấp cho việc san lấp/đào đắp trong thời gian từ 1901 đến năm 1905 là 47.200 đồng, trong đó tỉnh Hưng Hóa 35.500 đồng và tỉnh Tuyên Quang là 11.700 đồng. Ngoài ra, còn có khoản chi quản lý, nghiên cứu, giám sát, xây dựng các công trình phụ trợ là 205993đ29 (Tổng cộng các chi phí bằng tiền tới ngày 10/5/1907). Các công việc cần phải làm để con đường có thể đưa vào lưu thông được là trải đá nền đường (kinh phí tổng cộng: 40.000 đồng), trải đá mặt đường (kinh phí 100.000 đồng). Công việc bảo trì con đường cũng được quy định chặt chẽ. Đối với mặt đường không được trải đá sẽ cần một nhóm gồm 5 culi theo nghĩa vụ lao dịch và 1 cai phụ trách từ 11 đến 12km để cắt cỏ mặt đường và lề đường, tía các cành cây chĩa ra lòng đường, lấp các vũng... Chi phí hàng năm sẽ là 3028đ75. Đối với việc bảo dưỡng mặt đường đã được trải đá sẽ cần 1897đ25. Kinh phí cho dự án này được xác định cụ thể: 1/3 khoản chi phí do các tỉnh có con đường đi qua đóng góp, 2/3 còn lại sẽ thuộc phân trách nhiệm của ngân sách xứ hoặc ngân sách liên bang [59].

Do địa hình vùng này có nhiều sông, suối nên cùng với việc mở đường, những năm đầu thế kỷ XX, Pháp cũng chú trọng xây dựng cầu bắc qua các con sông, suối để đảm bảo giao thông suốt trên tuyến đường bộ từ Hà Nội đến Hà Giang qua Vĩnh Yên, Phú Thọ, Tuyên Quang. Năm 1902, Pháp cho xây dựng cầu trên đường Việt Trì đến Tuyên Quang. Ngày 16/5/1903, Thống sứ Bắc Kỳ đã đề nghị cơ quan công chính nghiên cứu xây dựng các cây cầu cố định trên tuyến đường Việt Trì - Phú Đoan. Mặc dù theo Công sứ tỉnh Hưng Hóa, các làng đã đặt tạm các cây cầu bằng gỗ, nhưng những cây cầu này cần được phải thay thế bởi những cây cầu cố định. Cơ quan công chính đã xem xét việc xây dựng cây cầu, và đưa ra một khoản ngân sách 8000 đồng bạc Đông Dương cho việc này. Tuy nhiên, những khó khăn gặp phải trong việc cung cấp nguyên vật liệu và tuyển mộ nhân công đã không cho phép xây dựng những cây cầu này một cách nhanh nhất [60].

Năm 1906, dựa trên báo cáo khảo sát của Công sứ Tuyên Quang Darles gửi Thống sứ Bắc kỳ ngày 24/1/1906, chúng ta biết được hiện trạng của đoạn đường thuộc địa 2 qua tỉnh có tổng chiều dài 180km và có khoảng 50km đường cần được tiến hành bảo dưỡng, tu sửa trong thời gian nhanh nhất nhằm đảm bảo cho sự vận chuyển của các đoàn xe hướng tới các đạo quan binh. Ông Darles đề nghị rải cát đồng bộ cho các con đường cao thêm khoảng 60 cm để tránh sự xâm lấn của các trận lụt từ sông Lô và thay thế những cây cầu nhỏ. Ông đề nghị tăng số lượng tù binh có kinh nghiệm để có thể hoàn thành và trợ cấp kinh phí là 1200 - 1500 đồng bạc Đông Dương. Tuy nhiên, Thống sứ trả lời rằng không có ngân sách để hỗ trợ 1200 - 1500 đồng bạc Đông Dương cho ông Darles và chỉ quyết định gửi tù nhân cho tỉnh Tuyên Quang để hoàn thành tuyến đường Tuyên Quang - Hà Giang [89]

Ngày 6/3/1907, Sở công chính Bắc Kỳ gửi cho Thống sứ Bắc Kỳ để yêu cầu khoản tín dụng tối thiểu là 300đ nhằm nghiên cứu cải tạo con đường từ Tuyên Quang tới Hà Giang [59]. Đến năm 1908, Thống Sứ Bắc Kỳ Morel gửi báo cáo cho Toàn quyền Đông Dương đề nghị cải tạo các tuyến đường của tỉnh Tuyên Quang. Theo đó, tỉnh chỉ bố trí được 17820 ngày công trợ cấp để duy tu toàn bộ hệ thống đường, tức trung bình khoảng 41 ngày công cho 1km. Nguồn nhân công này sẽ không đủ để đảm bảo duy tu toàn bộ những con đường lớn và đường mòn 2 lần/1 năm. Mặt khác, nguồn lực tài chính của tỉnh chỉ có thể bố trí vào năm 1908 một khoản là 1000 đồng Đông Dương cho việc bảo trì và cải tạo các tuyến đường chính thuộc tỉnh lỵ. Trong khi đó theo yêu cầu của kiều dân Pháp, nhất là nhu cầu đi lại để khai hoang lập đồn điền, Công sứ Tuyên Quang cho rằng năm 1908 cần cấp 118,42 đồng của khoản tín dụng 750 đồng được đăng ký phân bổ theo chương X của ngân sách địa phương năm

tài khóa 1908 để phục vụ cho việc bảo trì tuyến đường Phú Thọ - Tuyên Quang; cần bổ sung thêm 4000đ cho việc xây dựng cầu và cải tạo các con đường từ Tuyên Quang đi Hà Giang và Tuyên Quang - Yên Bái; 13000 đồng cho việc xây dựng cầu trên đường Phú Thọ - Tuyên Quang [95].

Tháng 8/1908, Công sứ Tuyên Quang tiếp tục có báo cáo gửi Thống sứ Bắc Kỳ. Theo đó *“con đường chính, đường Hà Giang, ở trong tình trạng có thể nói là như đã biến mất ở một số chỗ”*. Theo vị Công sứ này: *“Tình trạng này, là có hại cho chúng tôi, đã tồn tại từ nhiều năm nay; nó xuất hiện từ khi mà trụ sở của Đạo quan binh 3 được chuyển về Hà Giang”*. Sự yếu kém của con đường đã cản trở cả người Âu và người bản xứ, trong việc kết nối cũng như sự phát triển kinh tế cho vùng, nhưng không hề có bất kỳ sự tu sửa nào được thực hiện bởi cơ quan công chính. Điều này cũng được phản ánh trong đơn kiến nghị tập thể của các chủ đồn điền tỉnh Tuyên Quang liên quan đến các đường giao thông trong tỉnh, đoạn từ Tuyên Quang - Vĩnh Tuy cho đến ranh giới của Đạo quan binh 3 mặc dù làm *“trên địa bàn mấp mô”* nhưng đã có khả năng lưu thông cho xe cộ trên gần như toàn bộ hành trình. Các cây cầu đã được xây dựng tốt, rất nhiều cầu bằng sắt theo cách thức Eiffel, đã được thiết lập. Cho tới hiện nay, ở nhiều chỗ và dọc theo chiều dài của tuyến đường bị che phủ bởi cây cỏ rậm rạp, việc đi lại ở những chỗ này cũng rất khó nhọc vì cây cỏ sắc bén cũng như là sương vào buổi sáng. Có rất nhiều điểm bị đào xới và do đó đi lại khó khăn và nguy hiểm. Các cây cầu bằng gỗ" tạm bợ nên phải đi qua bên cạnh rìa và đi xuống các dốc/vách dựng đứng bằng chân mà không thể đi với ngựa. Trên đoạn đường này có một vài cây cầu bằng sắt nhưng phải thừa nhận rằng đã có những mô cầu rất kém chắc chắn, bị sự sụt lún. Đoạn từ Đạo quan binh cho đến Hà Giang *“mặt đường lồi lõm ở nhiều chỗ hơn và nghiêm trọng hơn”*. Đường từ Phú Thọ qua Phú Đoan, có ba Pháp kiều đã có nhượng địa ở 4km đầu tiên, họ sử dụng xe bò kéo trên đoạn này của con đường, và không có sự tiêu nước và vì thế vào mùa mưa, phần này của con đường trở nên không thể đi lại đối với bất kỳ loại phương tiện xe cộ nào. Cho nên cần phải trải lại đường theo từng đoạn bằng đá dăm và đá Biên Hòa. Qua khỏi 4 km đầu tiên, tình trạng cũng gần như vậy, đường không thoát nước, thung vũng, ổ gà, lầy lội, các cây cầu thì không thể hoạt động, đổ gãy hoặc thiếu. Trên đoạn đường thuộc tỉnh Phú Thọ, tình trạng cũng tương tự. Các chủ đồn điền đề nghị rằng các con đường chính hướng về Hà Giang, Yên Bái và Phú Thọ phải được cải tạo để có khả năng lưu thông đi lại, kết nối cho sự phát triển kinh tế của Bắc Kỳ [64]. Tuy nhiên, sau đó hoạt động cải tạo, xây dựng các tuyến đường vẫn chưa được chú trọng.

Ngày 2/7/1909, Công sứ Tuyên Quang Darles tiếp tục gửi Thống sứ Bắc Kỳ về việc bảo trì đường Tuyên Quang - Hà Giang giữa Bắc Mực và Vĩnh Tuy “*ở trong tình trạng rất xấu*”. Trên một đoạn chiều dài khoảng 30km, đe dọa làm biến mất con đường; ngoài ra 150m cầu đang thiếu. Các chi phí cần thiết cho việc phát quang và sửa chữa lại các cây cầu khoảng 330 đồng [56].

Ngày 11/4/1910, Công sứ Tuyên Quang tiếp tục gửi Thống sứ Bắc Kỳ về “*vấn đề đặc biệt*” liên quan đến cải tạo tuyến đường Vĩnh Tuy - Hà Giang, khi công việc diễn tiến chậm chạp do nhà thầu kém năng lực, những khó khăn trong việc tuyển dụng nhân công ở vùng thượng du. Những khó khăn này càng tăng lên ở Tuyên Quang vì sự tranh giành của mỏ Tràng Gà. Số nhân công còn lại, là “*đồ bỏ đi*”, họ không biết làm việc. Công sứ Tuyên Quang xin Thống sứ gửi cho 60- 80 tù nhân đã bị kết án từ 4 đến 5 năm lao động khổ sai, tương đối khỏe mạnh để sử dụng vào việc đào đất, sẽ sử dụng ngân quỹ làm đường để chi tiêu cho việc nuôi các tù nhân này, trợ cấp 1200 đến 1500 đồng bạc dành cho việc hoàn thành tuyến đường [88]. Đến cuối năm 1910, trước diễn biến phức tạp do cuộc khởi nghĩa của Vàng Dúng Lùng (Vương Chính Đức), để thuận lợi cho việc hành binh, ngày 8/9/1910, Tư lệnh đạo quan binh 3 Mortreull, gửi Thống sứ Bắc Kỳ yêu cầu cung cấp một khoản tín dụng 1000 đồng để sửa chữa lại con đường giữa Vĩnh Tuy đến Đạo quan binh 3. Nhưng Khu Thượng du thuộc Sở Công chính Bắc Kỳ không đồng ý với yêu cầu này do công việc cải tạo con đường từ Tuyên Quang tới Hà Giang phải được thực hiện dần dần từ Tuyên Quang về phía Hà Giang. Đoạn từ Tuyên Quang tới Bắc Mực đang được tiến hành nên chưa thể thực hiện được. Hơn nữa, đoạn này địa chất phức tạp, quanh co nên cần có một sự nghiên cứu trước [58].

Ngày 21/2/1911, Phân khu Công chính thượng du Bắc Kỳ có báo cáo việc sửa chữa sơ đồ tuyến đường và xây dựng các công trình giữa đoạn Tuyên Quang và Bắc Mực. Tuyến đường từ Tuyên Quang tới Hà Giang đã được xây dựng bởi giới quân sự từ khoản vốn vay 80 triệu. Nhưng vẫn còn chỗ dốc lên tới 10-12%, ô tô chỉ có thể đi vào trên một vài đoạn nhỏ. Cho tới nay, về tổng thể, nó vẫn chỉ là một con đường nhỏ hẹp. Do đó cần phải mở rộng con đường 4m, điều chỉnh dốc và đoạn dốc tối đa khoảng 5%, bán kính tối thiểu của các chỗ cua 15m và các công trình phụ trợ phải được xây dựng lại. Để thực hiện được kế hoạch, cần khoản tiền 5000 đồng lấy từ sự phân bổ của ngân sách Xứ năm 1911, chương X, điều 2.2 [57]. Ngày 16/12/1911, Trung tá Bonifacy, Tư lệnh đạo quan binh 3 tiếp tục gửi Thống sứ Bắc Kỳ về tuyến đường Hà Giang tới Tuyên Quang cần “*rất nhiều sự cải tạo và chỉnh sửa khá quan trọng*”, đòi hỏi những khoản chi phí, nhất là ở khu vực Vĩnh Tuy [56].

Để đàn áp cuộc khởi nghĩa ở vùng Lào Cai, Hà Giang của Chiong Nui Tchang (Giang Quay Bao) và với chương trình phát triển giao thông của A.Sarraut, từ năm 1912, hoạt động xây dựng, duy tu, bảo trì đường thuộc địa số 2 được đẩy nhanh về tốc độ, tăng quy mô bao gồm cả việc xây cầu, làm mới, cải tạo nền đường, mở rộng đường, trải đá mặt đường, cải tạo cầu, làm cống dẫn nước. Đến năm 1912, tuyến đường số 2 được xây dựng hoàn chỉnh 188km, trong đó tuyến Hà Nội - Phú Thọ - Phú Đoan - Tuyên Quang dài 140km mất 6 giờ đi đường, đường từ Tuyên Quang tới Bắc Mực dài 48km, có thể đi bằng xe ô tô 30 km [56].

Bảng 2.4. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 2 (1912 - 1918)

Năm	Công trình
1912	Đoạn từ Phú Thọ đến Tuyên Quang: Công tác đào đất từ điểm bắt đầu ở Phú Thọ tới km7 + 290
1914	Đoạn từ Phú Thọ đến Tuyên Quang công tác sửa chữa đất giữa sông Chảy và Sóc Đăng, xây dựng một cống dẫn nước 1m50 mở tại Sóc Đăng
1915	Xây dựng hai biên thể Thạch Lợi tại Thanh Nhân và Xuân Phương tại Đàm Xuyên (Phúc Yên)
	Đoạn từ Hà Nội đến Hà Giang xây dựng một đoạn đường nối vào cầu đường sắt tại Việt Trì
1916	Mở rộng đoạn giữa ngã tư Vĩnh Yên 2 cấp
1916-1917	Đoạn Phú Lỗ xây 1 cây cầu bê tông cốt thép 6m tại Bến Ngoại
	Xây dựng một lối đi vào đường sắt tại Việt Trì (Phú Thọ)
	Mở rộng giữa km số 1 và Minh Nông (Phú Thọ)
1916-1918	Cải tạo từ ga Đông Anh đến Phú Lỗ (Phúc Yên)
1916-1919	Đoạn Phú Lỗ - Phúc Yên xây dựng cầu bê tông cốt thép tại Bến Ngoại
1917	Thiết lập các lối vào của cầu Thạch Lợi và kè lối vào cầu
	Xây dựng một nhánh để kết nối đường thuộc địa số 2 và 3
	Cải tạo cầu gần Vĩnh Yên
	Mở rộng các công trình đoạn giữa Phúc Yên và ngã tư km50 + 880
1917-1918	Xây dựng một cây cầu bê tông cốt thép đoạn giữa Phú Lỗ và Phúc Yên
1917-1919	Xây dựng cầu, cống trên đoạn Minh Nông tại Ngọc Tháp (Phú Thọ)
1918	Cải tạo cầu 8m tại km31 + 566 ở cầu Bảo Sơn (Vĩnh Yên)
	Tại Vĩnh Yên, xây dựng cầu bê tông cốt thép có chiều dài 16m75 tại Km 12 +700
	Đoạn Phúc Yên nâng cấp tại Km34 +500, 41 +900
1918 - 1919	Mở rộng và cải thiện giữa km 0.159 và 14 + 73560

Nguồn: [128]

Trong bối cảnh khó khăn do nước Pháp tham gia Chiến tranh thế giới, việc xây dựng trên tuyến đường số 2 chủ yếu cải tạo, rải đá. Năm 1914, thực hiện trải đá giữa km75 và 76 [96]. Tháng 3/1914, trải đá đường từ Hà Nội tới Hà Giang mất 8.000 đồng. Tháng 4/1914, bảo trì quốc lộ 2 với kinh phí 4530 đồng [127]. Công việc đó

kéo dài đến năm 1918. Tuy nhiên, trong bối cảnh kinh phí hạn hẹp, nhiều hạng mục không hoàn thành. Ngày 7/5/1918, báo cáo thanh tra các công việc chính trị và hành chính của Bắc Kỳ gửi Thống sứ Bắc Kỳ. Theo đó một số công trình thi công ở tỉnh Tuyên Quang thực hiện trong năm 1917, không hoàn thành mục đích. Thậm chí *“những cu li được trưng dụng đã trở thành đối tượng của bạo lực, một số đã bị phạt chôn đến bắp chân”* [94].

Xây dựng đường số 3

Đường thuộc địa số 3 nằm trong hệ thống giao thông đường bộ vùng Đông Bắc Việt Nam, thuộc phạm vi các tỉnh Hà Nội, Thái Nguyên, Bắc Kạn, Cao Bằng. Đây là khu vực giàu tài nguyên và có phong trào đấu tranh kháng Pháp mạnh mẽ, nhất là đấu tranh của đồng bào dân tộc thiểu số, đã gây cho Pháp nhiều khó khăn trong quá trình xâm lược và bình định. Trước năm 1897, đồng bào các dân tộc thiểu số ở đây đã hưởng ứng phong trào Cần Vương với các cuộc khởi nghĩa của Lương Tuấn Tú (người Tày ở Hoà An, Cao Bằng), sát cánh cùng Tôn Thất Thuyết mở cuộc khởi nghĩa chống Pháp ở vùng rừng núi Cao Bằng từ năm 1887 đến năm 1895. Trong các năm 1886 - 1890, đồng bào các dân tộc vùng Chợ Chu, Chợ Mới, Bắc Kạn, Thái Nguyên do Ba Kỳ lãnh đạo, đã lập căn cứ kháng Pháp. Công nhân người Hoa ở các hầm mỏ cũng bãi công chống Pháp dẫn đến việc hình thành căn cứ Vạn Hoa.

Sau khi đã đánh chiếm và bình định các cuộc khởi nghĩa nhưng Pháp gặp khó khăn trong việc di chuyển để khai thác tài nguyên, vì đây là địa bàn rừng núi, đèo cao, đường nhỏ hẹp, bị cắt ngang bởi nhiều sông suối. Bởi vậy, Pháp buộc phải chú trọng mở đường, cải tạo giao thông.

Từ cuối thế kỷ XIX, trên cơ sở tuyến đường từ kinh thành Thăng Long tới châu Quảng Uyên (Cao Bằng) đã có từ các triều đại phong kiến Việt Nam, Pháp mở rộng, nâng cấp tuyến đường. Ngày 1/12/1889, Tướng Bichot, Tư lệnh quân đội Đông Dương, gửi Thống sứ Bắc Kỳ báo cáo về tình trạng tuyến liên lạc giữa Thái Nguyên và Chợ Mới *“bị bỏ rơi và bị hủy hoại”*. Do đó cần có *“những mệnh lệnh cần thiết để bảo trì con đường bằng các phương thức lao dịch được cung cấp bởi các làng ở ven tuyến đường, ít nhiều có thể làm cho con đường không ở trong tình trạng như hiện tại”* [84]. Năm 1896 -1897, Pháp bắt đầu cho xây dựng những cây cầu hơn 3m bắc qua sông suối nhưng là cầu tạm bợ bằng gỗ hoặc tre. Theo báo cáo ngày 4/3/1897, của Công sứ Thái Nguyên Bestenay, trong tỉnh đã cho sửa chữa đoạn đường ở phía bắc Thái Nguyên theo hướng Chợ Mới, đắp đất mất 280 đồng, xây dựng một cầu bằng gạch hết 120 đồng [63]. Từ năm 1899 - 1900, Pháp sửa chữa đường ở Chợ Mới và các đường trong tỉnh Thái Nguyên. Tuyến đường từ Thái Nguyên tới Chợ Mới và

tới Bắc Kạn được Đạo quan binh số 2 xây dựng bằng khoản trợ cấp trích ra từ nguồn vốn vay 80 triệu. Ngay trong năm 1889, 5km đường thuộc đoạn Thái Nguyên - Chợ Mới (gần Thái Nguyên) đã được xây dựng. Đoạn đường từ Đông Anh lên Thái Nguyên được xây dựng từ khoảng năm 1892. Nhưng hiện trạng tuyến đường thời điểm này bị chia cắt bởi các thung lũng nhỏ, sông suối.

Đến năm 1901, toàn bộ chiều dài tuyến đường chưa có đoạn nào được trải đá. Đoạn từ Thái Nguyên tới Chợ Mới và tới Bắc Kạn bề ngang của mặt đường có chỗ nhỏ hơn 2m; có chỗ bán kính là nhỏ hơn 5m và những chỗ dốc hơn 10%; phần lớn những công trình nhỏ (cầu cống) được đặt trong các chỗ cua với bán kính nhỏ. Năm 1904, trên đoạn đường này, người ta chỉ có thể đi bằng ngựa và xe kéo tay, với điều kiện rất khó khăn. Riêng đoạn giữa Chợ Mới và Bắc Kạn, có thể đi ô tô nhưng rất nguy hiểm. Các phương tiện xe cộ chỉ có thể được sử dụng trong mùa khô.

Đầu thế kỷ XX, tuyến đường này nằm trong phạm vi quản hạt của Khu Công chính Bắc Kỳ. Khu Công chính giao cho Sở Công chính các tỉnh Thái Nguyên, Bắc Kạn, Cao Bằng thực hiện cải tạo và nâng cấp tuyến đường. Từ đây con đường từ Hà Nội lên Phủ Lỗ, Đa Phúc qua tỉnh Thái Nguyên lên các tỉnh Bắc Kạn, Cao Bằng được chú trọng hơn. Để làm đường giao thông, Pháp đã huy động nhiều sức lao động của nhân dân bằng chế độ phu phen nặng nề. Khu công chính Bắc Kỳ giao cho các sở công chính Thái Nguyên, Bắc Kạn và Cao Bằng huy động dân phu để thực hiện công tác mở rộng lòng đường và vận chuyển nguyên vật liệu đến vị trí xây dựng. Theo sự ghi nhận của Khu công chính Bắc kỳ, đã có tới hơn bảy mươi vạn lượt dân phu được huy động để tiến hành công việc xây dựng. *“Những người đi phu không những phải tự túc lương thực, làm không công mà thường xuyên bị bọn cai, ký đánh đập chửi mắng thậm tệ”* [46; tr.483]. Việc thiết kế tuyến đường do các nhân viên kỹ thuật người bản xứ thực hiện dưới sự chỉ đạo và điều khiển của các kỹ sư người Pháp.

Năm 1903 và năm 1904, một số cây cầu lớn trên sông Cà Lồ ở Phủ Lỗ và trên sông Công tại Đa Phúc được xây dựng. Việc xây dựng những công trình nhỏ (cống, ống) được tiếp tục trong những năm 1905 và hoàn thành năm 1906. Để cải thiện chất lượng con đường hơn nữa, năm 1907, khoản tín dụng 2000 đồng được cấp để cải thiện con đường đoạn đi qua các tỉnh Thái Nguyên và Bắc Kạn [69]. Năm 1908 việc trải đá được bắt đầu từ ga Đông Anh, cùng thời điểm đó Pháp cũng tiếp tục việc sửa chữa nền đường nhằm làm cho nền đường cao hơn so với mực nước của các trận lụt thông thường; loại bỏ một vài đoạn cong cũng như những chỗ quá dốc. Trên đoạn đường thuộc tỉnh Thái Nguyên từ km40 đến km66, việc trải đá đường đã được bắt đầu từ cuối năm 1909, người nhận thầu là ông Commans. Năm 1910, tiếp tục việc trải

đá con đường từ Hà Nội tới Thái Nguyên với khoản chi phí 4000 đồng, tập trung trải đá mặt đường giữa điểm km33+663 và km39+760 với chiều dài 6097m. Nguyên liệu trải đường là đá Biên Hòa. Việc cung ứng đá sẽ được thực hiện theo đấu thầu. Kết quả việc gọi thầu ngày 3/2/1910, ông Guillaume và Allemand đã trúng thầu [70].

Bước sang năm 1911, trên đoạn đường từ Thái Nguyên đến Bắc Kạn tập trung vào mở rộng mặt đường lên 4m, làm lại các cây cầu chịu được sức nặng của các xe lu 8 tấn và trải đá toàn bộ con đường rộng 2,8m với lớp đá dày 0,12m. Theo Kỹ sư trưởng phân khu công chính thượng du Bắc Kỳ, số tiền để thực hiện đoạn từ Thái Nguyên đi Chợ Mới, dài 47km, chi phí khoảng 400.000 franc. Đoạn từ Chợ Mới tới Bắc Kạn, dài 43km, chi phí khoảng 300.000 franc. Tổng chi phí khoảng 700.000 franc. Theo tỉ giá 1 đồng Đông Dương = 2 franc 30, tổng số tiền là khoảng hơn 300.000 đồng Đông Dương. Ngoài ra, một khoản chi phí tối thiểu là 30.000 đồng cần phải chi hàng năm cho việc duy tu đoạn đường từ Đông Anh tới Bắc Kạn [62].

Theo báo cáo ngày 31/1/1912 của Kỹ sư trưởng phân khu công chính thượng du Bắc Kỳ gửi thống sứ Bắc Kỳ về đoạn đường từ Đông Anh tới Thái Nguyên và tới Bắc Kạn, số chi phí của các năm 1909, 1910 và 1911 dành cho việc trải đường và bảo trì tuyến đường Đông Anh - Hà Nội là tới mức 36160 đồng. Chỉ riêng việc trải đá mất từ 1000 đến 1200 đồng/km nhưng còn phụ thuộc vào khoảng cách của công trường đá. Cũng theo báo cáo này, hàng năm nguồn lực dành cho cơ quan công chính hạn chế nên tiến độ thi công chậm. Một phần của các nguồn lực hàng năm (8340 đồng) đã phải sử dụng cho các công việc duy tu những chỗ khẩn cấp nhất và các việc làm mới hoặc những sự sửa chữa lớn chỉ có 27820 đồng. Với những cố gắng đó, đến cuối năm 1912, *“con đường hiện nay từ Hà Nội tới Thái Nguyên qua Đông Anh có thể lưu thông gần như trong tất cả các mùa. Việc qua lại của các phương tiện ô tô đảm bảo. Đoạn từ Thái Nguyên tới Chợ Mới gần như là ổn cho tới đồn Don Du, thậm chí có thể tới tận làng Lang Thao, nhưng bắt đầu từ chỗ này cho tới Chợ Mới, việc lưu thông hoàn toàn là không thể, không chỉ đối với ô tô và xe kéo, mà thậm chí còn cả đối với ngựa. Từ Chợ Mới cho tới Bắc Kạn, con đường trở lại đẹp đẽ và có thể lưu thông trong mọi mùa, bằng ô tô, cũng như bảo đảm không gián đoạn dịch vụ bưu chính và các dịch vụ khác* [67]. Cùng với trải đá, mở rộng tuyến đường, người Pháp cũng cho xây dựng những cây cầu. Theo Nghị định ngày 20/12/1912 của Thống sứ Bắc kỳ, trên tuyến đường đã xây dựng lại một cây cầu với dầm dài 5m20 ở km43+660 trên đoạn Thái Nguyên tới Chợ Mới. Mức chi phí cho phép được ấn định là 3.600 đồng, thuộc ngân sách Xứ và do ông Cai Ba trúng thầu thực hiện [68].

Đến năm 1913, chỉ riêng tại Thái Nguyên, tuyến đường này đã rải đá được 10km trên đoạn về Hà Nội. Rải đá tạm thời để đưa vào sử dụng 20km hướng đi Bắc Kạn. Phát quang 40km đường đi Bắc Kạn. Mặc dù khi Chiến tranh thế giới nổ ra, ngân sách cấp không đủ cho việc cải tạo, bảo trì tuyến đường: “100 km đường quốc lộ 3 chỉ nhận được 2000 đồng, trong khi các cơ quan công chính đã đề nghị 4000 đồng” nhưng về cơ bản quốc lộ số 3 đã được hình thành. Những ghi chép trong chuyến kinh lý của Kỹ sư trưởng khu công chính Bắc Kỳ từ ngày 17 đến ngày 24/2/1914 đã cho chúng ta biết được: “Con đường đủ rộng nhưng chỉ được trải đá một phần từ Chợ Mới tới Đông Anh” [79].

Bảng 2.5. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 3 (1914 - 1918)

Năm	Công trình
1914 - 1916	Xây dựng một cây cầu tại km 59 + 900 bằng bê tông cốt thép có độ dài 25m ⁵² (Thái Nguyên)
1914 - 1921	Xây cầu bê tông cốt thép trên sông chợ Chu đi Chợ Mới (Bắc Kạn)
1915	Cải tạo đoạn Thái Nguyên - Chợ Mới.
1915 - 1917	Mở rộng và cải tiến đường giữa km 37 + 100 và km 45 + 095
1915 - 1918	Làm 10 cầu giữa km 1+758 và 37+060 (Thái Nguyên - Chợ Mới)
1916	Xây dựng một cầu bê tông cốt thép 6m tại Km62 + 800
	Cải tạo và mở rộng đoạn từ Bắc Kạn đi Phủ Thông (giữa km89 và 99+200)
1916 - 1917	Cải tạo và mở rộng đoạn Chợ Mới- Bắc Kạn km 54 và 79
1916 - 1918	Đoạn từ Phủ Thông đi Ngân Sơn. Xây các cầu trên đường thuộc địa số 3 giữa các cột km 122+500 và 134+100
1917	Đào đắp đất, xây dẫn nước đoạn từ Chợ Rã đi đèo Giàng
1917 - 1918	Mở rộng và cải tạo đoạn giữa Bắc Kạn và Phủ Thông (phần 2- km 99+500 và 109+300)
	Xây dựng một cây cầu bê tông với độ rộng 4m tại km 56 + 800
1917 - 1919	Xây các cầu trên đoạn qua Bắc Kạn và Phủ Thông (km 89 và 99)
1918	Cải tạo và mở rộng lòng đường, thi công các hạng mục nhỏ. Đoạn từ Chợ Mới đi Bắc Kạn (km 58 và 65)
1918 - 1919	Xây cầu bê tông cốt thép trên sông Chợ Chu và Chợ Mới
	Cải tạo đoạn Chợ Mới - Bắc Kạn. Xây 4 cầu bê tông cốt sắt giữa các cột km 58 và 73+200
1918 - 1920	Làm đường từ Cao Bằng đi Quảng Uyên (Cao Bằng)
1918 - 1921	Cải tạo và mở rộng nền đường đoạn giữa km 42, 54 và 72; thi công các hạng mục nhỏ và mở rộng các đường đã thi công.
	Cải tạo và mở rộng nền đường sang 6 m và xây dựng các công trình nhỏ tại km 60

Năm	Công trình
	Cải tạo nền đường và xây các hầm cầu giữa cột km 122+500 và 134+100 từ Moxat đi Na Khoang
	Đoạn từ Hà Nội từ Thái Nguyên: Cải tạo và mở rộng lòng đường 6m và thi công các hầm cầu nhỏ
1919	Đoạn từ Hà Nội đi Thái Nguyên: Thi công cầu bê tông cốt thép dài 26m75 (Thái Nguyên)
	Cải tạo và mở rộng lòng đường. Xây hầm cầu và kéo dài các đường đã có. Đoạn từ km 81+110 và 88+627 (Bắc Kạn)
	Đoạn từ Chợ Mới đi Bắc Kạn. Xây 4 cầu bê tông cốt thép trên đường thuộc địa số 3 (đoạn giữa km 58 và 73+200)

Nguồn: [128]

Đến năm 1918, tuyến đường về cơ bản được hoàn thiện cải tạo. Theo Nghị định ngày 18/6/1918 về việc sắp xếp các quốc lộ ở Đông Dương, đường số 3 - từ Hà Nội tới Cao Bằng, qua Phủ Lỗ, Thái Nguyên và Bắc Kạn là *đường thuộc địa*, nghĩa là ngân sách duy tu, bảo trì đường là lấy từ ngân sách chung của Liên bang. Tuy nhiên, sự chi trả được thực hiện theo nguyên tắc: Ngân sách Đông Dương đài thọ chi phí hình thành những trục chính của hệ thống đường bộ, sau đó các tỉnh, nơi có tuyến đường đi qua sẽ đài thọ những chi phí phát sinh trong quá trình xây dựng.

Xây dựng đường số 4

Qua điện số 490 ngày 4/4/1890 của Tổng Tư lệnh Morau gửi Thống sứ Bắc Kỳ, ngày 4/4/1890, chúng ta biết rằng ngay từ năm 1890, người Pháp đã cử đại diện cao cấp về công chính tham gia vào một ủy ban được kêu gọi để tiếp nhận con đường từ Lạng Sơn đến Na Sầm, ban đầu là Bourguet, sau đó là Joignier. Tuy nhiên, vào cuối thế kỷ XIX, hoạt động mở đường cơ sở chủ yếu được tiến hành bởi nhân sự của Đạo quan binh 2. Lúc này hoạt động mở đường chỉ mang tính khai phá bởi con đường này đi qua một vùng địa hình hết sức hiểm trở, đồi núi quanh co đòi hỏi phải có kinh phí rất lớn.

Do tính chất chiến lược của tuyến đường nên từ năm 1900 đến 1904, những phái đoàn của các cơ quan công chính đã tiến hành khảo sát địa chất, đo vẽ sơ đồ tuyến đường và dự thảo hợp đồng đấu thầu đã được đệ trình lên chính quyền thuộc địa. Từ năm 1904 đến năm 1907 là thời kỳ sắp xếp và tổ chức các công trường xây dựng, bao gồm việc chia nhỏ đoạn đường, tổ chức đấu thầu, cấm cọc trên tuyến đường, tuyển mộ nhân công xây dựng. Việc đấu thầu được tổ chức một cách công khai và kết thúc vào tháng 4 năm 1907 [75]. Đây là giai đoạn khó khăn nhất trong toàn bộ quá trình xây dựng với việc ổn định tổ chức công trường, xây dựng phần nền của tuyến đường trên một vùng địa hình hiểm trở. Vật liệu, thiết bị phải tổ chức vận

chuyên trên một con đường dài và tốn kém, không có bất cứ vật liệu nào có tại chỗ. Bên cạnh đó, vụ bạo loạn của đồng bào Mông ở Cao Bằng nổi lên đấu tranh chống chế độ thuế khóa hà khắc của thực dân Pháp đã làm gián đoạn tiến trình thi công. Đến năm 1907, mọi việc gần như hoàn thành và các đoạn đường bắt đầu được xây dựng.

Sau khi dập tắt cuộc khởi nghĩa của đồng bào Mông ở Cao Bằng và Lạng Sơn, trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn, việc mở đường và trải đá con đường từ Đồng Đăng tới Cao Bằng đã được thực hiện bằng chỉ định thầu. Năm 1907, đoạn đường Thất Khê đến Cao Bằng các nhà thầu đã cho xây cầu Nậm Nàng (Cao Bằng). Năm 1908, xây dựng một hệ thống dẫn nước hình vòm dài 3m ở Lộc Bình (Lạng Sơn). Đoạn từ Đồng Đăng đến Nacham (Na Sầm - tác giả) xây dựng 1 ống dẫn nước 1m và vòi phun 0m50 (Lạng Sơn). Tuy nhiên, việc xây dựng lại gặp rất nhiều khó khăn do thiếu vốn và điều kiện địa hình phức tạp. Ngày 26/3/1908, Tư lệnh đạo quan binh số 2 Escadron Leblond gửi thư cho Thống sứ Bắc Kỳ về tình trạng thi công phần đường từ Lạng Sơn tới Cao Bằng: *21 km trong tình trạng rất tốt, 4 km tạm ổn, 16 km xấu, 6 km tồi tệ, 4 km rất xấu, 6 km rất tồi tệ... giá thành của nó cao, 1500 tới 2000đ/km. Không có xe lu, không thể có bất kỳ sự hữu ích nào có thể được thực hiện. Nền đường đất sét hòa lẫn với nước, cuốn hết toàn bộ phần đá xây và những xe kéo, xe ba gác hằn sâu những chỗ ổ gà* [71]. Các nhà tư bản Pháp cũng phản ánh tình trạng này. Theo thư ngày 19/6/1908 của ông Labeye - doanh nghiệp vận tải giữa Đồng Đăng và Cao Bằng, phản nản về tình trạng xuống cấp trầm trọng của con đường Thất Khê - Cao Bằng, trong đó đặc biệt đoạn Thất Khê - Lũng Phầy (mốc giới tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng) [73]. Nguyên nhân của tình trạng này là do sự cắt giảm đáng kể ngân sách của các cơ quan nhà nước dành cho việc thực hiện các công việc, không hề có bất cứ một khoản tiền nào được dành cho ngân sách Xứ năm 1908 để bảo trì con đường từ Thất Khê đi Cao Bằng. Do độ dài của con đường và do sự xa cách, hiểm trở của khu vực con đường này, thanh tra công chính phụ trách đơn vị của tỉnh chỉ có thể kiểm tra nó từng đoạn hạn chế, phần còn lại, không có bất kỳ nguồn lực nào dành cho việc cải thiện con đường ở khu vực này.

Trước tình hình đó, ngày 19/12/1908, Thống sứ Bắc Kỳ đã quyết định cấp 7600 đồng dự trù theo chương X ngân sách Xứ năm 1909, để xây dựng các công trình trên tuyến đường Đồng Đăng, Na Sầm, Thất Khê [74]. Nhưng khó khăn chưa dừng lại ở đó, bức Điện của Tư lệnh Đạo quan binh 2 gửi Thống sứ Bắc Kỳ ngày 9/3/1909 nêu rõ: *cây cầu trên đường Cao Bằng - Lạng Sơn bị hư hỏng... Điều cần thiết theo tôi là tất cả các cầu và cống cần được kiểm tra tỉ mỉ bởi một cơ quan chuyên môn về công chính* [75]. Ngày 5/5/1909, Tư lệnh đạo quan binh 2 Dehove gửi Thống sứ Bắc Kỳ yêu cầu

cần cử nhân viên kỹ thuật kiểm tra tất cả các cây cầu trên tuyến đường Cao Bằng - Lạng Sơn phải được tiến hành sớm nhất có thể vì nhiều cây cầu đã bị gãy, sập, gây ra sự nguy hiểm đối với người qua lại [75]. Ngày 14/6/1909, Dehove mô tả cho Thống sứ Bắc Kỳ về tình trạng *“thảm hại”* của con đường Cao Bằng - Lạng Sơn. Nếu như vẫn còn tiếp tục trì hoãn việc cải tạo, con đường này sẽ không còn có thể lưu thông được nữa: *“...vùng mỏ Cao Bằng hiện vẫn không có đường, việc vận chuyển chỉ được tiến hành bằng xe ngựa, theo con đường mòn hiểm trở mà xe cộ không thể qua lại. Từ Cao Bằng đi Thất Khê, quãng hoặc kim loại được vận chuyển bằng xe kéo nhưng con đường sẽ trở nên, như tôi vừa nói, rất sớm không thể đi lại được”* [73]. Ngày 13/9/1909, sau chuyến thị sát 256km bằng ngựa, Tư lệnh Dehove tiếp tục nhấn mạnh với Thống sứ Bắc Kỳ về tình trạng con đường Cao Bằng - Lạng Sơn ở trong tình trạng *“đáng thương”*. Vài trong số những cây cầu có thể bị đổ sập bất cứ lúc nào với sức nặng của một phương tiện bất kỳ. Do đó cần phải tính tới sự qua lại trên những cây cầu, cống của hơn 5000 lượt xe kéo mỗi tháng, không kể những chiếc ô tô của những người Âu đi qua [87]. Ngay sau đó, ngày 22/9/1909, Thống sứ Bắc Kỳ gửi thư cho Tổng Giám đốc Nha Công chính Đông Dương đề nghị giải quyết tình trạng tuyến đường, và gửi lên Cao Bằng, sớm nhất có thể, một nhân viên kỹ thuật, như là đề nghị khẩn khoản của ngài Tư lệnh Dehove [87].

Tuy nhiên không chỉ đoạn đường ở Cao Bằng, tình trạng tuyến đường này trên địa phận tỉnh Lạng Sơn cũng ở tình trạng tương tự. Ngày 23/9/1909, Công sứ Lạng Sơn Du Vaure gửi điện cho Thống sứ Bắc Kỳ phản ánh về con đường Đồng Đăng - Thất Khê - Cao Bằng *“được trải đá rất hời hợt”* và *hiện nay nó đang ở trong tình trạng hoàn toàn bị hư hại và đang bị phá hủy. .. Tới hiện tại chỉ khoảng 30km đường được trải đá tốt giữa Đồng Đăng và Na Sầm, và từ Thất Khê tới Lũng Phầy...* [72]. Ngày 25/9/1909, Kỹ sư trưởng công chính thượng du Bắc Kỳ có báo cáo gửi cho Kỹ sư trưởng công chính Đông Dương cho rằng tình trạng xấu của con đường chỉ có thể bị loại bỏ nếu như cả Đạo quan binh số 2 và tỉnh Lạng Sơn cùng cung cấp khoản tiền để tái thiết tuyến đường. Đến ngày 29/10/1909, Tư lệnh đạo quan binh 2 Dehove gửi cho Thống sứ Bắc Kỳ bản báo cáo về chuyến khảo sát trong tỉnh. Theo đó, đoạn đường Cao Bằng - Lạng Sơn vẫn không một công việc sửa chữa nào được thực hiện và con đường hiện đang trong tình trạng *“thật thảm hại”*. Dehove đề xuất khoản tiền 4000 đồng của ngân sách hàng tỉnh để xây dựng con đường, trước hết là đoạn trên địa phận Cao Bằng *“nhằm đáp ứng mong muốn của các ông chủ khai mỏ”* [82].

Bảng 2.6. Hoạt động xây dựng, bảo trì đoạn đường thuộc địa số 4 (1902 - 1918)

Năm	Công trình
1902 - 1903	Sửa chữa cầu Móng Cái do sự suy yếu nhiều
1907 - 1911	Làm đường Thất Khê đến Nậm Nàng (Cao Bằng)
1907	Xây cầu Nậm Nàng (Cao Bằng)
1908	Đoạn Tiên Yên đến Móng Cái xây dựng cầu khung gỗ 26m
	Xây dựng 1 hệ thống dẫn nước hình vòm dài 3m trên đường Lạng Sơn ở Lộc Bình
	Đường Đồng Đăng - Cao Bằng xây dựng cầu kim loại Nậm Nàng
	Từ Đồng Đăng đến Na Sầm xây dựng 1 ống dẫn nước 1m và vòi phun 0m50 (Lạng Sơn)
1908 - 1910	Cải tạo đoạn Na Sầm - Thất Khê
1909 - 1917	Mở đường từ Lào Cai đến Lai Châu
1910	Từ Đồng Đăng đến Cao Bằng: xây dựng một cây cầu dài 10m ở Lạng Sơn
1911	Mở đường giữa Nguyên Bình và đèo Pác Pó (Cao Bằng)
	Xây dựng 3 cây cầu bê tông cốt thép trên đường Lạng Sơn tại Lộc Bình (Lạng Sơn)
	Mở đường từ Cao Bằng đến mỏ
	Đoạn Na Sầm chỉnh lưu đường.
1911 - 1912	Sửa chữa kết cấu công trình dân dụng ở Na Sầm
1912	Sửa đường thuộc địa số 4 ở Cao Bằng và các mỏ.
	Bảo trì con đường từ Cao Bằng đến Nguyên Bình
	Đoạn từ Lạng Sơn đến Cao Bằng xây dựng một cầu dài 25m với các thanh dầm tại Km 18.750
1912 - 1935	Đoạn Na Sầm -Thất Khê: xây dựng 2 cây cầu bê tông cốt thép tại Na Sầm và Ba Cuốn (37m64 tại Na Sầm và 44m24 tại Ba Cuốn) (Lạng Sơn)
1913	Đoạn Đồng Đăng đến Na Sầm: xây dựng một cây cầu bê tông cốt thép có chiều dài 31m42 tại Km 13 +600 (Lạng Sơn)
1914	Đoạn từ Móng Cái đến Lạng Sơn xây dựng cầu kim loại dài 24m ở Đình Lập
	Từ Đồng Đăng đến Na Sầm xây dựng một cống dẫn nước mở 2m tại Km 28 000 và cải tạo con đường trong vùng lân cận
1914 - 1915	Tuyến đường thuộc địa số 4 xây dựng lại 3 cây cầu bê tông cốt thép tại P.K 69+500, 70+800 và 71+800 trên đường Na Sầm tại Thất Khê
	Đoạn từ Lạng Sơn đến Móng Cái xây dựng cầu bê tông cốt thép tại Km 10 +500 (Lạng Sơn)
1914 - 1916	Đoạn Đồng Đăng - Cao Bằng xây dựng 3 cây cầu bê tông cốt thép
1915	Đào đất đoạn Lạng Sơn đến Móng Cái.

Năm	Công trình
	Mở rộng và cải tạo con đường giữa Na Sầm và Thất Khê
	Đoạn Đồng Đăng - Cao Bằng mở rộng và cải thiện giữa Km 72 và 86
	Đoạn Đồng Đăng, Na Sầm xây dựng 1 cây cầu bê tông cốt thép tại Km 25 +780 (Lạng Sơn)
	Mở rộng và cải thiện đoạn Thất Khê - Lũng Phầy
1915 - 1916	Đoạn Lạng Sơn đến Móng Cái xây dựng 4 cây cầu bê tông tại Km 12 +900, 14 +200, 18 +00 và 20 +00
1915 - 1917	Tuyến đường thuộc địa số 4 xây dựng 4 cây cầu bê tông cốt thép tại Km 13 +900, 14 +200, 18 +000 và 20 +000 (Lạng Sơn)
1916	Mở rộng và cải thiện giữa Thất Khê và Lũng Phầy (Km 72 và 86)
	Đoạn Đồng Đăng - Cao Bằng, xây dựng 14 cây cầu giữa km50 và 61
	Tuyến đường thuộc địa số 4 từ Lạng sơn đến Cao Bằng đoạn giữa Thất Khê và Lũng Phầy mở rộng và cải thiện đường
	Tuyến đường thuộc địa số 4 từ Đồng Đăng đến Cao Bằng đoạn Na Sầm - Thất Khê mở rộng và cải thiện đường
	Mở rộng và nâng cấp đoạn Na Sầm
1916 - 1917	Xây dựng 14 cây cầu giữa Km 50 và 61 (đoạn Na Sầm và Thất Khê)
1916-1920	Cải thiện đoạn Cao Bằng ở Nguyên Bình
	Vận chuyển 24.750m ³ đá vôi duy tu đoạn Na Sầm (km31) và Lũng Phầy (km 86)
1917	Thi công cầu bê tông 36m, đoạn Na Sầm - Thất Khê (Lạng Sơn)
	Tuyến đường thuộc địa số 4 từ Lạng Sơn đến Móng Cái xây 4 cây cầu ở Lộc Bình
1917-1918	Chỉnh đường tại Nguyên Bình (Cao Bằng)
	Đoạn Hòn Gai đến Phủ Lạng Thương xây dựng cầu bê tông cốt thép
1918	Đường thuộc địa số 4, đoạn Tiên Yên Hà Cối; tái thiết 1 cây cầu Hà Giang (Móng Cái)
	Đường thuộc địa số 4, từ Hà Giang đến Móng Cái, đoạn Khe Đố ở Lũng Phầy, xây dựng cây cầu bê tông cốt thép 26m75 (cầu Bascou)
	Xây dựng cầu 18m24 tại Hà Giang
1918-1919	Đoạn Na Sầm - Thất Khê: Xây cầu bê tông cốt thép dài 9m

Nguồn: [128]

Trước tình trạng của tuyến đường, để cải thiện năng lực lưu thông của tuyến đường từ Đồng Đăng tới Cao Bằng qua Na Sầm và Thất Khê, ngày 19/11/1909, Thống sứ Bắc Kỳ cho phép chi khoản tiền 7600 đồng để xây dựng những cây cầu trên con đường này. Gói thầu được mở, ngày 29/12/1909, ông Labeye - nhà thầu ở Lạng Sơn đã trúng thầu và cam kết cung cấp cho các km27 và km30,5 của tuyến đường 1400m³ đá dăm với giá 1 đồng 20 xu/1m³ [74].

Tiếp đó ngày 31/12/1909, Thống sứ Bắc Kỳ ra Sắc lệnh số 1922 cho phép cung cấp 700m³ đá dăm để trải đá cho đoạn đường từ Đồng Đăng tới Cao Bằng qua Na Sầm và Thất Khê giữa các km 21.500 và km 24.00. Chi phí được ấn định là 900 đồng [74]. Bước sang năm 1910, công việc xây dựng tuyến đường được đầu tư với quy mô lớn hơn. Ngày 12/1/1910, khoản kinh phí 12.000 đồng đã được cấp để hoàn thiện xây dựng đoạn từ Lũng Phầy tới Cao Bằng, bao gồm hoàn thiện cầu Nậm Nàng, trải đá lòng đường, san lấp ổ gà, đầm và trải lại từng phần, cải thiện các ta-luy... [76]. Tiếp đó, khoản tiền 5000 đồng đã được chi để làm lại mặt đường giữa km13.500 và km14.400; giữa km23.800 và km24.800; giữa km37.200 và km30.000. Riêng đoạn từ Đồng Đăng đến Cao Bằng xây dựng cầu gỗ dài 10m trên địa phận tỉnh Lạng Sơn. Trong khi đó đoạn từ km55.300 đến Cao Bằng đã chia thành 16 lô nhỏ để xây dựng: Từ km55.300 tới km 52, từ km52 tới km49, từ km49 tới km46, từ km46 tới km42, từ km42 tới km37, từ km37 tới km32, từ km32 tới km29, từ km29 tới km28, từ km28 tới km25.500, từ km25.500 tới km 21, từ km21 tới km18, từ km18 tới km15, từ km15 tới km13, từ km13 tới km9, từ km9 tới km6, từ km6 tới Cao Bằng. Tổng chi phí dành cho nhân công: 8650 đồng. Chi cho dụng cụ 250 đồng. Chi phí giám sát 200 đồng. Tổng cộng cả 3 mục là 9100 đồng [65].

Đến năm 1911, 6.000 đồng cũng được phân bổ để trải lại đá cho đoạn đường từ 4km800 tới 5km [77]. Ngày 14/2/1911, trong dự án về việc sắp xếp các tuyến quốc lộ, tuyến Đồng Đăng tới Cao Bằng đã được đề xuất vào tuyến đường hạng 1. Để nâng cấp đoạn đường, người Pháp đã cho xây dựng hàng loạt các cây cầu như xây một cầu trên km19, xây ba cây cầu bê tông cốt thép trên đường Lạng Sơn tại Lộc Bình, xây dựng đường từ Cao Bằng đến mỏ, điều chỉnh đoạn đường Na Sầm. Năm 1912, khi toàn quyền Albert Sarraut ký quyết định xây dựng quy mô lớn mạng lưới đường bộ toàn Đông Dương. Trên đường 4, đoạn Nguyên Bình đến các mỏ được mở rộng, xây dựng hai cây cầu bê tông cốt thép tại Na Sầm và Ba Cuồn (37m64 tại Na Sầm và 44m24 tại Ba Cuồn) [78]. Tiếp đó, ngày 6/6/1913, Phân khu Thượng du Bắc kỳ phê chuẩn dự án xây dựng cầu 25m30 ở km18+750 với kinh phí 5700 đồng [78]. Đến ngày 20/12/1913, tuyến đường từ Đồng Đăng tới Cao Bằng, đoạn giữa Na Sầm và Thất Khê, đã thông qua việc nghiệm thu chính thức [81].

Năm 1914, do ảnh hưởng của chiến tranh, đầu tư của tư bản Pháp sang Việt Nam giảm sút, việc vận chuyển máy móc, thiết bị từ Pháp sang bị đình trệ. Công nghiệp Việt Nam lâm vào tình trạng sút kém trầm trọng. Tình hình trên không những ảnh hưởng đến chính sách tổng động viên của Pháp mà còn làm cho xã hội thêm mất ổn định. Thực dân Pháp đã khắc phục tình hình này theo hai hướng: một mặt nói rộng

cho công nghiệp Đông Dương và tư bản bản xứ hoạt động, mặt khác nói rộng cho kinh tế Đông Dương trở lại với thị trường cổ truyền vốn có của nó trước đây bị Pháp hạn chế. Thực hiện ý đồ này, người Pháp đã tăng cường đầu tư cho giao thông thuộc địa. Trên đường số 4, thực dân Pháp đã bỏ ra số tiền 15000 đồng để sửa chữa đường từ Cao Bằng đến Lạng Sơn [79], trong đó có xây dựng cầu kim loại dài 24m ở Đình Lập, xây dựng 3 cầu bê tông cốt thép tại km 69+500, 70+800 và 71+800 trên đường từ Na Sầm đến Thất Khê. Cuối năm 1914, tuyến đường cơ bản được hoàn thành, đảm bảo giao thông, được đánh giá là con đường tốt.

Năm 1915, Toàn quyền đã thông qua quyết định ngày 15/11/1915, đã đồng ý một khoản tiền 64200đ để thực hiện việc trải đá đoạn giữa ranh giới giữa tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng [126]. Ngày 14/4/1916, chính quyền cho đấu thầu về việc vận chuyển đá dăm cải tạo dãy 3 lô đoạn từ Đồng Đăng tới Cao Bằng, đoạn giữa Na Sầm (km31) và Lũng Phầy (km86).

Đến ngày 10/10/1917, Toàn quyền Đông Dương ra Quyết định số 441-H về phê chuẩn dự án xây dựng một cây cầu bằng betong cốt thép dài 10m ở km73 với các đường tránh trên đoạn từ Na Sầm tới Thất Khê với mức chi phí 15000đ sẽ được trích tại chương 35 điều 2-D của ngân sách liên ban cho năm tài chính 1917. Công việc sẽ được tiến hành bằng chỉ định thầu [126].

So với đoạn Lạng Sơn - Cao Bằng, quá trình xây dựng đoạn Quảng Ninh - Lạng Sơn thuận lợi hơn. Ông Paul Doumer ra lệnh xây dựng những đoạn đường dễ. Để phục vụ cho kế hoạch vận chuyển vật liệu mở đường, trong những năm 1902 - 1903, thực hiện khảo sát và sửa chữa cầu Móng Cái. Từ năm 1904, ngay sau khi việc đấu thầu các đoạn đường kết thúc, việc chuẩn bị sắp xếp, tổ chức ở các công trường được tiến hành một cách khẩn trương. Tuyến đường đi qua vùng có hệ thống sông ngòi dày đặc. Do đó, để làm đường qua các con sông này, người ta phải xây dựng những cây cầu lớn. Năm 1914, cây cầu bê tông cốt thép tại km10 +500 được hoàn thiện, đánh dấu sự hoàn thành của tuyến đường về cơ bản.

Đến năm 1918, đường thuộc địa số 4 được xây dựng với chiều dài 189 km từ Móng Cái trải dài đến Cao Bằng qua Lạng Sơn, trong đó có 92km đường được trải đá dăm.

2.3. Hoạt động khai thác, sử dụng các tuyến đường

Cuối thế kỷ XIX, trên các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc, về cơ bản nhân dân ta vẫn sử dụng các phương tiện đi lại, vận tải truyền thống từ các triều đại phong kiến. Việc di chuyển người được thực hiện bằng hình thức đi bộ, bằng ngựa, cáng, kiệu, võng và một số xe kéo là phổ biến. Tuy nhiên, hầu như chỉ người có địa

vị, giàu có mới sử dụng ngựa, kiệu, cáng. Nguyên nhân chính là do nhu cầu đi lại của nhân dân còn hạn hẹp cùng với đó là sự phát triển của giao thông đường sông, đường sắt và hạn chế của đường bộ nên dịch vụ vận tải chưa phổ biến, nhất là vận tải hành khách. *“Thành ra xưa nay việc buôn bán, mạn dưới với mạn trên không bao giờ khá được, là vì cách vận tải giao thông phiền phức đắt tiền”* [31; tr.77].

Để vận chuyển hàng hóa, người ta chủ yếu dùng quang gánh hoặc dùng sức người gánh vác, đội, địu, kéo hay sử dụng súc vật (trâu, bò, ngựa) để kéo, chuyên chở. Một số phương thức vận tải khác là vồng, cáng hoặc kiệu. Khi chất lượng đường được cải tạo, mặt đường được mở rộng, người ta đã chế tác ra những chiếc xe bánh gỗ như xe cút kít, xe quệt (được làm bằng hai cây gỗ chặt vát, ghép với nhau, dùng sức trâu kéo để vận chuyển hàng hóa), rồi xe hai bánh có cang do súc vật kéo. Nhà nghiên cứu Nguyễn Thiệu Lâu trong bài *Vấn đề giao thông ở xứ ta* nhận định: *“Các đường sá mở mang tuy dài nhưng cách vận tải của dân gian vẫn không thay đổi mấy. Vẫn xe bò mà nhiều khi chồng “làm bò” vợ đẩy, vẫn voi hay ngựa, vẫn lối gánh gồng ở khắp nơi* [27; tr.97]. Để vận chuyển vật nặng, hàng hóa đi xa, họ dùng ngựa thồ. Mỗi con ngựa thồ cần có một người dẫn đường, hàng hóa được gói trong túi vắt sang hai bên lưng ngựa.

Bước vào thế kỷ XX, các công trình giao thông đường bộ được triển khai với quy mô lớn hơn, nhưng chỉ dựa vào nguồn vốn sẵn có của mỗi xứ nên mới chỉ đáp ứng được nhu cầu trước mắt của địa phương. Khi tuyến đường chưa thông suốt, mọi hoạt động còn lẻ tẻ và chủ yếu phục vụ để xây dựng phần đường còn lại cũng như đáp ứng mục đích quân sự của thực dân Pháp. Số liệu thống kê về hoạt động trong thời kỳ này chưa đầy đủ nhưng qua khảo cứu các tài liệu, chúng ta biết rằng việc vận tải trên tuyến đường lúc này chủ yếu là vận tải hành khách ở các tỉnh đồng bằng, vận chuyển nhân công lên xây dựng, vận chuyển nguyên vật liệu, tiếp tế lương thực, thực phẩm để xây dựng các công trường hay khai mỏ.

Kể từ khi chính quyền thực dân quyết định xây dựng hệ thống đường bộ Đông Dương với quy mô lớn bằng nguồn kinh phí trích từ ngân sách chung thì hệ thống đường bộ tại Đông Bắc mới bước đầu phát huy hiệu quả trong lưu thông và vận chuyển. Loại hình và phương thức giao thông vận tải đa dạng hơn. Theo, A.Pouyanne, ngay cả con đường số 1 còn gọi là đường cái quan mới chỉ có tên thôi. *Trên đoạn đường mới có xe kéo và ô tô loại nhẹ chạy được. Đại bộ phận của toàn tuyến mới được hình thành theo kiểu đường mòn chỉ có người đi bộ và đi ngựa qua lại được”* [35; tr.62]. Tuy nhiên các loại xe này do không có vành cao su, vành xe nhỏ nên tác động xấu đến mặt đường do đó bị hạn chế dùng.

Các phương tiện vận chuyển truyền thống vẫn tồn tại phổ biến mà vẫn chưa bị loại trừ hoàn toàn. Bức thư của Công sứ Bắc Kạn, gửi Thống sứ Bắc Kỳ ngày 12/12/1906 khẳng định “*quá nhiều việc vận chuyển bằng xe trâu, việc vận chuyển này mở rộng ở khắp tỉnh, kể cả Phủ Thông Hóa, Chợ Rã và Ngân Sơn...*” [55]. Khi chất lượng mặt đường đảm bảo lưu thông thì xe kéo, xe ngựa bắt đầu phổ biến vì có ưu thế vận tải số lượng người và khối lượng hàng hóa có thể lớn hơn. Xe ngựa dùng cả để chở người và chở hàng. Dịch vụ vận chuyển bằng xe ngựa 4 bánh phát triển. Nhân dân đi lại, chuyển hàng thường xuyên sử dụng dịch vụ này. Nhưng do chi phí chế tạo xe ngựa và do khó khăn về việc chăn nuôi ngựa, tính kém phổ biến của ngựa so với trâu/bò nên nhân dân vẫn sử dụng trâu/bò thay ngựa. Phương thức này được sử dụng phổ biến ở cả các tuyến đường vùng sâu, vùng xa và đồng bằng. Ở Hà Giang, việc đi lại vẫn chủ yếu bằng ngựa, có 2 loại ngựa chính là ngựa cưỡi và ngựa thồ. Ngựa đi đường xa mệt, bị thương, đôi khi điều trị lâu nên không có phương tiện đi lại. Hơn nữa, chi phí nuôi dưỡng ngựa cao và phải chăm sóc rất khó khăn [118].

Theo thời gian, các tuyến đường thuộc địa ngày càng được xây dựng hoàn thiện, mở rộng, duy tu thường xuyên thì cũng dần xuất hiện các phương tiện mới. Xe kéo bắt đầu được sử dụng để thực hiện việc vận chuyển trong thời gian này. Năm 1900, phí vận chuyển hàng hóa bằng xe tay là 0,35 franc/tấn/km” [129, tr.471]. Ngay từ năm 1906, ở Bắc Kạn đã dùng xe kéo tay để vận chuyển nông sản tiếp tế cho các công ty thương mại lớn ở Hà Nội. Bởi kiểu xe này được kéo bởi các cu-li và có thể mang tới 150 kg, phù hợp với đoạn đường Chợ Mới - Bắc Kạn [55]. Đặc biệt phải kể đến là sự xuất hiện của ô tô trong phương thức giao thông, vận tải. Điện của Công sứ Lạng Sơn Du Vaure gửi Thống sứ Bắc kỳ ngày 23/9/1909 cho biết trên con đường số 4, đoạn Đồng Đăng - Thất Khê - Cao Bằng đã có “*Hàng trăm chuyến xe chở 400-500kg lưu thông hàng ngày giữa Đồng Đăng - Thất Khê và Cao Bằng*” [72]. Người Pháp đi lại trong nội địa bằng xe ô tô, nhân dân ta cũng rất thích dùng phương tiện vận chuyển mới này bởi thời gian di chuyển nhanh, khả năng vận tải lớn và trong điều kiện thời tiết xấu, mặt đường lầy lội. Chính vì vậy, số lượng ô tô vận chuyển vào đầu thế kỷ 20 tăng nhanh. Sau năm 1912, hệ thống đường giao thông được cải thiện cùng với đó là sự tăng lên về số lượng ô tô nên đã xuất hiện dịch vụ chuyên chở bằng ô tô trong khu vực Đông Bắc. Đến năm 1913 có 350 cái [27; tr.97]. Số liệu nhập cảng ô tô cho cũng phép chúng ta khẳng định điều đó: “*Trong giai đoạn 1915 đến 1918, giá trị nhập cảng hằng năm xe dịch từ 1 đến 2 triệu fr, thì đến năm 1919 giá trị này tăng lên đột ngột 6.700.000 franc và năm 1920 tăng lên 33 triệu franc*” [35; tr.73].

Việc vận chuyển bằng ô tô có những ưu thế hơn hẳn về chất lượng và số lượng, thời gian vận chuyển so với các hình thức trước đó. Hơn nữa, các tuyến đường ngày càng được nâng cấp (mở rộng, trải đá, trải nhựa). Vì vậy, vận tải ô tô nhanh chóng phát triển và hình thành các công ty/doanh nghiệp/hãng vận tải. Ở Bắc Kỳ nói chung và khu vực Đông Bắc nói riêng, thời kỳ này có Công ty Vận tải ô tô Đông Dương (Société de Transports Automobiles Indochinois) hoạt động chính là mua bán, sửa chữa, cho thuê ô tô trong khu vực. Số vốn ban đầu là 82.900 đồng Đông Dương, đến năm 1919 tăng lên 440.000 franc. Sau đó, trong khu vực xuất hiện nhiều hãng/công ty vận tải khác, đặc biệt có Công ty vận tải Thượng du Bắc Kỳ và các công ty của một số thương nhân người Pháp. Ở Cao Bằng, phục vụ vận tải hành khách và hàng hóa là hai hãng xe ô tô của người Pháp là Cosmetdam và De Lé. Bên cạnh đó còn một số chủ xe người Việt, người Hoa.

Hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến đường thuộc địa chịu sự quản lý chặt chẽ của cơ quan công chính theo quy định về cấp phép phương tiện lưu thông, tốc độ di chuyển, loại hình được vận tải và trọng lượng vận tải. Đối với phương tiện đi lại của cá nhân phải đăng ký với chính quyền địa phương qua bộ phận công chính và tuân thủ quy định giao thông của chính quyền. Tuy nhiên, số phương tiện cá nhân rất hạn chế, chủ yếu của quan lại người Pháp và một số tư sản người Việt giàu có.

Việc quản lý các hãng dịch vụ vận tải trên các tuyến đường thuộc địa được chính quyền đấu thầu khai thác. Trên các tuyến đường được chia thành từng đoạn đường và tương ứng với đó mở các gói thầu để kêu gọi các cá nhân, hãng xe đấu thầu. Đó là các gói thầu thực hiện bao gồm cả vận tải phục vụ nhu cầu của chính quyền (vận tải quân sự, bưu chính, quan chức của chính quyền) và vận tải công cộng phục vụ nhân dân thu phí. Trước năm 1911, do chưa có các hãng xe hay doanh nghiệp cá nhân đảm bảo được tất cả các yêu cầu vận chuyển của chính quyền, nên chính quyền chỉ ưu tiên mở hồ sơ gọi thầu vận chuyển phục vụ quân sự và các chủ thầu có thể là hai, ba người hùn vốn với nhau. Ví dụ như ngay từ năm 1896, Tổng tư lệnh Bắc - Trung Kỳ là Lidin đã ký hợp đồng dịch vụ vận chuyển quân sự giữa Lạng Sơn và Cao Bằng với ông Chaussée và người hùn vốn cùng là ông Duverger. Khi chính quyền mở gói thầu vận chuyển thiết bị và thực phẩm của cơ quan quân sự, từ Lạng Sơn đi Cao Bằng và ngược lại, từ ngày 1/12/1889 đến 1/12/1890. Kết quả là gói thầu đã thuộc về ông Fernand Vergriete và Deschwanden với giá 4,60 franc/km/tấn [85].

Sau năm 1912, chất lượng đường được cải thiện nên đã cho phép vận tải bằng ô tô nhiều hơn, các hãng vận tải có thể độc lập đấu thầu và phụ trách vận chuyển cả phục vụ quân sự, bưu chính, hành khách và hàng hóa. Quy chế quản lý vận tải được

ban hành theo Nghị định của Toàn quyền ngày 29/9/1913. Sau này được bổ sung, điều chỉnh bằng nhiều nghị định khác nhau. Quy chế này do Khu công chính Bắc kỳ quản lý nhằm áp dụng chung cho tất cả các xe có động cơ trừ các xe dùng trên đường sắt và các xe lu đường. Ngoài ra ở mỗi xứ, tỉnh, chính quyền cũng ra nhiều nghị định bổ sung cho quy chế chung, đặc biệt là những quy định chi tiết về trọng lượng tối đa của các trục xe, kích thước khổ giới hạn, số lượng hành khách, tốc độ, giờ hoạt động, giá vé, cước hành lý mang theo... đều phải trình lên báo cáo với Thống sứ Bắc Kỳ. Ví dụ như hợp đồng đầu thầu dịch vụ vận tải đường thuộc địa số 3, đoạn Đông Anh, Thái Nguyên và Bắc Kạn, do công ty Olléac có trụ sở tại Đáp Cầu phụ trách đã nêu rõ: Thời gian thực hiện dịch vụ vận tải giữa Đông Anh, Thái Nguyên và Bắc Kạn là từ ngày 1/3/1911 đến ngày 31/12/1913. Hình thức vận chuyển: Đối với hàng hóa là các loại vật liệu sẽ được vận chuyển bằng xe ba gác/ xe bò. Đối với thư tín, bưu phẩm: bằng ô tô hoặc trong những trường hợp bất khả kháng là bằng xe ngựa kéo. Đối với vận chuyển tiền mặt sử dụng ô tô, xe ngựa kéo hoặc xe ba gác tùy theo sự cần thiết của dịch vụ. Đối với vận chuyển con người: Với người châu Âu và những “*người bản xứ thượng đẳng*” sử dụng ô tô hoặc trong trường hợp bất khả kháng bằng xe ngựa kéo hoặc bằng xe kéo (người kéo). Với người bản xứ hạng dưới và gia nhân sử dụng xe kéo (tất cả hành khách sẽ có quyền có hành lý miễn phí và hành lý đó phải được giữ bằng cách để trên đầu gối). Đối với hành lý sử dụng ô tô, xe ngựa kéo hoặc xe ba gác. Trong trường hợp nếu chính quyền cho là cấp thiết, những sự vận chuyển vật chất, hàng hóa, các vật liệu khác sẽ được thực hiện bằng phương tiện thuyền buồm, bằng tuyến đường sông, giữa Đáp Cầu, Thái Nguyên, Chợ Mới. *Thời gian quy định:* Dịch vụ vận tải bằng ô tô từ Đông Anh tới Thái Nguyên và ngược lại là 5h30 phút; Từ Thái Nguyên tới Bắc Kạn và ngược lại là 6h. Nếu sử dụng dịch vụ xe ngựa kéo: từ Đông Anh tới Thái Nguyên và ngược lại là 7h, từ Thái Nguyên tới Bắc Kạn và ngược lại phải qua 2 chặng là 7h. Nếu sử dụng dịch vụ xe kéo: từ Đông Anh tới Thái Nguyên và ngược lại là 10h; Từ Thái Nguyên tới Bắc Kạn và ngược lại qua 2 chặng là 8h. Trong trường hợp sử dụng dịch vụ là xe ba gác: từ Đông Anh tới Thái Nguyên và ngược lại qua 3 chặng mất 3 ngày; từ Thái Nguyên tới Bắc Kạn và ngược lại là 5 chặng 5 ngày. *Giá cả:* Dịch vụ ô tô, xe ngựa kéo, xe kéo: Tính theo km và theo hành khách. Dịch vụ xe ba gác tính theo tấn hoặc m³ và theo km. Các mức giá cụ thể như sau: Dịch vụ bằng ô tô 18 xu/hành khách và/km; dịch vụ xe ngựa kéo: 10xu/ hành khách và / km; dịch vụ xe kéo: 8 xu/hành khách và/ km; Dịch vụ xe ba gác: 35 xu/ tấn hoặc m³ và/km. Vận chuyển thư tín bao gồm cả các trao đổi thông thường là miễn phí. Vận chuyển các bưu phẩm sẽ được bưu chính trợ cấp cho nhà thầu một khoản phí là 20 xu/1 bưu phẩm bất kể điểm nhận bưu phẩm ở trạm nào thuộc tuyến đường.

Nhà thầu phải đảm bảo có tối thiểu: 6 ô tô (trong đó 1 chiếc dành cho Thái Nguyên); 12 xe kéo (trong đó 2 dành cho Bắc Kạn và 4 cho Thái Nguyên); 1 ô tô hòm dành cho dịch vụ bưu chính; 6 xe ba gác. Xe ô tô là loại 4 chỗ (không kể lái xe). Xe ngựa kéo phải là xe 4 chỗ. Cả xe ô tô và xe kéo phải có mui và phải trang bị các tấm rèm không thấm nước. Mỗi đoàn vận chuyển sẽ phải được hộ tống bởi một nhân viên người Âu hoặc người bản xứ biết chữ và nói được tiếng Pháp để giao nhận hàng hóa. Đối với việc vận chuyển tài sản, vũ khí được thực hiện bằng xe ngựa kéo hoặc xe ba gác, chính quyền sẽ cử các đoàn hộ tống cần thiết để đảm bảo an ninh. Nhà thầu có thể bị phạt 2đ nếu chậm trễ nửa ngày và 5đ/ngày. Tiền, lương thực thực phẩm hoặc thương phẩm bị mất hoặc hư hỏng do lỗi của nhà thầu vận chuyển thuộc về trách nhiệm của họ; phải đền bù theo giá được ấn định bán cho tư nhân [62].

Trong hoạt động vận chuyển trên các tuyến đường, chúng tôi cũng rất lưu tâm đến cơ cấu hàng hóa vận chuyển. Do chủ trương nhất quán của chính quyền thực dân khi đi “khai hóa” hạn chế sự phát triển của công nghiệp thuộc địa để không làm phương hại đến công nghiệp chính quốc nên hàng hóa vận chuyển có rất ít hàng hóa công nghiệp trên các tuyến đường. Hàng hóa chủ yếu là nguyên liệu thô, hay những sản phẩm độc quyền mà có thể mang lại nhiều lợi nhuận cho chính quốc. Điều này phản ánh tính chất “ăn bám” thuộc địa của thực dân. Báo cáo của cơ quan hải quan và thuế gửi Thống sứ Bắc Kỳ ngày 14/2/1911 cho biết trên đường thuộc địa số 2, hãng vận tải của ông Gache, có trụ sở tại Tuyên Quang, là một trong những hãng nổi tiếng về vận chuyển muối đến Bảo Lạc và Hà Giang [59]. Mục buôn bán, thương mại trong báo cáo kinh tế thường niên từ 30/6/1913 đến 1/9/1914 của tỉnh Thái Nguyên cũng cho biết hàng hóa được vận chuyển trên đường số 3: *“Mặc dù chợ Thái Nguyên là một trong những chợ chính của vùng trung du, vừa đủ để cho 4 đến 5 nghìn người gặp gỡ trao đổi vào mùa thu hoạch hay ngày tết. Các sản phẩm rừng như củ nâu, vỏ ăn trầu là đối tượng buôn bán chính của Thái Nguyên với đồng bằng. Những sản phẩm của vùng xuôi như: Chiếu, mũ, quạt được chuyển đến Thái Nguyên bằng thuyền hoặc xe ba gác. Số lượng xe ba gác gần như tăng gấp đôi kể từ khi đường sá được sửa chữa cho phép việc đi lại dễ dàng hơn”*. Khoáng sản cũng là một trong những loại hàng được vận chuyển nhiều qua các tuyến đường. Cùng với hệ thống đường sắt, đường thủy, hệ thống đường bộ giúp đi sâu vào các vùng dự định khai thác đồng thời vận chuyển được các sản phẩm làm ra về các hải cảng để xuất khẩu. Vị trí địa dư các tỉnh vùng Đông Bắc cho phép vận chuyển sản phẩm về cảng Hòn Gai và cảng Hải Phòng, cảng Cẩm Phả. Ví dụ như khi khai thác các mỏ ở Thái Nguyên, chính quyền thuộc địa đã có sự quy định rõ *“Đối với khoáng sản vận chuyển bằng ô tô hoặc trong*

những trường hợp bất khả kháng là sử dụng tàu thuyền theo tuyến sông Cầu, sông Công, cảng Đa Phúc, hoặc lợi dụng tuyến đường sắt Lưú Xá - Hà Nội [116]. Trên đường số 4, năm 1914, Kỹ sư trưởng Khu Công chính Bắc kỳ sau khi khảo sát đã khẳng định đi đường từ Lạng Sơn sang Cao Bằng gặp khá thường xuyên các đoàn xe 5 - 6 chiếc xe kéo. Những chiếc xe này không chỉ vận chuyển các sản phẩm khoáng sản của vùng Nguyên Bình mà còn rất nhiều các loại sản phẩm khác của vùng Cao Bằng [79]. Theo ghi nhận của Tư lệnh Đạo quan binh 2 Vache vào năm 1917, từ Lũng Phầy tới Cao Bằng, hàng tháng có hơn 1500 xe kéo đi qua, và hơn 1000 xe của vùng này tới Nguyên Bình (nơi có mỏ thiếc Tĩnh Túc - Tác giả chú thích) [126].

Như vậy, với những dẫn chứng trên đã phản ánh chân thực âm mưu, bản chất thực sự là vơ vét, bóc lột trong chính sách và hoạt động mở đường của người Pháp. Rõ ràng, đời sống kinh tế, văn hoá của người dân đã không được hưởng lợi nhiều từ hoạt động mở đường của chính đồng bào mình, những người đã phải đổ mồ hôi, xương máu trên những cung đường. Hoạt động buôn bán nhỏ vẫn chiếm ưu thế với những sản phẩm vận chuyển hoàn toàn mang tính tự cung, tự cấp.

Tiểu kết chương 2

Năm 1897, sau khi bình định được Việt Nam một cách cơ bản, thực dân Pháp bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất. Cùng với các chính sách về chính trị, người Pháp đã thi hành những chính sách khai thác kinh tế ở Bắc Kỳ. Việc triển khai xây dựng hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam chính nhằm phục vụ cho chính sách cai trị và khai thác bóc lột của chúng một cách có lợi và hiệu quả nhất.

Trong hệ thống giao thông đường bộ thời kỳ này, đường thuộc địa là loại đường có quy mô lớn nhất, dài nhất và là tuyến đường vận tải chính kết nối các tỉnh, các xứ. Sự hình thành hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc trải qua nhiều giai đoạn với chi phí lớn sức người sức của. Trước năm 1912, hệ thống đường bộ chưa được coi trọng vì chính quyền chú trọng tới đường xe lửa hơn. Chính Kỹ sư trưởng công chính Đông Dương khẳng định trong báo cáo ngày 25/9/1909: Những con đường ở vùng cao Bắc Kỳ (nền đường, lớp đá trải, cầu) nói chung được hình thành với sự vội vàng, do yêu cầu của công cuộc chinh phục và sau đó là những nhu cầu về quốc phòng, cộng với thiếu bảo trì thường xuyên nên không duy trì những sự liên lạc tốt [87]. Sự phát triển của hệ thống đường bộ này chỉ có thể được đẩy mạnh với sự cố gắng của toàn quyền Albert Saraut. Sau khi xếp hạng và khẳng định vai trò là hệ thống đường bộ quan trọng nhất, các tuyến đường thuộc địa liên tục được tu bổ, nâng cấp. Nhờ đó, hệ thống đường thuộc địa đã được xây dựng hoàn chỉnh. Về bản chất, hệ thống đường thuộc địa là sự kế thừa các tuyến đường bộ đã có từ trước, được cải tạo, đào đắp, xây dựng thêm do người Pháp chỉ đạo.

Khách quan mà nói, cùng với hệ thống đường sắt, đường thủy, các tuyến đường bộ vừa được xây dựng đã bước đầu trở thành công cụ đẩy mạnh tốc độ vận chuyển hàng hóa và đáp ứng nhu cầu đi lại của dân chúng. Mặt khác chúng còn làm nhiệm vụ liên kết các vùng lại với nhau, tạo điều kiện cho tất cả các địa phương mà chúng đi qua cùng gia nhập vào sự vận động chung của guồng máy kinh tế Bắc Kỳ. Nền kinh tế Bắc Kỳ đã có những chuyển biến từ một nền sản xuất phong kiến sang nền kinh tế thuộc địa nửa phong kiến với dáng dấp ban đầu của một nền kinh tế hàng hóa. Đó là hệ quả của việc thực hiện mục đích khai thác thuộc địa ở Bắc Kỳ với mức độ cao nhất. Song song với những thành tựu ấy là sự bần cùng hóa các tầng lớp dân chúng, nhất là tầng lớp nông dân và phu hầm mỏ, phu đồn điền, phu làm đường.

Sự hình thành hệ thống đường thuộc địa và tầm ảnh hưởng của nó đối với kinh tế, chính trị, xã hội thời Pháp thuộc trong giai đoạn 1897 - 1918 chính là tiền đề cần thiết và căn bản để chúng được xây dựng với quy mô lớn hơn trong giai đoạn sau này.

Chương 3

HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1919 - 1945

3.1. Bối cảnh lịch sử và những yếu tố tác động đến hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam (1919 - 1945)

3.1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực

Tình hình quốc tế

Năm 1918, Chiến tranh thế giới lần thứ nhất kết thúc, nhưng tất cả các nước tham chiến, cả thắng trận và bại trận đều bị thiệt hại nặng nề về người và của. Không những thế, cuộc chiến tranh đó còn tạo ra một cục diện thế giới mới với sự phát triển mạnh mẽ của phong trào cộng sản khởi nguồn từ cách mạng Nga, phong trào dân chủ, dân sinh ở các nước tư bản và phong trào giải phóng dân tộc ở thuộc địa. Những cuộc cách mạng này có tác động lớn không chỉ đến các nước thuộc địa mà tác động đến cả các nước đế quốc. Tình hình đó đã làm cho các nước đế quốc lúng túng và mặc dù mâu thuẫn nhau quyết liệt, chúng vẫn phải liên kết để đàn áp và hạn chế các trào lưu cách mạng nói trên. Mặt khác, để khôi phục nền kinh tế bị tàn phá trong chiến tranh, tạo đà cho cuộc chạy đua trong nội bộ thế giới tư bản cũng như chạy đua với chế độ xã hội chủ nghĩa, vừa ra đời từ thắng lợi của Cách mạng tháng Mười Nga, chúng tăng cường việc khai thác nguồn tài nguyên và nhân công giá rẻ của các thuộc địa. Trong bối cảnh chung đó, đế quốc Pháp cũng không phải ngoại lệ, chúng vừa ra sức bóc lột nhân dân chính quốc vừa đẩy mạnh khai thác các thuộc địa cả cũ và mới. Đồng thời, Pháp buộc phải có những điều chỉnh trong chính sách thuộc địa để cho việc khai thác có hiệu quả hơn.

Từ đầu những năm 1920 trở đi, các nước tư bản bước vào thời kỳ khôi phục và phát triển kinh tế. Nhưng thời kỳ ổn định cục bộ và tạm thời của chủ nghĩa tư bản không kéo dài. Cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới những năm 1929 - 1933 làm cho tất cả những nền kinh tế tư bản lớn nhất lâm vào tình trạng sa sút và rối loạn nghiêm trọng. Khủng hoảng kinh tế kéo theo khủng hoảng xã hội. Đặc biệt là sự xuất hiện các xu hướng chính trị bạo lực - cực hữu ở các nước tư bản phương Tây mà hình thức điển hình nhất là chủ nghĩa phát xít. Để thoát khỏi khủng hoảng kinh tế, trong khi “đế quốc trẻ” ít thuộc địa ra sức chuẩn bị chiến tranh, thì các đế quốc có nhiều thuộc địa như Anh và Pháp lại tìm mọi cách trút hậu quả của cuộc khủng hoảng lên đầu nhân dân các nước thuộc địa, bòn rút sức người, sức của từ thuộc địa bằng cách tăng cường đầu tư khai thác bóc lột, biến các thuộc địa từ những nơi cung cấp nguyên vật liệu và

thị trường cung cấp hàng hoá trở thành thị trường xuất khẩu hàng hóa thừa, thậm chí trở thành thị trường xuất khẩu tư bản để giảm nhẹ gánh nặng cho “mẫu quốc”.

Do thái độ nửa vời của các cường quốc tư bản Tây Âu lúc đó không những đã không góp phần ngăn ngừa thảm họa chiến tranh, mà trên thực tế càng khuyến khích chiến tranh thế giới II bùng nổ. Trong suốt thời gian diễn ra cuộc chiến (1939 - 1945), các nước tư bản đã huy động, vơ vét số lượng lớn sức người, sức của tại các thuộc địa để phục vụ cho chiến tranh.

Tình hình khu vực

Sau Chiến tranh thế giới thứ nhất, đặc biệt dưới ảnh hưởng của Cách mạng tháng Mười, ở Đông Á, phong trào dân tộc chủ nghĩa ngày càng có khuynh hướng đi vào quỹ đạo của cách mạng vô sản. Tháng 5/1920, Đảng Cộng sản Indonesia được thành lập, là những đảng cộng sản đầu tiên ở châu Á. Tiếp đó, tháng 7/1921, Đảng Cộng sản Trung Quốc ra đời. Sự truyền bá và lan toả mạnh mẽ chủ nghĩa Mác-Lênin và ảnh hưởng của Cách mạng tháng Mười đã tạo ra một bước phát triển nhảy vọt của phong trào yêu nước và cách mạng ở các nước Đông Á và Đông Nam Á. Nhưng do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, các phong trào vẫn chưa đi đến thắng lợi cuối cùng.

Khi cuộc Đại khủng hoảng kinh tế thế giới bùng nổ ở Bắc Mỹ và Tây Âu từ cuối tháng 10/1929, nhưng cho tới cuối năm 1930 tác động và ảnh hưởng của nó tới nền kinh tế của xứ thuộc địa Đông Nam Á còn chưa đáng kể. Tuy nhiên, mối nguy khác lại xuất hiện, ngay từ năm 1931 Nhật Bản đã xâm chiếm Mãn Châu. Tháng 7/1937, Nhật chính thức phát động chiến dịch xâm lược đại quy mô để chinh phục Trung Hoa. Tháng 10/1938 quân Nhật chiếm được Quảng Châu, áp sát biên giới Việt - Trung. Cũng chính từ thời điểm này giới quân phiệt Nhật Bản chính thức đặt vấn đề xâm chiếm Đông Dương. Đối với Nhật Bản, Đông Dương trở nên quan trọng trước hết vì Nhật muốn cắt đứt tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Vân Nam là một trong hai huyết mạch giao thông chính cung cấp viện trợ quân sự từ bên ngoài cho chính phủ Trùng Khánh của Tưởng Giới Thạch. Việc xâm chiếm Đông Dương còn giúp quân đội Nhật đoạt được những nguồn tài nguyên quý giá của xứ thuộc địa này, phục vụ cho các nỗ lực chiến tranh của nước Nhật tại châu Á, nhất là lúa gạo của Việt Nam. Ngoài ra, khi xâm chiếm Đông Dương, Nhật còn muốn tạo ra một bàn đạp chiến lược cho các bước tấn công xâm lược tiếp theo ở khu vực Đông Nam Á.

Sau khi chiếm được Quảng Châu, đầu năm 1939 quân Nhật chiếm đảo Hải Nam, và sau đó cả hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa. Để xoa dịu quân Nhật, thực dân Pháp đã chủ động nhượng bộ, ra lệnh cấm vận các loại hàng hoá quân sự qua

biên giới Việt-Trung. Đi đôi với chính sách đàn áp tàn bạo nói trên, Catroux cho ban hành chế độ “kinh tế chỉ huy” nhằm tăng cường vơ vét, bóc lột để cung cấp cho “mẫu quốc” tiềm lực tối đa của Đông Dương về quân đội, nhân lực, các sản phẩm và nguyên liệu. Một mệnh lệnh được Phủ Toàn quyền ban ra: tất cả các phương tiện kinh tế, kỹ thuật, giao thông, truyền tin v.v... đều có thể bị trưng tập bất cứ lúc nào để dùng cho quân đội hoặc chở về mẫu quốc. Hàng chục loại thuế mới được công bố. Chỉ trong vòng hai tháng đầu, gần 80.000 thanh niên Việt Nam đã bị bắt lính và đưa sang chiến trường châu Âu để bảo vệ “Mẫu quốc”.

Sau khi phátxít Đức tấn công nước Pháp và Paris thất thủ, quân Nhật liền chụp ngay lấy cơ hội này, ép thực dân Pháp ở Đông Dương chấp nhận những nhượng bộ quyết định. Ngày 19/6/1940 quân Nhật gửi cho Toàn quyền Georges Catroux một bản tối hậu thư đòi phải đóng cửa hoàn toàn biên giới Việt - Trung. Đồng thời phía Pháp phải chấp nhận một phái đoàn quân sự Nhật đến Đông Dương để kiểm soát việc thực hiện đóng cửa biên giới nói trên. Lúc đó, thực dân Pháp ở Đông Dương rất hoang mang, không còn trông mong được gì vào sự chi viện về quân sự hoặc hậu thuẫn về chính trị hay ngoại giao của chính quốc. Trong tình thế đó, Pháp đã chấp nhận tối hậu thư của Nhật. Không những thế, ngày 30/8/1940, phía Pháp đã ký với chính phủ Nhật tại Tokyo một bản hiệp ước, đồng ý cho Nhật đưa 25.000 quân vào chiếm đóng Đông Dương (riêng ở Bắc Đông Dương là 6000 quân), đồng thời quân Nhật cũng được quyền sử dụng một số sân bay và bến cảng quân sự ở Đông Dương. Đổi lại, phía Nhật cam kết tôn trọng “chủ quyền” của nước Pháp ở Đông Dương

Sáng ngày 22 tháng 9 năm 1940, sư đoàn số 5 của Nhật tấn công vào các vị trí bố phòng của quân Pháp ở Đồng Đăng và Lạng Sơn, đồng thời quân Nhật đổ bộ lên bờ biển Đồ Sơn và 9 chiếc máy bay ném bom thành phố cảng Hải Phòng. Chỉ sau vài giờ kháng cự yếu ớt quân Pháp ở Đồng Đăng và Lạng Sơn đã đầu hàng, bộ máy cai trị thực dân ở Đông Bắc tan rã từng mảng. Chiều ngày 22/9/1940, hiệp ước bổ sung quy định thể thức chiếm đóng Đông Dương của quân Nhật đã được chính phủ thực dân Pháp chấp nhận.

Thực chất, mục tiêu chiến lược của phát xít Nhật trong việc xâm chiếm Đông Dương chỉ nhằm khai thác tối đa nguồn tài nguyên của xứ này mà không cần đầu tư bất cứ khoản nào, không cần xây dựng bất cứ công trình gì. Để thực hiện ý đồ đó, Nhật đã buộc thực dân Pháp ký thêm nhiều điều ước “bất bình đẳng”: Hiệp định ngày 20/1/1941, Pháp cam kết trong năm 1941, từ Đông Dương cung cấp cho Nhật Bản 700.000 tấn gạo trắng; Hiệp định kinh tế ngày 06/5/1941, quy định việc tái tổ chức nền kinh tế Đông Dương để phục vụ các mục tiêu chiến tranh của Nhật; Hiệp ước

ngày 29/7/1941 về việc phòng thủ chung và quy định việc thực dân Pháp cống nạp tiền (mỗi tháng 4,5 triệu piastre), lúa gạo, xăng dầu cho quân Nhật; Hiệp định ngày 5/1/1944 về việc xuất gạo sang Nhật. Như vậy, qua hàng loạt các hiệp định, hiệp ước nói trên, thực dân Pháp buộc phải cung cấp nhu yếu phẩm, kinh phí và nhượng cho Nhật là quyền khai thác, sử dụng toàn bộ tài nguyên, cơ sở hạ tầng kỹ thuật và quân sự, vị trí chiến lược của Đông Dương vào mục đích chiến tranh của Nhật.

Cũng trong giai đoạn này, chính sách “kinh tế chỉ huy” đã được chính quyền Pháp thực hiện trước đây, nay họ cùng phát xít Nhật cộng tác - cộng trị áp dụng trong suốt thời kỳ Chiến tranh thế giới lần thứ II diễn ra. Chính sách đó không chỉ nhằm vét và kiểm soát việc tận thu lúa gạo cho Nhật mà còn mở rộng ra các loại ngũ cốc khác để không chỉ phục vụ cho chính quốc mà còn để xuất sang Nhật theo các hiệp ước, hiệp định bất bình đẳng mà phát xít Nhật đã buộc chính quyền thực dân Pháp ở Đông Dương ký kết. Cho đến tháng 3/1945, số tiền Nhật buộc Pháp phải cung cấp lên tới khoảng 300 triệu đồng, trong cuộc đảo chính ngày 9/3/1945 quân Nhật cũng vét của Ngân hàng Đông Dương 780 triệu đồng.

Hoạt động bóc lột tàn bạo này của Pháp và quân phiệt Nhật chính là một trong những nguyên nhân chủ yếu khiến cho hoạt động xây dựng cơ sở hạ tầng trong giai đoạn này bị ngưng trệ, trong đó có giao thông vận tải.

3.1.2. Tình hình nước Pháp

Dù thuộc phe Hiệp ước thắng trận, nhưng nước Pháp bước ra khỏi cuộc Chiến tranh thế giới lần thứ nhất (1914 - 1918) với những tổn thất nặng nề cả về người và của, cả trên phương diện quân sự, chính trị và kinh tế. Việc chuẩn bị, động viên cho chiến tranh và sự tàn phá của nó làm cho nền kinh tế Pháp rơi vào tình trạng khủng hoảng, rối loạn trầm trọng. Trong những năm chiến tranh, những người đang độ tuổi lao động phải ra mặt trận. Thiếu nhân công, các nhà máy bị đóng cửa. Tất cả cơ sở hạ tầng, ngựa xe, gia súc và những vật liệu thiết yếu cho quân đội đều bị trưng thu. 70% nhà máy sản xuất thép rơi vào tay Đức [163; tr.15]. Sản xuất công nghiệp và nông nghiệp bị đình trệ. Vào năm 1919, sản lượng hai ngành này chỉ còn bằng 45% so với năm 1913. Với thắng lợi của Cách mạng tháng Mười Nga (1917), thị trường đầu tư lớn nhất tại châu Âu là nơi nước Pháp thu được những món lợi kékè xù, đã bị mất trắng. Tình hình đó đã đặt nước Pháp trước những khó khăn chồng chất. Ngân sách của Pháp, vì vậy luôn luôn ở trong tình trạng thiếu hụt, năm 1918 là 60 tỷ franc, cộng thêm khoản nợ các nước trong khối đồng minh, sự thiếu hụt của ngân sách Pháp là 107 tỷ franc. Giá trị của đồng franc trong năm 1919 đến năm 1926 đã giảm giá

khoảng 4 lần so với đồng bảng Anh và đồng đô la Mỹ. Để giải quyết những khó khăn về kinh tế, tài chính đang đặt ra lúc đó, Chính phủ Pháp đã thực hiện đồng thời một chính sách đối nội cứng rắn, tăng cường bóc lột trong nước, mặt khác tìm cách tăng cường đầu tư khai thác các thuộc địa, trước hết là ở các nước Đông Dương và châu Phi. Ở Đông Dương, Pháp thực hiện công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai với quy mô và tốc độ lớn hơn nhiều so với cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất.

Sau một thời gian ngắn, nền kinh tế Pháp đã được vực dậy. Từ năm 1924, sản xuất công nghiệp và thu nhập quốc dân đã đạt được mức của năm 1913. Đồng tiền franc trở thành đồng tiền chắc chắn. Năm 1929, thu nhập quốc dân của Pháp cao hơn năm 1913 đến 1/3, sản xuất công nghiệp cao hơn 40% so với năm 1913, đặt Pháp vào hàng các nước đứng hàng đầu về công nghiệp trên thế giới (bao gồm cả Mỹ và Đức).

Trong Đại khủng hoảng kinh tế 1929 - 1933, so với các nước tư bản Tây Âu khác, cuộc khủng hoảng bùng phát ở nước Pháp tương đối muộn hơn, nhưng lại để lại hậu quả nặng nề và lâu dài hơn. Cuối năm 1929 các nhà máy bắt đầu phá sản, nhưng đến tận tháng 3 năm 1930 hệ thống tài chính của nước Pháp mới thực sự bị sụp đổ và rối loạn, và ngay sau đó kéo theo sự đình trệ và giảm sút của các ngành kinh tế khác. Cho đến năm 1935 nền kinh tế Pháp vẫn còn tiếp tục suy thoái nặng nề. Năng lực sản xuất công nghiệp của Pháp vào năm 1934 chỉ còn bằng 74% của năm 1928, sản lượng công nghiệp nói chung giảm khoảng 30%. Hoạt động thương mại đình trệ khiến cho mức thuế thu được giảm hơn 50%. Các xu hướng chính trị cực hữu, phátxít cũng xuất hiện nhưng muộn và tương đối yếu hơn so với ở một số nước Tây Âu khác.

Trong cuộc bầu cử nghị viện Pháp tổ chức vào ngày 3/5/1936, Mặt trận Bình dân Pháp đã giành thắng lợi. Đầu tháng 6, Chính phủ Bình dân Pháp do Léon Blum đứng đầu được thành lập. Ngay lập tức, Chính phủ Blum tuyên bố sẽ tiến hành một số cải cách dân chủ ở nước Pháp và các thuộc địa, như ân xá tù chính trị, ban bố luật lao động. Nhưng đối với Đông Dương và các xứ thuộc địa khác, trên thực tế, Chính phủ Bình Dân cho đến tháng 9/1936 chưa có cam kết nào cụ thể, ngoài lời tuyên bố sẽ thực thi một số chính sách để cải thiện cuộc sống của dân chúng các xứ thuộc địa.

Đầu năm 1939, Nội các Daladier lên cầm quyền, thay thế chính phủ Mặt trận nhân dân Pháp. Chính sách đối nội, đối ngoại của chính phủ Pháp ngày càng phản động. Bọn thực dân ở thuộc địa Đông Dương nhân đó ra mặt phát xít hóa, đàn áp tự do, dân chủ, tăng cường bóc lột nhân dân. Để phục vụ cho giới cầm quyền ở “mẫu quốc”, ở Đông Dương, thực dân Pháp thi hành chính sách tổng động viên, thủ tiêu các quyền tự do, dân chủ, tăng cường đàn áp cách mạng.

3.1.3. Tình hình Việt Nam

Từ năm 1919 đến năm 1929, thực dân Pháp thực hiện cuộc khai thuộc địa lần thứ hai ở Việt Nam. Chương trình khai thác lần này do Albert Sarraut, Bộ trưởng Bộ Thuộc địa khởi xướng nhằm góp phần phục hồi nền kinh tế chính quốc một cách nhanh chóng. Trong giai đoạn khai thác thuộc địa này, lĩnh vực nông nghiệp được tư bản Pháp chú trọng đầu tư và khai thác với số lượng nhiều hơn. Bên cạnh đó, sau chiến tranh thế giới thứ nhất, nhờ được tăng cường đầu tư vốn và mở rộng quy mô sản xuất, tư bản Pháp tiếp tục gia tăng tốc độ đầu tư khai thác mỏ, đặc biệt là các mỏ than ở các tỉnh Bắc Kỳ. Diện tích thăm dò khai thác mỏ tăng nhanh qua các năm. Nếu như năm 1911, diện tích khai thác mỏ chỉ có 6 vạn ha, đến năm 1930 đã tăng lên 43 vạn ha, tức tăng hơn 7 lần. Tất cả các số quặng, mỏ khai thác này đều đem đi xuất khẩu. Ngoài các công ty khai thác than và khoáng sản thì nhiều cơ sở sản xuất, chế biến cũng được thành lập thêm trong giai đoạn này như: nhà máy xi-măng Hải Phòng, nhà máy tơ sợi và dệt Hà Nội, Nam Định, Hải Phòng, nhà máy xay xát lúa gạo...

Cùng với hai lĩnh vực trên, lĩnh vực thương mại và dịch vụ trong giai đoạn này cũng phát đạt. Đến năm 1928, thực dân Pháp ra nghị định mới nhằm đánh thuế nặng vào hàng hóa của nước ngoài, nhất là hàng hóa nhập từ Trung Quốc và Nhật Bản. Vì vậy mà tư bản Pháp đã chiếm lại thị trường Việt Nam để độc quyền cho hàng hóa Pháp nhập cảng vào đây. Đến những năm 1929 - 1930, hàng nhập cảng của Pháp đã lên tới 63%. Thuộc địa Việt Nam trong giai đoạn này trở thành nơi xuất siêu hàng hóa và là một trong những thuộc địa sinh nhiều lợi nhuận nhất của tư bản Pháp ở châu Á Thái Bình Dương.

Từ đây, nền kinh tế Việt Nam bắt đầu phát triển trong quan hệ mâu thuẫn giữa hai xu hướng gần như đối lập nhau: *một xu hướng tăng cường sự phụ thuộc của thuộc địa đối với chính quốc; một xu hướng khác tạo nên sự phát triển nhất định về kinh tế, điều này có thể thực hiện được trong khuôn khổ của chế độ thuộc địa* [23; tr.68]. Đồng thời, sự phát triển của kinh tế Việt Nam thời kỳ này có xu hướng giao lưu và gắn chặt dần với thị trường nước ngoài, trước hết là thị trường lúa gạo và nguyên liệu cao su. Chính vì thế, ngay sau chiến tranh thế giới I, giao thông tiếp tục được mở rộng để phục vụ cho hoạt động thương mại đó.

Về chính trị, tình hình chính trị của Việt Nam nhìn chung “ổn định” với chính quyền thực dân và các nhà tư bản. Phong trào yêu nước của nhân dân ta dưới sự lãnh đạo của các sĩ phu tân tiến lần lượt bị thất bại. Đường như mọi “lộn xộn”, phản ứng của người “bản xứ” đều đã bị “dẹp yên”. Ở Bắc Kỳ vào năm 1923: *Tình hình chính trị hiện nay rất tốt, với tất cả niềm tin, chúng ta có thể tiếp tục sự nghiệp tiên bộ và*

khai hóa văn minh của mình bằng việc dựa vào sự khôn ngoan và tình trạng tinh thần hiện nay của người bản xứ [110].

Khi cả thế giới rơi vào khủng hoảng kinh tế những năm 1929 đến 1933 khiến cho Việt Nam cũng bị cuốn vào vòng xoáy của cuộc đại khủng hoảng kinh tế thế giới. Giá lúa gạo của Việt Nam bị sụt giá thê thảm. Năm 1929, giá 1 tạ gạo hơn 11 đồng thì đến năm 1933 giảm còn 3 đồng. Đời sống người nông dân ngày càng cơ cực, bần cùng hơn. Công thương nghiệp thì đình đốn, các công ty khai khoáng bị phá sản, giải thể và sáp nhập rất nhiều. Hàng hóa ứ đọng không thể giao dịch mua bán với các nước. Trước tình hình đó, chính quyền thực dân Pháp đã thực thi một loạt các biện pháp kinh tế-tài chính. Tư bản Pháp cho rút vốn đầu tư về Pháp, đặc biệt là Ngân hàng Đông Dương. Đây chính là một đòn nặng nề, bóp nghẹt huyết mạch của nền kinh tế Đông Dương, khiến cho nó ngay sau đó rơi vào tình trạng suy sụp và rối loạn. Song song đó, Chính quyền thực dân Pháp còn sử dụng ngân sách của Chính quyền Liên bang Đông Dương để trợ cấp cho các công ty, xí nghiệp của Pháp quốc đang làm ăn mua, bán tại đây, nhằm giúp các công ty, xí nghiệp này cầm cự, vượt qua cơn khó khăn, khủng hoảng. Trong khi đó, hàng trăm doanh nghiệp khác của tư sản Việt Nam, Hoa kiều và của cả người Pháp, trong đó có những doanh nghiệp vận tải, làm thầu khoán đã không được chính quyền thực dân hỗ trợ, đều phải tự vật lộn trong cơn khủng hoảng.

Từ năm 1935 trở đi, với nỗ lực của chính quyền thực dân, nền kinh tế Việt Nam về cơ bản đã phục hồi trở lại nhưng còn rất chậm. Ruộng đất bị hoang hóa trong thời kỳ khủng hoảng kinh tế đã được khai thác trở lại. Năm 1936, Thống sứ Bắc Kỳ ra Nghị định cấp ruộng cho những công dân Pháp làm đơn xin khẩn hoang với diện tích dưới 500 ha. Tính đến năm 1937, Việt Nam có 902 đồn điền. Về công nghiệp, ngành khai thác mỏ, đặc biệt là mỏ than được phục hồi trở lại. Tổng sản lượng than đá khai thác được từ năm (1936-1939) là 9,344 triệu tấn, tăng gấp 1,5 lần trước thời kỳ khủng hoảng kinh tế xảy ra. Ngoài ngành khai thác mỏ, thì các ngành công nghiệp khác như: thiếc, vàng, bạc, đồng; các ngành công nghiệp dệt may, vải sợi, công nghiệp nấu rượu, chế biến thực phẩm, xây dựng... cũng có dấu hiệu phục hồi nhưng đều vẫn còn rất khó khăn, chủ yếu do thiếu vốn đầu tư. Thương mại bắt đầu có sự tăng trưởng trở lại. Mua bán giữa các nước trong khu vực Đông Nam Á và khu vực Đông Bắc Á được mở rộng. Thị trường Trung Quốc vẫn là thị trường truyền thống xuất khẩu gạo, cá khô, nguyên liệu thuốc đông y,... và ngược lại nhập khẩu các mặt hàng máy móc, sản phẩm tiêu dùng để phục vụ cho cuộc sống và phát triển kinh tế của người dân.

Sự tăng trưởng này chỉ kéo dài trong một khoảng thời gian ngắn rồi lại bị đình đốn, ngưng trệ khi thuộc địa Đông Dương rơi vào vòng xoáy của cuộc chiến tranh thế giới thứ hai diễn ra từ năm 1939 đến 1945. Mặc dù trong suốt những năm đầu của cuộc chiến, Việt Nam không phải là chiến trường nhưng không vì thế mà nhân dân Việt Nam không phải gánh chịu những hậu quả thảm khốc của chiến cuộc. Khi Jean Decoux được cử sang làm Toàn quyền Đông Dương, ông liền thực hiện ngay chính sách vơ vét nhằm huy động tối đa các nguồn lực tại thuộc địa, phục vụ cho chính quốc Pháp. Tiếp theo đó, phát xít Nhật đến xâm lược Việt Nam. Kể từ thời điểm này, nền kinh tế Việt Nam có thêm sự chỉ huy của phát xít Nhật. Dưới sức ép của phát xít Nhật, Chính quyền Liên bang Đông Dương đã tạo điều kiện để các công ty Nhật được vào làm ăn kinh doanh tại thuộc địa. Các công ty này hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực khai thác khoáng sản để phục vụ cho nhu cầu chiến tranh của nước Nhật. Về thương mại, dịch vụ, trong giai đoạn này ghi nhận sự xuất siêu kỷ lục của thuộc địa Đông Dương trong thời Pháp thuộc. Sở dĩ có tình trạng này là vì Nhật Bản yêu cầu Chính quyền Liên bang Đông Dương phải để 50% giá trị nhập khẩu và 15% giá trị xuất khẩu của thuộc địa Đông Dương cho các công ty thương mại của Nhật phụ trách. Vì vậy, hầu như toàn bộ hàng xuất khẩu chính của thuộc địa Đông Dương trong hai năm 1942 và 1943 như: gạo, cao su, than đá, sắt, thép, xi măng,... đều được xuất cảng sang thị trường Nhật Bản. Ngoài ra, Nhật Bản còn cưỡng ép thực dân Pháp phải cho mình mua thêm nhiều sản phẩm khác tại Đông Dương, như: mangan, apatit, crom, thiếc, đồng, chì, cà phê,... với giá rẻ so với giá trên thị trường thế giới. Mặc dù xuất siêu, nhưng tình hình kinh tế của Việt Nam lại hết sức kiệt quệ. Do đó, Việt Nam không còn đủ tài chính để chi trả cho các hoạt động kinh tế, trong đó có xây dựng cơ sở hạ tầng, giao thông vận tải.

Về tình hình chính trị, trong những năm 1920, thực dân Pháp đã tiến hành một số cải cách nhằm đối phó với những biến động đang diễn ra trong xã hội Việt Nam. Mục tiêu của cuộc cải cách này là mở rộng cơ sở xã hội của thực dân Pháp, nhưng không đụng chạm tới nền tảng thống trị ở thuộc địa. Xuất phát từ đó, Pháp kiên trì đường lối nhượng bộ đối với các giai cấp có của, đồng thời tăng cường đàn áp chống lại quần chúng lao động. Điểm đáng chú ý trong tình hình chính trị ở Việt Nam là sau chiến tranh, thông qua hoạt động của lãnh tụ Nguyễn Ai Quốc và nhiều người Việt Nam yêu nước khác, các sách báo cách mạng đã bắt đầu được truyền bá vào trong nước. Các tờ báo *Người cùng khổ*, *Việt Nam hôm nay*... cũng như các tác phẩm của chủ nghĩa Mác-Lê nin đã lọt qua lưới sắt của thực dân Pháp đến với giai cấp công nhân và nhân dân Việt Nam. Ánh sáng cách mạng của chủ nghĩa Mác-Lê nin đã thôi thúc, lôi

cuốn công nhân Việt Nam vùng dậy đấu tranh, trước hết là chĩa mũi nhọn vào bọn tư bản thực dân Pháp. Phong trào dâng lên sôi nổi và phát triển đến đỉnh cao vào những năm 1925-1926. Từ trong cao trào đấu tranh yêu nước ấy đã dần dần xuất hiện các tổ chức tiên bộ và cách mạng, tiêu biểu nhất là *Hội Việt Nam cách mạng thanh niên*, *Tân Việt Cách mạng Đảng* và *Việt Nam Quốc dân Đảng*. Sự ra đời của các tổ chức cách mạng này đánh dấu bước tiến mới của phong trào dân tộc, đồng thời tạo điều kiện thúc đẩy công cuộc giải phóng đất nước tiếp tục tiến lên. Từ khoảng giữa năm 1929 trở đi không khí đấu tranh của các tầng lớp dân chúng ngày càng trở nên sôi sục. Theo thống kê của Nha Tổng thanh tra lao động Đông Dương thì từ tháng 4 năm 1929 đến tháng 4 năm 1930 có tổng số 43 cuộc bãi công của công nhân, trong đó riêng Bắc Kỳ đã nổ ra tới 22 cuộc. Trong bối cảnh đó, sự ra đời của *Đảng Cộng sản Việt Nam* đã mở ra một giai đoạn phát triển mới, tạo tiền đề thiết yếu cho bước nhảy vọt vĩ đại trong lịch sử dân tộc Việt Nam.

Khoảng thời gian từ 1936 đến 1939 là một thời kỳ lịch sử rất đặc biệt của lịch sử cận đại Việt Nam, trong đó đã diễn ra một cuộc vận động vô cùng rộng lớn và mạnh mẽ vì các quyền dân sinh, dân chủ với sự tham gia của hàng triệu quần chúng nhân dân dưới sự lãnh đạo của Đảng. Mặc dù trong suốt những năm đầu của Chiến tranh thế giới thứ hai, Việt Nam không phải là nơi đối đầu trực tiếp giữa các bên tham chiến, nhưng không vì thế mà nhân dân Việt Nam không phải gánh chịu những hậu quả thảm khốc của chiến cuộc. Thông qua chính sách vơ vét, bóc lột tàn bạo, phát-xít Nhật và thực dân Pháp đã tìm cách trút mọi gánh nặng của hậu quả chiến tranh lên đầu nhân dân bản xứ. Cuối năm 1944, sang đầu năm 1945, khi nhiệt độ ở Bắc Kỳ và Bắc Trung Kỳ thường xuyên xuống tới mức dưới 10°C, cá biệt xuống tới 6°C, đó là lúc mà hàng triệu nông dân đói rách tả tơi bị chết rét và chết đói. Do đó, cuộc đấu tranh giải phóng dân tộc khỏi ách thống trị ngoại bang và lật đổ chế độ quân chủ mục nát đã trở thành mục tiêu thôi thúc nhân dân Việt Nam nhất tề đứng lên.

Nhìn chung, trong giai đoạn 1919 - 1945, tình hình thế giới, khu vực và trong nước có nhiều biến động. Tất cả những diễn biến thăng trầm đó đã tác động đa chiều đến hoạt động kinh tế - xã hội của Bắc Kỳ nói chung và vùng Đông Bắc nói riêng, trong đó có giao thông đường bộ.

3.2. Bước phát triển của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam (1919 - 1945)

3.2.1. Chủ trương và mục đích phát triển giao thông của thực dân Pháp

Trong giai đoạn này, để bù vào những thiệt hại khi tham gia Chiến tranh Thế giới lần thứ nhất, thực dân Pháp bắt đầu công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai ở

Đông Dương, nơi được coi là một thuộc địa “*quan trọng nhất, phát triển nhất và giàu có nhất*” [1; tr.463]. Chương trình khai thác thuộc địa này do Albert Sarraut - Bộ trưởng Bộ thuộc địa và nguyên là Toàn quyền Đông Dương đề ra nhằm góp phần phục hồi nền kinh tế của chính quốc một cách nhanh chóng sau chiến tranh. Nội dung và định hướng của Chương trình này thể hiện đầu tiên trong “*Chương trình 5 năm hoạt động chính trị và kinh tế*” (1919 - 1924), được Albert Sarraut đề ra vào tháng 5/1918, trong đó có 4 điểm dành cho Liên bang Đông Dương, kế hoạch được vạch ra về kinh tế là: “*Phát triển công cụ kinh tế và nông nghiệp*”, tức là phát triển các công trình công cộng, tạo cơ sở hạ tầng cho hoạt động của các ngành kinh tế khác và chú trọng khai thác các sản phẩm thuộc địa cần cho chính quốc. Kế hoạch này đã được Hội đồng chính phủ Đông Dương tán thành và cho phép thực hiện bởi “*xứ Đông Dương hào phóng, bằng quỹ dự trữ của mình, cấp cho những lãnh thổ thuộc châu Đại Dương nhưng phương tiện để thoát khỏi sự uế oải và đạt được giá trị toàn diện...*”. Albert Sarraut lúc đó muốn rằng: “*Nghị lực, ý chí, những cánh tay và những khối óc...tất cả những lực lượng tích cực ấy đều phải hướng vào các thuộc địa của Pháp để hoàn thành việc khai thác theo một kế hoạch có phương pháp và chính xác*” [170; tr.20]. Sau đó trong “*Dự luật khai thác thuộc địa*” được Albert Sarraut trình bày trước Quốc hội Pháp vào ngày 12/4/1921 thì mục đích được ưu tiên trước hết của việc khai thác thuộc địa không phải chỉ trong nông phẩm nhiệt đới mà còn là những nguồn tài nguyên thiên nhiên dưới lòng đất, tức là mỏ quặng. Đó là cơ sở của công cuộc khai thác kinh tế nhằm định hướng các công việc phải quan tâm trong quản lý hành chính ở chính quốc và thuộc địa. Chủ trương của Pháp lúc này là tăng cường đầu tư để bóc lột thuộc địa ở mức cao hơn. Nhưng để khai thác được cần có công cụ hữu hiệu, trước hết là hệ thống đường giao thông.

Người Pháp cũng chủ trương xây dựng mạng lưới đường bộ ở Bắc Kỳ kết nối với cả Đông Dương. Việc xây dựng và nâng cấp các tuyến đường trên đều nhằm mục đích nâng cao năng lực vận tải, nhất là cho xe ô tô, một phương tiện mới và ngày càng phổ biến ở Bắc Kỳ. Đồng thời, hệ thống đường mới được xây dựng, nâng cấp sẽ nối liền với các cảng sông, cảng biển và đường sắt, nối kết các địa phương với trung tâm Hà Nội, Hải Phòng nhằm kích thích khai thác khoáng sản, lúa gạo trên quy mô lớn.

Về mục tiêu chung, trong suốt giai đoạn này, thực dân Pháp vẫn theo đuổi một ý đồ duy nhất và cao nhất là bòn rút, vơ vét tài nguyên của thuộc địa để làm giàu cho chính quốc nhưng không cho thuộc địa có cơ hội cạnh tranh với chính quốc. Đồng thời còn để củng cố bộ máy chính quyền thống trị và tăng cường xung lực của chủ nghĩa thực dân phong kiến đối với các tầng lớp nhân dân ta.

3.2.2. Cơ quan quản lý và nguồn vốn đầu tư

Cơ quan quản lý

Ở cấp cao nhất, Bộ Thuộc địa phụ trách kiểm soát một cách trực tiếp của Bộ tới tất cả những những vấn đề quan trọng nhất, liên quan đến các lĩnh vực kinh tế, an ninh chính trị của thuộc địa. Bộ Thuộc địa được tổ chức lại bằng sắc lệnh 29/6/1919, Nghị định 17/7/1919 và Nghị định 1/8/1920. Đây là lần thứ hai trong lịch sử nước Pháp, Bộ Thuộc địa được tổ chức thành một cơ cấu riêng, độc lập và bình đẳng với các bộ khác trong Chính phủ. Điều này cũng có nghĩa là Bộ Thuộc địa sẽ có nhiều quyền hành hơn trong việc điều hành những công việc của thuộc địa. Trong Bộ thuộc địa có Ban Chỉ đạo các vấn đề kinh tế. Ban này gồm ba bộ phận, gọi là Cục, trong đó có Cục chỉ đạo về quan thuế, tiền tệ, luật thương mại và công nghiệp, khai thác bưu điện, điện tín, giao thông vận tải đường bộ và đường thủy.

Tại Liên bang Đông Dương, Toàn quyền vẫn là nhân vật có quyền cao nhất đối với các vấn đề liên quan đường bộ. Đây là người có quyền xếp loại các tuyến đường bộ chính Đông Dương. Để xếp hạng một tuyến giao thông là đường thuộc địa, Toàn quyền Đông Dương sẽ có sự bàn bạc, thống nhất với một Hội đồng tư vấn (hoặc Ban Thường vụ của Hội đồng này).

Bên cạnh Toàn quyền Đông Dương, Tổng Thanh tra công chính đảm bảo chỉ đạo các công việc liên quan tới ngành công chính [35; tr.41- 42]. Quyền hạn của Tổng Thanh tra công chính được quy định trong Nghị định ký ngày 20/6/1921 và được bổ sung trong nghị định ký ngày 8/4/1925. Ngành công chính Đông Dương vẫn được tổ chức thành các khu công chính địa phương và các khu công chính đặc biệt, trong đó có Khu công chính Bắc Kỳ.

Ngoài ra, trong giai đoạn này Hội đồng kỳ mục hàng tỉnh ở Bắc Kỳ (được thành lập từ trước chiến tranh bằng Nghị định 19/3/1913) được trao thêm trách nhiệm tham vấn thông qua Nghị định 2/9/1922; Nghị định 7/9/1922 và Nghị định 21/11/1930. Thành phần của Hội đồng này bao gồm cả người Pháp và người Việt. Hội đồng kỳ mục hàng tỉnh, trên nguyên tắc, là cơ quan tư vấn cho chính quyền tỉnh. Những lĩnh vực mà nó bắt buộc phải góp ý kiến là vấn đề tài chính, phân định địa giới, xếp hạng đường giao thông và bảo dưỡng các công trình công cộng.

Người đứng đầu cấp tỉnh là người thừa lệnh chi những khoản tiền do chính quyền cấp xứ ủy quyền. Trước năm 1931, ở Bắc Kỳ không có loại ngân sách hàng tỉnh. Do vậy, năm 1931, chính quyền thuộc địa đã phải cho lập ra loại ngân sách này. Chính quyền cấp tỉnh có quyền phê chuẩn việc thành lập, những thay đổi và việc sử dụng những nguồn ngân sách đó, chẳng hạn như việc chi tiêu cho các công trình giao thông dựa vào quỹ của làng xã.

Nguồn vốn đầu tư

Để phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa lần này, thực dân Pháp đã đầu tư vào Đông Dương với tốc độ và quy mô lớn gấp nhiều lần so với thời kỳ trước Chiến tranh thế giới lần thứ nhất. Trên thực tế, sau chiến tranh, khi vốn đầu tư của Pháp vào các thị trường nước ngoài truyền thống bị co lại, thì vốn đầu tư vào các nước thuộc địa lại vượt lên đứng đầu trong tổng số vốn mà Pháp đầu tư ở bên ngoài. Riêng tại Đông Dương, số tiền vốn đầu tư cho đợt khai thác này tăng đều qua các năm. Năm 1920, số vốn đầu tư vào Việt Nam là 255 triệu franc thì đến những năm 1924 - 1929, số vốn đầu tư này tăng tới 4.000 triệu franc [3; tr.57], tăng gấp 6 lần so với 20 năm trước chiến tranh. Năm 1926 là năm mà tư bản Pháp đầu tư nhiều nhất sang nước ta, năm mà ở Pháp đồng franc bị phá giá nặng nề nhất. Nguyên nhân chính dẫn đến tăng vốn đầu tư của tư bản Pháp trong thời gian này là do giá trị đồng Đông Dương tăng giá so với đồng franc của Pháp, 1 đồng Đông Dương quy đổi bằng 16,50 franc năm 1920 và 27,50 franc năm 1926, cũng như sự tăng giá các nguyên liệu so với giai đoạn trước. Đó là chưa kể đầu tư vào hầm mỏ, đồn điền ở nước ta với giá nhân công rẻ trở thành siêu lợi nhuận so với ở Pháp. Bên cạnh đó còn do trong thời gian này tình hình nước Pháp đã trở nên ổn định. Nhiều người Pháp cũng biết đến Đông Dương và quan tâm đến việc đầu tư tại khu vực này. Cũng cần phải nói thêm rằng, nguyên nhân thúc đẩy sự đầu tư vào Việt Nam sau năm 1918 chính là Cách mạng tháng Mười Nga thành công khiến cho số lượng lớn tiền đầu tư vốn của Pháp và cho vay vào nước Nga đã chấm dứt. Việc đầu tư vào Đông Âu đã bị chặn lại, nguồn vốn của tư bản Pháp tất yếu phải tìm cách “chảy qua” Đông Dương.

Về chi phí xây dựng, bảo trì đường thuộc địa trước đây thuộc phạm vi trách nhiệm của ngân sách các Xứ, theo Nghị định ngày 18/6/1918 về xếp loại đường, việc xây dựng và bảo trì đường thuộc địa do ngân sách Đông Dương đài thọ. Bảng dưới đây cho chúng ta biết được nguồn tài chính chi cho chương trình cải thiện các quốc lộ trong năm 1919 và 1920.

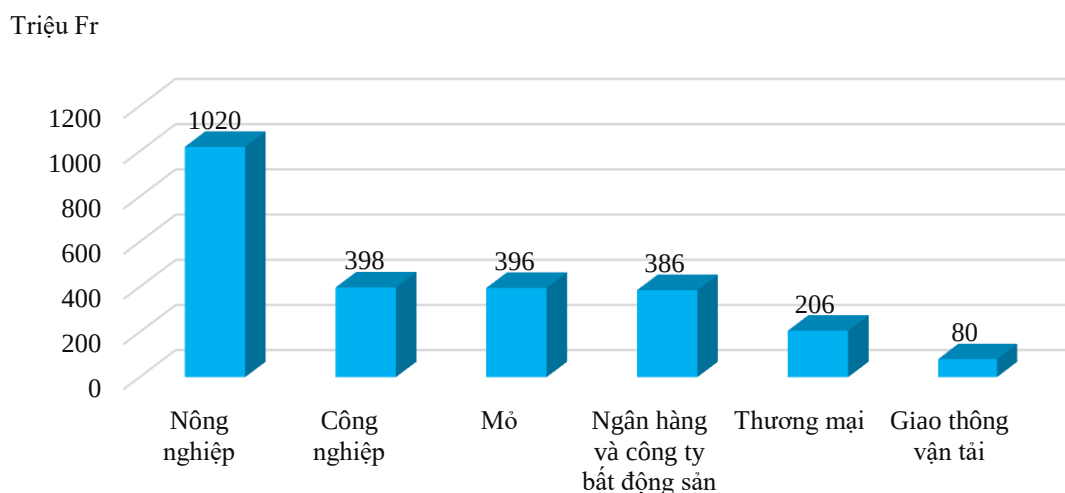
Bảng 3.1. Vốn đầu tư cải thiện đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1919, 1920

Đơn vị tính: franc

Tên đường	Ngân sách liên bang (công việc mới)				Khoản vay 90 triệu (công việc mới)			
	Chi phí lấy của năm tài chính 1919	Đăng ký ngân sách năm 1920	Chi phí		Chi phí lấy của năm tài chính 1919	Đăng ký ngân sách năm 1920	Chi phí	
			Cam kết đến 30.6.1920	Cam kết tới cuối năm tài khóa			Cam kết đến 30.6.1920	Cam kết tới cuối năm tài khóa
Đường số 1	58.143	40.000	26.918	13.082				
Đường số 2	127.700	100.000	65.380	54.614				
Đường số 3	189.000	70.000	76.649,58			160.000 f 34	43.220 f	116.780 f 34
Đường số 4	293.957	125.000	66.200	58.800				

Nguồn: [101]

Theo tác giả Patrice Morlat, tình hình phân bổ vốn đầu tư của trong các ngành kinh tế những năm 1924 - 1928 như sau:



Nguồn: [164; tr.348]

Biểu đồ 3.1. Sự phân bổ vốn đầu tư của tư bản Pháp trong các ngành kinh tế Đông Dương từ năm 1924 đến năm 1928

Như vậy, nếu như trong giai đoạn 1897 - 1918, giao thông vận tải đứng thứ hai về vốn đầu tư trong các ngành kinh tế thì trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai này, đầu tư cho giao thông vận tải lại ở mức thấp nhất. Giáo sư Văn Tạo trong bài viết “Hoạt động của tư bản Pháp ở Việt Nam từ 1918 đến 1930” cho rằng, từ năm 1924 đến năm 1930, số vốn do các công ty Pháp ở Đông Dương (hầu hết là ở Việt Nam) phát hành trong lĩnh vực vận tải là 174,2 triệu franc, thấp nhất trong cơ cấu đầu tư (nông nghiệp 1.272,6; ngân hàng và bất động sản là 744,1 triệu franc; mỏ là 653,7 triệu franc; công nghiệp 606,2 triệu franc; thương mại là 363,6 triệu franc) [42; tr.77]

Nhà nghiên cứu Paul Bernard cho ta biết rõ hơn tỉ lệ vốn: Nông nghiệp: 33%, công nghiệp: 14%, mỏ: 17%, các công ty bất động sản và ngân hàng: 24%, thương mại và giao thông vận tải: 12%. Nguyên nhân chính khiến cho vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và hệ thống giao thông ở Đông Dương thấp là do hệ thống giao thông vận tải ở Đông Dương đã được thực dân Pháp tập trung đầu tư xây dựng trong giai đoạn trước năm 1918 nên ở giai đoạn này không có yêu cầu xây dựng những công trình lớn, mà cần tập trung tận dụng khai thác các tuyến đường đã mở đó. Hơn nữa sau chiến tranh, do Pháp nhờ lấy lại được tỉnh Lorraine nhiều sắt, cướp được tỉnh Sarre nhiều than nên sau khủng hoảng, công nghiệp nặng, nhất là ngành ô-tô phát triển, cần nhiều cao su mà Pháp không có.

Tuy nhiên số vốn đó lại phân bố không đều giữa các xứ thuộc Liên bang. Vốn thông qua Ngân sách Đông Dương và ngân sách vay chi cho cầu và đường ở Bắc Kỳ đến năm 1925 là 10.251.000đ, xếp thứ hai sau Trung Kỳ 13.900.000đ [35; tr.54]. Tác giả Jean-Pierre Aumiphin lại đưa ra một con số khác.

Bảng 3.2. Vốn đầu tư của tư bản Pháp cho giao thông các xứ giai đoạn 1924 - 1928

Đơn vị: triệu Fr

Các ngành	Bắc Kỳ	Nam Kỳ	Cao Miên	Lào	Trung Kỳ
Công nghiệp vận tải, công chính	33	67	0	0	0
Giao thông	65	35	0	0	0

Nguồn: [3; tr.78]

Điểm đáng lưu ý, tại Bắc Kỳ vốn được đầu tư nhiều nhất vào giao thông, khai thác mỏ, cho công nghiệp vận tải và cho công chính, thương mại rồi cuối cùng là cho nông - lâm nghiệp. Nguyên nhân chính là do nhu cầu vận chuyển khoáng sản, nguyên liệu, hàng hóa đến nơi tiêu thụ sau chiến tranh đã tăng cao, nên giao thông vận tải cần được đầu tư hoàn thiện và duy tu, bảo trì, đặc biệt là đường bộ.

Vào năm 1930, tổng chi ngân sách của Đông Dương là vào khoảng 150 triệu đồng thì các khoản chi cho “công trình công cộng và những lợi ích kinh tế khác” là khoảng 54,5 triệu đồng. Trong số tiền này có 39,6 triệu đồng, chiếm 72,66 %, được chi tiêu vào việc xây dựng các công trình công cộng mới và duy tu các công trình đã được xây dựng từ trước [135; tr.47 - 48]. Về cơ cấu nguồn vốn đầu tư, lần này có sự thay đổi căn bản. Nếu như trước Chiến tranh thế giới lần thứ I, vốn của tư bản nhà nước là chủ yếu thì trong cuộc khai thác thuộc địa lần hai, vốn đầu tư của tư bản tư nhân đứng vị trí hàng đầu. Các doanh nghiệp tư bản đã đóng một vai trò thiết yếu trong việc thực dân hóa này nhằm mục đích thu lợi từ việc khai thác kinh tế tài nguyên của xứ Bắc Kỳ. Do vậy, nhiều công ty đã đầu tư tiền vào phát triển cơ sở hạ tầng.

Tuy nhiên, sự tác động của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới 1929 - 1933 đã gây ảnh hưởng nghiêm trọng đối với nền kinh tế nên quá trình đầu tư cho giao thông sau đó giảm sút dần. Ngân sách chi cho toàn Đông Dương chỉ còn 58,6 triệu đồng bạc vào năm 1934. Để đối phó với cuộc khủng hoảng kinh tế, chính quyền thuộc địa Pháp ở Việt Nam buộc phải thực hiện chính sách thắt lưng buộc bụng, việc đầu tư cho các lĩnh vực công, trong đó có giao thông vận tải vì thế đã giảm sút mạnh so với trước. Mặc dù cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới đã chấm dứt về cơ bản từ cuối năm 1930 nhưng đến năm 1936 tình hình kinh tế Đông Dương mới dần trở lại trước mức năm 1929. Trong suốt thời kỳ 1936 đến 1939, Đông Dương vẫn phải chịu những hậu quả nặng nề của cuộc khủng hoảng kinh tế gây ra. Theo số liệu thống kê, đến năm 1939, trong số vốn đầu tư tư nhân, phần giành cho nông nghiệp chiếm 27% trong khi đó phần cho giao thông vận tải lại ở mức thấp nhất, chỉ chiếm 11,5%.

Từ năm 1939 đến năm 1945 là giai đoạn thế giới đầy biến động, tình hình Việt Nam cũng chịu ảnh hưởng lớn từ bối cảnh quốc tế. Cuộc Chiến tranh thế giới lần thứ 2 bùng nổ năm 1939, Chính phủ Mặt trận Nhân dân Pháp sụp đổ, nước Pháp bị Đức chiếm đóng, tiếp đó là chiến tranh bùng nổ ở Thái Bình Dương. Do thị trường Đông Dương bị phong tỏa, việc buôn bán, thông thương với nước ngoài bị đình trệ nên người Pháp cũng ít chú trọng đầu tư đến giao thông vận tải. Trong giai đoạn “cộng trị”, thực dân Pháp - phát xít Nhật chỉ tập trung khai thác năng lực vận chuyển của hệ thống giao thông sẵn có nhằm phục vụ cung ứng nhu cầu nội địa và xuất khẩu. Do vậy, nhiệm vụ xây dựng hệ thống giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ giai đoạn này là hoàn thiện, mở rộng và nâng cấp (rải đá, trải nhựa...) các tuyến đường bộ.

Cũng như giai đoạn trước, để có được nguồn vốn đầu tư vào các ngành kinh tế nói chung và mở đường, đầu tư cho giao thông vận tải nói riêng, thực dân Pháp đã tìm mọi cách để tăng nguồn vốn. Sau chiến tranh thế giới thứ nhất, để tăng nguồn thu ngân sách nhà nước, mở rộng khai thác thuộc địa, chính quyền thực dân Pháp đã tìm cách tăng cường bóc lột nhân dân ta bằng tô thuế. Trong các loại thuế thì thuế trực thu gồm thuế thân, thuế ruộng, và thuế môn bài vẫn tiếp tục đóng vai trò quan trọng như trước. Đối với người bản xứ, chính quyền thực dân đã tăng đồng loạt mức thuế thân ở Bắc Kỳ và Trung Kỳ lên 2,50 đồng [10; tr.112]. Bên cạnh thuế thân, các loại thuế trực thu khác như thuế ruộng đất, thuế môn bài đều được điều chỉnh theo hướng tăng nặng thêm. Tại Bắc Kỳ, theo Nghị định của Thống sứ Bắc Kỳ ngày 1/12/1920 thì thuế môn bài gồm 3 hạng: Biệt hạng, ngoại hạng, và hạng thường với 24 bậc thuế từ 3000 đồng bạc đến 1 đồng, kèm theo khoảng 100 danh mục ngành nghề [21; tr.39]. Đối với thuế ruộng được chia thành thuế ruộng trồng lúa và đất trồng các loại cây

khác với các biểu thuế dành cho người bản xứ và người Âu. Đó là chưa kể ngoài các loại thuế thân và thuế ruộng, các dân đinh và chủ ruộng còn phải nộp nhiều khoản phụ thu khác cho chính quyền thuộc địa. Chính quyền Pháp còn ban hành và thực thi nhiều loại thuế gián thu khác nhau như thuế hải quan, thuế tiêu thụ, thuế chuyên chở, thuế tem... Cùng với việc tăng nhất loạt các thứ thuế cũ lên trung bình khoảng 30%-55%, chúng còn đặt ra nhiều loại thuế mới, như đảm phụ quốc phòng, thuế cư trú, thuế 6% theo lợi tức. Bên cạnh đó, ba khoản độc quyền về thuốc phiện, rượu và muối vẫn tiếp tục mang lại những nguồn thu nhập khổng lồ cho ngân sách chính quyền thuộc địa ở Đông Dương.

Là một công cụ hữu hiệu của chính quyền thuộc địa, Ngân hàng Đông Dương ngoài chức năng độc quyền phát hành tiền tệ, ngân hàng còn là cơ quan tài chính lớn nhất của chính quyền và tài phiệt Pháp. Ngân hàng đã dùng của cải thu được do đặc quyền của mình mang lại để tham gia vào các hoạt động kinh doanh trực tiếp tại các nước thuộc địa. Năm 1920, kinh doanh trực tiếp ở Đông Dương chiếm 90% hoạt động của Ngân hàng Đông Dương [3; tr.27]. Ngân hàng đã huy động nguồn vốn chính quốc để phát triển và tài trợ những ngành kinh tế then chốt, trong đó có khoản vay đầu tư vào giao thông vận tải

Ngoài các khoản huy động vốn trên, chính quyền thuộc địa còn tổ chức các đợt công trái để tăng vốn đầu tư, kiếm lời. Tháng 5/1926, bằng một sắc lệnh, Toàn quyền Đông Dương quyết định mở một đợt công trái 2 triệu đồng cho việc xây dựng và duy tu các công trình công cộng.

3.2.3. Kỹ thuật xây dựng và nhân công xây dựng

Cũng giống như giai đoạn 1897 - 1918, thời kỳ này các công việc được thực hiện trên các con đường quốc lộ ở vùng Đông Bắc Bắc Kỳ bao gồm chủ yếu là việc san lấp nhằm cải thiện và cho việc mở rộng nền đường và cho việc xây dựng các công trình phụ trợ (cầu, cống). Để mở rộng giao thông đường bộ đến những khu vực trung tâm kinh tế, các hầm mỏ, đồn điền, bến cảng hoặc các vùng biên giới quan yếu bằng các phương tiện cơ giới. Đối với những nơi đường giao thông đã có sẵn, người Pháp cho sửa chữa nới rộng từ 0m6 ra 1m.

Về việc xây dựng cầu, ban đầu Pháp cho xây dựng cây cầu bằng tre, gỗ tạm để di chuyển bằng đi bộ, xe kéo, ba gác, ngựa. Sau này do nhu cầu đi lại bằng ô tô, vận tải nặng và đặc biệt là sử dụng lâu dài tránh hỏng cầu do nước lũ cuốn..., Pháp cho xây dựng hàng loạt những cây cầu sắt, cầu bê tông cốt thép. Cầu có nhiều mẫu tuy nhiên phổ biến nhất là cầu gồm những đà dọc bằng bê tông cốt thép, mỗi nhịp dưới 20m, mặt cầu đặt lên trên, hai bên mặt cầu có lề đường đặt hẫng. Cầu chủ yếu là cho một làn xe

chạy, lòng đường trên cầu rộng từ 2,5 - 3m. Tùy theo loại đường mà thiết kế cho xe trọng tải 2 tấn và 3-4 tấn theo trục trước và sau, hoặc 3-5 tấn. Khi làm cầu bê tông, mới nâng lên 4-9 tấn và cuối những năm 30 là 5-10 tấn hoặc trục kép sau 5-10+10 tấn là loại nặng nhất. Những đường đi song song với đường sắt, cầu lớn đều đi chung, cầu nhỏ thì chung mô-lan ô-tô ghé sát bên. Móng cầu đường bộ vùng đồi núi, thường dựa trên nền thiên nhiên. Ở đồng bằng và những nơi đất yếu, phần lớn là gia cố.

Công tác thứ 2 là thi công mặt đường. Mặt đường vốn có của nước ta là đường đất, thường lầy lội và bị sạt lở vào mùa mưa lũ cản trở giao thông. Khi mới khai thác sử dụng, Pháp thực hiện mở rộng nền đường, san phẳng mặt đường, đắp thêm đất vào ổ gà, sau thì tiến hành rải đá dăm. Với bề rộng mặt đường 3-4m người ta sử dụng 400m^3 - 500m^3 đá trên 1km đường, độ võng mặt đường 1/80. Nguyên liệu đá rải mặt đường là đá vôi được khai thác ở vùng gần tuyến đường đi qua. Đá vôi là loại đá mềm nhưng dòn nên chỉ thích hợp với đường có lưu lượng xe ít, trọng tải nhẹ. Khi lưu lượng xe chở nặng đi lại thường xuyên nhanh chóng phá hủy mặt đường. Vì vậy, các tuyến đường, đoạn đường có xe đi lại nhiều phải sử dụng loại đá cứng hơn như đá hoa cương, thạch anh, vân ban thạch... Nhưng các mỏ đá cứng hiếm và xa nên chi phí cho các đoạn đường trải đá cứng rất cao.

Để tăng sức đề kháng cho lớp mặt đường, Pháp đã sử dụng những phương pháp tiến bộ nhất về rải đá, mở rộng nền đường, thí nghiệm các loại đá dùng cho lớp đá rải bề mặt. Người ta đã cho mở rộng mặt đường ở những chỗ hẹp để phân bố lực tác động, định kì duy tu; sau đó họ thay thế đường rải đá dăm bằng đường bê tông và đường rải nhựa, trước đó người ta đã thử nghiệm mặt đường bằng silicat nhưng không khả quan. Mặt đường bê tông được sử dụng ít do giá xi măng cao nên hạn chế đáng kể việc sử dụng kỹ thuật này. Mặt đường rải nhựa được dùng phổ biến vì tận dụng các sản phẩm nặng do việc chưng cất dầu hỏa để lại không gây tăng chi phí làm đường. Mặt đường nhựa được sử dụng ở Đông Dương nói chung và khu vực Đông Bắc nói riêng phù hợp còn bởi khí hậu nhiệt đới, nhiệt độ cao giúp làm mềm mặt đường chịu lực tốt, hạn chế nứt vỡ. Hơn nữa, sử dụng đường rải nhựa kéo dài thời hạn đại tu (thời hạn 1 lần đại tu của mặt đường rải nhựa = thời hạn 2 lần đại tu mặt đường đá mềm = 1,5 thời hạn 1 lần đại tu mặt đường đá cứng) nên chi phí ít tốn kém hơn. Để thực hiện việc rải nhựa, trước hết cần rải đá thông thường bằng đá mềm hoặc nếu có thể bằng đá cứng, sau đó trên mặt rải một lớp nhựa. Do ưu thế của mặt đường rải nhựa đối với việc vận chuyển nên trong thời gian này, người Pháp có kế hoạch mở rộng diện tích mặt đường này trên nhiều tuyến. Đến những năm 20 của thế kỷ XX việc dùng nhựa làm đường đã được phổ biến và chủ yếu là láng mặt.

Về nhân công xây dựng, ngoài các cấp giám sát, quản lý, nhân công xây dựng chủ yếu gồm hai thành phần sau đây: Thứ nhất là những người công nhân thường trực; thứ hai là những người công nhân tạm thời làm công theo một số công việc được trả công nhật hoặc trả khoán. Nhưng sau năm 1918, mặc dù dân cư ở Bắc Kỳ đông, nhưng việc chiêu mộ nguồn nhân công làm đường vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn.

Bảng 3.3. Dân số các xứ từ năm 1921 đến năm 1943

Đơn vị: Người

Khu vực	1921	1926	1932	1936	1943
Bắc Kỳ	6.854.000	7.402.000	8.096.000	8.700.000	9.851.000
Trung Kỳ	4.933.000	5.581.000	5.122.000	5.656.000	7.183.000
Nam Kỳ	3.797.000	4.118.000	4.484.000	4.616.000	5.200.000

Nguồn: [132; tr.261]; [153]

Bảng thống kê cho thấy, Bắc Kỳ có dân số cao nhất Đông Dương thời kỳ này, dân số Bắc Kỳ tăng lên nhanh chóng: năm 1921 là 6.854 nghìn người, đến năm 1936 tăng lên 8.700 nghìn người, năm 1943 là 9.851 nghìn người. Sở dĩ việc tuyển mộ nhân công làm đường ở vùng Đông Bắc gặp khó khăn là do :

Thứ nhất, trừ một số địa phương vùng đồng bằng và trung du tập trung dân số đông, còn lại vùng miền núi dân cư có mật độ thưa thớt, chỉ dưới 10 người/km². Số liệu về diện tích và dân số các tỉnh như sau:

Bảng 3.4. Diện tích và dân số các tỉnh vùng Đông Bắc năm 1921 và năm 1936

Tỉnh	1921			1936	
	Diện tích (1000km ²)	Dân số (nghìn người)	Mật độ (/1 km ²)	Dân số (nghìn người)	Mật độ (/1 km ²)
Bắc Giang	5.2	212	40	273	52
Bắc Kạn	5.1	36	7	54	11
Cao Bằng	6.7	124	19	171	26
Hà Giang	8.3	69	8	78	9
Hải Ninh	3.3	65	19	92	28
Lạng Sơn	6.2	99	16	150	24
Lào Kay	5.9	36	6	58	10
Phúc Yên	0.7	145	207	167	242
Phú Thọ	3.7	241	65	296	81
Quảng Yên	3.4	73	21	147	43
Sơn Tây	1.0	242	242	288	282
Thái Nguyên	3.5	70	20	100	29
Tuyên Quang	5.9	40	7	65	11
Vĩnh Yên	1.1	194	176	244	218
Hà Nội	-	75	-	149	-

Nguồn: [129], [130]

Thứ hai, một nguyên nhân khác khiến cho việc chiêu mộ nhân công gặp khó khăn là do rất nhiều người dân phải thực hiện nghĩa vụ đi lính. Minh chứng cho điều này chính là bức điện ngày 29/1/1923 của Công sứ tỉnh Bắc Kạn gửi Giám đốc công chính tỉnh Bắc Kạn để bắt phu sửa chữa, cải thiện đường quốc lộ số 3: *Tỉnh này có 36 000 dân trong đó có 13.000 chính thức nhưng còn phải trừ đi số người đang phục vụ như lính cơ, dân phòng, lính khố xanh (800), lính trạm, chúng ta sẽ phải bắt phần lớn dân cư đi làm phu* [98].

Thứ ba, do chính sách của chính quyền thuộc địa nhằm chiêu mộ nhân công để thực hiện các hoạt động khai thác khác. Trước khi chiến tranh thế giới II, Toàn quyền Catroux đặt ra các mục tiêu mộ 50.000 công nhân Đông Dương, trong đó có 25.000 ở Bắc Kỳ. Điều này khiến cho những vùng đồng bằng đông dân Bắc Kỳ và Bắc Trung Kỳ đã trở thành nạn nhân của chế độ mộ phu tăng cường, với những biện pháp dụ dỗ vô nhân đạo và cưỡng bức dã man của chính quyền thực dân. Nông dân của các tỉnh đồng bằng châu thổ được “mộ” với số lượng lớn hơn xưa cho các mỏ than, mỏ kim khí ở vùng Đông Bắc, trong các khu công nghiệp, dịch vụ ở những thành phố lớn, trên các đồn điền tại các vùng ngoài đồng bằng và nhất là cho những đồn điền đất đỏ, đất ba zan ở Nam Kỳ, Nam Trung Kỳ hay như là cho các thuộc địa trên biển Thái Bình Dương: Nouvelle Calédonie, Nouvelle Hébride...do Chính phủ thuộc địa tổ chức và do Tổng cục Nhân công Đông Dương đảm nhận. Hơn nữa, tuyệt đại phu mộ đều là tráng đinh (phụ nữ chỉ chiếm tỷ lệ 15%). Điều này tạo ra một sự mất cân đối trong kết cấu dân cư và ảnh hưởng đến lực lượng lao động cho việc xây dựng các tuyến đường.

Thứ tư, do đời sống của “phu mộ” tại những nơi làm việc mới không những không tốt hơn, mà còn tồi tệ hơn khi họ còn ở quê. Điều đó gây cho họ phản cảm mạnh mẽ, thậm chí chống đối quyết liệt việc đi phu làm đường. Điều kiện sinh hoạt vật chất của nhân công vẫn hết sức thấp kém. Cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai chỉ chú ý đầu tư thêm vốn và mở rộng quy mô sản xuất, nhưng không tăng cường các phương tiện máy móc và cải thiện điều kiện làm việc cho công nhân. Tình trạng ăn, ở của công nhân, rất thấp kém. Thêm vào đó, thời gian làm việc thường phải kéo dài từ 9 đến 10 giờ mỗi ngày. Ngoài đồng lương rẻ mạt, điều kiện lao động cực khổ, công nhân còn bị đánh đập, ngược đãi như nô lệ.

Bảng 3.5. Lương của công nhân ở Việt Nam từ năm 1931 đến năm 1939

Đơn vị: đồng

Lương công nhật	1931	1934	1936	1939
Thợ mỏ Đông Triều	0.7	0.4	0.38	--
Phu không chuyên môn ở Bắc Kỳ	0.37			0.36
Công nhân là nữ ở Hải Phòng	0.31	0.21	0.17	
Công nhân chuyên môn ở Saigon	1.5	1.22	1.13	
Phu không chuyên môn ở Saigon	0.7			0.75

Nguồn: [155; tr.270]

Để giải quyết bài toán nhân công, chính quyền thực dân đã sử dụng nhiều thủ đoạn: “*Có một sự thật không chối cãi được, và một tâm lý không thể thay đổi được là bọn nhà quê chỉ chịu đi làm việc ngoài làng họ khi nào họ đang chết đói; cho nên phải đi đến một kết luận dị kỳ là, để cho chúng ta thoát khỏi tình trạng khó khăn hiện nay (về việc chiêu mộ nhân công), thì phải làm sao cho nông thôn nghèo mạt,... phải đánh sứt giá nông sản*” [100]. Điều đó có nghĩa là phải bần cùng hóa nông thôn để có nhân công giá rẻ: thuế đất cao, thuế thân nặng, giá nông sản bị đánh hạ xuống. Chính cảnh sống cùng cực ấy đã thúc đẩy công nhân hăng hái đứng lên đấu tranh chống ách áp bức, bóc lột của bọn chủ thực dân tư bản, bọn cai thầu làm đường.

3.2.4. Tình hình xây dựng, duy tu, bảo trì hệ thống giao thông đường thuộc địa

Ngay sau chiến tranh thế giới I, song song với việc xây dựng thêm các tuyến đường bộ mới, chính quyền thực dân đã không ngừng tăng cường đầu tư kinh phí nhằm bảo dưỡng nâng cấp hệ thống đường bộ đã khai thác và xây dựng trước đó. Do đó theo thời gian, tổng số chiều dài các tuyến đường thuộc địa được kéo dài thêm và rải đá đảm bảo cho ô-tô chạy được cả mùa khô và mùa mưa đã tăng lên rõ rệt trong thời kỳ này. Vào thời kỳ này, cũng có sự du nhập một bộ phận lớn người Âu vào xã hội Việt Nam. Tại khu vực này số lượng người Âu, người Hoa và người nước ngoài cũng tăng lên. Đặc biệt là tại các thành phố, thị xã lớn. Số lượng lớn người nước ngoài du nhập vào các tỉnh Đông Bắc đã tác động mạnh mẽ đến hoạt động giao thông, vận tải. Vì đối tượng phục vụ chính cũng như mục đích chủ yếu khi thực dân Pháp xây dựng các tuyến đường là để phục vụ tầng lớp “*thượng đẳng*”. Bảng dưới đây sẽ chỉ ra tình trạng của các quốc lộ vào cuối năm 1920.

Bảng 3.6. Hiện trạng các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc vào năm 1920

Tên đường	Chiều dài (km)					
	Tổng km	Trải đá		Bằng đá Biên Hòa	Không trải đá nhưng có thể lưu thông bằng ôto, ít nhất là trong mùa khô	Không có khả năng lưu thông bằng ôto
		Chắc chắn	Tạm thời			
Đường số 1	288	185		30	73	
Đường số 2	330,5	165,5		5	115	45
Đường số 3	269,5	166,5	17	7	89	
Đường số 4	824	161	40		10	613

Nguồn: [101]

Tổng số chiều dài các tuyến đường ô-tô chạy được đã tăng lên trong thời gian từ 1919 đến 1925, số liệu như trong bảng dưới đây:

Bảng 3.7. Hiện trạng đường bộ ở Bắc Kỳ (1919 - 1925)

Năm	Đường rải đá, ôto chạy được các mùa	Đường chưa rải đá, ôto chạy được trong mùa khô	Tổng cộng
Cuối năm 1919	886	3886	5086
Cuối năm 1920	957	3904	5280
Cuối năm 1921	977	3884	5285
Cuối năm 1922	1039	3945	5408
Cuối năm 1923	1077	4050	5551
Cuối năm 1924	1103	4050	5577
Tính đến 30/6/1925	1258	3862	5550

Nguồn: [112]

Cho đến cuối năm 1925 ở Bắc Kỳ có 5.550km đường thuộc xứ, trong đó đã rải đá được 1690km và có 3860km làm xong nền [35; tr.78]. Đến năm 1927, theo báo cáo của Toàn quyền Đông Dương về “*Sự phát triển của hệ thống các đường giao thông lớn ở Đông Dương*”, cho biết chỉ trong vòng 15 năm, độ dài của những con đường bộ trên toàn cõi Đông Dương đã tăng lên gấp 3 lần với tổng cộng hơn 30.000 km, gồm: 2.566 km đường xuyên thuộc địa; 6.600 km đường thuộc địa và 20.900 km đường địa phương. Trong đó ở Bắc Kỳ: 5.500 km; Trung Kỳ: 5420 km; Nam Kỳ: 1.210 km; số còn lại của Campuchia và Lào [54].

Trong những năm khủng hoảng kinh tế 1929 - 1933, việc thực hiện các công trình công cộng lớn được coi là một trong những biện pháp “chống khủng hoảng” của Toàn quyền Pierre Pasquier nhằm vào mục đích về kinh tế, chính trị, xã hội. Vì thế,

ngay trong khủng hoảng, hằng năm vẫn có khoảng 1.000km đường bộ (cả rải đá và đường đất). Năm 1935 so với năm 1930, trên toàn Đông Dương, tổng số đường rải đá và đường đất tăng từ 24.664km lên 27.534km [152; tr.12]. Riêng ở Bắc Kỳ, năm 1931, mới có 2.600km đường bộ được trải đá ô-tô có thể chạy được cả vào mùa khô và mùa mưa và 5920 km đường chưa rải đá nhưng ô-tô đi được trong mùa khô, đến năm 1940, chất lượng các tuyến đường đã tăng lên đáng kể. Đáng chú ý là đã có 796 km đường được rải nhựa. Số liệu cụ thể như sau:

Bảng 3.8. Hiện trạng đường bộ ở Bắc Kỳ năm 1940

Các loại đường	Rải nhựa	Chưa rải nhựa	Ô-tô đi được trong mùa khô	Tổng số
Đường thuộc địa	796	883	237	1916
Đường khác	589	1646	2605	4840
Tổng cộng	1385	2529	2842	6756

Nguồn: [132]

Trong những năm 1940 - 1945, do tác động của chiến tranh thế giới thứ hai, cuộc khủng hoảng kinh tế ở Đông Dương và Việt Nam, cùng với sự câu kết “trực trị” của Pháp - Nhật để bòn rút phục vụ cho chiến tranh khiến cho giao thông vận tải ở Việt Nam nói chung và vùng Đông Bắc nói riêng bị ảnh hưởng và sa sút nghiêm trọng. Một cách cụ thể, việc xây dựng, cải tạo, bảo trì các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc được thực hiện như sau:

Đường thuộc địa số 1

Trong chương trình cải tạo và mở rộng đường thuộc địa sau chiến tranh thì quan trọng nhất là đường thuộc địa số 1 chạy dài từ biên giới Trung Hoa đến nước Xiêm. Đây là trục đường bộ lớn chạy từ Bắc xuống Nam Đông Dương, nối các thủ phủ xứ Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Nam Kỳ và Cao Miên. Sau chiến tranh, chính quyền thực dân đã đặc biệt đầu tư vào việc nâng cấp tuyến đường này.

Từ năm 1919 đến năm 1920, con đường đã được sửa và được mở rộng trên đoạn 20km giữa ranh giới tỉnh Lạng Sơn và tỉnh Bắc Giang. Tất cả các công trình của đoạn này cũng đã được xây dựng, nhất là một cây cầu bằng bê tông cốt thép 2 nhịp, mỗi nhịp 12m, trên sông Thương. Sáu điểm giao với đường sắt trên tổng số 6 điểm (6/6) đã được loại bỏ. Phần núi cao với nhiều chỗ cua theo các sườn/chỏm núi đã được giảm bớt. Nền đường đã được mở rộng từ 4m thành 6m và trải đường bằng đá vôi tại đoạn Đáp Cầu và Phủ Lạng Thương [101].

Trong năm 1921 - 1922, chính quyền thuộc địa cho cải tạo đoạn đường từ Đồng Đăng đến biên giới Trung Quốc nhưng đang gặp rất nhiều khó khăn do vận chuyển nguyên liệu và địa hình hiểm trở [107].

Bảng 3.9. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 1 (1919 - 1933)

Năm	Công trình
1919	Cải tạo đoạn ranh giới của các tỉnh Lạng Sơn và Bắc Giang.
1920	Mở rộng nền phần giữa km 38 + 450 đến km 39 + 250...Đoạn giữa Đáp Cầu và Phủ Lạng Thương (Bắc Giang)
	Tái thiết 2 cây cầu gỗ và xây dựng 39 cống để thay thế các công trình bằng gỗ, đoạn giữa Kép và sông Hóa (Bắc Giang)
	Chỉnh lưu đường và xây dựng cầu rộng 3m tại Hòa Lạc, đoạn sông Hóa- Làng Mẹt (Bắc Giang)
1920-1921	Xây dựng các biến thể của con đường giữa bến Lương và sông Hóa (Bắc Giang)
1921	Cải tạo giữa Km 101 +639, 103 +000
1923 - 1925	Xây dựng một cây cầu bê tông cốt thép đoạn từ sông Hóa đến Phủ Lạng Thương
1932	Đặt một đường ống dưới đường thuộc địa số 1 tại km5 + 450
1933	Đoạn tại Làng Mẹt lắp đặt vòi phun (Bắc Giang)

Nguồn: [128]

Đến năm 1922 - 1923 đã hoàn thành cải tạo đoạn đường Đồng Đăng đến biên giới Trung Quốc dài 18km. Chính quyền thuộc địa đã cho xây dựng những cây cầu sắt tại km 8:900 và 11:860 [109]. Việc cung ứng vật liệu cho việc rải đá đoạn đường từ km.156 (Lạng Sơn) đến Km.164 ngay từ năm 1923 đã bắt đầu được thực hiện. Phần đường này được lu nền hoàn toàn. Thời gian này, người Pháp đã cho xây dựng các cây cầu trên đoạn đường Lạng Sơn - Đồng Đăng [111]. Theo số liệu của A.Pouyanne, đến ngày 1/1/1925 chi phí đã lên đến 14.300.000đ. Toàn tuyến đường số 1 đã rải đá được 2.381km đạt 93% tổng chiều dài [35; tr.63]. Năm 1927, hoàn thành lát đá đoạn đường giữa km164 và 169. Trên cả đoạn đường này đều đã được lát đá [114]. Ngoài ra, một số cầu treo, cầu sắt cũng được xây dựng, phần lớn các cầu bê tông cốt thép có thể chịu đựng trọng tải động 1 trục 5 - 9 tấn trước và sau. Trắc diện được áp dụng lúc ấy gồm bề rộng nền đường đào đắp là 6m, bán kính không dưới 15m, độ dốc không quá 6%.

Năm 1929, mặc dù gặp nhiều khó khăn ở trong nước do cuộc khủng hoảng kinh tế gây ra, nhưng chính quyền thuộc địa vẫn cho rải nhựa đường từ km 41+650

đến km 50+300 (Phủ Lạng Thương). Đồng thời xây 1 cây cầu bê tông cốt thép dài 16m tại Kép để thay thế cây cầu gỗ và 1 cây cầu bê tông cốt thép dài 74m bắc qua sông Thương. Con đường được đánh giá trong tình trạng tốt. Mở rộng thêm mặt đường 0.60 về mỗi bên để trải nhựa. Trong giao lộ Gia Lâm, Phủ Từ Sơn và Bắc Ninh, chiều rộng thậm chí đã được tăng lên tới đa 8m [115].

Đến năm 1931, trên quốc lộ 1 đã trải nhựa đường giữa các km54+100 và 57; km68+800 và 75; km90 và 101+600 đã hoàn thành, giữa km69 và 75 cũng đã kết thúc. Công việc mới lúc này là cung cấp đá vôi cho việc trải đường tổng thể của quốc lộ 1 từ km83 tới km84 - từ km84+825 tới km87 và từ km87 tới km9. Việc đặt các công trình phụ trợ cũng đã hoàn thành. Đến thời điểm này “*con đường ở trong tình trạng tốt trên toàn tuyến*”. Những biển báo tín hiệu đường bộ đã được lắp đặt ở khắp nơi. Đến năm 1936, đoạn đường số 1 Hà Nội - Lạng Sơn đã được xây dựng hoàn thiện với chiều dài 154km chạy qua Lạng Sơn, Bắc Giang, Bắc Ninh, thủ đô Hà Nội. Trên toàn cung đường đã được rải đá cấp phối, sau đó mới tráng nhựa. Phần lớn các cầu bắc qua sông nhỏ, đều bằng bê tông cốt thép, có thể chịu được tải trọng từ 5 đến 8 tấn. Từ trục đường xương sống này, còn có các đường tỉnh lộ dẫn về các huyện lỵ, các vùng miền trong tỉnh. Bề rộng nền từ 7 - 10m, mặt đã trải nhựa rộng 6 - 12m. Tất cả các loại xe cơ giới quân sự đều cơ động được. Với quốc lộ 1, Hà Nội có thể kết nối với vùng trung du miền núi phía Bắc rộng lớn cũng như đất nước Trung Hoa, tạo điều kiện cho sự giao lưu trong các lĩnh vực kinh tế, văn hóa, chính trị giữa miền xuôi, miền ngược và quốc tế được thuận lợi.

Ngay từ đầu tháng 9/1939, buôn bán với nước ngoài đã bị hạn chế, nhiều hóa phẩm cần dùng trong quân sự và phục vụ cuộc sống hàng ngày của dân bị cấm hẳn, không được chở ra khỏi xứ. Do đó hoạt động xây dựng, cải tạo trên tuyến đường số 1 bị trở nên trì trệ.

Đường thuộc địa số 2

Từ năm 1919, công việc mở rộng và cải thiện con đường tiến hành qua đạo quan binh Hà Giang. Trên đoạn Hà Nội - Việt Trì, người Pháp đã cho xây cầu bằng bê tông cốt thép dài 43m20 trên sông Cà Lồ. Việc trải đá bằng đá vôi đã được thực hiện trên 7km000 giữa Phủ Lỗ và cầu Bến Ngoại và 5km270 giữa km61+595 (ra khỏi Vĩnh Yên) và km66+865. Con đường này thậm chí đã được trải đá hoàn toàn giữa Hà Nội và Tuyên Quang. Đoạn Việt Trì - Hà Giang, mở rộng nền đường từ 4m thành 5m giữa các điểm km114 và 130, mở rộng nền đường từ 3m lên thành 5m giữa các điểm km 16 và 28+088 [101].

Bảng 3.10. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 2 (1918 - 1921)

Năm	Công trình
1918-1920	Đoạn Vĩnh Yên ở Phúc Yên: xây dựng một cống bê tông hình vòm
1918-1921	Xây dựng cầu bê tông cốt thép dài 43m20 trên sông Cả tại Đàm Xuyên, đoạn giữa Vĩnh Yên và Phúc Yên
1919	Đoạn đường Vĩnh Yên cải tạo 4 cầu bê tông cốt thép nằm giữa Vĩnh Yên và Việt Trì
	Cải thiện và mở rộng khu vực từ Tuyên Quang đến Hà Giang
1919-1920	Tại Hà Giang làm cầu kim loại dài 30m tại km 11+250 và thay thế sàn thép bằng nền bê tông cốt thép. Tái thiết một cầu tại Tuyên Quang.
1920-1921	Chỉnh sửa đoạn Hà Nội - Phủ Lỗ (Vĩnh Yên)
	Đoạn Tuyên Quang - Hà Giang, cải tạo km29 và 35 (Tuyên Quang)

Nguồn: [128]

Năm 1920, công việc cải tạo và mở rộng nền đường đã được thực hiện từ km 113:933 đến 139:500. Đồng thời, chính quyền cũng cung cấp những vật liệu cần thiết để lát đá từ km114 đến 132 [103]. Do con đường chạy qua vùng địa hình hiểm trở, mưa lũ xói mòn, khiến cho mặt đường bị tổn hại nghiêm trọng nên trong năm 1921 - 1922, đoạn đường Vĩnh Tuy - Hà Giang, phải lắp đặt nhiều cống bê tông xi măng thay cho xây công và máng [106].

Tính đến năm 1927, theo báo cáo tình hình chung của tỉnh Tuyên Quang: “đường Hà Nội - Hà Giang qua Tuyên Quang là xe cộ có thể đi được trong gần như tất cả các thời điểm trong năm, đến Bắc Mực”. Đoạn từ Phủ Đoan đến Bắc Mực là 58km được trải đá cấp phối. Đến năm 1931, đoạn từ Phủ Đoan đến Tuyên Quang (25km) đã được rải lại đá, mở rộng đường và điều chỉnh lề ở các khúc cua. Đoạn đường từ Bắc Mực đến Vĩnh Tuy (32km) đã hoàn thành trải đá. Các phương tiện như ô tô đã được lưu thông trên đoạn đường này, kể cả các xe tải vận chuyển hàng hóa thiết yếu cung cấp cho vùng trung tâm tỉnh Hà Giang. Năm 1934, người Pháp tiếp tục cho lát đá lần hai, lắp các ổ gà và điều chỉnh mặt bằng cho con đường, bảo trì cầu.

Từ tháng 7/1935 tới tháng 6/1936, công việc cải tạo đoạn đường tập trung vào đoạn từ Việt Trì tới Phủ Đoan, trong đó chủ yếu cung cấp đá vôi và trải lại đường quốc lộ từ km130 tới km135, và từ km 104 tới km106, trải nhựa lớp thứ 2 từ km80 tới km83 và từ km86 tới km87, trải nhựa lớp thứ nhất từ km100 tới km106. Cuối năm 1936, đường số 2 bị thiệt hại nghiêm trọng do lũ lụt và sạt lở đất. Đoạn nghiêm trọng nhất là km 313.900, đã bị tắc nghẽn bởi 7000 m³ đất đá và phải tốn 15 ngày mới có thể khơi thông được. Các cơ quan có thẩm quyền liên tục cải tạo hố, chỗ lún, sửa

chữa công trình công cộng, tu bổ chỗ dốc, cải thiện một số chi tiết. Cho đến năm 1937, công việc sửa chữa hệ thống đường bộ, đã bị hư hại do mưa lớn và lũ lụt năm 1936 vẫn chưa hoàn thành. Việc lát đá và lắp đặt đường ống dẫn nước gặp nhiều khó khăn do mưa lũ xói mòn. Đến năm 1938, con đường lại phải chịu thiệt hại thêm do các trận mưa lớn kéo dài và lũ lụt. Bên cạnh đó, đoạn đường này có lưu lượng xe lưu thông rất lớn từ các phương tiện công cộng nặng, mặt đường được lát đá từ những năm 1929 - 1931 nên đã xuất hiện chỗ nhấp nhô và xuống cấp mặc dù có đội ngũ 6 công nhân sửa đường thường trực bảo dưỡng. Cuối năm 1938, trên đoạn Việt Trì tới Phú Đoan đã được rải apphal lớp thứ nhất từ km114 tới km 117; rải apphal lớp thứ 2 từ km83 tới km85, từ km125 tới km127 và từ km128 tới km129.

Năm 1939, người Pháp đã huy động thực hiện một “*chiến dịch*” để sửa chữa và bảo trì con đường. Theo đó, họ đã trải đá giữa km 86+160 và km 86+660; km 86+820 và km 87+730; km 117+000 và km 120+000; km 135+000 và km 139+000; Trải apphal lớp thứ nhất giữa các km 86+160 và km 86+660, km 86+820 và km87+730, km 117 và km 120; Đặt cọc tiêu tại các chỗ cua và đặt các cột/cọc biển báo đường ở tất cả các chỗ chỗ rẽ; Xây dựng lại 3 cống thoát nước ở các km119+923, km 122+842 và km 122+986.

Cho đến năm 1941, công tác cải tạo, nâng cấp đường số 2 vẫn được tiến hành theo từng đoạn nhỏ. Tuy nhiên, do địa hình khó khăn đèo cao, quanh co, nhân công thiếu thốn nên đến hết năm 1941, đường thuộc địa số 2 về cơ bản vẫn chỉ lưu thông được dễ dàng từ Hà Nội đến Bắc Mực. Đoạn từ Bắc Mực đến Hà Giang việc xây dựng gặp rất nhiều khó khăn.

Đường thuộc địa số 3

Ngay sau chiến tranh thế giới thứ nhất, người Pháp đã tiến hành thiết kế lại mở rộng nền đường 6m tại đoạn giữa Đa Phúc và Thái Nguyên. Đồng thời bảo dưỡng hai cây cầu bằng thép và xây dựng một cây cầu bằng bê tông cốt thép dài 26m73 trên đoạn đường này. Tại đoạn giữa Chợ Mới và Bắc Kạn, do địa hình phức tạp nên công việc uốn nắn lòng đường và mở rộng lên 5m nền đường cũng như xây dựng các công trình phụ trợ chắc chắn được tiến hành trên một chiều dài tổng thể 23km. Việc trải đá cũng được tiến hành [101]. Theo báo cáo hàng năm từ tháng 6/1920, trên đoạn đi qua tỉnh Thái Nguyên đã thực hiện công việc trải đá Biên Hòa được 5km, đoạn chưa được lát đá hiện chỉ còn 10km. Những phần xuống cấp của con đường ở Km 45 + 800 và 48 + 300, 72 + 200 và 73 + 200 đều đã được trải đá lại [104]. Trong khi đó, cung đường Cao Bằng - Ngân Sơn, đoạn qua Bắc Kạn lại ở tình trạng “*rất tồi tệ*”, khi mà sạt lở nhiều nơi mà hoàn toàn chưa được di chuyển và đang trở nên “*hoang dã*”.

Do sự khan hiếm các mỏ đá nên đoạn đường này chưa được trải đá. Vì lẽ đó, “con đường này không thể sử dụng cho tất cả các phương tiện, trừ đi ngựa” [90]. Trong năm 1920, người Pháp bắt đầu nghiên cứu con đường từ Cao Bằng đến Quảng Uyên và Tà Lùng qua đèo Mã Phục để nối vào đường thuộc địa số 3, theo quan điểm của chính quyền thuộc địa nhánh đường này “là động mạch chính của khu vực, cũng là động mạch nối liền tỉnh và vùng đồng bằng. Tất cả thông thương từ khu quân sự 2 đến đồng bằng đều qua con đường này” [90].

Bảng 3.11. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 3 (1919 - 1931)

Năm	Công trình
1919 - 1922	Làm lan can sắt trên các cầu có độ uốn cong 10m và 4m tại km 57 + 310 và 61 + 020. Xây dựng cầu bê tông cốt thép dài 26m75 tại km 68 + 100 với sự cải tiến của cấu trúc cầu.
1920	Thi công cầu bê tông đoạn tỉnh Bắc Kạn
1922	Thi công cầu 16m và 3 cầu thuộc tỉnh Bắc Kạn Cải tạo và mở rộng nền đường; xây hầm cầu đoạn Bắc Kạn
1922-1928	Nắn chỉnh đường và cải tạo, đào đắp đất và hầm cầu đoạn tỉnh Thái Nguyên
1924 -1925	Xây lại cầu máng ở km4+600 trong khu vực từ Cao Bằng đi đèo Mã Phục.
	Đào đắp đất và hầm cầu để làm cầu giữa đèo Pắc Pó và đèo Léa với độ dài 5677m (lô 1) (Cao Bằng)
	Đắp đất và hầm cầu để thi công nền đường bắt đầu từ đèo Léa (Cao Bằng)
1924 -1928	Đào đắp đất và các hạng mục nhỏ trên đoạn Bắc Kạn - đèo Léa.
1927	Đào đắp đất và hầm cầu để thi công nền đường giữa đèo Pắc Pó và đèo Léa
1931	Thi công và cải tạo đường thuộc địa trên toàn tuyến

Nguồn: [128]

Đến năm 1922, đoạn từ Hà Nội đến Bắc Kạn được trải đá gần 10km trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên. Đồng thời, người Pháp cũng bắt đầu cải tạo đoạn đường Cao Bằng - Ngân Sơn do con đường không được lát đá, do đó xe cộ chỉ có thể di chuyển được vào mùa khô. Người Pháp nhận thấy con đường có tầm quan trọng kinh tế đáng kể nhất là khi công nghiệp khai thác mỏ đang được đẩy mạnh. Ngoài ra cũng trong năm 1922, họ đã bắt đầu nghiên cứu đoạn giữa Nà Phặc và Léa (Đèo Phía-vác) để nối đường này với đường thuộc địa số 4 [105]. Năm 1923, để mở rộng hơn nữa tuyến đường, ngày 28/5/1923, Toàn quyền Đông Dương ra Sắc lệnh số 2340 để đền bù bồi thường khi nắn chỉnh tuyến đường từ km54 đến 55 đoạn qua tỉnh Thái Nguyên.

Đến năm 1924, theo hướng đi Cao Bằng, việc mở rộng đoạn đường chỗ lên đèo Gió đã hoàn thành do ông Nguyễn Văn Hải nhận thầu. Đồng thời Khu công chính Bắc Kỳ cũng cho đấu thầu dự án đào đắp/san lấp và xây dựng các công trình phụ trợ cần thiết đoạn từ giữa đèo Pác Bó và đèo Léa. Đoạn này là phần cao nhất của tuyến đường cũng là đoạn khó khăn nhất cho việc thực hiện. Tuyến đường được dự kiến mở đến sườn đông của dãy Pia Quac. Dự án đã được chia thành 2 lô. Kinh phí sẽ là 80.000đ cho lô thứ nhất và 105.000đ cho lô thứ 2, giá thành trung bình là khoảng 17.000đ/km. Đây là mức giá khá cao so với thi công các tuyến đường khác. Do sự cách xa của các công trường, những khó khăn của việc vận chuyển vật liệu và việc tuyển mộ nhân công trong một vùng thưa dân và khó tiếp tế [91]. Ngày 12/7/1924, bắt đầu thiết lập nền đường từ đèo Pác Bó tới đèo Léa do là ông Ngô Tiến Cảnh - doanh nghiệp ở Cao Bằng thực hiện [91]. Cũng trong năm này, Khu công chính Bắc Kỳ cho sửa chữa và cải tạo giữa km106+200 và 107+100 và giữa km109+100 và 110+100, san lấp và xây dựng các công trình phụ trợ đoạn từ Phủ Lỗ tới Bắc Kạn với chi phí 6300đ. Tiếp đó, ngày 17/12/1924, thực hiện việc chỉnh nắn từ km54 tới 55.

Năm 1925, trên đường số 3, Khu công chính Bắc Kỳ báo cáo đã cho xây dựng 2 cây cầu bê tông cốt thép ở km143+700 và 145+600 với kinh phí 9.800đ. Từ năm 1926 đến năm 1927, việc cải tạo con đường được đẩy mạnh với các hoạt động tăng bán kính lớn ở những khúc cua, mở rộng bán kính ở những đường cong, xây dựng tường ôp, củng cố mô biên và trụ cầu bị lũ quét, điều chỉnh dòng nước để tránh xói mòn... để đảm bảo lưu thông giữa Thái Nguyên và Bắc Kạn, nhất là giữa Bắc Kạn và các khu mỏ Bảo Lạc, Ngân Sơn. Để khai thác mỏ lộ thiên Phia Oắc, ngày 7/1/1929, Toàn quyền quyết định mở rộng con đường, cho phép tới số tiền 148đ36 để chi trả bồi thường giải phóng mặt bằng cho nhiều người dân địa phương.

Trong suốt giai đoạn 1929 - 1933, trên đường số 3, công việc chủ yếu tiến hành trải đá đoạn đường từ Bắc Kạn tới Cao Bằng đoạn qua qua Ngân Sơn, với kinh phí 24000 đồng sau đó đã tăng lên 29000 đồng [92].

Năm 1933, con đường đã bị ảnh hưởng nặng nề bởi các trận mưa mùa hè và trận lụt lịch sử vào tháng 10, khiến cho công việc duy tu đã được tiến hành trong suốt cả năm cũng như là cho phép có các khoản tín dụng quan trọng để thực hiện các công việc này. Do hậu quả của khủng hoảng kinh tế, việc trải nhựa trên tuyến đường cũng đã bị hủy bỏ hoàn toàn. Đến năm 1934, trên đường quốc lộ số 3, mới có 54,8km đường được trải nhựa trong tổng số 77,2km. Năm 1935, khi kinh tế có dấu hiệu phục hồi, chính quyền tiếp tục việc quy hoạch lề đường, nạo vét mương rãnh, lắp hệ thống

tín hiệu trên đoạn từ Đa Phúc đến Thái Nguyên. Ngày 27/1/1936, Tổng Thanh tra công chính, gửi các Ủy viên Ủy ban Thường trực Hội đồng lợi ích kinh tế tài chính Đông Dương và đề nghị xếp loại đường số 3B (Đoạn Bắc Kạn qua Ngân Sơn lên Cao Bằng) thành loại đường quốc lộ. Con đường này đã được ngân sách Liên bang cung cấp kinh phí từ nhiều năm nay. Sau khi tuyến đường được xếp loại, ngay trong năm 1936, đường quốc lộ 3 và quốc lộ số 3B đã được bảo trì, nâng cấp bằng việc trải apphal duy tu, dọn dẹp các bụi rậm, cải thiện khả năng lưu thông, sửa chữa nền đường sau các trận lũ; Bảo trì các cầu, sửa chữa các chỗ bị xói lở và bảo vệ các taluy, rải đá lại 8,2km và rải nhựa thêm 6km.

Cho đến năm 1938, đường quốc lộ số 3 đã nghiệm thu, trải nhựa thêm 5,5km từ km76+500 và Kkm 86; trải nhựa lại 10km từ km56 đến 75+200; trải đá và nhựa đường ở km43+700; 68/77km đã nghiệm thu sau khi đã làm mới và trải nhựa; việc bảo dưỡng luôn được bảo đảm; 25 cầu cống đã được kiểm tra và sửa chữa đã làm xong.

Đường thuộc địa số 4

Sau Chiến tranh thế giới lần thứ nhất, thực dân pháp tiến hành các cuộc thăm dò khảo sát các mỏ kim loại quý ở Lạng Sơn. Nhiều tên tư sản người Pháp sang Việt Nam đứng ra đầu thầu với bọn thực dân ở Đông Dương như Lê Túy đầu thầu khai thác mỏ than Na Dương, Lộc Bình, mỏ vàng Thạch Khuyển ở xã Xuất Lễ huyện Cao Lộc, mỏ bạc ở Đèo Rô, Đồng Mỏ, mỏ phốt phát ở Hữu Lũng, mỏ kẽm ở Vạn Linh, châu Bằng Mạc. Các nhà địa chất, khảo cổ học người Pháp ở Việt Nam như Madeleine Colani và Henri Mansuy tiếp tục lên Lạng Sơn thăm dò khảo sát. Thực dân Pháp tăng cường cưỡng bức đồng bào các dân tộc Nùng, Tày, Kinh, Dao ở Lạng Sơn đi vào làm phu mỏ và đắp những con đường trong tỉnh nối liền với các mỏ trên với các trục quốc lộ 4 [50; tr.240]. Để phục vụ cho khai mỏ ở Nguyên Bình, đoạn Lũng Phầy và Nguyên Bình được chính quyền rất quan tâm. Năm 1919, chính quyền đã chi mức tiền là 20000 đồng trích từ chương 35 điều 2-B thuộc Ngân sách Liên bang năm 1918 để làm đường [126]. Nhờ đó, đường Cao Bằng - Nguyên Bình đã hoàn thành đoạn từ Cao Bằng đến km33. Từ Cao Bằng đến Lũng Phầy, tuyến đường đã có những cải thiện rõ rệt với việc xây dựng nhiều cây cầu; tu sửa lại toàn bộ khúc nhưng vẫn còn phải trải đá toàn bộ đoạn này. Báo cáo của tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 1/7/1918 - 30/6/1919 nhấn mạnh: “*Không còn phải phàn nàn về những bất trắc về vận chuyển vật liệu và gia súc, sự lưu thông trên tuyến đường này gần đây gia tăng mạnh... Sự cải thiện, sửa chữa các đoạn đường này đã giúp giảm 5km đường*” [102].

Bảng 3.12. Hoạt động xây dựng, bảo trì đường thuộc địa số 4 (1919 - 1927)

Năm	Công trình
1919	Tái thiết 2 cây cầu gỗ ở Lạng Sơn
1919-1920	Cải tạo đường đoạn Cao Bằng - Nguyên Bình
1919-1927	Mở rộng đường 4m20 đoạn Nguyên Bình - Pác Pó (Cao Bằng)
1920	Trải đá 2630m giữa km 30 +762,34 +861 và 30 +000
1920-1921	Đoạn Cao Bằng - Nguyên Bình xây dựng một phần giữa km46 và 50
1920-1922	Cải tạo km số 9 +000 và 12 +700
1920-1923	Cải tạo điểm 19 +685 và 23 +680
1920-1924	Cải tạo đoạn Cao Bằng - Nguyên Bình
1921	Đoạn Lạng Sơn - Lộc Bình thi công từ km 2 đến km5 (Lạng Sơn)
	Tại Tĩnh Túc tái thiết cầu Bản Nàng (Cao Bằng)
1921-1926	Đoạn Lũng Phầy - Cao Bằng: Công tác đào đất đắp nền tại Km 82, 106 và 107 (Cao Bằng)
1922	Đoạn Lũng Phầy - Cao Bằng thêm lớp phủ từ 23,70 pk 115 +447
	Cải tạo đoạn Lũng Phầy giữa Km32 +500 và 82 +170 (Cao Bằng)
	Đoạn Cao Bằng - Nguyên Bình sửa 2 cung đường tại Cao Bằng
	Đoạn Cao Bằng - Nguyên Bình đang nâng kim loại có 3 chỗ ở Km 136 +487 (Cao Bằng)
1922-1923	Sửa chữa cầu Móng Cái
1924	Đoạn Lũng Phầy - Cao Bằng, sửa chữa các cây cầu tại Km 124, 144,143 và 148
	Tại Cao Bằng, ở Nguyên Bình lắp ráp lại cây cầu kim loại 3 nhịp
	Nghiên cứu xây dựng cây cầu tại Đàm Hà (Móng Cái)
	Xây dựng 4 cống đoạn Nguyên Bình
1924-1926	Thi công đoạn Pác Pó - Tĩnh Túc - Nhượng địa của Ducreux từ km 1 + 771 đến km 5 + 364.
1925	Cải tạo đoạn qua Đình Lập
	Bảo trì đoạn Lũng Phầy
	Xây dựng 4 công trình phụ trợ tại Nguyên Bình - Pác Pó
1925-1926	Đoạn Lũng Phầy - Cao Bằng mở rộng từ Km 108 đến Km 114
	Sửa cầu kim loại ở Móng Cái
1925-1928	Xây dựng đường giữa Pác Pó và Tĩnh Túc
1926-1927	Xây dựng cây cầu bắc qua sông Kỳ Cùng

Nguồn: [128]

Trong năm 1920 - 1921, đường thuộc địa số 4 tiếp tục được cải thiện. Đoạn Cao Bằng đến Lũng Phầy đã làm 5 sàn bê tông cốt thép. Đoạn giữa cột mốc 46 và 45 đã được lát đá. Trong năm 1921 - 1922, đoạn Lạng Sơn - Lộc Bình thực hiện sửa chữa, đào đắp, xây dựng công trình hầm cầu; đoạn đường Đồng Đăng Lũng Phầy đã thực hiện cải tạo giữa km21 và 31 [105]. Từ năm 1922 - 1923, đường thuộc địa số 4, được cải tạo xây dựng trên toàn tuyến. Đoạn đường Lạng Sơn - Lộc Bình đã được chính quyền cung cấp đá để trải đường. Đoạn đến Móng Cái đã mở rộng, cải thiện những đoạn đường cong, đặt ống, xây cầu tạm đảm bảo xe có thể đi được từ Tiên Yên đến Đình Lập. Đoạn Đồng Đăng - Lũng Phầy, tất cả phương tiện có thể lưu thông được, bởi vì cả chiều dài của đoạn đường đều được trải đá. Đoạn giữa Đồng Đăng và Na Sầm được mở rộng nền [108]. Nhánh đường thuộc địa số 4 từ Hà Giang đến Bảo Lạc cũng được bảo trì, chính quyền đã cho sửa chữa cây cầu tại km126 ở Bảo Lạc.

Đến năm 1923 - 1924, đoạn đường từ Đồng Đăng đến Lũng Phầy, việc thi công trải đá trên đoạn đường giữa km30 và 38 đã được hoàn thành và đang tiếp tục trên đoạn giữa km 38 và 44. Việc cung ứng vật liệu cho đoạn đường giữa km 72 và 82 cũng được thực hiện. Đoạn đường Lạng Sơn - Đình Lập xây cầu nhỏ ở km 31.900 và 38.900; đào đắp đất ở hai đầu cây cầu bê tông cốt thép từ 15m đến km 33.400; thay các rầm dọc gỗ của các cây cầu ở km 12.850 và 18.000 thành xà thép chuẩn IPN; Xây cầu từ 96m70 trên sông Kỳ Cùng.

Trong năm 1925, đoạn đường Lũng Phầy - Cao Bằng đã được cải tạo lại khoảng 5km (trên những đoạn đường khác nhau), mở rộng nền 5m trên 24km. Do mưa nhiều bắt đầu vào tháng 6/1925, nhiều vụ sạt lở đã xảy ra giữa khu vực Cao Bằng và Đông Khê. Giao thông bị gián đoạn nên công tác bảo trì được đẩy mạnh [113].

Trong năm 1926 - 1927, công tác duy tu, bảo trì đường thuộc địa số 4 tiếp tục được thực hiện. Trên đoạn đường Lạng Sơn - Lộc Bình, cải tạo các mố biên. Đoạn Đồng Đăng đến Lũng Phầy được tiến hành trải đá giữa Đồng Đăng và Na Sầm; Cải tạo lại mặt đường giữa km44 và 54 [114]. Năm 1929, người Pháp cho xây cầu trên sông Kỳ Cùng ở thị trấn Thất Khê và đến năm 1932 hoàn thành. Cây cầu này đã được đưa vào lưu thông kể từ ngày 10/12/1931. Đến năm 1933, đoạn từ Đồng Đăng tới Lũng Phầy mặt đường được trải đá trên toàn tuyến. Đoạn Lạng Sơn - Lộc Bình - Đình Lập cũng hoàn thành trải đá. Riêng đoạn Đình Lập - Tiên Yên việc trải đá mới hoàn thành giữa km55 và 70, việc xây dựng 2 cây cầu giữa km584+600 và 644+200 cũng hoàn thành. Đến năm 1935, hầu hết trên tuyến đường đều được lát đá.

Tháng 9/1939, Chiến tranh thế giới lần thứ hai bùng nổ, nước Pháp tham chiến. ngày 22/9/1940, quân đội phát xít Nhật từ Quảng Tây vượt biên giới, tấn công

quân Pháp ở Lạng Sơn, rồi lần lượt đánh chiếm các cứ điểm trên đường số 4 ở Na Sầm, Đồng Đăng, Lộc Bình nên từ năm 1939, thực dân Pháp chuyển sang tập trung xây dựng đoạn đường thuộc địa số 4 đoạn qua Ngô Khê - Lào Cai. Công việc xây dựng con đường này đã được nhận thầu tính từ ngày 15/9/1939. Cho đến ngày 31/12, chiều dài con đường đã xây dựng xong và có thể đưa vào sử dụng cho ô tô đạt tới 40km. Năm 1941, công tác xây dựng đường Nghĩa Phi - Lào Cai dài 27km, lát đá sơ 22km. Xây dựng cầu Eiffel - đặt đường ống dẫn nước từ km 27 đến 29.500.

3.3. Hoạt động khai thác, sử dụng các tuyến đường

Phương tiện vận tải

Điểm đáng lưu ý trong thời gian này là do đường giao thông phát triển nên việc nhập khẩu xe ô tô cũng tăng lên không ngừng. Điều này đã làm thay đổi diện mạo, điều kiện, định hướng xây dựng và phát triển của giao thông đường bộ ở xứ thuộc địa này. Trong giai đoạn 1915 - 1918, giá trị nhập khẩu ô tô mới chỉ là từ 1 đến 2 triệu franc thì các giai đoạn sau đã tăng lên 6,7 triệu franc năm 1919 và 33 triệu năm 1920. Sau đó, kinh phí bị sụt giảm sau khi áp dụng mức thuế 50% đối với ô tô do nước ngoài sản xuất và sau đó giảm xuống còn 13 triệu vào năm 1921 và 35 triệu năm 1924 [54]. Về số lượng xe nhập khẩu, cũng tài liệu này cho biết vào ngày 1/5/1926, tổng số xe (kể cả xe gắn máy) đi lại trên toàn Đông Dương là 10.299 chiếc nhưng chỉ 6 tháng sau (31/12/1926) đã tăng lên 12.873 chiếc. Riêng ở Bắc Kỳ là 2.412 xe du lịch, 74 xe camion, 232 xe bus chở khách, 664 xe gắn máy. Chỉ riêng đối với ô tô, sự phát triển trong 6 năm 1921 - 1926 là:

Bảng 3.13. Số lượng ô tô vận tải ở Đông Dương (1921 - 1926)

Năm	Bắc Kỳ	Trung Kỳ	Nam Kỳ	Tổng
1921	540	25	1250	1815
1922	722	63	1888	2673
1923	1036	101	2432	3569
1924	1460	134	3097	4691
1925	1936	173	4203	6339
1926	2412	703	5528	8643
Tổng	8106	1199	18.398	27703

Nguồn: [54]

Như vậy, ở Bắc Kỳ, số ô tô đã tăng gấp 4 lần trong 5 năm. Những năm cuối của thập niên 1920, do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế nên số lượng xe lưu thông trên đường có xu hướng giảm sút. Điều này được minh chứng cụ thể trong bảng số liệu dưới đây:

Bảng 3.14. Số lượng xe cơ giới lưu thông ở Bắc Kỳ (1928 - 1939)*Đơn vị: Chiếc*

Năm	Ôtô du lịch	Xe công cộng	Xe cam nhông	Xe máy	Tổng
1928	509	99	105	72	785
1929	623	82	33	63	811
1930	338	23	108	57	526
1931	287	31	43	40	401
1932	205	38	25	20	288
1933	238	49	25	11	323
1934	352	56	13	9	430
1935	385	17	11	8	421
1936	338	17	17	7	379
1937	315	29	31	4	379
1938	306	38	77	1	422
1939	378	57	133	13	581

Nguồn: [132]; [151; tr.138]

Qua thống kê trên, chúng ta thấy những năm 1919 - 1930, xe du lịch chiếm số lượng nhiều nhất. Xe công cộng hay còn gọi là xe khách có số lượng hạn chế do nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa của nhân dân không lớn, tuy nhiên dân nhân Bắc Kỳ nói chung và vùng Đông Bắc nói riêng thích đi ô tô vì giá rẻ (thường giá không quá 0,10 fr/km) và có thể lên xuống ở bất kỳ chỗ nào họ muốn. Về xe cam nhông chiếm số lượng lớn thứ hai do phục vụ công cuộc khai thác của Pháp, vận chuyển hàng hóa, khoáng sản khai thác từ Việt Nam đi tiêu thụ trong và ngoài nước, vận chuyển hàng hóa của Pháp và số ít hàng hóa nhập khẩu hàng từ các nước về Việt Nam tiêu thụ. Năm 1929, do ảnh hưởng khủng hoảng kinh tế, số lượng xe chở hàng sụt giảm mạnh. Thời kỳ này loại xe vận chuyển hàng hóa phát triển nhất là xe cam-nhông, ngoài ra còn có rơ-moóc. Theo điều tra của chính quyền thuộc địa trong những năm 30, trong 30.000 phương tiện giao thông được đăng ký trung bình chỉ có khoảng 17.200 phương tiện hoạt động [151; tr.253]. Đồng thời với sự sụt giảm này, số lượng khách đi lại và hàng hóa vận chuyển cũng giảm.

Từ năm 1936, nền kinh tế phục hồi, số lượng xe cơ giới tăng. Trong sự gia tăng đó, số xe và số hãng vận tải tư nhân tăng mạnh hơn vận tải công cộng.

Bảng 3.15. Số xe chở hàng chạy ở Bắc Kỳ (1935 - 1939)

Đơn vị: Chiếc

Loại xe	Công cộng		Tư nhân	
	Camnhông	Romoóc	Cam-nhông	Romoóc
1935				
1936	92	62	73	19
1937	97	59	115	31
1938	80	47	146	37
1939	93	53	177	29

Nguồn: [130], [131], 132]

Về chất lượng xe, nhà nghiên cứu Nguyễn Thiệu Lâu mô tả: Phần lớn xe tải được sử dụng cho phương tiện công cộng. Ngày càng có nhiều người bản xứ sử dụng đầu máy ô tô cho việc di chuyển của họ, “Phần nhiều của người Pháp, Tàu, một số ít của nhà giàu Việt Nam, mua xe ô tô để đi chơi, lấy tiếng. Vì ô tô vận tải rất ít. Chỉ là xe cũ mà chủ thầu mua lại, vá mui, vá lốp, vá máy, cho chạy những quãng đường ngắn, chất người và hàng hóa ở sau xe, lên mui, chạy đêm chạy ngày, cốt lấy lãi cho nhiều” [27; tr.97].

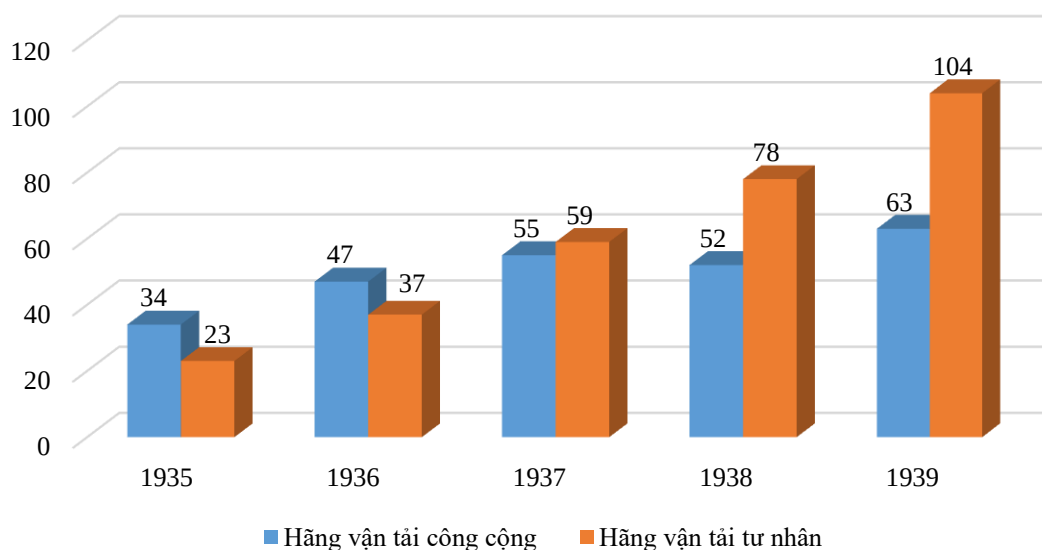
Nhìn chung, với sự xuất hiện và phát triển của ô tô, hệ thống giao thông đường bộ được mở rộng chủ yếu nhằm nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa phục vụ cho mục đích khai thác, bóc lột trong Chương trình khai thác thuộc địa lần thứ II của thực dân Pháp. Còn hoạt động giao thông phục vụ đời sống xã hội nói chung không được chú trọng. “Các đường bộ cho ô-tô chạy không phải là ít quá. Chỉ ít là số ô tô vận tải và chở hành khách. Sở dĩ như thế là tại ô tô mua đắt, dầu xăng mua đắt. Người nghèo không có đủ tiền để đi ô tô hàng hay họ không thể thuê ô tô để chở hàng hóa như lúa, gạo, ngô. Thành những xe bò, xe tay vẫn nhiều và số người đi bộ cũng không sút đi mấy so với trước [27; tr.98]. Các loại phương tiện chỉ sử dụng sức kéo và khả năng vận chuyển bằng sức người như: xe kéo tay), xe kéo vận chuyển khách, xe trâu, bò kéo vận chuyển hàng hóa vẫn phổ biến. Các loại phương tiện này chủ yếu là tận dụng “tài nguyên” sức kéo sẵn có ở địa phương, không đòi hỏi cao về điều kiện đường xá, chi phí duy tu bảo dưỡng... cho đến năm 1944, “Hai cách giao thông và vận tải quan trọng nhất là ô tô và xe lửa đều chịu sự hạn chế ngày càng gắt gao vì thiếu dầu mỡ và các bộ phận máy móc để thay những cái bị hư hỏng. Vì vậy đường nào có xe lửa thì

không có ô-tô chạy và cả hai lối vận tải đều phải giảm bớt chuyển đi lại...Cái lực lượng giúp ích của xe lửa và ô-tô trong việc giao thông và vận tải đã sụt hẳn xuống...Xe bò (người kéo và đẩy) đã nghiêm nhiên nhảy lên địa vị quan trọng trong việc chuyên chở hàng hóa trên các quãng đường bốn mươi năm mươi cây số. Giá thuê xe bò lên hai ba đồng một ngày và đã có hãng vận tải lập ra, chuyên việc chở bằng xe bò. Dân lao động nhờ tình thế được hưởng một nghề kiếm ăn: Nghề kéo và đẩy xe bò [20; tr.25]. Bên cạnh đó, di chuyển bằng xe đạp cũng trở nên phổ biến: “Sau hết chiếc xe đạp đối với cá nhân, nay là một vật quý giá vô ngần. Nó thay hẳn ô-tô thay hẳn xe lửa trên những quãng đường trên dưới 100 cây số” [20; tr.25]. “Vả lại có xe đạp là một cách vận tải tối tân của người đời nay, làm cho sức khỏe của người ta tăng lên gấp năm lần; bởi vậy ở bản xứ thì xe đạp rất là thông dụng..[7; tr.13-14].

Hoạt động kinh doanh vận tải

Sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải vừa là một trong những chỉ số biểu hiện sự phát triển của nền kinh tế, vừa là một tác nhân của sự phát triển ấy. Khuynh hướng sử dụng phương tiện ô tô ngày càng tăng đã tạo nên sự ra đời và phát triển hàng loạt của các hãng vận tải ô tô. Cùng với việc cải thiện, mở rộng các tuyến đường, từ sau năm 1919, dịch vụ vận tải ô tô phổ biến ở Đông Dương: “Năm 1921, ở Đông Dương chỉ có 250 xí nghiệp với 700 chiếc ô tô chuyên chở, thế mà tới 1932 đã có tới 3.400 xí nghiệp với 4.300 chiếc ô tô vận tải cạnh tranh lẫn nhau và cạnh tranh rất hăng với các công ty chuyên chở bằng đường sông và đường sắt [11; tr.229 - 230]. Đặc biệt làn sóng đầu tư mạnh mẽ của các công ty Pháp đến Bắc Kỳ giai đoạn 1924 - 1929 đã làm tăng số lượng các công ty dịch vụ vận tải. Số xe phục vụ của các hãng cũng tăng lên ở Bắc Kỳ: Năm 1921, mới chỉ có 35 xe hơi của 17 hãng; năm sau, số xe hơi đã tăng lên 78 với 28 hãng; năm 1924, tăng lên 145 xe của 61 hãng và năm 1925 là 231 xe của 96 hãng [35; tr.89]. Số lượng các hãng ô tô và các hãng vận tải của Bắc Kỳ nhiều thứ hai trong Liên bang, sau Nam Kỳ. “Tới năm 1938, số ô tô chuyên chở ở Đông Dương là 4.150 chiếc, trong số này riêng ở Việt Nam có 3.200 chiếc (1.500 Nam Bộ, 900 Bắc Bộ, 800 Trung Bộ)” [11; tr.229 - 230]. Cùng với việc tăng lượng xe, những cơ sở sửa chữa, buôn bán phụ tùng xe cũng tăng nhanh, chất lượng trọng tải xe cũng tăng theo.

Trong giai đoạn 1935 - 1939, theo số liệu thống kê của chúng tôi, số lượng xe vận tải và các hãng vận tải vẫn tiếp tục tăng lên hàng năm.



Nguồn: [130], [131], [132]

Biểu đồ 3.2. Số lượng hãng vận tải đường bộ ở Bắc Kỳ (1935 - 1939)

Trong chiến tranh thế giới lần thứ hai, việc xuất nhập khẩu hàng hóa giảm mạnh, nhiên liệu hiếm nên chính quyền hạn chế việc sử dụng xe, bằng cách cấp phiếu xăng, dầu, săm lốp cho những xe ưu tiên, chỉ còn 57 hãng vận tải công cộng và 92 hãng vận tải tư nhân.

Trong khai thác dịch vụ giao thông vận tải, bên cạnh các công ty ô tô vận tải của người Pháp còn có công ty ô tô vận tải của người Việt. Tuy nhiên, công ty của người Việt thường là các công ty nhỏ, nhiều chủ người Việt chỉ có 1 xe lưu thông. Vì vậy, chủ xe/hãng/công ty ô tô vận tải người Việt thường phụ thuộc vào các công ty của người Pháp về sửa chữa máy móc, thay thế phụ tùng. Cũng vì thế, hãng xe của người Pháp chiếm ưu thế hơn về phương diện chất lượng phục vụ, đảm bảo lịch trình, thời gian, và mức độ thường xuyên lưu thông.

Quy chế vận tải

Việc quản lý vận tải ngày càng đầy đủ, nghiêm ngặt. Căn cứ nhu cầu vận chuyển của chính quyền dân sự, giới chức quân sự hoặc cơ quan bưu chính được đề xuất theo cấp bậc, cao nhất là tới Thống sứ Bắc Kỳ. Thống sứ Bắc Kỳ giao cho văn phòng Phủ Thống sứ nghiên cứu khả năng thiết lập dịch vụ được trợ cấp về vận chuyển trên các tuyến đường để xây dựng hồ sơ đấu thầu. Thống sứ Bắc Kỳ gửi thư/bưu thiếp tới Công sứ các tỉnh có tuyến đường chạy qua và yêu cầu báo cáo tình trạng giao thông của tuyến đường, các điểm cần thiết lập trạm dừng nghỉ, các loại hình vận chuyển có khả năng thực hiện, thậm chí yêu cầu gắn kèm ký họa theo báo cáo. Sau khi các công sứ gửi báo cáo, văn phòng Phủ Công sứ sẽ tổng tập báo cáo Thống sứ quyết định mở dịch vụ vận chuyển và xây dựng hồ sơ đấu thầu.

Hồ sơ đấu thầu sau khi được xây dựng sẽ công bố rộng rãi một cách công khai để gọi thầu. Các hồ sơ có kèm phụ lục là mẫu giấy trả thầu và quy định các giấy tờ cần khi trả thầu. Việc nhận hồ sơ trả thầu, đấu thầu và tiến hành xét thầu được thực hiện bởi một ủy ban bao gồm có chủ tịch và các ủy viên.

Đối với các gói thầu dịch vụ vận chuyển chung cho địa phương (gồm cả chính quyền dân dự, quân sự, bưu chính hoặc hai trong ba): Nếu gói thầu do Phủ thống sứ trực tiếp gọi thầu thì chủ tịch ủy ban này là Giám đốc Văn phòng Phủ Thống sứ, ủy viên gồm người đứng đầu cơ quan Bưu chính Bắc Kỳ (hoặc đại diện được cử) và người đứng đầu văn phòng tài chính (hoặc đại diện được cử); Nếu gói thầu do các Đạo quan binh gọi thầu thì chủ tịch ủy ban này là Tư lệnh đạo quan binh, ủy viên là thanh tra khu vực và người phụ trách tài chính đóng ở 1 trong các tỉnh thuộc đạo quan binh (hai người thuộc hai tỉnh khác nhau). Quyết định thành lập các ủy ban do Thống sứ Bắc Kỳ phê duyệt.

Các cá nhân, doanh nghiệp muốn tham gia đấu thầu gửi giấy trả thầu kèm theo các giấy tờ chứng nhận về năng lực và phương tiện hoạt động của ứng viên (Giấy cho phép kinh doanh/đấu thầu vận chuyển, vật liệu sở hữu, các dịch vụ đã thực hiện...) đã được niêm phong trong một phong bì gửi tới chủ tịch ủy ban đấu thầu. Giấy cho phép đấu thầu của các cá nhân, doanh nghiệp do Thống sứ cấp (nếu ở Hà Nội) hoặc do Công sứ cấp (nếu ở các tỉnh). Sau khi tiếp nhận các giấy trả thầu, ủy ban xét thầu sẽ lựa chọn và thông báo cho những người được phép dự đấu thầu.

Những người được phép dự đấu thầu tiếp tục hoàn thiện các thủ tục và bổ sung hồ sơ trả thầu. Cụ thể: Một là nếu các cá nhân là chủ doanh nghiệp hay đại diện cho doanh nghiệp thì phải nộp giấy chứng nhận/ giấy ủy quyền. Hai là họ cần đưa ra giá đấu thầu. Giá đấu thầu là số tiền đề xuất chủ thầu chi trả/hỗ trợ hàng tháng cho các hoạt động vận chuyển; số tiền ghi hoàn toàn bằng chữ theo tiền Đông Dương và chuyển đổi franc. Ba là các cá nhân/doanh nghiệp dự đấu thầu phải đóng tiền đặt cọc tạm thời vào kho bạc để lấy biên lai nộp bổ sung vào hồ sơ. Số tiền đặt cọc tạm thời phải đóng ở các gói thầu quy định khác nhau. Sau khi có kết quả đấu thầu, các cá nhân/doanh nghiệp không trúng thầu thì sẽ được trả lại biên lai đặt cọc tạm thời vào cuối buổi đấu thầu. Còn cá nhân/doanh nghiệp trúng thầu phải nộp thêm tiền để đặt cọc chính thức gói thầu. Số tiền đặt cọc chính thức này được hoàn trả sau khi hợp đồng kết thúc, với tỉ giá chính thức của đồng Đông Dương của ngày hoàn trả. Khi trúng thầu, nếu các cá nhân/doanh nghiệp không ký vào biên bản nhận thầu hoặc không nộp đặt cọc chính thức theo quy định về số lượng, thời gian nộp thì số tiền đặt cọc tạm thời sẽ bị sung vào kho bạc.

Theo các hồ sơ đấu thầu, ủy ban sẽ xét chọn nhà thầu đưa ra giá gói thầu thấp nhất, tức là yêu cầu chi trả số tiền/tháng ít nhất, có lợi nhất đối với chính quyền. Ủy ban xét thầu lập biên bản có chữ ký của các thành viên và người nhận thầu, sau đó trình lên các cấp trên phê duyệt, người cuối cùng phê duyệt là Thống sứ Bắc Kỳ với vai trò được ủy quyền kí thay mặt Toàn quyền Đông Dương.

Sau khi trúng thầu, các cá nhân/doanh nghiệp cho xe lưu thông thực hiện dịch vụ vận chuyển theo hợp đồng đã kí kết. Lúc này, chính quyền tiếp tục theo dõi, giám sát, quản lý các hoạt động giao thông để đảm bảo an toàn, hiệu quả của các hoạt động vận chuyển. Một ngày trước khi bắt đầu dịch vụ và khi chính quyền cho là cần thiết sẽ tiến hành kiểm tra phương tiện vận chuyển, văn phòng của các cá nhân/doanh nghiệp và trạm dừng nghỉ trên tuyến đường. Việc kiểm tra này được thực hiện bởi một Ủy ban do Thống sứ chỉ định. Nếu kết quả kiểm tra, kiểm định cho thấy đáp ứng tốt các yêu cầu dịch vụ thì lập biên bản xác nhận và được thưởng vào cuối tháng. Các phương tiện kết luận không đáp ứng sẽ bị loại khỏi lưu thông và phải được thay thế trong một thời hạn nhất định và sẽ phải chịu phạt nếu không thực hiện đúng.

Trong quá trình thực hiện hoạt động vận chuyển, tiền mặt và hàng hóa bị mất hoặc tráo đổi do lỗi của nhà thầu thì họ phải bồi thường theo giá trị của hàng hóa và số tiền được ghi trên phiếu. Nếu nhà thầu vi phạm các điều khoản của hợp đồng sẽ chịu phạt tiền, thường là 5 đồng/lỗi vi phạm.

Trong trường hợp sự cầu thả/lơ là lặp lại một cách thường xuyên gây ảnh hưởng xấu tới dịch vụ, cũng như trong trường hợp từ bỏ dịch vụ bởi nhà thầu, Chính quyền sẽ có quyền chấm dứt/hủy bỏ hợp đồng, tịch thu toàn bộ hoặc một phần tiền đảm bảo (tiền đặt cọc chính thức). Hợp đồng sẽ bị hủy bỏ một cách hoàn toàn và không bồi thường cho nhà thầu, nếu như dịch vụ bị ngừng do sự loại bỏ các trạm hoặc bất kì nguyên nhân nào khác.

Ngoài các xe của công ty, cá nhân trúng thầu dịch vụ vận chuyển của chính quyền, các phương tiện cá nhân muốn lưu thông kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hóa trên tuyến đường phải được Thống sứ Bắc Kỳ cho phép. Các cá nhân phải làm đơn đăng kí, được Sở công chính kiểm tra thông tin, chất lượng xe, sau đó trình lên và được Thống sứ Bắc Kỳ ra quyết định. Trong các quyết định ghi rõ về đặc điểm xe đã qua kiểm tra, hành trình, tốc độ, số người cùng hành lý và số trọng tải hàng hóa tối đa được chuyên chở.

Để đảm bảo an toàn cho giao thông vận tải, chính quyền thuộc địa ban hành Bộ luật giao thông đường bộ Bắc Kỳ, thiết lập lực lượng cảnh sát giao thông để giám sát, xử lý vi phạm giao thông. Theo luật giao thông đường bộ Bắc Kỳ: Các lái xe phải có bằng lái dán ảnh. Bằng lái được cấp cho lái xe khi họ vượt qua được kì thi sát hạch. Lái xe vi phạm nhiều lỗi trong một năm sẽ bị tịch thu bằng lái.

Chính quyền cũng ban hành quy định về việc cắt tỉa cành của các cây trồng bên đường, nhất là ở các điểm cong và các điểm giao nhau của các con đường. Chiều cao của cây trồng ở rìa các tuyến đường công cộng ở bất kì dạng nào không quá 1,33m; ở các điểm cong, điểm giao thì trong phạm vi cách vị trí đó 50m về các hướng, chiều cao của cây không quá 1m [119].

Tóm lại, chính quyền quản lý chặt chẽ các hoạt động giao thông vận tải từ việc đăng kí, cho phép các phương tiện giao thông được lưu thông tới các dịch vụ vận tải được thực hiện và các quy định cụ thể về chất lượng xe, yêu cầu vật chất, trạm dừng nghỉ, số người/hàng được vận chuyển... cũng như chế độ kiểm tra, giám sát thực hiện dịch vụ vận chuyển, chế độ thưởng - phạt đối với các chủ xe/hãng vận tải. Việc quản lý giao thông như vậy đảm bảo hiệu quả và an toàn cho hoạt động vận chuyển phục vụ chính quyền cũng như người dân.

Giá vé của vận chuyển sẽ được tính toán theo mức giá của hợp đồng theo tỷ lệ khoảng cách hành trình do chủ thầu đề xuất trong hồ sơ đấu thầu và được chính quyền thông qua. Về đơn vị đo lường dùng để tính phí vận chuyển, dịch vụ ô tô tính theo km và theo hành khách; dịch vụ xe ngựa kéo tính theo km và theo hành khách; dịch vụ xe kéo tính theo km và theo hành khách; dịch vụ xe ba gác tính theo tấn hoặc m³ và theo km. Về giá tiền theo số lượng khách và Km phụ thuộc vào nhiều yếu tố như chất lượng đường, khả năng lưu thông, nhu cầu vận tải; vì vậy có thể giá/km khác nhau giữa các cùng miền, khu vực.

Tuy nhiên, kinh phí vận chuyển có thể thay đổi, nhất là đối với hàng hóa đặc thù *“Không ấn định mức giá đặc biệt đối với việc vận chuyển các hàng hóa đặc thù, nhà thầu cs quyền tự do áp mức có lợi nhất cho doanh nghiệp của mình nhưng phải thông tin cho chính quyền”* [62]. Giá tiền khi đó tính theo đơn vị đồng franc, tỉ giá trao đổi là 1 đồng Đông Dương. Tuy nhiên, thời kỳ này do nhiều hãng xe cạnh tranh nên giá rẻ hơn. *“Giá vé hành khách trung bình ở vùng đồng bằng là 1 xu/km đối với các tuyến chạy song song đường sắt, còn đối với các tuyến đường khác là 2 xu/km”* [21; tr.171].

Thuế vận tải

Chính quyền thực dân thực hiện thu thuế chuyên chở hàng hóa và thuế môn bài. Thuế chuyên chở hàng hóa thuộc vào loại thuế gián thu. Còn thuế môn bài là loại thuế trực thu đánh trực tiếp vào những người làm kinh doanh buôn bán, dịch vụ. Đối với ngành công chính, thuế môn bài đánh vào những người buôn bán ô tô, thầu khoán và làm dịch vụ chuyên chở. Ngay sau Hiệp ước Thiên Tân, ngày 12/12/1885, Pháp đã quyết định thiết lập thuế môn bài đối với Bắc Kỳ. Tuy nhiên trong những năm từ 1886 - 1916, loại thuế này chỉ được thực hiện ở thành phố Hà Nội và Hải Phòng.

Từ sau chiến tranh thế giới thứ nhất, Pháp thực hiện khai thác thuộc địa lần hai, mở rộng thị trường, số lượng người Việt tham gia vào kinh doanh dịch vụ, buôn bán nhiều hơn và thuế môn bài được áp dụng rộng rãi hơn. Ngày 1/12/1920, Thống sứ Bắc kỳ là Rivet đã ban hành nghị định mới về thuế môn bài, thay đổi mức thuế và phân hạng ngành nghề phải nộp thuế môn bài. Theo đó, các tỉnh vùng Đông Bắc thuộc nhóm khu vực hai và thuế này chia thành ba hạng, 24 bậc. Đối với người kinh doanh, thầu khoán dịch vụ lĩnh vực giao thông thuộc hạng ngoại hạng, có 8 bậc đóng, mức đóng 150 - 705 đồng Đông Dương. Năm 1929, do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế, chính quyền thực dân chia thuế môn bài làm 6 hạng, 40 mức đóng. Người buôn bán, thầu khoán, làm dịch vụ giao thông vận tải được xếp vào hạng nhất sau hạng biệt hạng, gồm 7 bậc, với khoản đóng từ 3.000 - 6.000 đồng Đông Dương [149; tr.26].

Thực trạng khai thác các tuyến đường

Trên đường 1, theo thống kê đã có hơn chục hãng ô tô khách của tư nhân có ô tô chạy đến Phủ Lạng Thương và từ Phủ Lạng Thương đi các tuyến trong các tỉnh và ngoài tỉnh. Tuyến Hà Nội - Phủ Lạng Thương có tới trên 20 xe ô tô của 15 hãng khác nhau. Trong vòng 9 năm (1929 - 1937), số xe khứ hồi Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Lạng Sơn được phép chạy 654 chuyến. Số chuyến năm 1934 tăng gấp đôi so với năm 1930. Những năm 1933 - 1934 bắt đầu xuất hiện xe khách loại sang chạy nhanh hơn (50km/giờ so với mức thường 30km/giờ) và chắc chắn hơn. Trên tuyến Hà Nội - Phủ Lạng Thương thường có 2 chiếc.

Bảng 3.16. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 1 ở Bắc Kỳ (1932)

TT	Tuyến đường	Số lượng hãng xe (Hãng)	Số lượng xe ô tô (Chiếc)	Số lượng hành khách đi lại/lượt	Số lượt hành khách vận chuyển hàng ngày (Lượt)
1	Hà Nội - Phủ Lạng Thương	12	19	66	1.580
2	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Lục Nam	1	1	2	50
3	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Kép	3	3	6	128
4	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Kép qua Phả Lại	1	3	14	420
5	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Đồng Mô	1	1	2	28

Nguồn: [150]

Tuy nhiên, lượt xe chạy giảm dần (kể cả xe khứ hồi) là do tàu hỏa cạnh tranh, ngoài ra còn phải kể đến do tác động của Chiến tranh thế giới thứ hai bùng nổ, phương tiện giao thông cũng thay đổi lớn. Trong phạm vi Phủ Lạng Thương, xe tay

vẫn là phương tiện phổ biến nhất, nhiều hãng có tới vài chục chiếc, thậm chí 100 chiếc. Bên cạnh xe tay còn có các loại xe cút kít chở gạo, xe ba gác, xe bò bằng sắt, xe ngựa...chở hàng hóa.

Đi sâu xem xét khối lượng hàng hóa được vận chuyển trong phạm vi nội địa Bắc Kỳ trên tuyến đường quốc lộ 1, ta thấy có các nhóm hàng chính là thực phẩm, khoáng sản, vật liệu xây dựng, nguyên liệu, hóa chất, giấy, muối...Như vậy, rõ ràng việc mở rộng đường bộ đã góp phần to lớn vào việc giao lưu hàng hóa giữa các tỉnh và các vùng ở Bắc Kỳ.

Trên đường số 2, theo báo cáo năm 1920 - 1921 không có sự giao thương nào giữa Hà Giang và đồng bằng được thực hiện qua đường thuộc địa. Tất cả các hàng hóa trao đổi đều qua đường thủy. Thậm chí, tới năm 1925, việc vận chuyển hàng hóa và bưu phẩm từ Tuyên Quang tới Hà Giang vẫn phải thực hiện bằng 4 ngựa thồ với những người dẫn đường trong 6 ngày và phải thường xuyên thuê thêm ngựa bổ sung [52]. Tại Tuyên Quang, sông Lô là tuyến giao thông chính của tỉnh và vận tải đường thủy là quan trọng nhất vì nó là con đường duy nhất, mặc dù không nhanh và đầy rủi ro. Phải đến năm 1931, với quy định số 4898 ngày 11/9/1931, giao thông vận tải bằng ô tô mới phổ biến trên đường số 2.

Bảng 3.17. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 2 ở Bắc Kỳ (1932)

TT	Tuyến đường	Số lượng hãng xe (Hãng)	Số lượng xe ô tô (Chiếc)	Số lượng hành khách đi lại/lượt	Số lượt hành khách vận chuyển hàng ngày (Lượt)
1	Việt Trì - Tuyên Quang - Bắc Mực	1	1	1	19
2	Tuyên Quang - Bắc Mực	1	1	2	8
3	Tuyên Quang - Bắc Mực - Vĩnh Tuy	2	2	4	80
4	Tuyên Quang - Phủ Đoan - Phú Thọ	3	5	10	180
5	Tuyên Quang - Phủ Đoan - Việt Trì	1	1	2	40
6	Tuyên Quang - Phủ Đoan - Phú Thọ - Việt Trì	3	4	8	178

Nguồn: [150]

Theo báo cáo năm 1931 của Công sứ tỉnh Tuyên Quang: “Từ khi xe tải nhỏ được phép chạy trên đường quốc lộ số 2, việc vận chuyển hàng hóa đã được tăng lên và chỉ khi có hàng nặng thì người ta mới vận chuyển bằng đường sông” [120]. Báo cáo kinh tế năm 1936 của tỉnh Tuyên Quang cho biết, trên đường số 2 nhiều công ty vận tải công cộng hoạt động giữa Tuyên Quang - Hà Nội, Tuyên Quang - Phú Thọ, Tuyên Quang -

Hà giang và ngược lại. xe khởi hành 2 lần/ ngày mỗi chiều. Chuyên chở khoảng 100 người/ ngày. Những chiếc xe này được kiểm soát rất nghiêm ngặt bởi vì tài xế thường chở quá số hành khách trên xe. Những năm 1935 - 1936, theo báo cáo kinh tế của tỉnh Phú Thọ, dịch vụ vận tải công cộng chuyên chở hành khách và hàng hóa được đảm bảo bởi hơn 60 doanh nghiệp phục vụ trên các tuyến Phú Thọ - Tuyên Quang - Vĩnh Tuy và Sơn Tây - Hà Nội - Phú Thọ Tuyên Quang - Vĩnh Tuy - Hà Giang [122].

Trên đường số 3, ngày 2/12/1921, Thống sứ Bắc Kỳ quyết định đưa vào lưu hành xe hơi phục vụ vận tải công cộng giữa Thái Nguyên -Đông Anh và Thái Nguyên - Bắc Kạn [117]. Tại Bắc Kạn, mặc dù Nhiều hãng xe ô-tô đã đảm bảo phục vụ hàng ngày tuyến Hà Nội - Bắc Kạn, và từ năm 1931 đã phục vụ đến tận Ngân Sơn, cách tỉnh lỵ 60km về phía Bắc”, song tại tỉnh này *“trên đường cái, phương tiện vận chuyển hàng hóa quen thuộc nhất vẫn là xe kéo bằng ngựa hoặc trâu. Khắp nơi, mọi người vẫn đi lại bằng ngựa hoặc đi bộ...”* [124]. Tại những vùng lân cận các thành phố và trung tâm đô thị, người dân còn chuyên chở hàng hóa bằng xe cút kít, xe bò.

Bảng 3.18. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 3 ở Bắc Kỳ (1932)

STT	Tuyến đường	Số lượng hãng xe (hãng)	Số lượng xe ô tô (chiếc)	Số lượng hành khách đi lại/lượt	Số lượt hành khách vận chuyển hằng ngày (lượt)
1	Hà Nội - Thái Nguyên	6	8	24	538
2	Hà Nội - Thái Nguyên qua Yên Viên	1	1	2	538
3	Hà Nội - Thái Nguyên qua Hưng Sơn	5	6	11	150
4	Hà Nội - Thái Nguyên - Hưng Sơn qua Yên Viên	1	1	2	36
5	Hà Nội - Thái Nguyên - Chợ Mới	2	2	4	90
6	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn	5	10	10	223
7	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Ngân Sơn	1	1	1	22
8	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Ngân Sơn qua Chợ Chu	1	3	6	132
9	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Chợ Rã	1	2	2	43
10	Thái Nguyên - Đông Anh	1	2	6	128
11	Thái Nguyên - Chợ Chu	1	1	2	54
12	Thái Nguyên - Bắc Kạn	1	1	2	16
13	Thái Nguyên - Hương Sơn	3	3	6	86

Nguồn: [150]

Trên đường số 4, ngày 6/6/1921, Thống sứ Bắc kỳ ra Quyết định số 1324 cho phép đưa vào lưu thông các xe ô tô phục vụ giao thông công cộng giữa Đồng Đăng và Cao Bằng, theo yêu cầu của hãng Ferrière Sébastien. Kể từ đó, loại hình vận tải này ngày càng khởi sắc.

Bảng 3.19. Tình hình các tuyến xe vận tải trên đường số 4 ở Bắc Kỳ (1932)

TT	Tuyến đường	Số hãng xe	Số lượng xe ô tô (chiếc)	Số lượng hành khách đi lại/lượt	Số lượt hành khách vận chuyển hàng ngày (Lượt)
1	Lạng Sơn - Đồng Đăng - Nam Quan	2	3	6	66
2	Lạng Sơn - Cao Bằng	6	7	8	157
3	Lạng Sơn - Cao Bằng - Nguyên Bình - Tĩnh Túc	6	8	13	281
4	Lạng Sơn - Cao Bằng - Trùng Khánh Phủ	5	5	7	173
5	Na Sầm - Cao Bằng	2	9	10	191
6	Na Sầm - Cao Bằng - Tĩnh Túc	2	4	4	72
7	Cao Bằng - Nguyên Bình	1	1	2	24
8	Cao Bằng - Nguyên Bình - Tĩnh Túc	3	5	7	118
9	Cao Bằng - Quảng Uyên	2	2	4	30
10	Cao Bằng - Quảng Uyên - Trùng Khánh Phủ	4	8	6	120
11	Cao Bằng - Nước Hai	1	1	2	16
12	Cao Bằng - Nước Hai - Sóc Giang	1	1	2	32
14	Cao Bằng - Tà Lùng	1	1	2	32
14	Quảng Yên - Uông Bí	1	1	6	138
15	Yên Lập - Quảng Yên - Uông Bí	1	2	4	92
16	Tràng Bạch - Mạo Khê - Đông triều - Lai Khê	1	2	4	92
17	Văn Lý - Quảng Yên - Uông Bí	1	1	6	126
18	Móng Cái - Mũi Ngọc	1	2	2	28

Nguồn: [150]

Sự lưu thông của xe cơ giới đang trên đà phát triển và đã đưa đến sự ra đời của nhiều công ty mới. Năm 1934, chỉ riêng tỉnh Lạng Sơn đã có hàng loạt đông ty hoạt động trong các dịch vụ vận tải công cộng, bao gồm như sau: Dịch vụ bưu điện được của Ferriere hoạt động đoạn giữa Na Sầm và Cao Bằng; Doanh nghiệp vận tải ô tô Delair giữa Lạng Sơn, Cao Bằng và Tĩnh Túc; Doanh nghiệp Ma Nhục Ginh giữa Lạng Sơn, Lộc Bình và Đình Lập; Doanh nghiệp Hà Anh Bảo: Giữa Lạng Sơn và Cao Bằng; Doanh nghiệp Nguyễn Thái Võ giữa Lạng Sơn và Lộc Bình; Doanh nghiệp Nguyễn Khắc Tinh: giữa Thất Khê, Na Sầm và Cao Bằng; Doanh nghiệp Nguyễn Văn Lược: giữa Lạng Sơn và Cao Bằng; Doanh nghiệp Cao Danh Tập: giữa Lạng Sơn và Cao Bằng.

Từ năm 1940, giao thông đường bộ chậm lại do từ tháng 6/1940 đã đóng cửa biên giới. Việc kiểm soát lưu thông trên đường số 4 những phương tiện vận tải được thực hiện nghiêm ngặt hơn

Tóm lại, thời Pháp thuộc, hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến đường thuộc địa vùng Đông Bắc Việt Nam diễn ra nhộn nhịp, nhất là sau chiến tranh thế giới thứ nhất. Chính quyền thuộc địa đã khai thác triệt để dịch vụ vận tải trên cơ sở hệ thống giao thông đường bộ ngày càng được hoàn thiện phục vụ cho cả việc cai trị, khai thác thuộc địa, phát triển kinh tế và phục vụ nhu cầu của người dân Việt Nam.

Tiểu kết chương 3

Kết thúc chiến tranh thế giới lần thứ nhất, tuy là nước thắng trận nhưng Pháp phải gánh chịu những tổn thất nặng nề về kinh tế và tài chính. Ngoài sự khủng hoảng của nền kinh tế ở trong nước, nước Pháp còn có các khoản nợ nước ngoài. Đứng trước tình cảnh khó khăn này, chính phủ Pháp đã thực hiện đồng thời hai chính sách đó là chính sách đối nội cứng rắn, tăng cường bóc lột quần chúng lao động trong nước và chính sách khai thác thuộc địa trên quy mô lớn. Đông Dương nói chung và vùng Đông Bắc Kỳ nói riêng luôn có vai trò quan trọng trong hệ thống thuộc địa của Pháp nên cũng là nơi được thực dân Pháp chính thức triển khai chương trình khai thác thuộc địa lần thứ hai với quy mô lớn và tốc độ nhanh chóng, nhưng để làm được điều này cần chú trọng vào giao thông vận tải.

Thời kỳ này, những công trình giao thông được thiết lập và xây dựng từ đợt khai thác thuộc địa lần thứ nhất đã được thực dân Pháp tiếp tục triển khai và nâng cấp trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai và những năm trong chiến tranh thế giới thứ hai. Kết quả là, từ tâm điểm là Hà Nội, hệ thống giao thông đường bộ trải rộng như nan quạt ra khắp vùng Đông Bắc, trở thành huyết mạch giao thông trên địa phận khu vực. Tuy nhiên, thực dân Pháp không xây dựng những công trình giao thông mới, có quy mô lớn cần nhiều vốn đầu tư và kỹ thuật cao như đường sắt, cầu... về các tỉnh. Chính quyền chủ yếu tập trung mở rộng, nâng cấp hệ thống đường bộ hiện có để phát triển phương tiện giao thông mới, hiện đại, có năng lực vận chuyển cao (ô tô).

Sự có mặt của hệ thống đường bộ này đã mang đến cho đời sống kinh tế ở vùng Đông Bắc một diện mạo mới, làm thay đổi về chất các hoạt động giao thông, vận tải. Mật độ các phương tiện chuyên chở hàng hóa cũng ngày càng tăng. Số lượng xe ô-tô, xe cam-nhông cùng với hoạt động của các thương nhân và các hãng kinh doanh đã góp phần làm cho việc buôn bán trong thị trường nội địa vùng Đông Bắc có bước phát triển so với thời kỳphong kiến, quan hệ giao lưu kinh tế, mua bán hàng hóa giữa các tỉnh, các vùng được đẩy mạnh. Hệ thống giao thông phát triển cũng góp phần thúc đẩy công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp phát triển do việc cung cấp nguyên liệu kịp thời cũng như phân phối sản phẩm được nhiều và nhanh chóng đến các vùng trong thị trường nội địa vùng Đông Bắc cũng như vào Trung và Nam Kỳ và đến các nước khác như Vân Nam (Trung Quốc), Lào.

Năng lực vận chuyển của các tuyến đường bộ ở vùng Đông Bắc được nâng cao nhờ đầu tư phương tiện và cơ sở hạ tầng kỹ thuật giao thông, đã đáp ứng được yêu cầu phục vụ cho chương trình khai thác thuộc địa lần thứ II của thực dân Pháp và nhu cầu vơ vét tài nguyên phục vụ chiến tranh của phát xít Nhật ở Đông Dương. Đồng thời, đây cũng là nhân tố mới đánh dấu sự chuyển động theo hướng hiện đại hóa nền kinh tế vùng Đông Bắc Việt Nam thời kỳ này.

Chương 4

ĐẶC ĐIỂM, TÁC ĐỘNG CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA Ở VÙNG ĐÔNG BẮC VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1897 - 1945

4.1. Đặc điểm hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc

Hệ thống giao thông đường thuộc địa ở Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945 chủ yếu phục vụ mục đích khai thác thuộc địa của thực dân Pháp

Nghiên cứu về các di sản của chế độ thuộc địa hiện nay vẫn còn nhiều ý kiến tranh luận, nhất là về hệ quả của các di sản đó. Các nhà thực dân và các nhà nghiên cứu tư bản cho rằng họ đã có công trong việc “khai hóa văn minh” cho các nước thuộc địa, trong đó có đánh giá thành quả của việc xây dựng và phát triển hệ thống giao thông. Nhưng, qua nội dung nghiên cứu nêu trên cho phép chúng ta kết luận rằng bản chất trong phát triển giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam chỉ nhằm mục đích cao nhất và duy nhất là khai thác thuộc địa phục vụ lợi ích cho chính quốc.

Dựa trên các nguồn tài liệu hiện có tại Phòng Thống sứ Bắc Kỳ, có thể khẳng định, sự hình thành hệ thống đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Bắc Kỳ chính thức bắt đầu từ năm 1897 nhằm phục vụ trực tiếp cho sự cai trị, bóc lột của thực dân Pháp, trước hết là chương trình khai thác thuộc địa lần thứ nhất (1897 - 1914). Điều này càng có cơ sở để khẳng định vai trò quan trọng và trực tiếp của hệ thống giao thông nói chung, đặc biệt là giao thông đường bộ nói riêng với công cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở Bắc Kỳ và toàn cõi Đông Dương. Ngay sau công bố kế hoạch xây dựng hệ thống giao thông năm 1897, ý đồ của Pháp rất rõ. Năm 1898, Toàn quyền Paul Doumer đã ra sắc lệnh thành lập Sở địa chất Đông Dương và hoạt động mãi tới năm 1954. Trong suốt thời gian hoạt động, Sở đã có nhiều công trình nghiên cứu địa chất và tìm kiếm thăm dò các mỏ ở nước ta. Họ gấp rút thăm dò đánh giá lại các mỏ cũ và phát hiện thêm một số mỏ mới để nhanh chóng đưa vào khai thác.

Bản chất bóc lột thuộc địa còn được thể hiện rõ hơn trong những năm Chiến tranh thế giới thứ nhất. Để phục vụ chiến tranh, Pháp đã thực hiện nhiều biện pháp hòng vơ vét tối đa sức người, sức của từ thuộc địa. Toàn quyền Roume khi sang nhận chức đã tuyên bố: “*Nhiệm vụ của Đông Dương rõ ràng là phải cung cấp cho chính quốc đến mức tối đa nhân lực, vật lực và tài lực, đồng thời một mặt vẫn duy trì trật tự an ninh ở thuộc địa, mặt khác vẫn giữ cho guồng máy chính trị và kinh tế chạy đều*” [14; tr.288]. Năm 1917, Albert Sarraut khi sang thay Ernest Nestor Roume cũng

khẳng định trong “*Dự luật khai thác thuộc địa*” rằng mục đích được ưu tiên trước hết của việc khai thác thuộc địa không phải chỉ là nông phẩm nhiệt đới mà còn là những nguồn tài nguyên thiên nhiên dưới lòng đất, tức là mỏ quặng. Đây chính là hai loại sản phẩm đặc biệt quan trọng đối với nền kinh tế chính quốc sau chiến tranh, Albert Sarraut viết: “*Trong toàn bộ hệ thống thuộc địa của chúng ta, chương trình này lựa chọn và nhằm vào những trung tâm chính về sản xuất nguyên liệu và thực phẩm cần cho chính quốc, những kho báu lớn về tài nguyên thiên nhiên, những vựa lúa, những vùng trồng trọt quy mô lớn, những vùng rừng đại ngàn, những vùng mỏ quặng lớn nhất, nói tóm lại những điểm chính mà nước Pháp có thể tận khai, ở mức cao nhất những nguồn lợi có ích cho nó: nơi đây là nguyên liệu béo, nơi kia là ngũ cốc, nơi kia nữa là bông sợi, xa hơn là đàn gia súc, nơi khác là rừng, nơi khác nữa là kim loại*”. Thực hiện chương trình này, Albert Sarraut đề ra những biện pháp cụ thể, trong đó tạo ra những điều kiện cho tất cả mọi cố gắng, hệ thống đường giao thông cần thiết để tiến vào những vùng trung tâm sản xuất và nối chúng với các hải cảng bằng hệ thống đường sắt [170; tr.343]. Trên cơ sở đó, kế hoạch xây dựng đường thuộc địa trên quy mô lớn đã ra đời.

Sau Chiến tranh thế giới lần thứ nhất “*các tập đoàn tư bản bên pháp càng ngày càng quan tâm đến sản phẩm nông nghiệp nhiệt đới ở Đông Dương. Cao su, cà phê lúc bấy giờ được xem là sản phẩm chính. Chè, mía, cây có dầu, cây có sợi đều được xem là các loại cây có thể mở mang trồng trọt trên diện tích rộng*”. Do đó, người Pháp chỉ chú trọng mở hệ thống đường bộ đi sâu vào các vùng dự định khai thác, đồng thời vận chuyển sản phẩm về các hải cảng để xuất khẩu được xem là công việc đầu tiên và quan trọng của ngành công chính Đông Dương thời kỳ này [35; tr.67]. Điều đó phản ánh tính ăn bám của chế độ thuộc địa mà thực dân Pháp tạo dựng ở Việt Nam nói chung, Bắc Kỳ nói riêng. Khi đánh giá về chính sách của người Pháp ở Đông Dương, Tưởng Giới Thạch trong cuộc hội đàm với Tổng thống Roosevelt ở Cairo (Ai Cập) vào tháng 10/1943 đã thẳng thắn nhận xét “... *người Pháp đã có mặt ở đó hơn một trăm năm, nhưng họ đã không làm gì để dạy dỗ dân chúng; rằng họ cứ đầu tư vào một dollar thì lại bòn rút 10 dollars*” [26; tr.586]

Ở một khía cạnh khác, việc thực dân Pháp huy động các nguồn vốn đầu tư vào phát triển giao thông nói chung và đường bộ nói riêng là dựa trên chế độ bóc lột, cường bức thuế khóa nặng nề mà “*mẫu quốc*” thu được từ thuộc địa. “*Trên chiếc lưng cao su của người An Nam, nhà nước tha hồ kéo dài mức thuế co dãn*” [156; tr.11]. Nhìn chung đồng tiền vốn được đưa vào Việt Nam lúc bấy giờ là đồng tiền mất giá, so với tất cả các đồng tiền khác. Sự phong phú về vốn cũng đồng nghĩa với sự trống

rỗng của đồng tiền, được in ra trong tình trạng lạm phát phi mã của nền tài chính chính quốc. Số tiền được đưa vào Việt Nam chỉ có nghĩa là sự đầu cơ đối với đồng Đông Dương. Mặt khác, đây là vốn của các công ty tư bản độc quyền do các công ty tư bản tài chính, đứng đầu là Ngân hàng Đông Dương thao túng, lũng đoạn để mang lại lợi ích cho tư bản tài chính Pháp - “Đế quốc cho vay lãi”. Hệ thống đường thuộc địa đã gắn bó hơn với hệ thống giao thông trong và giao thông khu vực nhưng ở mức độ hạn chế.

Mặc dù có những chuyển biến, du nhập phương thức xây dựng, phương tiện đi lại, phương thức quản lý mới vào các tuyến đường nhưng đó chỉ là cách thức để thực dân Pháp sử dụng, bóc lột, vận chuyển hàng hóa cho hiệu quả hơn mà thôi. Trên các tuyến đường ấy, quyền quản lý hoàn toàn thuộc về người Pháp - “Người thượng đẳng” “đi khai hóa văn minh”. Chính quyền thực dân quản lý chặt chẽ vấn đề vận tải, thậm chí còn độc quyền trên một số khía cạnh. Vì lợi nhuận nên hệ thống đường bộ ở vùng Đông Bắc được Pháp đầu tư xây dựng cũng chỉ tập trung kết nối các thành phố, thị trấn lớn, còn ở các khu xa trung tâm gần như không có sự đầu tư gì của chính quyền hay các nhà tư bản. Trong khi đó phương tiện vận chuyển phổ biến của nhân dân ta đó vẫn là gùi, dậu, cuôi... dùng để gồng gánh, bè mảng, thuyền để vận chuyển trên sông suối. Vùng cao các tộc người dùng ngựa thồ hàng và di chuyển, một số nơi vùng thấp có địa hình thuận lợi hơn, đã xuất hiện xe quệt dùng trâu kéo. Điều này chứng tỏ tính chất ăn bám, thâm độc của thực dân Pháp và làm cản trở sự phát triển của kinh tế các tỉnh vùng Đông Bắc nói riêng và cả nước nói chung.

Tất cả những biện pháp trên của chính quyền đều nhằm mang lại lợi ích cho người Pháp. Điều này gây ra rất nhiều tác động tiêu cực đối với Việt Nam. Chính sách khai thác thuộc địa và cướp đoạt tài nguyên thiên nhiên đã khiến cho đời sống của dân chúng ở trung du và thượng du Bắc Kỳ đa phần đói khổ. Bản làng, thôn xóm tan hoang. Toàn quyền Đông Dương De Lanessan đã viết: “*Chính mắt tôi trông thấy trên con đường Phủ Lạng Thương nhiều thôn xã tan tác và những đồng ruộng mênh mông bị bỏ hoang thành ao vũng*”...[44; tr.164].

Hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc thời thuộc Pháp được mở rộng về phạm vi nhưng không đồng đều và mang tính lệ thuộc

Từ năm 1897 đến năm 1945, từ trung tâm Hà Nội, các tuyến đường thuộc địa từ Hà Nội đến các tỉnh ly đã được hình thành: Đường số 1: Đến Lạng Sơn dài 156km, qua Bắc Ninh (29km), Phủ Lạng Thương (53km), Kép (71km), Sông Hóa (104km); Đường số 2: Hà Giang dài 238km, theo con đường thuộc địa số 2, qua (Phủ Lỗ (28km), Phúc Yên (43km), Vĩnh Yên (61km), Việt Trì, Phủ Đoan (130km), Tuyên

Quang (163km), Bắc Mực (209km), Vĩnh Thụy (246km), Bắc Quang (282km). Đường số 3: Cao Bằng dài 293km, qua Phủ Lỗ (28km), Thái Nguyên (76km), Chợ Mới (122km), Bắc Kạn (165km), Phủ Thông Hóa (185km), Ngân Sơn (236km). Đường số 4: Chạy dài theo miền biên giới, giáp Trung Quốc, từ Tiên Yên (Hải Ninh) đến Lạng Sơn, từ Lạng Sơn lại có đường đi lên Nguyên Bình dài 186km, theo con đường thuộc địa số 4, qua Đồng Đăng (14km), Na Sầm (31km), Thất Khê (70km), Đông Khê (94km), Cao Bằng (139km) sang Hà Giang, Lào Cai, Điện Biên Phủ.

Trong hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam, tuyến đường thuộc địa quan trọng nhất là đường số 1. Đây là trục đường bộ lớn chạy từ bắc đến Nam Đông Dương, nối các thủ phủ các xứ Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Nam Kỳ, Cao Miên lại với nhau. Chiều dài tổng cộng là 2556km *“gần bằng đường chim bay từ Paris đến Moscow”* [35; tr.71]. Đây là tuyến đường được đầu tư sớm nhất, nhiều nhất, mở rộng toàn diện nhất. Tiếp sau đường 1 là đường số 4 cũng được người Pháp quan tâm. Bởi lẽ đây là tuyến đường bộ kết nối các quốc gia Việt Nam và Trung Quốc, Lào với những vùng có địa hình vô cùng khó khăn và hiểm trở. Đây là tuyến đường có vai trò quan trọng trong đảm bảo đi lại, trao đổi hàng hóa giữa các tỉnh vùng biên giới Đông Bắc, giao lưu hàng hóa giữa phía tây - đông - cửa biển, giữa các cửa khẩu nội địa và các cửa biển của vùng và ngoài vùng, giữa vùng Tây Bắc và Đông Bắc, giữa các tỉnh vùng tây nam, đông nam Trung Quốc với các vùng phía bắc nước ta rồi đi ra biển để đi tới các vùng khác của các nước trong khu vực và thế giới. Về vị trí của tuyến đường, bức điện của Công sứ Lạng Sơn Du Vaure gửi Thống sứ Bắc kỳ, ngày 23/9/1909 về con đường Đồng Đăng - Thất Khê - Cao Bằng cho ta biết điều này: *“Con đường này xét về chiến lược là quan trọng bậc nhất, về phương diện thương mại cũng xứng đáng được xếp vào như là phương tiện giao thông liên lạc hàng đầu. Tôi không nghĩ rằng bất kỳ một con đường nào ở Đồng bằng có sự vận chuyển mãnh liệt như vậy”* [72]. Điện của Tư lệnh Đạo quan binh 2 gửi Thống sứ Bắc kỳ, ngày 20/12/1912 nói rằng *“là con đường duy nhất của Pháp gắn kết về mặt kinh tế của tỉnh với phần còn lại của Bắc kỳ”* [66]. Ngoài đường thuộc địa số 1 và số 4, các hệ thống đường khác cũng hình thành trong thời Pháp thuộc nhưng được xây dựng thiếu mang tính nhỏ giọt. Trên từng tuyến đường, việc mở rộng cũng không đồng đều. Trên đường số 1, đoạn Hà Nội - Phủ Lạng Thương, đường số 2 đoạn Hà Nội - Tuyên Quang, đường số 3, đoạn Hà Nội - Thái Nguyên, đường số 4 đoạn Lạng Sơn - Cao Bằng được tập trung mở rộng, cải tạo, duy tu, bảo trì nhiều nhất.

Nội dung cốt lõi trong đường lối phát triển kinh tế của chính quyền Pháp tại Đông Dương được Toàn quyền Đông Dương xác định từ cuối thế kỷ XIX là “không

cạnh tranh, không phương hại” đến chính quốc. Nhưng xuất phát từ mục tiêu kinh tế, tư bản thực dân Pháp vẫn đầu tư và có sự khuyến khích tư bản đầu tư vào giao thông đường bộ ở thuộc địa. Vì lẽ đó, trong quá trình xây dựng các tuyến đường, người Pháp là chủ nhân thực sự của quá trình. Do vậy, mối quan hệ này thiếu bền vững và có tính lệ thuộc vào người Pháp cao độ. Chính phủ Nam Triều không giữ vai trò gì trong việc xây dựng các đường thuộc địa thời gian này. Kể từ năm 1894, ngân sách Nam triều bị sáp nhập vào ngân sách bảo hộ, tiếp đó năm 1897, khi công cuộc bình định Bắc Kỳ căn bản đã hoàn thành, người Pháp đã bãi bỏ chức Kinh lược sứ, chuyển toàn bộ quyền hành của Kinh lược sứ vào tay Thống sứ Pháp. Vì thế, từ chủ trương, chính sách, hoạt động xây dựng, duy tu, bảo trì, quản lý do người Pháp quản lý ở những mức độ khác nhau. Cũng chính vì vậy, các biến cố toàn cầu (chiến tranh thế giới, khủng hoảng kinh tế), tình hình nước Pháp, sự thay đổi địa vị của Pháp ở Đông Dương và diễn biến quan hệ chính trị giữa các quốc gia hữu quan cũng ảnh hưởng lớn đến sự tiến triển các tuyến đường. Từ sau khi quân Nhật xâm chiếm Đông Dương, hầu như việc xây dựng, bảo trì các tuyến đường ngưng lại.

Hệ thống giao thông đường thuộc địa tại vùng Đông Bắc tạo thế liên kết nội vùng, liên kết với toàn lãnh thổ Việt Nam và Liên bang Đông Dương

Từ hình thái phân bố của hệ thống giao thông ở quy mô vùng, có thể xác định được vị trí của của hệ thống giao thông đường bộ trong hệ thống. Hình thái phân bố mạng lưới giao thông đường thuộc địa vùng Đông Bắc có dạng lãnh thổ hình quạt, các trục quốc lộ 1, 2, 3, 4 như những “nan quạt” xòe ra mà “cuống” của chúng là thủ đô Hà Nội, liên kết các nan quạt đó là các trục vành đai biên giới với viền quạt là quốc lộ 4. Đường 4 là trục đường bao biên giới có ý nghĩa quyết định tới phát triển kinh tế dải vành đai biên giới và giao lưu giữa các đô thị vùng Đông Bắc. Các đầu nan là các trung tâm thị xã biên giới như Móng Cái (Quảng Ninh), Đồng Đăng (Lạng Sơn), Lào Cai, Thanh Thủy và Tà Lùng.

Như vậy, các tuyến đường quốc lộ chạy qua địa bàn Đông Bắc nối liền trung tâm các tỉnh với các thị trấn, huyện lỵ, giao lưu thông suốt với các tỉnh kế bên, để rồi tiếp cận với các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ, các tỉnh phía nam, qua các cửa khẩu có thể vượt biên giới sang Trung Quốc, đến các nước khác như Campuchia và toàn Liên bang Đông Dương. Hệ thống giao thông ở vùng Đông Bắc Việt Nam thời kỳ này đã nối liền miền xuôi với miền ngược, nối liền các đô thị, trung tâm hành chính cơ sở sản xuất, khai thác và hải cảng đáp ứng nhu cầu kinh tế của vùng phục vụ công cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp.

Khác với thời nhà Nguyễn, hệ thống giao thông chỉ có đường bộ và đường thủy, hình thành chủ yếu từ khai thác những điều kiện tự nhiên. Trong thời Pháp thuộc, một hệ thống giao thông khá đồng bộ (thủy - bộ - đường sắt - hàng không) dần được hình thành. Việc mở rộng hệ thống đường bộ, kéo theo hệ thống thông tin liên lạc trên các tuyến đường mà chủ yếu là điện thoại, điện tín cũng được xây dựng. Nếu như năm 1883 mới có 1117km đường dây điện thì đến năm 1918 đã lên tới 14.000km. Cùng với hệ thống đường thuộc địa, hệ thống thông tin đã nối liền các tỉnh, thành trong nước và các nước Đông Dương.

Trong phạm vi khu vực Đông Bắc Bắc Kỳ, so với đường thủy và đường sắt, hệ thống giao thông đường thuộc địa ít mang lại giá trị về kinh tế

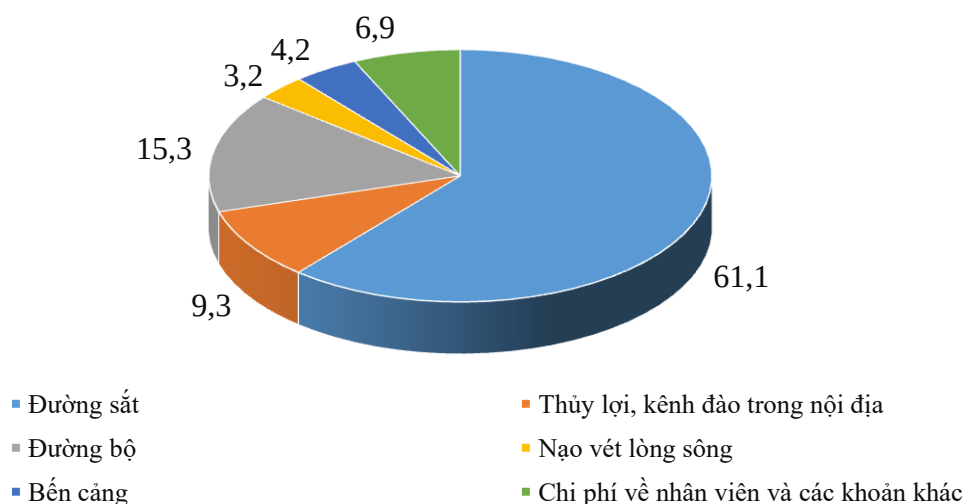
Ở Đông Dương, khi lên kế hoạch xâm lược Việt Nam, thực dân Pháp đã tập trung đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông, nhưng trước hết là hệ thống giao thông đường sắt và đường thủy (chứ không phải là đường bộ), với mong muốn nhanh chóng vận chuyển hàng hoá về chính quốc cũng như dễ dàng vận chuyển hàng hoá, quân đội đến các khu vực quan trọng, đảm bảo sự cai trị của mình.

Trong thời gian đầu, những cuộc thám hiểm trên các con sông lớn ở Bắc Kỳ được tiến hành sớm nhất nhằm mục đích tìm kiếm tài nguyên khoáng sản. Từ năm 1897, thực dân Pháp thực hiện chính sách khai thác thuộc địa lần thứ nhất. Để tiết kiệm chi phí, chính quyền thực dân sử dụng giao thông vận tải đường thủy chuyên chở tài nguyên, khoáng sản và tập kết về cảng Hải Phòng, sau đó đưa lên các con tàu lớn để xuất khẩu. Chính quyền thực dân hết sức quan tâm đến việc kết nối giao thông đường sông đến các khu vực giàu tài nguyên, nhiều lúa gạo, phát triển hệ thống cảng biển để hàng hoá, khoáng sản về chính quốc hoặc mua bán, trao đổi với nước ngoài. Với sự đầu tư cơ sở hạ tầng, nằm trong chính sách khai thác thuộc địa, chính quyền thực dân hi vọng có thể thu hút nhiều hơn những thương nhân người Pháp đến Bắc Kỳ kinh doanh và sinh sống. Cho đến khi vận tải đường bộ trở nên phổ biến, chính quyền thực dân vẫn cố gắng duy trì công ty vận tải đường thủy bởi hệ thống đường bộ không đủ khả năng vươn tới các khu mỏ, đồng thời khi mùa mưa tới nhiều tuyến đường bị ngập, vận tải đường bộ bị gián đoạn, những tuyến đường sông vẫn phát huy giá trị nhất định, đặc biệt ở khu vực thượng du Bắc Kỳ. Để chở được nhiều, tư bản Pháp với sự bảo trợ của chính quyền thực dân đã đóng những con tàu xuất dương cỡ lớn, hiện đại chở được nhiều tấn hàng song song với việc xây dựng các cảng biển hiện đại để tàu lớn có thể cập cảng dễ dàng nhất.

Cho đến trước năm 1912, thậm chí trước năm 1918, hệ thống đường bộ ít được coi trọng. Đến năm 1945, khi đường thuộc địa số 1 là nối liền Hà Nội với Sài Gòn.

Các đường thuộc địa số 1,2,3,4 cho phép Hà Nội liên lạc với miền thượng du và mặc dù chính phủ bảo hộ đã cố gắng phát triển hệ thống giao thông đường bộ, nhưng so với đường sắt và đường thủy thì vị trí của đường bộ vẫn ở hàng thứ yếu. Năm 1925, theo thông tin trên tạp san kinh tế Đông Dương, ngân quỹ phục vụ cho phát triển đường bộ là 62 triệu đồng (chiếm 15,3%), trong khi đường sắt là 248 triệu đồng (chiếm 61,1%), các khoản cho đường thủy 68 triệu đồng (chiếm 16,7%).

(Đơn vị: %)



Nguồn: [142; tr.135]

Biểu đồ 4.1. Cơ cấu vốn đầu tư cho giao thông vận tải ở Đông Dương năm 1925

Từ năm 1900 đến năm 1935, ngân sách cho đường sắt là vào khoảng 145.800.000 đồng, còn 44.900.000 đồng được sử dụng cho đường bộ. Nhưng khi lập những hệ thống giao thông đường bộ này, chính quyền bảo hộ đã chú trọng đến các nhu cầu chính trị nhiều hơn là lợi ích kinh tế. Hoạch đồ của các đường xe lửa hay các đường thuộc địa nhiều khi không hợp lý và thường trùng với các tuyến đường thủy. Do giá chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, đường sông rất rẻ, vận chuyển bằng đường xe lửa lại mang được khối lượng hàng hóa nhiều, thành thử đường thuộc địa ở Đông Bắc không giữ vai trò quan trọng trong vận tải hàng hóa. Cụ ly vận tải đường sông vẫn là các cự ly ngắn, khối lượng vừa phải, lợi dụng các trạm trung chuyển và gắn liền với các trung tâm kinh tế lớn, nhiều dân cư tập trung hoặc các khu mỏ, đảm bảo sự có mặt của Pháp tại những địa điểm quan trọng đối với nền bảo hộ ở Bắc Kỳ. Điều dễ nhận thấy nhất là vận tải ở các tỉnh như Bắc Giang, Thái Nguyên, Tuyên Quang, Cao Bằng, Lạng Sơn lại chủ yếu đường sông, đường sắt... Lượng hàng từ Bắc Giang vận chuyển về Hà Nội bằng đường thủy năm 1925: Tháng 1 là 380 tấn, tháng 2 là 1200 tấn, tháng 3 là 780 tấn, tháng 4 là 680 tấn, tháng 5 là 460 tấn, tháng 6

là 360 tấn [99]. Cho đến năm 1941, đường thủy vẫn là tuyến vận tải chủ yếu của tỉnh Thái Nguyên. Riêng sông Cầu trong năm này đã vận chuyển 21.385 tấn quặng sắt từ mỏ Linh Nham, 32.800 tấn than béo từ mỏ than Phấn Mễ, 5.375 tấn sản phẩm nông nghiệp và rừng, 561 bè gỗ, 681 bè tre. Nguồn thu từ vận tải đường thủy là 11.883,70 đồng [121].

Bên cạnh đường thủy, đường xe lửa, ngay từ đầu, được coi như là dụng cụ cần thiết cho sự khai thác xứ Đông Dương. Với con đường sắt Hà Nội với Lào Cai và Vân-Nam đã trở thành huyết mạch của người Pháp trong việc khai thác kinh tế ở thuộc địa. Riêng thương cảng Hải Phòng nối liền với tỉnh Vân Nam bằng đường sắt, năm 1939 thực hiện 23% xuất cảng của xứ Đông Dương [146; tr.27].

Trong khi đó, tổng số hàng hóa chuyển vận bằng đường thuộc địa là không đáng kể. Số hành khách dùng đường bộ tuy đông nhưng chỉ giới hạn trong không gian lân cận. Kinh phí bảo trì hệ thống đường bộ là một trong những hạng mục nặng nhất của ngân sách, để bù lại, phải có các loại thuế đánh vào giá nhiên liệu tiêu thụ của các loại xe hơi. Thành thử, ô-tô chủ yếu là để vận chuyển hành khách mà ít dùng vào vận chuyển hàng hóa. Các loại xe du lịch đều thuộc người Pháp cho nên người ta có thể nói là các con đường bộ này được thiết lập là cho người Pháp sử dụng. Đối với người nông dân, việc mở rộng đường thuộc địa cũng không mang lại cho họ nhiều lợi ích: *“Chính ở điểm này, sự chăm lo của chính quyền có thể cải thiện được số phận người nông dân một cách chắc chắn nhất, việc xây dựng những đường giao thông hiện đại chỉ đem lại cho người nông dân những cái lợi hạn chế, vì bản thân họ không sử dụng những phương tiện ấy, bán đi đã ít mà mua vào lại càng ít hơn, và các đường thủy đủ dùng một cách thừa thãi cho việc vận chuyển các sản phẩm nặng nề của nông thôn; ngược lại, những công trình thủy lợi đem lại cho người nông dân những cái lợi tức thì và trực tiếp* [16; tr.81]. Mặc dù cuộc khai thác thuộc địa của chính quyền thực dân đã thiết lập ở Bắc Kỳ một hệ thống giao thông đường bộ nhưng trước mắt của người nông dân thì lại là *“một sự thụt lùi tai hại”* so với tình trạng trước đó: *“Trong các vùng nông thôn, trên những con đường sát thành phố và chợ, là những dòng người dằng dặc, nhất là đàn bà, gánh những sản phẩm địa phương đến nơi buôn bán”*. Nhiều tác giả đã nhận thấy *“mặc dù đường bộ và đường sắt được xây dựng, mặc dù đã có nhiều loại phương tiện mới như ô-tô, xe máy, tàu chạy bằng hơi nước...hai kiểu chuyên chở hàng cũ (gánh và thuyền độc mộc) vẫn được ca tụng* [174; tr.95]. Ch.Robequain cho rằng vì giá tàu xe quá đắt đỏ nên *“một cảnh tượng quen thuộc ở các vùng đồng bằng Việt Nam là hàng đoàn dài những người đàn ông và đàn bà khiêng gánh, đi chân đất, men theo những con đường có những chiếc ô-tô*

chạy vút qua...” [166; tr.119]. Các điều kiện về giao thông vận tải lại không mang lại nhiều lợi ích cho người dân, nhất là nông dân, không cho phép nông dân hưởng một cách xứng đáng kết quả của sức lao động của mình. Vào năm 1938, khi xuất cảng 100 kg gạo trắng, tiền phí tồn chuyên chở lên tới 45 % [2; tr.245].

Cùng với sự phát triển của hệ thống đường giao thông, phương tiện vận tải cũng được hiện đại

Cuối thế kỷ XIX, trên cả nước nói chung và trên các tuyến đường thuộc địa vùng Đông Bắc nói riêng, về cơ bản nhân dân ta vẫn giữ các phương tiện đi lại, vận tải truyền thống từ các triều đại phong kiến. Về việc đi lại, hình thức đi bộ rất phổ biến “*người Việt Nam hay đi chân đất nên tránh đi trên lòng đường có đá. Họ đi thành từng đoàn, gánh nặng hoặc gửi hàng trên lưng*” [35; tr.91]. Về vận chuyển hàng hóa, người ta chủ yếu là dùng quang gánh hoặc dùng sức người không để vác, đội, địu, kéo...sau đó là sử dụng súc vật (trâu, bò, ngựa) để kéo, chuyên chở. Phương thức di chuyển này khá phổ biến ở các khu vực đường sá nhỏ hẹp, không được xây dựng hoặc cải tạo thường xuyên. Khi các phương tiện di chuyển hiện đại được du nhập thì các phương thức di chuyển này vẫn phổ biến ở vùng núi, nơi đường sá kém phát triển hơn.

Ngoài các hình thức di chuyển, vận tải truyền thống, các phương tiện vận tải đường bộ mới được du nhập trong giai đoạn trước cũng có những sự phát triển. Xe ngựa là một trong những loại hình phương tiện giao thông đường bộ được người Pháp sử dụng sớm nhất ở Việt Nam. Từ năm 1867, chính quyền thực dân đã quy định thể lệ và giá biểu xe ngựa. Xe ngựa có nhiều loại khác nhau biểu thị cho đẳng cấp người sử dụng: Viên chức, sĩ quan cao cấp dùng xe ngựa có mui do hai ngựa kéo; công chức, sĩ quan cấp thấp hơn dùng loại xe ngựa hai chỗ, không có mui và tự điều khiển lái; dân thường dùng xe ngựa kéo có bốn bánh, nhiều chỗ ngồi, bị sóc, ngã nghiêng khi chạy và vệ sinh kém [18; tr.20].

Bên cạnh xe ngựa, xe tay (hay xe kéo) - loại phương tiện do người Nhật sáng chế và được thực dân Pháp đưa sang Việt Nam từ cuối thế kỷ XIX cũng trở nên phổ biến hơn. Chiếc xe kéo lúc đầu có bánh gỗ bọc sắt chạy lóc cộc, rất xóc. Sau đó được cải tiến bằng bánh sắt bọc cao su quanh vành, cuối cùng thì thay bằng bánh cao su bơm hơi nên xe cũng có tên là xe cao su. Một xe tay thường được sử dụng để phục vụ việc di chuyển trên những đoạn đường ngắn trong đô thị. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, loại hình vận tải này còn được sử dụng trên cả những tuyến đường dài tới cả trăm km. Ngoài vận chuyển hành khách, xe kéo còn được dùng để vận chuyển hàng hóa.

Bước sang thế kỷ XX, đường thuộc địa ngày càng được xây dựng hoàn thiện, mở rộng, duy tu thường xuyên, thì loại hình vận tải khá đa dạng, thích ứng với điều kiện giao thông, đáp ứng yêu cầu đi lại, vận tải của chính quyền thực dân và nhân dân ta. Cùng với đó dần xuất hiện các phương tiện giao thông mới như xe đạp, xe tay, xe ba gác, đặc biệt phải kể đến là sự xuất hiện của ô tô. Năm 1903, chiếc xe hơi đầu tiên mới hiện diện ở Việt Nam nhưng sau đó đã nhanh chóng tăng lên. Năm 1913, ở Hà Nội, Sài Gòn đã có 350 ô tô [167]. Thực dân Pháp đi lại trong nội địa bằng xe ô tô, nhân dân ta cũng rất thích dùng phương tiện vận chuyển mới này bởi thời gian di chuyển nhanh, khả năng vận tải lớn và trong điều kiện thời tiết xấu, mặt đường lầy lội. Chính vì vậy, số lượng xe ô tô vận chuyển trong những năm đầu thập kỷ XX tăng nhanh. Số liệu nhập cảng ô tô cho phép chúng ta khẳng định điều đó. Trong ba năm 1915 - 1918, giá trị nhập khẩu ô-tô hàng năm trung bình từ 1 đến 2 triệu franc, thì đến năm 1919 giá trị này tăng lên đột ngột 6,7 triệu franc và năm 1920 tăng lên 33 triệu franc [35; tr.73], tức là trong vòng 5 năm tăng hơn 15 lần.

Những năm 1919 - 1945, sự phát triển của hệ thống đường bộ ở khắp các xứ với nhiều loại từ đường đắp đất, đường rải đá cho đến đường rải nhựa, cùng với đó là nhu cầu đi lại, giao lưu, thông thương giữa các khu vực, tỉnh, thành khác nhau đã khiến cho phương tiện giao thông đường bộ cũng có sự thay đổi đáng kể. Nếu như trong giai đoạn trước đó, xe ngựa, xe kéo bản vẫn là các loại phương tiện phổ biến trong dân chúng, nhất là ở vùng nông thôn, miền núi thì đến giai đoạn này, các phương tiện giao thông hiện đại đã từng bước được du nhập và trở nên phổ biến trong hoạt động vận tải của Việt Nam. Ở các thành phố, xe kéo là phương tiện giao thông phổ biến nhất, tiếp đó theo thứ tự là ô tô và xe tải. Như vậy, vận tải đường bộ những năm sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất chuyển biến theo giảm phương tiện vận chuyển thô sơ và tăng số lượng xe cơ giới.

Phương tiện xe cơ giới được chia thành các loại như xe ô tô (trong đó có xe ô tô cá nhân và xe công cộng, tức xe chở khách), xe du lịch, xe ô tô tải, xe rơ-móc, xe mô tô. Xe tải là một phương tiện chuyên chở được sử dụng chính vào việc chở hàng hóa, trong đó xe tải nhỏ hiệu quả hơn khi vừa có thể thích ứng với nhiều loại địa hình khác nhau, vừa có khả năng chuyên chở lớn. Xe mô tô chủ yếu được dùng với mục đích cá nhân và xuất hiện nhiều ở những thành phố lớn.

Tóm lại, sự du nhập của các phương tiện vận tải mới, hiện đại như xe kéo, xe ngựa, ô tô, xe đạp, xe gắn máy lại ngày càng trở nên phổ biến. Không chỉ gia tăng về số lượng phương tiện nhập khẩu, số lượng xe lưu thông cũng có sự tăng trưởng qua các năm. Không chỉ phục vụ nhu cầu đi lại cá nhân, các xe này còn được đưa vào

khai thác, trở thành loại hình dịch vụ vận tải công cộng được ưa chuộng. Ưu thế của các loại phương tiện này là nhanh, khả năng vận tải lớn, thích hợp với di chuyển trên những quãng đường dài cũng như ngắn. Tốc độ phát triển của ô-tô cùng hệ thống đường bộ được mở rộng, trải đá, cán nhựa ở Bắc Kỳ chính là biểu hiện tốc độ hiện đại hóa của loại hình giao thông. Nhờ đó, giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ thay đổi diện mạo một cách triệt để, nâng cao khả năng liên kết nội vùng và liên vùng, đặc biệt là phục vụ cho việc khai thác và vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu.

4.2. Tác động của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc đối với Bắc Kỳ

Là lĩnh vực trọng tâm và là phương thức tối thượng trong chính sách khai thác thuộc địa, quá trình xây dựng hệ thống giao thông đường bộ của người Pháp đã để lại nhiều hệ quả đối lập với kinh tế - xã hội Bắc Kỳ.

4.2.1. Những tác động tích cực

Về kinh tế

Thứ nhất, tạo ra bước chuyển biến quan trọng của hệ thống giao thông theo hướng hiện đại. Quá trình hoạch định bài bản, tiêu chuẩn xây dựng, kỹ thuật và quy trình xây dựng, có phân cấp quản lý đã tạo cho vùng Đông Bắc một mạng lưới giao thông có nhiều thay đổi, mang tính thống nhất và mang dấu ấn phương Tây ngày càng đậm nét. Đường thuộc địa được áp dụng như ở “chính quốc” nhưng lại phù hợp với điều kiện địa hình, địa lý, nguồn lợi của các địa phương mà tuyến đường đi qua. Cần phải nói ngay rằng, dưới thời phong kiến, giao thông và vận chuyển ở vùng các tộc người thiểu số miền núi phía Bắc hầu như không có gì, ngoại trừ một vài tuyến đường mòn, đáng kể nhất là con đường cái quan bắc nam. Đường giao thông nội vùng trước khi Pháp xâm nhập nghèo nàn cả về số lượng lẫn chiều dài của nó. “*Làng này sang làng khác, phủ kia đến huyện nọ, sự giao dịch bằng đường bộ dùng những con đường nhỏ theo bờ ruộng, bờ ngòi, bờ sông thường đứt quãng và hễ mưa xuống thì lầy bùn. Ở Bắc Kỳ, những đường lớn nhất thường là các con đê đắp dọc bờ sông Nhị Hà và Thái Bình*” [1; tr.233]. Nhưng với hoạt động của người Pháp, số chiều dài, chiều rộng của các tuyến đường cũng lớn hơn so với các con đường truyền thống thời phong kiến. Đó là các tuyến đường bộ trải đá và trải nhựa nhiều hơn, liên kết với các vùng và xuyên Việt, xuyên Đông Dương. Đáng chú ý, lần đầu tiên trong khu vực, việc xây dựng cầu bằng vật liệu mới được áp dụng: Cầu quay và cầu bằng thép. Đó là yếu tố quan trọng làm nên diện mạo của một hệ thống giao thông mới, hiện đại, năng lực vận chuyển cao. Đây cũng là cơ sở cho sự hoạt động của các tuyến quốc lộ 1,2,3,4 hiện nay.

Thứ hai, sự phát triển của hệ thống giao thông góp phần hỗ trợ đắc lực trong việc phát triển các ngành kinh tế khác. Chính sách cai trị của thực dân Pháp về kinh tế nhằm mục đích vơ vét, bóc lột nhân dân, nhưng khách quan đã thúc đẩy kinh tế ở trung du và thượng du Bắc Kỳ phát triển. Cùng với quá trình tan rã của các yếu tố kinh tế tự nhiên, khu vực trung du và thượng du Bắc Kỳ đã nảy sinh các quan hệ tiền tư bản chủ nghĩa và tư bản chủ nghĩa. Ở một số vùng thuộc trung du và thượng du Bắc Kỳ đã bắt đầu hình thành nền kinh tế sản xuất hàng hóa, các sản phẩm công nghiệp như khoáng sản, nông lâm sản đã trở thành hàng hóa để xuất khẩu. Đời sống kinh tế, xã hội ở trung du và thượng du Bắc Kỳ đã có những thay đổi nhất định, nhất là ở những vùng trung tâm tỉnh lỵ, huyện lỵ, vùng mỏ. Xét theo quan điểm lịch sử và tiến hoá của nhân loại thì rõ ràng sự ra đời và hoạt động của các tuyến đường bộ có vai trò quan trọng làm biến đổi nhiều mặt của những khu vực có tuyến đường đi qua. Ở mức độ nhất định, giao thông đường bộ được thông suốt đã phân nào thúc đẩy các ngành kinh tế khác phát triển. Điều đó được thể hiện ở những khía cạnh sau:

Giao thông vận tải đã thúc đẩy sự chuyển biến của kinh tế nông nghiệp: Khi viết về Bắc Kỳ đầu thế kỷ XX, Henri Cucherousset nhận xét: *“Một nước ruộng đất sinh sản rất nhiều hoa lợi, lại có những rừng lăm gỗ quý, dưới đất thì nhiều mỏ than, mỏ sắt, mỏ thiếc, mỏ kẽm... thế nhưng không có đường sá giao thông, không có những cách vận tải thuận tiện thì những sản vật kia, cũng là vô ích vậy”* [7; tr.35]. Thật vậy, cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX, nông nghiệp Việt Nam vẫn là kinh tế theo phương thức sản xuất phong kiến lạc hậu, phân tán và năng suất thấp. *“thường trong nước hay gặp những con đoi kém thì khó lòng mà vận tải được những sản-vật nơi xa đến mà dùng* [7; tr.9]. Giao thông được thiết lập và hoạt động đã kéo theo chuyển biến tích cực của bộ phận kinh tế nông nghiệp làng xã. Giao thông đã mang đến cho cho khu vực kinh tế làng xã hệ thống giống cây trồng, vật nuôi đa dạng và vận chuyển các nông lâm thổ sản đi tiêu thụ. Vì lợi nhuận, các điền chủ ra sức thiết lập sở hữu lớn về ruộng đất và sản xuất hàng hóa quy mô khá lớn. Các điền chủ đã nhập một số giống cây trồng mới như cà phê, thầu dầu, bông; một số giống gia súc mới cho đồn điền. Sự khởi sắc của giao thông tạo điều kiện cho nông dân ở các làng xã đã mua giống về nuôi trồng trên đất đai của mình. Nông dân ở miền Bắc đã trồng cà phê trên diện tích đất của mình. Trâu, bò, dê của các làng xã được đưa xuống vùng xuôi buôn bán. Sự phát triển mạnh mẽ của ngành dịch vụ vận tải đường bộ đã tạo ra sự dịch chuyển bước đầu của nền kinh tế nông thôn mang tính tự cấp tự túc trong các làng xã ở Việt Nam, từ đó chuyển hóa dần sang nền kinh tế mang tính hàng hóa cao hơn. *“Ngày nay, khắp trong nước đều vui lòng mà làm lụng; thóc gạo mà dư dật thì lại*

bán được rất lợi, xứ Bắc Kỳ xuất cảng gạo và bắp đi ra các nước rất xa xôi. Những đồ thường dùng xuất sản ở các làng, đem ra các tỉnh thành thì người ngoại quốc và những người hào phú bản xứ đều mua nhiều lắm, vả lại có nhiều thứ hàng tải đi bán ở xứ Nam Kỳ [7; tr.9]. Vì lẽ đó, với “niềm tự hào phụng sự nước Pháp”, Paul Doumer đã mạnh dạn ca ngợi: “Những cơ sở hạ tầng giao thông cho phép người làm nông bán nông sản với giá tốt; các công trình công chính, với hàng nghìn người được tuyển vào làm việc, đã giúp sự sung túc lan rộng ở nông thôn. Giờ đây, người dân ở đó đã có tiền để dành...Trên thực tế, ít nhất thì những nạn đói trong quá khứ đã không còn có thể tái diễn [9; tr.276].

Bên cạnh đó, giao thông khởi sắc thì các ngành thủ công nghiệp cũng phát triển. Không chỉ ở khu vực sản xuất nông nghiệp làng xã sản xuất và sử dụng các nông cụ thô sơ truyền thống mà trong các công trường xây dựng làm đường, phần lớn vẫn cũng sử dụng nhiều công cụ thô sơ. Các cai thầu hạn chế tối đa việc đầu tư máy móc, thiết bị hiện đại và tập trung sử dụng triệt để sức lao động của culi, công nhân với những công cụ lao động thô sơ vốn có của địa phương để kiếm lợi nhuận cao.

Ở một phương diện khác, chính bản thân ngành giao thông cũng là minh chứng cho những chuyển biến tích cực. Do yêu cầu phát triển kinh tế, hệ thống giao thông ở vùng Đông Bắc Bắc Kỳ được đầu tư phát triển nhất định. Đã có những kỹ thuật địa chất và bước đầu áp dụng máy móc kỹ thuật vào quá trình thi công cho phù hợp với địa hình, địa vật vùng Đông Bắc. Hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải đường bộ đã được hình thành đầy đủ, có hệ thống, kết nối giữa vận tải đường bộ với vận tải đường sắt và đường biển, đường sông.

Về thương mại, “các tuyến đường ở vùng cao Bắc Kỳ vẫn có một giá trị chiến lược thật sự, và còn có lợi ích kinh tế khi việc thâm nhập từ đồng bằng châu thổ lên vùng trung du được đảm bảo trong những điều kiện tốt. [9]. Sự ra đời và hoạt động của các hãng vận tải đường bộ ở Bắc Kỳ đã thúc đẩy mở rộng quan hệ trao đổi, giao thương buôn bán trong nước và giữa Việt Nam với thị trường thế giới, trước hết là các quốc gia láng giềng như Trung Quốc, Lào, Xiêm, Campuchia. Không thể phủ nhận khi phát triển giao thông đường bộ tại Bắc Kỳ, tư bản Pháp đã làm được điều quan trọng: phá vỡ thế cô lập kinh tế bởi chính sách “bế quan tỏa cảng” của triều Nguyễn, thúc đẩy xã hội hóa và giao lưu kinh tế, từng bước xác lập và liên kết thị trường tư bản tài chính. Đó là những hệ quả mang “tính xây dựng, tích cực”. Hàng hóa từ đây được thông thương nhanh chóng cùng với khối lượng nhiều hơn, đa dạng hơn, phong phú hơn, tạo điều kiện thuận lợi cho giao lưu hàng hóa. Minh chứng rõ nhất chính là buôn bán gia súc - một mặt hàng trong cơ cấu hàng hoá vận chuyển của đường bộ. Dọc tuyến đường

bộ hình thành nên các điểm buôn bán gia súc lớn là Lào Cai, Việt Trì, Bắc Kạn, Thái Nguyên. Theo thống kê của Vũ Thị Minh Hương trong luận án “Nội thương ở Bắc Kỳ”, từ ngày 1 tháng 6 năm 1930 đến ngày 31 tháng 5 năm 1931, gia súc được buôn từ Lào Cai về Hà Nội, Việt Trì, Bắc Ninh, Hải Phòng, Yên Bái; từ Yên Bái về Việt Trì, Hà Nội, Bắc Ninh, Phú Thọ, Hải Phòng; từ Việt Trì về Bắc Ninh, Hải Dương, Hà Nội, Hải Phòng, Hưng Yên, Phúc Yên [21; tr.110]. Cùng với đó hệ thống chợ trên các tuyến đường ra đời và ngày càng phát triển. Chợ Đồng Văn (Hà Giang), chợ Vàng (Hoàng Chung, Phú Thọ), chợ Kim Xuyên (Tuyên Quang), chợ Bản Tí (Bắc Kạn), chợ Cốc Lều (Lào Cai), chợ Tĩnh Túc (Cao Bằng)...Ngoài Hà Nội, các tỉnh Bắc Kỳ khác cũng đẩy mạnh tổ chức hội chợ. Ngày 3/7/1936, Toàn quyền Đông Dương gửi thông tri đến các chủ tỉnh yêu cầu xem xét việc tổ chức hội chợ quá mức, thông tri có đoạn viết: *“Từ một năm nay, nhiều xứ trong Liên bang đã bị lôi cuốn vào việc mở rộng các hội chợ, triển lãm với thời gian rất gần nhau. Do số lượng nhiều và gần nhau nên các hoạt động này trở nên hơi quá, nhất là tại một số địa phương nền kinh tế còn nghèo và các hoạt động kinh tế kiểu như vậy đã vượt quá khả năng của người dân”* [123]. Năm 1938, hàng loạt các tỉnh tổ chức hội chợ: Bắc Giang tổ chức 6 ngày bắt đầu từ 16/11/1938 (ở chợ Thọ Châu, Phủ Lạng Thương), Bắc Kạn tổ chức 2 ngày trong tháng 11/1938 (Sân bay Bắc Kạn), Lào Cai tổ chức 2 ngày (15-16/8/1938) tại Sapa, Cao Bằng tổ chức 1 ngày (ngày 20/11/1938) tại thị xã Cao Bằng, Hà Giang 4 ngày (bắt đầu từ ngày 18/1/1938 tại thị xã Hà Giang [125]. Với sự ra đời và hoạt động của các chợ dọc theo tuyến đường cũng chứng tỏ nền kinh tế sản xuất của địa phương đã có phát triển theo hướng kinh tế hàng hoá. Lẽ tất nhiên đó là kinh tế hàng hoá giản đơn với hoạt động trao đổi hàng hoá là chủ yếu.

Kể từ khi hệ thống giao thông đường bộ được hình thành, nông hải sản từ miền xuôi được chuyển lên miền núi, lâm thổ sản từ miền núi được chở về xuôi. Các mặt hàng gạo, hạt tiêu, cao su được chuyển từ Nam Kỳ ra Bắc, trong khi đó than đá, xi măng, sắt thép được chuyển từ Bắc Kỳ vào Nam bắt đầu tạo ra sự cạnh tranh giữa hàng hóa nội địa với hàng ngoại: các loại hàng hóa đồ công nghệ Bắc mà vào Nam được chừng nào là đồ công nghệ Tàu và một vài phần của Âu Châu đều có chịu ảnh hưởng sâu xa chừng ấy. Hàng hóa từ Bắc Kỳ vận chuyển vào Nam thậm chí đã bước đầu thắng thế so với các loại hàng hóa ngoại nhập khác. Tất cả những điều đó cho thấy sự khởi sắc của thương mại, của kinh tế hàng hóa, đánh dấu sự chuyển động theo hướng hiện đại hóa nền kinh tế Bắc Kỳ.

Công cuộc thiết lập mạng lưới đường sá và đô thị hóa trong thời Pháp thuộc còn đem lại những chuyển biến về mặt kinh tế. Khi hệ thống giao thông được mở

rộng, chính quyền thực dân cùng các nhà tư bản Pháp đã cho thành lập một số nhà máy đầu tiên. Lúc đầu chủ yếu để đáp ứng các nhu cầu và sinh hoạt của tầng lớp quan chức cai trị và lực lượng binh lính Pháp sau đó một số nhà máy công nghiệp nhẹ phục vụ cho dân cư đô thị. Đó là các ngành công nghiệp chế biến gắn liền với nông sản ra đời như: nhà máy xay xát gạo, chế biến chè. Nhiều công ty vận tải mới ra đời và cạnh tranh gay gắt đã làm hạ giá thành sản phẩm, mức độ cạnh tranh cao hơn, tính liên kết thị trường và thúc đẩy sự gắn kết, phụ thuộc lẫn nhau giữa các ngành nghề, doanh nghiệp lớn hơn... Hàng hóa được gom lại được vận chuyển qua các tuyến đường giao thông, đưa về các chợ đầu mối hoặc các cơ sở sơ chế, đóng gói và sau đó được chuyển đến các địa điểm tập kết xuất khẩu như cảng Hải Phòng thông qua đường thủy, đường bộ, cửa khẩu Lạng Sơn, Lào Cai chủ yếu bằng đường sắt.

Xứ Bắc Kỳ là nơi có nhiều mỏ, khi các công trình giao thông đã kết nối các vùng mỏ khiến cho làn sóng đầu tư, xin cấp phép trong ngành khai mỏ bùng lên mạnh mẽ và thu hút nhiều nhà đầu tư cả người Việt và người Hoa. Khó có thể nêu con số chắc chắn về số lãi do việc xây dựng những tuyến đường thuộc địa mang lại cho việc khai mỏ, tuy nhiên chúng ta vẫn biết về đại thể, nếu không có các tuyến đường này thì các mỏ này sẽ bị bỏ hoang thậm chí khai thác không hiệu quả.

Thứ ba, sự phát triển của giao thông có ý nghĩa liên vùng, dẫn đến sự phụ thuộc giữa các vùng, miền ngày càng lớn. “Xưa kia không có cách vận tải lại không có đường thông đồng, cho nên những thổ dân miền thượng du không được dự phần tiến-hành xứ Bắc Kỳ này. Dân trung du không năng đi lại cõi thượng du, vẫn dùng người khách làm môi giới trong cuộc mậu dịch của các miền trung du với cõi thượng du” [7; tr.68 - 69]. Nhưng, “ngày nay mà đi lên Cao Bằng qua miền Lạng Sơn, Na Sầm và Thất Khê thì dễ dàng lắm, chẳng bao lâu thì có đường thông suốt Bắc Kạn, đi qua Thái Nguyên. Cao Bằng là một hạt phì nhiêu chi địa, bởi vậy ít lâu nay có nhiều người trung du tới bản hạt để sinh nghiệp. Bắc Kạn cũng là một hạt rất quan trọng, vừa là một nơi thắng cảnh, lại là một miền có lắm mỏ. Hiện nay có thể đi ô tô khắp trong bản hạt. Những người buôn bán miền hạ-du mà năng đi lại hạt Bắc Kạn thì đều lưu luyến về những cảnh đẹp. Nay mới làm xong con đường từ Lạng Sơn đến Tiên Yên, là một cảng thuộc về vịnh Hạ Long; con đường này sẽ làm cho việc thông thương ở bản hạt rất là phát đạt. Về miền bắc thì đương làm con đường thông suốt từ Tuyên Quang lên đến Hà Giang. Hạt Hà Giang có nhiều thung lũng rất phì nhiêu, lại có những núi lắm mỏ và lắm rừng; những miền cao thì khí hậu mát mẻ, tốt lành như là ở Âu châu....Nhờ về những con đường mới mở thì người trung du năng giao tế với

những dân Thổ, Thái, Mán, Mường để cùng nhau đối trác về cuộc mậu dịch, và cùng nhau tương trợ, làm cho bản xứ ngày thêm thịnh đạt” [7; tr.68 - 69].

Sự biệt lập giữa các địa phương được thu hẹp dần. Lấy trường hợp tỉnh Lạng Sơn, trước khi có các tuyến đường bộ, Lạng Sơn vẫn là một tỉnh hầu như tách biệt với Bắc Kỳ. Một quan chức Pháp sau khi tiến hành khảo sát thương mại ở Lạng Sơn đã đi đến kết luận: *“Tỉnh Lạng Sơn lúc này coi như hoàn toàn tách biệt với những nơi khác của Bắc Kỳ, vì còn nhiều vùng gần như hoang vắng ít người biết đến, giao thông rất khó khăn”*. Một trong những yếu tố đánh dấu sự biến đổi quan trọng của Lạng Sơn chính là giao thông đường bộ ở quốc lộ 4 nối liền các tỉnh, các thị xã, thị trấn. Bắt đầu từ đây vị trí của Lạng Sơn đã có rất nhiều thay đổi. Lạng Sơn đã dần dần trở thành đầu mối ít nhất là của 5 con đường huyết mạch về kinh tế: đường lên Cao Bằng, xuống Thái Nguyên, xuống Bắc Giang, xuống Hải Ninh (nay thuộc Quảng Ninh) và sang Trung Quốc. Chợ Kỳ Lừa trở thành trung tâm trao đổi hàng hóa, lâm sản, thổ sản và thậm chí hải sản giữa những đoàn thương gia có ngựa thồ từ Cao Bằng xuống, Quảng Tây sang. Điều đó làm cho Lạng Sơn có một vị trí mới trong điều kiện có tuyến đường thuộc địa số 4, đường thuộc địa số 1. Vị trí của Lạng Sơn cũng đã thay đổi rất lớn trong quan hệ với đồng bằng Bắc Bộ. Đường sắt và các tuyến đường bộ đã khiến cho Lạng Sơn trở thành trung tâm lớn nhất cung cấp trâu, bò cày kéo cho các tỉnh đồng. Lạng Sơn có 3 chợ bán trâu bò lớn. Ba chợ này có từ lâu đời nhưng chỉ thực sự sôi động kể từ khi có đường sắt, đường bộ. Người ta ước tính bình quân mỗi phiên chợ bán được 150 - 200 con trâu bò, gấp 1,8 lần khi chưa có đường bộ. các lâm thổ sản cũng được chuyển qua các tuyến đường bộ chuyển về xuôi như hồng, quýt, thuốc lá sợi, mật ong, mận...với khối lượng gấp 1,2 lần so với trước đây. Mặt khác những sản phẩm của đồng bằng Bắc Bộ được bán ở các tỉnh biên giới cũng ngày càng nhiều hơn. Các mặt hàng tăng nhanh nhất phải kể đến như gạo, muối ăn, cá khô, nước mắm và các dụng cụ sản xuất bằng gang, sắt và đồ dùng gia đình bằng đồng.

Chăn nuôi cũng có thay đổi đáng kể, mà trước hết là chăn nuôi đại gia súc, chuyển từ chăn nuôi tự nhiên chuyển thành chăn nuôi mang tính xã hội hay chăn nuôi mang tính hàng hóa. Nghề trung cất dầu hồi có sự phát triển rất đáng kể so với trước đây. Trên tuyến đường 4 và đường 1 nhiều nơi đã thành lập chợ đầu mối thu mua dầu hồi ngay tại nông thôn và nhiều gia đình xây lò chưng cất dầu hồi. Chính sách của Pháp tất nhiên là nhằm thu được lợi nhuận lớn trong việc xuất cảng, vận chuyển dầu hồi. Nhưng điều đó đã có tác dụng rất đáng kể đối với sự phát triển nghề chưng cất dầu hồi cũng như trồng hồi ở Lạng Sơn.

Trước năm 1884, ở Lạng Sơn coi như chưa có nghề chế tạo công cụ bằng sắt và nghề đúc kim loại. Các công cụ sản xuất như dao, cuốc...chủ yếu do các vùng khác và người Trung Quốc cung cấp. Từ khi các tuyến đường được khai thông, nghề chế tạo công cụ bằng sắt đã có bước phát triển đáng kể. vào giai đoạn này, Lạng Sơn có thể tự cung cấp được 1/3 số công cụ sản xuất bằng sắt thông thường. Đây rõ ràng là mốc đánh dấu sự phát triển của ngành chế tạo công cụ sản xuất [50; tr.332].

Tác động tích cực về văn hóa - xã hội

Lý thuyết về đô thị học chỉ ra rằng: Số phận một thành thị gắn liền với đường sá và phương tiện giao thông. Chính sách phát triển giao thông đường bộ của người Pháp tạo điều kiện nhất định trong việc “đô thị hóa”, các thành thị tập trung và trở thành các trung tâm buôn bán lớn. *“Người ta chứng kiến những khu phố mới mọc lên, rộng lớn gấp 10 lần những khu phố ban đầu, có nước, có hệ thống cống rãnh, những chuyến tàu điện, những tượng đài xứng tầm với một thủ đô [9; tr.96].* Sự thiết lập các tuyến đường bộ thuộc địa có tác động rất lớn trong việc quy hoạch quy mô tỉnh, trong việc thiết lập các tỉnh mới, thiết lập các cấp độ thành phố khác nhau. Các tuyến đường giao thông - vận tải đó đã nối liền với tụ điểm dân cư lớn, nhỏ hiện có lại với nhau; đã tạo nên các tụ điểm dân cư lớn hơn. Trên lộ trình các tuyến đường này đã hình thành và phát triển của hàng chục thị trấn và thị tứ. Mỗi thị trấn và thị tứ đó giữ vai trò là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá của một vùng, một xứ. Thậm chí đã chuyển hóa dần dần, nâng cấp dần thành một số tụ điểm dân cư: Từ thị trấn nâng cấp lên thành thị xã, rồi tỉnh lỵ của một tỉnh, từ một “Sở đại lý” của một tỉnh đã có thể phát triển thành một thị xã, rồi một tỉnh lỵ, như trường hợp Phúc Yên là một đại lý của tỉnh Vĩnh Yên. Henri Cucherousset trong công trình Xứ Bắc Kỳ ngày nay mô tả *“Những nơi thành thị đều thấp bằng đèn điện” [7; tr.13].* Điện được coi là một trong những biểu hiện của đời sống văn minh đô thị. Đặc biệt đối với những vùng thượng du, sự xuất hiện của nguồn điện mặc dù chủ yếu ở các thị trấn, thị tứ những đã tạo nên một bước ngoặt lớn. Không phải ngẫu nhiên mà một khu vực miền núi xa xôi lại có được sự phát triển nhanh chóng đến vậy. Trước hết, phải nói đến đó là do sự thuận lợi về giao thông.

Các hãng vận tải đường bộ ra đời và phát triển, vận chuyển hàng hóa đi khắp nơi. Các chợ đầu mối tập kết hàng hóa, khu đông dân cư có xu hướng dịch chuyển đến những nơi thuận lợi về giao thông vận tải các tuyến đường. Các tuyến đường bộ được xây dựng trong thời gian dài và thu hút một lực lượng lớn nhân công. Thực tế, trong quá trình xây dựng, các nhà thầu đã phải tuyển mộ một lượng lớn nhân công từ vùng đồng bằng Bắc Kỳ đến làm việc trên các công trường. Sau khi các tuyến đường

hoàn thành và đi vào hoạt động, dân cư từ các vùng đồng bằng di cư lên vùng trung du miền núi nhiều hơn. Vì giờ đây, giao thông đã thuận tiện hơn. Họ rời vùng đồng bằng để đến khai phá những vùng đất mới. Bên cạnh đó, thay đổi trong cơ cấu dân số cũng diễn ra trong nội bộ từng vùng. Điều này, dường như đã diễn ra đúng với mục tiêu mà thực dân Pháp đặt ra ban đầu là dẫn dân cư của vùng đồng bằng, tránh người dân tập trung đông để xảy ra nổi loạn. Từ trong bộ phận culi, nhân công làm đường đó đã góp phần hình thành giai cấp công nhân và phát triển nhanh chóng về cả số lượng và chất lượng. Trước chiến tranh thế giới đã có khoảng 5 vạn công nhân làm việc trong các hầm mỏ, xí nghiệp và giao thông vận tải. Đến năm 1929, số lượng công nhân ở Bắc Kỳ có 9,4 vạn. Bên cạnh đó, sự phát triển của giao thông vận tải cũng cần đến số lượng nhân công trong các lĩnh vực hậu cần, chuyên chở, vận hành và các lĩnh vực duy tu, bảo trì các con đường: *“Số đông sau khi làm xong việc trở về với ruộng đất, trở lại làm nông dân; nhưng số ít của công nhân làm đường này vẫn vốn là công nhân hay trở thành công nhân thực sự. Vì như ta biết rằng hàng nghìn người trở thành thợ đổ bê - tông rất thạo”* [15; tr.75]. Bộ phận công nhân này đều bị áp bức, bóc lột và mong muốn đứng lên đấu tranh, giải phóng giai cấp và dân tộc. *“Khốn thay huân chương có mặt trái của nó...thái độ và hành động của đám vô sản này làm cho những người châu Âu và những giai cấp giàu có bản xứ đều lo sợ một cách nghiêm trọng và hữu lý”* [15; tr.68].

Đặc biệt, trong giai đoạn này đã xuất hiện những doanh nhân kinh doanh vận tải, thầu khoán xây dựng. Một số người đã tận dụng chính sách “chính sách hợp tác với người bản xứ” trong hai cuộc khai thác thuộc địa của Pháp, thành lập hãng kinh doanh vận tải, thu lợi nhuận ngày càng lớn. Đồng thời, một số doanh nhân đã thuê nhân công, mộ phu làm thầu khoán xây dựng hay cung cấp nguyên vật liệu cho chính quyền thuộc địa xây dựng, cải tạo các tuyến đường. Ngoài ra, còn có một bộ phận kĩ thuật viên cầu đường cũng được hình thành.

Cùng với kinh tế, sự ra đời và hoạt động của các tuyến vận tải ở trong nước đã góp phần đẩy mạnh giao lưu và tiếp biến hóa văn hóa Việt Nam thông qua sự du nhập của các sản phẩm văn hóa mới từ nước ngoài truyền vào. Trong một thời gian dài, các nhà thực dân với sứ mệnh đi “khai hóa văn minh” đã cho rằng phương Đông là phương Đông mà phương Tây là phương Tây, hai bên sẽ không thể gặp nhau. Đây là một quan điểm phổ thông trong thời kì bành trướng của chủ nghĩa thực dân cũng như thuyết lầy châu Âu, mà cụ thể hơn là Tây Âu làm trung tâm của thế giới. Tuy nhiên đã có sự tiếp xúc giữa các nền văn minh khi giao thông được cải thiện. Các luồng tư

tưởng mới tiến bộ theo bước chân của những người Âu đến làm ăn ở các tỉnh Bắc Kỳ đã làm thay đổi bộ mặt văn hóa - xã hội Bắc Kỳ thông qua hệ thống sách, báo. Lối sống phương Tây được thể hiện rõ hơn từ việc sử dụng các sản phẩm hàng hóa châu Âu đến việc vận tải, ăn mặc theo hướng châu Âu. Sự giao thoa văn hóa Đông - Tây được đẩy mạnh và điều đó cũng có nghĩa là dân cư của Bắc Kỳ lúc này không chỉ có người bản địa mà còn có người dân từ các tỉnh khác đến và người Âu đến sinh sống, làm việc. Nếp sống phương Tây cũng dần len lỏi trong đời sống của người dân. Bên cạnh đó giáo dục, y học theo kiểu phương Tây cũng được mở mang. Chất lượng cuộc sống của người dân bản địa Bắc Kỳ cũng như người dân Việt Nam được nâng cao khi phương tiện di chuyển ngày càng thuận tiện và hiện đại. Các đô thị được mở mang, các lực lượng xã hội mới như tư sản, tiểu tư sản cũng ra đời. Tầng lớp học sinh, sinh viên, công chức và trí thức ngày càng thêm đông đảo. Cơ sở in ấn và xuất bản đã xuất hiện ở khắp ba kỳ, với hàng chục tờ báo, tạp chí bằng chữ Pháp và chữ Quốc ngữ.

Tác động tích cực về chính trị - quân sự

Khách quan mà nói về phương diện chính trị, sự phát triển của hệ thống đường thuộc địa tại vùng Đông Bắc đã thúc đẩy nhanh hơn sự phân hóa xã hội, có tác động gián tiếp tích cực cho phong trào đấu tranh giải phóng dân tộc của Việt Nam trong giai đoạn này, mà sự lớn mạnh của giai cấp công nhân cả về số lượng và ý thức giai cấp đã là một nhân tố quan trọng, làm cho phong trào đấu tranh của nhân dân các dân tộc vùng Đông Bắc có sự chuyển biến theo hướng “vô sản hóa” để tham gia hăng hái vào cuộc đấu tranh chống chính quyền đế quốc và tay sai, giải phóng dân tộc.

Sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất, thực dân Pháp đẩy mạnh việc khai thác tài nguyên ở các tỉnh Bắc Kỳ. Trước sự áp bức, bóc lột nặng nề và tàn bạo của thực dân Pháp, nhân dân ta đã nổi lên chống đối ngày càng nhiều hơn, không riêng gì ở nông thôn mà ở trên các tuyến đường đang xây dựng, trong các khu mỏ đang khai thác. Cuộc đấu tranh chống thực dân Pháp, chống chủ thầu khoán của dân phu cũng đã mang màu sắc mới của những người làm thuê ăn lương, đấu tranh của những người tập thể cùng hội, cùng thuyền.

Vào thời gian này, ảnh hưởng của phong trào cách mạng dân chủ tư sản của Tôn Trung Sơn, của phong trào Ngũ Tứ ở Trung Quốc, đặc biệt ảnh hưởng của cách mạng tháng Mười Nga đã lan tỏa đến Việt Nam. Vùng Đông Bắc lúc này trở thành đầu mối giao thông liên lạc giữa trong và ngoài nước. Trên các trục đường là những trạm bí mật đón tiếp và “liên lạc” của cán bộ Hội Việt Nam cách mạng thanh niên qua lại, đi về hoạt động.

Năm 1925, tại trường Tiểu học Pháp - Việt Lạng Sơn, nhóm thanh niên yêu nước Hoàng Văn Thụ, Lương Văn Tri...đã nhanh chóng tiếp cận tư tưởng cách mạng dân tộc - dân chủ và trở thành các hội viên hoạt động tích cực đầu tiên trong Hội Việt Nam cách mạng thanh niên, tham gia dự lớp tập huấn chính trị ở Quảng Châu do Nguyễn Ái Quốc trực tiếp giảng dạy, sau được kết nạp vào Đảng Cộng sản Việt Nam. Năm 1930, Hoàng Văn Thụ được phân công về hoạt động ở vùng biên giới để gây dựng phong trào cách mạng ở các tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng. Năm 1933 - 1935, phong trào được mở rộng đến các huyện Tràng Định, Bắc Sơn và thị xã Lạng Sơn với nhiều hình thức đấu tranh khá phong phú đa dạng, nổi bật là tuyên truyền chống khủng bố của địch và rải truyền đơn kêu gọi quần chúng nhân dân giữ vững lòng tin ở Đảng. Nhiều đợt truyền đơn cách mạng đã xuất hiện ở hầu khắp các địa bàn quan trọng của Lạng Sơn như trên tuyến đường 4 từ Đồng Đăng - Na Sầm, nhất là trên công trường làm đường Đồng Đăng - Điềm He.

Tại Cao Bằng, trong cao trào kháng Nhật, Pháp, thực hiện Nghị quyết của Đại hội tỉnh Đảng bộ Cao bằng lần thứ nhất (25/5/1945), các tổ chức cơ sở bí mật của Đảng trong Sở Lục lộ Pháp đã bí mật tổ chức lãnh đạo các phu làm đường, công nhân lục lộ tham gia cùng các nhân dân dân tộc cao bằng tiến hành bao vây kinh tế địch, ngăn chặn, phá hoại đường cản bước tiến của địch cùng với cả nước nhất tề nổi dậy ngày 13/8/1945 giành chính quyền ở các vùng nông thôn trong tỉnh. Và ngày 21/8/1945 giải phóng thị xã Cao Bằng. Ngày 22/8/1945, các chiến sĩ cách mạng cơ sở bí mật của Đảng trong Sở lục lộ của Pháp đã tổ chức tiếp quản công sở. Đó là: Bé Cao bảo (thư ký lục lộ), Nguyễn Ngọc Thạch (kỹ thuật viên trắc địa), Nguyễn Văn Định (Cai lục lộ), Triệu Ký (Cai lục lộ), Hoàng Quang A (cai Minh) [38; tr.18-19].

Sau này, trong cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược, nhân dân các dân tộc vùng Đông Bắc ngày đêm bám trụ kiên cường trên những tuyến đường, mở đường, bắc cầu, sửa đường, phá bom nổ chậm, đảm bảo giao thông kịp thời cho các đoàn dân công, các đoàn xe ô tô vận tải hàng hóa, vũ khí đạn dược, tiếp nhận viện trợ của các nước xã hội chủ nghĩa để chi viện cho tiền phương. Bất chấp bom đạn của kẻ thù, nhân dân các dân tộc vùng đông bắc ngày đêm xây dựng cầu đường, phục vụ tiền tuyến, tiếp sức cho bộ đội. Các tuyến đường quốc lộ ở vùng đông bắc đã góp phần làm nên chiến thắng chiến dịch Biên giới năm 1950, giải phóng Đông Khê, giải phóng tỉnh Cao Bằng. Tiếp đó, giao thông đường bộ vùng Đông Bắc đã trở thành mạch máu vận chuyển hàng viện trợ của các nước xã hội chủ nghĩa, chi viện cho chiến trường. Thực dân Pháp đã điên cuồng cho máy bay thả bom, ném bom xuống các cơ quan, công xưởng và các điểm xung yếu trên đường 2,3,4 nhằm ngăn chặn sự chi viện của hậu phương cho tiền tuyến.

Các tuyến đường quốc lộ cũng đóng vai trò quan trọng làm nên chiến thắng Điện Biên Phủ (1954). Sau khi cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp thắng lợi, cán bộ chiến sĩ và nhân dân các dân tộc vùng đông bắc đã khẩn trương bắt tay khôi phục, sửa chữa thông tuyến các quốc lộ 3, quốc lộ 4, các tuyến đường nối Hà Nội với các tỉnh. Trên cơ sở các tuyến quốc lộ, đã xây dựng các tuyến đường tỉnh lộ, nối mạng lưới từ tỉnh xuống các thị trấn, thị tứ, huyện lỵ và trung tâm các xã, bản góp sức vào công cuộc xây dựng phát triển kinh tế địa phương theo con đường xã hội chủ nghĩa. Tiếp đến giao thông vận tải đường bộ vùng Đông Bắc đã góp công sức cùng nhân dân cả nước tiến hành cuộc kháng chiến chống Mỹ xâm lược. Mặc dù máy bay địch thường xuyên đánh phá, địa hình đèo dốc vô cùng hiểm trở nhưng nhân dân vẫn gan dạ bám trụ, bảo đảm giao thông cho các xe pháo, bộ đội và các đoàn xe vận tải ra tiền tuyến phục vụ sự nghiệp chống Mỹ cứu nước.

Hiện nay các tuyến đường quốc lộ chạy qua địa bàn Đông Bắc nối liền trung tâm các tỉnh với các thị trấn, huyện lỵ, giao lưu thông suốt với các tỉnh kế bên, để rồi tiếp cận với các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ, các tỉnh phía nam, qua các cửa khẩu có thể sang Trung Quốc, đến các nước khác. Hệ thống đường quốc lộ chạy qua địa bàn các tỉnh Đông Bắc, vươn dài rộng khắp đã góp phần tăng cường lực lượng quốc phòng, bảo vệ chủ quyền quốc gia, giữ gìn an ninh biên giới, đồng thời là nhân tố quyết định đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, đặc biệt đồng bào các dân tộc vùng cao.

4.2.2. Những tác động tiêu cực

Tác động tiêu cực về kinh tế

Trước hết, hệ thống giao thông, phục vụ cho mục đích bóc lột của thực dân. Ngay từ đầu, năm 1897, ý đồ xây dựng giao thông vận tải tại Đông Dương nói chung và Việt Nam nói riêng không tách khỏi ý đồ, chính sách thực dân của người Pháp. Mục đích cuối cùng và cao nhất vẫn phục vụ chính sách đàn áp, cai trị, vơ vét bóc lột tài nguyên, thiên nhiên. Bắc Kỳ là vùng đất giàu tài nguyên và được thực hiện quản lý theo chế độ bảo hộ. Nhưng dù hệ thống giao thông có mang tiêu chuẩn của mẫu quốc thì thực chất chỉ nhằm cung cấp tài nguyên về chính quốc, có tính một chiều. Toàn quyền Albert Saraut khẳng định: *“Những dân tộc nào đi tìm thuộc địa và đi chiếm thuộc địa ở những lục địa xa xăm, những dân tộc đó trước hết chỉ nghĩ đến mình mà thôi. Họ mong tìm được ở các thuộc địa kia những thị trường thương mại hay những căn cứ chính trị...Hành động thực dân từ nguồn gốc của nó chỉ là một sự kinh doanh vì lợi ích cá nhân, một chiều, ích kỷ, của kẻ mạnh đối với kẻ yếu hơn. Đó là thực tế của lịch sử”* [171; tr.107 - 108] Tất cả các khoản chi phí

không lồ hàng chục triệu franc trong quá trình khai thác thuộc địa ở Bắc Kỳ giành cho các hoạt động đầu tư khai thác, bóc lột từ thuộc địa. Công sứ Thái Nguyên Darles khi gửi điện cho Thống sứ Bắc kỳ ngày 26/12/1913 đã viết về đường số 3: *“trước hết là cho việc tiếp tế thực phẩm và vật liệu cho cư dân người Âu và người bản địa của các trung tâm này, sau đó và nhất là lưu thông sản phẩm mỏ [80]*. Nhờ tuyến đường này thực dân Pháp đã thu hút được nguồn tài nguyên lớn về nước Pháp và xuất đi các nước khác. Đồng thời, qua tuyến đường này, Pháp cũng kiểm soát sự độc quyền các mặt hàng như muối, tiêu thụ được một lượng lớn hàng hoá dư thừa sản xuất trong nước, thực hiện được mục đích của chủ nghĩa thực dân là biến thuộc địa thành nơi vơ vét bóc lột tài nguyên và thị trường tiêu thụ hàng hoá cho chính quốc. Việc hiện đại hóa các tuyến đường theo quy chuẩn là nằm ngoài ý muốn chủ quan của người Pháp, và thực chất chỉ là phương tiện để khai thác Bắc Kỳ cũng như Đông Dương một cách hiệu quả nhất.

Bên cạnh đó, những cơ sở hạ tầng giao thông tốt đã thúc đẩy công nghiệp phát triển. Công nghiệp Việt Nam thực chất vẫn là một nền công nghiệp dịch vụ và phục vụ (chủ yếu sản xuất các hàng tiêu dùng và cung cấp nguyên liệu cho công nghiệp chính quốc), nên chịu sự lệ thuộc nặng nề vào tư bản Pháp và thị trường nước ngoài.

Mặc dù giao thông giúp người nông dân bán nông sản với giá tốt hơn, thóc gạo được vận chuyển nhanh chóng. Lực lượng sản xuất đã có sự tiến bộ tuy nhiên quan hệ sản xuất ở Bắc Kỳ vẫn là quan hệ sản xuất phong kiến được dung dưỡng bởi chủ nghĩa thực dân. Kết quả là một sự hòa trộn, xen ghép, hỗn hợp các quan hệ tư bản thực dân với các quan hệ tiền tư bản, chủ yếu là các quan hệ phong kiến đã hình thành. Các hoạt động thương mại mạnh mẽ vẫn diễn ra chủ yếu ở các thành phố lớn nằm trong tay những bộ phận trung gian mang tính kết nối huyết mạch, đặc biệt là tư bản ngân hàng, vận tải và thương mại. Trong khi đó, cuộc sống của những người nông dân ở Bắc Kỳ ngày càng trở nên khó khăn bởi gánh nặng thuế để chính phủ Pháp đầu tư cho hệ thống cơ sở hạ tầng. Mỗi làng xóm phải gánh chịu một phần trong hàng chục triệu đồng công trái mà Toàn quyền Đông Dương gán cho. Bên cạnh đó, tình trạng nông dân bị chiếm đoạt ruộng đất ngày càng trở nên phổ biến. Sự khởi sắc của hệ thống giao thông đã mở đường cho các tuyến đường vận chuyển hàng hóa như nông sản khiến cho hàng chục sĩ quan, công chức Pháp được cấp phát ruộng đất với diện tích lên đến hàng ngàn hecta để lập đồn điền. Ở những vùng miền núi xa xôi ít chịu tác động trực tiếp của phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa nên vẫn bảo lưu gần như nguyên vẹn tính chất phong kiến lạc hậu trong phương thức tổ chức và canh tác. Sản xuất nông nghiệp vẫn mang nặng tính chất tự cấp tự túc.

Tác động tiêu cực về văn hóa - xã hội

Các đô thị Việt Nam đã có những chuyển biến căn bản. Trừ Hà Nội trở thành một thành phố nhượng địa của Pháp năm 1888. Nhìn chung, quá trình đô thị hóa Đông Bắc là một sự “cấy ghép” của một thực thể kinh tế - xã hội vào một cơ thể kinh tế - xã hội cổ truyền tiền thực dân. Vì vậy, sự đô thị hóa này đã rải rác, thường là chậm trễ và không đầy đủ. Việc phát triển giao thông nhằm khai thác Việt Nam đã bóc lột triệt để và làm bản cùng hóa đời sống người dân Việt Nam. Để mở mang giao thông, hàng vạn dân đinh ở cả miền xuôi và miền núi đã bị bắt đi phu làm đường. Việc “mộ phu” theo “giao kèo” của bọn cai thầu đã trở thành nỗi kinh hoàng ở các làng quê. “*Đó là sự tái diễn cảnh chợ bán nô lệ ở giữa thế kỷ XX này*” [43; tr.184]

*“Đi trở ra gặp cai thầu khoán,
Chạy trở vào gặp xuba-giăng
Chúng như đàn sói nhe răng,
Mất như cú vọ, cướp phăng cơm mình”*

[43; tr.185]

Sự phát triển về giao thông đường bộ đã không làm khởi sắc hoàn toàn đời sống nhân dân ở khu vực này. Các giai cấp cũ như nông dân, thợ thủ công bị bản cùng hóa, hình thành các giai tầng mới là công nhân, tiểu tư sản, tư sản. Đại đa số người dân vẫn làm nghề nông, chỉ khoảng 7% dân số ở Bắc kỳ có thu nhập từ sản xuất thủ công [139; tr.258], sản xuất lương thực vô cùng bấp bênh, đời sống của người dân rất khổ cực. Tình hình thiếu ăn kéo dài liên miên: “*Ngoài thời kỳ thu hoạch lúa ra, phần lớn người nông dân đều bị thiếu ăn. Khoảng 5 giờ sáng, người nông dân ăn từ một đến hai bát cơm (khoảng một đến hai lạng) hoặc vài củ khoai hay vài bắp ngô luộc. Chỉ đến trưa mới được ăn bữa cơm thực sự gồm có cơm, đôi khi trộn khoai hoặc ngô, chan với tương hoặc nước mắm, hoặc nước mắm cáy, một ít rau, đặc biệt lắm mới có cá và rất hiếm khi có thịt. Bữa tối cũng thường cơm trộn khoai hoặc ngô với một ít rau*” [139; tr.260].

Về chính trị - quân sự

Thực dân Pháp từ khi nổ súng xâm lược nước ta cho đến năm 1945, chúng đã vấp phải sự kháng cự mạnh mẽ của nhân dân ta. Các cuộc nổi dậy ở khắp nơi, không những ở đô thị mà cả nông thôn, miền xuôi lẫn miền ngược. Trước sự đấu tranh quyết liệt của nhân dân ta đã gây cho Pháp nhiều thiệt hại. Để có thể điều động quân lính và vận chuyển lương thực, vũ khí nhanh chóng đàn áp các cuộc nổi dậy, các cuộc khởi nghĩa của nhân dân ta trong bể máu, thực dân Pháp bắt buộc phải đầu tư một lượng

vốn khá lớn để phát triển giao thông mở mang đường sá. Như vậy việc đầu tư phát triển giao thông bên cạnh phục vụ cho mục đích kinh tế, thực dân Pháp còn nhằm phục vụ cho mục đích chính trị và quân sự. Nhìn trên bản đồ, nếu phác họa hướng của các tuyến đường trong vùng Đông Bắc, chúng ta thấy xuất phát từ Hà Nội, đường số 2 chạy vòng cung ôm vào Hà Giang, đường số 1 đoạn từ Hà Nội lên Lạng Sơn nối với đường số 4 tạo vòng cung bao bọc Cao Bằng và tuyến đường số 3 chạy ở giữa từ Hà Nội lên Cao Bằng nhằm thực hiện “chia để trị” vùng Đông Bắc. Việc bố trí các tuyến đường như vậy khẳng định Pháp đã đề cao mục tiêu quân sự nhằm kiểm soát chặt chẽ khu vực này và biên giới Việt - Trung.

Bên cạnh đó, việc thiết lập các tuyến đường nối liền các Đạo Quan binh và để cho chúng tồn tại trong suốt thời cận đại là một chính sách cai trị, một biện pháp phòng thủ thuộc địa của thực dân Pháp. Các đạo quan binh đã được thiết lập từ Tây sang Đông, trải dài theo vùng biên giới phía Bắc Bắc Kỳ. Và như lời Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đã nhận định trong báo cáo tháng 2/1902 trước phiên họp bất thường của Hội đồng Tối cao Đông Dương: *“Những đạo quan binh rộng lớn... đã có thể, cùng với công cuộc bình định thắng lợi, lập thành một vùng biên giới rộng lớn, như một vành đai biên cương bao bọc lấy Bắc Kỳ, ngăn chặn sự thâm nhập của các toán quân Trung Hoa vào Bắc Kỳ”*.

Cùng với việc lập hai căn cứ hải quân ở Ô Cáp và Hòn Gai, yêu cầu trên hối thúc thực dân Pháp phải nhanh chóng thiết lập các tuyến đường “huyết mạch” chiến lược ở Đông Bắc. Các tuyến đường còn giúp người Pháp thực hiện nhiệm vụ chính trị, quân sự, đặc biệt vận chuyển vũ khí tới các khu vực có quân đội Pháp đóng trú. Trong 4 đạo quan binh được lập thì có đến 3 Đạo quan binh có các tỉnh nằm trên trục đường 1,2,3,4. Trong tác phẩm “Xứ Đông Dương” Paul Doumer viết: *“Tuyến đường đang nói tới là tuyến đường được ghi cho ngân sách dưới tên gọi đường số 2.. .. Nếu như giá trị kinh tế của nó là không thể chối cãi, lợi ích chiến lược của nó cũng không kém hơn, bởi vì nó được dùng để kết nối bằng một con đường thực sự tạo thành vòng tròn xung quanh các trung tâm quân sự Phả Lại, Phủ Lạng Thương, Thái Nguyên, Tuyên Quang và Yên Bái [9; tr.278]. Một ví dụ khác là trục đường số 4, để thực hiện thủ đoạn đàn áp về quân sự, dọc theo các đường thuộc địa, người Pháp đã cho xây dựng hệ thống các đồn bót. Tại quân khu Lạng Sơn có 2 tiểu quân khu đó là tiểu quân khu Lạng Sơn và tiểu quân khu Thất Khê. Tiểu quân khu Lạng Sơn gồm các đồn binh: Đồng Đăng, phố Bình Gia, Than Muội và Chợ Trạng. Tiểu quân khu Thất Khê gồm các đồn binh: Thất Khê, Đông Khê (huyện Thạch An, tỉnh Cao Bằng) và đồn*

binh Na Sầm. Đại lý sở Lộc Bình (Lúc đầu là đồn binh Nà Dương ở tổng Đông Quan), đồn binh Bình Nhi (Tràng Định), đồn binh Chi Ma (Lộc Bình), đại lý sở Na Sầm. Dưới hệ thống đồn binh là hệ thống đồn bốt được xây bằng gạch, hoặc xi măng cốt thép chạy dọc biên giới theo các đường quốc lộ 4. Những đồn bốt này được liên lạc với nhau bằng những hệ thống lô cốt và đối diện với các đồn quân nhà Thanh ở bên kia biên giới.

Điều đó cũng có nghĩa, sự hình thành các tuyến đường đã giúp các Đạo quan binh hoàn thành nhiệm vụ kiểm soát toàn bộ khu vực thượng du Bắc Kỳ, thiết lập bộ máy cai trị của chính quyền thuộc địa, vô hiệu hóa ý đồ muốn dựa vào lực lượng bên ngoài chống Pháp của các nhà yêu nước cuối thế kỷ XIX đầu XX. Minh chứng cho luận điểm này là sự kiện năm 1911, tại vùng Mường Hưu, Mèo Vạc người Mông ở Hà Giang đã nổi dậy khởi nghĩa dưới sự lãnh đạo của Sùng Mí Chảng. Khởi nghĩa đã thu hút người Mông ở Đường Thượng, Mai Lo, Lũng Pìn, Mỏ Soi, Mèo Vạc (Hà Giang) tham gia. Ngoài ra còn một số nhóm người Mông ở các tỉnh Cao Bằng, Tuyên Quang, Lào Cai và người Mông bên kia biên giới Việt - Trung hưởng ứng. Ngày 11/2/1911, nghĩa quân tập hợp lực lượng khoảng hơn 400 người, phối hợp với người Mông bên kia biên giới Việt - Trung kéo đến biểu tình đòi quyền lợi trước dinh đại lý Pháp. Sau đó, nghĩa quân tiến hành đốt phá, chiếm cứ một số đồn Pháp ở bên kia biên giới. Thực dân Pháp phải huy động lực lượng quân sự lớn từ Đạo quan binh 3 để đàn áp khởi nghĩa. Ngoài ra, Pháp đã liên minh với người Hoa ở bên kia biên giới để đối phó với nghĩa quân. Việc dập tắt những hoạt động của tổ chức Việt Nam Quang phục Hội ở một số tỉnh giáp biên giới Trung Quốc và vùng dọc sông Hồng là minh chứng khác cho vai trò của Đạo quan binh và hệ thống đường thuộc địa. Từ năm 1915, các cơ sở của Việt Nam Quang phục Hội ở trung du và thượng du Bắc Kỳ như Phú Thọ, Bắc Giang, Cao Bằng, Lào Cai, Hà Giang, Quảng Yên... lần lượt được gây dựng. Những hội viên của Việt Nam Quang phục Hội đã liên lạc được với các dân tộc thiểu số ở vùng biên giới Việt - Trung để tổ chức các cuộc bạo động chống Pháp ở trung du và thượng du Bắc Kỳ. Phong trào đã phát huy được lợi thế của vùng đất biên giới, xây dựng được mối liên hệ, phối hợp chiến đấu, ít nhiều nhận được sự hỗ trợ từ bên kia biên giới Việt - Trung. Sự phối hợp ấy mới chỉ ở mức cục bộ nhưng cũng khiến cho thực dân Pháp lo sợ và tìm mọi cách đối phó, dập tắt phong trào.

Nói tóm lại, hệ thống giao thông đường thuộc địa vùng Đông Bắc Việt Nam chỉ phục vụ cho lợi ích của Pháp theo phương châm: Khai thác và tận dụng tối đa, đầu tư tối thiểu.

Tiểu kết chương 4

Giao thông đường bộ vùng Đông Bắc Việt Nam giai đoạn 1897 - 1945 trải qua nhiều giai đoạn hình thành với nhiều thay đổi, điều chỉnh. Quá trình đó tạo ra hệ thống giao thông với diện mạo và tính chất mới, vừa có điểm tích cực vừa có những hạn chế. Các tuyến đường bộ, tuy chưa đem lại hiệu quả vận chuyển cao bởi “đã đề cho những cân nhắc về chính trị điều khiển quá nhiều so với những cân nhắc về kinh tế khi quyết định lộ trình” nhưng rõ ràng đã góp phần mở rộng “chân trời kinh tế” Bắc Kỳ. Trong thực tế, lợi ích thực sự của những công trình này đối với đời sống kinh tế - xã hội ở Bắc Kỳ là điều cần được ghi nhận và đánh giá một cách thỏa đáng. Giao thông đường bộ là phương thức phục vụ thiết thực nhất cho nhiệm vụ trước mắt của nhu cầu khai thác thuộc địa. Nó chủ yếu giúp cho yêu cầu phát triển kinh tế để khai thác, thống trị thuộc địa của tư bản Pháp. Sự phát triển hệ thống giao thông chỉ nhằm phục vụ những ngành có lợi trước mắt cho chính quyền thực dân như khai thác khoáng sản, thu gom hàng hóa, nguyên vật liệu phục vụ cho xuất khẩu về Pháp, vận chuyển nhiều hàng hóa tiêu dùng đến các nơi tiêu thụ cũng như nguyên liệu nhập khẩu từ Pháp sang và vận chuyển đến phục vụ các nhu cầu của người Âu và tầng lớp thượng lưu ở các đô thị.

Nhưng sẽ thiếu khách quan và phiến diện nếu phủ nhận hoàn toàn những tác động quan trọng đối với tiến trình phát triển lịch sử dân tộc ở lĩnh vực giao thông mà công cuộc khai thác thuộc địa mang lại, nếu tạm đặt ra ngoài động cơ và mục đích của nó. Giao thông đi lại vùng Đông Bắc đã phát triển lên một bước. Người dân nơi đây đã bước đầu làm quen với các phương tiện vận chuyển hàng hóa mới và vận chuyển một khối lượng lớn hàng hóa như ô-tô, xe cam-nhông. Giao thông phát triển còn kéo theo sự phát triển các hoạt động sản xuất, kinh doanh và dịch vụ mới. Điều đó kéo theo sự ra đời của các trung tâm thương mại, tạo cơ sở cho sự hình thành các thành phố và trung tâm đô thị sau này cũng như tạo sự liên kết cho giao lưu văn hóa - xã hội. Tuy nhiên, xét một cách tổng thể trên mọi phương diện, những hệ quả tiêu cực do chính sách vơ vét, bóc lột hết sức nặng nề mà tư bản thực dân Pháp gây ra mới là mặt chủ yếu. Nghiên cứu về việc xây dựng và khai thác hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam là một minh chứng cho kết luận đó.

KẾT LUẬN

Từ mục tiêu và kết quả nghiên cứu của luận án, chúng tôi rút ra một số kết luận cơ bản sau:

1. Cuối thế kỷ XIX, chủ nghĩa tư bản chuyển từ cạnh tranh tự do sang giai đoạn độc quyền đòi hỏi cần nhiều có vốn, nguyên liệu, thị trường. Để đáp ứng nhu cầu này, các nước tư bản phương Tây đã hướng sang các nước phương Đông và bắt đầu chính sách xâm lược của mình. Là mảnh đất rộng lớn, giàu tài nguyên thiên nhiên, vị trí địa lý quan trọng, vùng thượng Đông Bắc Bắc Kỳ đã trở thành đối tượng nhằm ngó xâm lược của các nước đế quốc thực dân, trong đó có thực dân Pháp. Để thực hiện hiệu quả mục đích khai thác, cai trị thuộc địa ở Đông Dương, việc thiết lập và phát triển hệ thống giao thông ở Bắc Kỳ có vai trò quan trọng, là “chìa khóa”, là “động lực”, là công cụ và phương tiện thiết yếu để thực hiện mục đích sâu xa đó. Chính vì vậy, khi đã bình định các cuộc khởi nghĩa, việc đầu tiên và trước hết của thực dân Pháp tại Bắc Kỳ là xây dựng một hệ thống giao thông mới, mang đầy đủ các yếu tố: kỹ thuật hiện đại, năng lực vận chuyển và hiệu quả kinh tế cao, hình thức tổ chức và quản lý tiên tiến như đang áp dụng tại Pháp và châu Âu.

2. Quá trình xây dựng hệ thống đường bộ ở vùng Đông Bắc Việt Nam dưới thời Pháp thuộc trải qua một quá trình lịch sử với nhiều giai đoạn khác nhau, gắn bó chặt chẽ với sự phát triển của chế độ thuộc địa mà thực dân Pháp tạo dựng ở Việt Nam. Sau khi hoàn thành quá trình xâm lược, việc làm đầu tiên thực dân Pháp đã cho cải tạo, nâng cấp các tuyến đường do các triều đại phong kiến xây dựng trước kia, đảm bảo giao thông không gián đoạn. Sau đó, Pháp tiến hành đồng thời việc cải tạo nền đường, mặt đường và xây mới, duy tu bảo dưỡng. Trong giai đoạn 1897 - 1918, việc xây dựng cơ sở hạ tầng chỉ tiến hành ở những bước đi ban đầu. Mặc dù nguồn vốn đầu tư cho giao thông vận tải lớn thứ hai trong cơ cấu đầu tư của tư bản Pháp, nhưng do những khó khăn về điều kiện tự nhiên, chiều mộ nhân công nên những tuyến đường này được xây dựng mới ở mức tối thiểu, mang tính khai phá, nhằm phục vụ cho chính quyền thực dân, một lực lượng quân đội và một số tư bản Pháp có mặt tại các điểm tụ cư. Từ sau Chiến tranh thế giới lần thứ nhất, thực dân Pháp đã triển khai công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ 2 với sự khởi xướng của Toàn quyền Albert Saraut, nên đã tăng cường đầu tư vào khai thác thuộc địa. Với điều kiện đó, mặc dù trong cuộc khai thác thuộc địa lần này, giao thông vận tải là lĩnh vực thu hút đầu tư thấp nhất của tư bản Pháp nhưng công cuộc xây dựng, mở rộng giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc đã được đẩy mạnh thêm một bước. Hệ thống giao thông từng bước được quy hoạch, nâng cấp, cải tạo theo hướng hiện đại hóa. Tổng chiều dài đường được rải đá và rải nhựa ở Bắc Kỳ, đứng vị trí thứ hai sau Nam Kỳ. Khi phát xít Nhật nhảy vào Đông Dương, sự câu kết của Pháp - Nhật để bóc lột Việt Nam khiến

cho công tác cải tạo, mở rộng hệ thống giao thông bị ngưng trệ. Tuy vậy, về cơ bản đến năm 1945, các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam đã hình thành:

Đường thuộc địa số 1, đoạn Hà Nội - Lạng Sơn đã được xây dựng hoàn thiện với chiều dài 156km chạy qua Bắc Giang, Bắc Ninh, và từ Hà Nội nối với Huế - Sài Gòn - Phnômpenh.

Đường số 2 từ Hà Nội qua Phủ Lỗ (28km), Phúc Yên (43km), Vĩnh Yên (61km), Việt Trì, Phủ Đơan (130km), Tuyên Quang (163km), Bắc Mực (209km), Vĩnh Thụy (246km), Bắc Quang (282km).

Đường số thuộc địa số 3 từ Hà Nội qua Phủ Lỗ (28km), Thái Nguyên (76km), Chợ Mới (122km), Bắc Kạn (165km), Phủ Thông Hóa (185km), Ngân Sơn (236km) đến Cao Bằng dài 293km.

Đường thuộc địa số 4: Chạy dài theo biên giới giáp Trung Quốc, từ Tiên Yên (Hải Ninh) đến Lạng Sơn, qua Đồng Đăng (14km), Na Sầm (31km), Thất Khê (70km), Đông Khê (94km), Cao Bằng (139km) sang Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Luông Phabang.

3. Trong quan hệ kinh tế của Liên bang nói chung và hệ thống các công trình công chính, các tuyến đường bộ được xếp vào loại thứ hai. Đó là những công trình giữ vai trò thiết yếu trong sự phát triển kinh tế của Liên bang nhưng đó là những công trình đem lại những lợi ích gián tiếp. Nhưng, quá trình ra đời và hoạt động hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc đã mang lại những thay đổi to lớn trong diện mạo đời sống kinh tế và văn hoá của nhân dân vùng Đông Bắc nói riêng và Việt Nam nói chung. Xét về góc độ kinh tế phát triển và mang tính “xây dựng” như cách nói của C.Mác, có thể nói, thực dân Pháp đã xây dựng một hệ thống giao thông đường bộ khá hoàn chỉnh với tính chất của một hệ thống giao thông hiện đại, có năng lực vận chuyển nhanh và khai thác được các yếu tố tự nhiên và vị trí địa - chính trị. Hệ thống giao thông mới đã góp phần liên kết nội vùng: Đồng bằng với miền núi, vùng Đông Bắc và Tây Bắc, kết nối với toàn lãnh thổ Việt Nam và Liên bang Đông Dương. Nhờ vào sự kết nối đó mà trong giai đoạn này vị trí chiến lược và tiềm năng của các tỉnh vùng Đông Bắc mới được khám phá, khơi dậy và khai thác có hiệu quả. Nó đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong việc đưa kinh tế vùng Đông Bắc hòa nhập vào thị trường thế giới. Đồng thời, hệ thống đường thuộc địa đã tạo động lực thúc đẩy một số ngành kinh tế mới mang tính “hàng hóa”, phá vỡ tính “bế quan” của kinh tế phong kiến trước đây. Sự khởi sắc của hệ thống đường thuộc địa thời thuộc Pháp cũng gián tiếp làm xuất hiện và phát triển các lực lượng sản xuất và giai cấp mới, góp phần tạo nên cơ cấu giai cấp xã hội thuộc địa. Đó là những đóng góp “nằm ngoài ý muốn” mang tính tích cực của hệ thống giao thông vận tải đường bộ vào sự phát triển của kinh tế, văn hóa Việt Nam trong thời gian này. Đó là thực tiễn lịch sử và là điều mà chúng ta không thể phủ nhận.

4. Tuy nhiên, những tác động tích cực nói trên không nằm trong chủ trương, mục tiêu của chính quyền thực dân. Những thay đổi nói trên không làm khác đi bản chất của chủ nghĩa thực dân, bởi lẽ ngay từ đầu việc xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ chủ yếu và chính yếu là để phục vụ cho nhu cầu khai thác bóc lột thuộc địa. Hệ thống đường bộ chính là công cụ của quá trình thực dân hóa mà người Pháp triển khai ở Đông Dương, trước hết là khai thác tài nguyên phục vụ chính quốc, là phương thức hữu hiệu phục vụ chính quyền, bộ máy quân sự, bộ máy cai trị và tay sai vươn tới bất kỳ vùng nào của vùng đất Đông Bắc mà chúng đã chinh phục. Về cơ bản, lợi nhuận có được từ sự phát triển hệ thống giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc Bắc Kỳ thuộc về tư bản thực dân Pháp, còn nhân dân thuộc địa vẫn là những người bị bóc lột, bị lừa bịp về sứ mệnh “khai hóa văn minh” của “mẫu quốc”. Đó là hệ quả từ nền cai trị của một nước tư bản đế quốc đối với một nước phong kiến - thuộc địa.

Chúng ta không bao giờ phủ nhận sự áp bức bóc lột của thực dân Pháp qua việc đầu tư phát triển hệ thống giao thông, không phủ nhận rằng tuyến đường bộ là di sản của chủ nghĩa thực dân. Song, đứng trên quan điểm tiến hoá của xã hội, nó là một tác nhân quan trọng làm thay đổi diện mạo chung của các tỉnh vùng Đông Bắc.

5. Nghiên cứu về chính sách khai thác thuộc địa của thực dân Pháp trên địa bàn vùng Đông Bắc nhằm góp phần nhìn nhận đúng di sản lịch sử thời thuộc địa, cũng là để hiểu rõ hơn xuất phát điểm kinh tế - xã hội của chúng ta cách đây trên dưới 100 năm; từ đó có sự chọn lọc và kế thừa thích đáng trong công cuộc đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa hiện nay. Nghiên cứu quá trình phát triển giao thông đường bộ ở vùng Đông Bắc thời kỳ Pháp thuộc, giúp chúng ta rút ra một số bài học kinh nghiệm có thể vận dụng vào nước ta hiện nay. *Thứ nhất*, cần có chính sách phát triển giao thông đồng bộ kết nối các vùng. Cơ sở hạ tầng giao thông yếu kém là một nguyên nhân làm cho việc giao lưu buôn bán trong vùng và giữa các vùng không phát triển được. Do đó muốn phát triển mạnh mẽ kinh tế - xã hội ở các tỉnh Đông Bắc hiện nay, trước hết cần xác định đúng vai trò của cơ sở hạ tầng kỹ thuật mà hệ thống giao thông là trọng tâm, then chốt, động lực thúc đẩy trong hoạt động kinh tế. *Thứ hai*, phải đầu tư xây dựng hệ thống giao thông, vận tải. Giao thông vận tải phải đi trước một bước, trên cơ sở đó mới đề ra những chủ trương phát triển kinh tế - xã hội. Từ những kinh nghiệm đã qua, có thể thấy hình thức phối hợp đầu tư giữa nhà nước và tư nhân đạt được những hiệu quả nhất định, do đó có thể tiếp tục thực hiện trong thời gian tới. *Thứ ba*, việc tận dụng khai thác các yếu tố từ thiên nhiên ở Đông Bắc để hình thành một hệ thống giao thông đường bộ đã góp phần để Bắc Kỳ có vị trí trọng yếu về kinh tế, chính trị. Do vậy, cần khai thác yếu tố tự nhiên để phát triển hệ thống giao thông là yếu tố phát triển bền vững cho Đông Bắc hiện nay. Trong quy hoạch xây dựng, hệ thống đường bộ quốc gia ở vùng Đông Bắc được người Pháp xây dựng theo một không gian mở, hạn chế việc co cụm các

tuyến đường, thậm chí có thể tích hợp vào các tuyến đường khu vực. Người Pháp đã có sự phân biệt ra các trục quốc gia chính là các trục phục vụ các khu vực tập trung đô thị, các luồng hàng hóa, các đầu mối nối với các mạng lưới giao thông quốc tế và các cơ sở công-nông nghiệp sản xuất quy mô và có hiệu quả nhưng còn tách rời với nhau. Cho đến nay chúng ta vẫn thấy cách làm đó là hoàn toàn hợp lý. *Thứ tư*, gắn phát triển giao thông với bảo đảm an ninh, quốc phòng. Đây là một trong những mục đích quan trọng của người Pháp khi xây dựng các tuyến đường thuộc địa. Vùng Đông Bắc là vùng có vị trí chiến lược quan trọng về phát triển kinh tế - xã hội và an ninh quốc phòng, đặc biệt đây là vùng có bốn tỉnh Cao Bằng, Hà Giang, Lạng Sơn, Quảng Ninh giáp với nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Trung Hoa nên là địa bàn gắn liền với việc giữ vững an ninh và quyền chủ quyền về mặt lãnh thổ của Việt Nam. Đây là nhiệm vụ chiến lược vô cùng quan trọng, không thể tách rời trong quá trình xây dựng chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa. Do vậy, cần tiếp tục xây dựng và phát triển các dự án giao thông đường bộ gắn với các chương trình phát triển kinh tế - xã hội vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa để phục vụ dân sinh và quốc phòng - an ninh, tạo thế liên hoàn trong công tác phòng thủ. Đặc biệt cần chú trọng gắn quốc phòng - an ninh với xây dựng phát triển giao thông đến các khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng (Lạng Sơn), Tà Lùng, Trà Lĩnh (Cao Bằng), Thanh Thủy (Hà Giang), Móng Cái (Quảng Ninh) và các chợ đường biên, tạo điều kiện thuận lợi cho việc trao đổi hàng hóa, giao lưu văn hóa giữa dân cư hai bên biên giới, góp phần tích cực ổn định tình hình trật tự an ninh biên giới ngày càng tốt hơn.

Từ những thông tin địa lý và kinh tế như vậy, từ các kế hoạch và hoạt động xây dựng thành công hệ thống giao thông ở Bắc Kỳ của thực dân Pháp thời Pháp thuộc, những kinh nghiệm rất quý nói trên sẽ là kho tài nguyên rất hữu ích cho việc hoạch định phát triển vùng Đông Bắc trong hiện tại và tương lai.

Hệ thống giao thông đường thuộc địa vùng Đông Bắc Việt Nam đã chứa đựng những tham vọng lớn của thực dân Pháp. Để thực hiện những tham vọng đó, biết bao mồ hôi xương máu của nhân dân lao động Việt Nam đã đổ xuống. Đây là một vấn đề lớn cần có một nghiên cứu mang tính chất chuyên sâu hơn mà trong khuôn khổ luận án này chúng tôi xin không đi sâu luận bàn. Với hành trình một thế kỷ, những tuyến đường này đã là một phần hữu cơ trong đời sống của người dân; nó không chỉ có ý nghĩa là một phương tiện vận tải mà còn bắt rễ sâu trong đời sống tình cảm của nhân dân. Hơn nữa, với những vai trò và vị thế quan trọng của các tuyến đường trong công cuộc xây dựng và phát triển đất nước, mở rộng giao lưu quốc tế, đời hỏi phải có những nghiên cứu toàn diện về tuyến đường này trên các lĩnh vực: kinh tế, chính trị, văn hoá, du lịch,... để trả về cho nó vị trí xứng đáng trong lịch sử cũng như khẳng định vị thế của nó trong việc đưa Việt Nam hội nhập sâu, rộng hơn vào nền kinh tế khu vực hiện nay.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Nguyễn Thị Hòa (2018), “Vai trò của đường số 3 trong chiến dịch Việt Bắc Thu - Đông năm 1947”, *Tạp chí Khoa học Đại học Tân Trào*, số 08-6/2018, tr.143-147.
2. Nguyễn Thị Hòa, Phạm Thùy Trang (2018), “Giao thông đường bộ vùng Đông Bắc Việt Nam thế kỷ XIX”, *Kỷ yếu Hội Kỷ yếu hội thảo Khoa học Cán bộ trẻ các trường Sư phạm toàn quốc lần thứ VII*, Nxb Đại học Sư Phạm Hà Nội, tr.179-185.
3. Nguyễn Thị Hòa, Đặng Thị Lan (2018), “Tuyến đường Hà Nội - Lạng Sơn trước thế kỷ XX”, *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*, tập 186, số 10, tr.71-76.
4. Nguyễn Thị Hòa (2018), “Quốc lộ 3 thời Pháp thuộc (1897 - 1945)”, *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*, tập 188, số 12/3, tr.203-208.
5. Nguyễn Thị Hòa (2020), “Quá trình hình thành đường thuộc địa số 4 trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất của thực dân Pháp (1897 - 1914)”, *Tạp chí Nghiên cứu Ấn Độ và Châu Á*, số 9 (94), 9/2020, tr.51 - 57.
6. Nguyễn Thị Hòa (2020), “Hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến đường thuộc địa vùng Đông Bắc Việt Nam thời Pháp thuộc (1897 - 1945)”, *Kỷ yếu Hội thảo Khoa học Cán bộ trẻ các trường Sư phạm toàn quốc lần thứ VIII*, Nxb Đại học Huế, tr.165 - 175.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

A - Tài liệu tiếng Việt

1. Nguyễn Thế Anh (1971), *Kinh tế và xã hội Việt Nam dưới các vua triều Nguyễn*, Nxb Lửa Thiêng, Sài Gòn.
2. Nguyễn Thế Anh (1972), *Việt Nam thời Pháp đô hộ*, Nxb Lửa thiêng, Sài Gòn.
3. Aumiphin J.P (1994), *Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1859 - 1939)*, Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam dịch, Hà Nội.
4. Phan Gia Bền, Nguyễn Khắc Đạm (1956), “Tài liệu tham khảo về lịch sử đường sắt Hải Phòng - Côn Minh”, *Tạp chí Văn - Sử - Địa*, số 20, tr.33 - 49.
5. Bộ Giao thông vận tải (2002), *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
6. C.Mác, Ph.Ăngghen toàn tập (1995), tập 4, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
7. H.Cucherousset (1924), *Xứ Bắc Kỳ ngày nay*, Trần Văn Quang dịch, Nxb Ed.de L'Evell Economique.
8. Philippe Deviller (2006), *Người Pháp và người An Nam, bạn hay thù?*, Ngô Văn Quỹ dịch, Nxb Tổng hợp, Thành phố Hồ Chí Minh.
9. Paul Doumer (1905), *Xứ Đông Dương (Hồi ký)*, Lưu Đình Tuân - Hiệu Constant - Lê Đình Chi - Hoàng Long - Vũ Thúy dịch, hiệu đính: Nguyễn Thừa Hỷ, Nxb Thế Giới, Hà Nội.
10. Hồ Tuấn Dung (2004), *Chế độ thuế của thực dân Pháp ở Bắc kỳ từ 1897 đến 1945*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
11. Nguyễn Khắc Đạm (1958), *Những thủ đoạn bóc lột của tư bản Pháp ở Việt Nam*, Nxb Văn Sử Địa, Hà Nội.
12. Lê Quang Định (2005), *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
13. P.L.Failler (2000), *Thuốc phiện và chính quyền thuộc địa ở châu Á. Từ độc quyền đến cấm đoán, 1897-1940*, Trần Thị Lan Anh, Trịnh Thị Thu Hồng dịch, Nxb Văn hoá Thông tin, Hà Nội.
14. Trần Văn Giàu, Đinh Xuân Lâm (1961), *Lịch sử cận đại Việt Nam*, tập 3, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
15. Trần Văn Giàu (1957), *Giai cấp công nhân Việt Nam: Sự hình thành và phát triển của nó từ giai cấp “tự mình” đến giai cấp “cho mình”*, Nxb Sự Thật, Hà Nội.
16. Pierre Gourou (1936), *Người nông dân châu thổ Bắc Kỳ (Les paysans du delta tonkinois Études de géographie humaine)*, Nguyễn Khắc Đạm dịch, Đào Thế Tuấn hiệu đính. Tái bản lần thứ 1 (2015), Nxb Trẻ, Thành phố Hồ Chí Minh.

17. Ngô Đức Hành, Chu Đức Soàn (2015), *Giao thông vận tải Việt Nam - 70 năm đi trước mở đường*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
18. Hoàng Thị Thu Hiền (2011), *Biến đổi trong hạ tầng kinh tế - kỹ thuật ở Nam Kỳ thời Pháp thuộc*, Luận văn thạc sĩ Lịch sử, Trường Đại học Sư phạm, TP.Hồ Chí Minh
19. Ngô Văn Hoà, Dương Kinh Quốc (1978), *Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
20. Vũ Đình Hòe (1944), “Vấn đề giao thông và vận tải”, *Tạp chí Thanh Nghị*, số 56, tr.24 - 26.
21. Vũ Thị Minh Hương (2002), *Nội thương Bắc Kỳ thời kỳ 1919 - 1939*, Luận án Tiến sĩ bảo vệ năm 2002, Viện Sử học.
22. Nguyễn Văn Khánh (2004), *Cơ cấu kinh tế - xã hội Việt Nam thời thuộc địa (1858 - 1945)*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
23. Nguyễn Văn Khánh (2013), *Ruộng đất, nông nghiệp và nông thôn Việt Nam thời kỳ cận - hiện đại*, Nxb Thế Giới, Hà Nội.
24. Nguyễn Văn Khoan (1992), *Giao thông liên lạc nước ta trong lịch sử*, Nxb Thông tin lý luận, Hà Nội.
25. Đinh Xuân Lâm (chủ biên) (2004), *Đại cương Lịch sử Việt Nam*, tập II, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
26. Đinh Xuân Lâm (2005), *Lịch sử Việt Nam tập III (1858 - 1945)*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
27. Nguyễn Thiệu Lâu (1945), “Vấn đề giao thông ở xứ ta”, *Tạp chí Thanh Nghị*, số 100 - 104, tr.94 - 98.
28. Phan Văn Liên (1988), *Giao thông vận tải Việt Nam 1858 - 1957*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
29. Nguyễn Thanh Lợi (2008), “Con đường thiên lý”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 9, tr.17 - 29.
30. Đỗ Đình Nghiêm, Ngô Vi Liễn, Phạm Văn Thư (1930), *Địa dư các tỉnh Bắc Kỳ*, Hà Nội.
31. Đào Trinh Nhất (1924), *Thế lực khách trú và vấn đề di dân vào Nam Kỳ*, Nhà in Thụy Ký, Hà Nội.
32. Đặng Phong (2002), *Lịch sử kinh tế Việt Nam*, tập 1, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
33. Lê Hữu Phước (2013), “Nhận diện di sản kinh tế thời thuộc địa ở Nam Kỳ”, *Tạp chí phát triển KH&CN*, tập 16, số 13, tr.139 - 150.
34. Nguyễn Thị Lan Phương (2009), *Sự ra đời và hoạt động của tuyến đường sắt Hải Phòng - Côn Minh*, Luận văn thạc sĩ Lịch sử, Trường Đại học Sư phạm Hà Nội.

35. A.A.Pouyanne (1926), *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, bản dịch của Nguyễn Trọng Giai năm 1994, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội.
36. Quốc sử quán triều Nguyễn (2006), *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, Viện Sử học biên dịch và chú giải, Nxb Thuận Hóa, Huế.
37. Raffi, Gilles (1994), *Hải Phòng - Khởi thủy, điều kiện và thể thức phát triển cho đến năm 1921*, Luận án tiến sĩ, Đại học Tổng hợp Provence Aix - Marseille II.
38. Sở Giao thông vận tải Cao Bằng (1999), *Lịch sử giao thông vận tải Cao Bằng*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
39. Sở Giao thông vận tải Lạng Sơn (2015), *Giao thông vận tải Lạng Sơn 70 năm xây dựng và trưởng thành 1945 - 2015*, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội.
40. Sở Giao thông vận tải tỉnh Bắc Kạn (2016), *Lịch sử ngành giao thông vận tải tỉnh Bắc Kạn (1945 - 2016)*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội
41. Lê Quốc Sử (1998), *Một số vấn đề về lịch sử kinh tế Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
42. Văn Tạo (1956), “Hoạt động của tư bản Pháp ở Việt Nam từ 1918 đến 1930”, *Tập san nghiên cứu Văn Sử Địa*, tr.75 - 82.
43. Văn Tạo, Furuta Motoo (2011), *Nạn đói năm 1945 ở Việt Nam - Những chứng tích lịch sử*, Nxb Tri thức, Hà Nội.
44. Không Đức Thiêm (2013), *Hoàng Hoa Thám (1836 - 1913)*, Nxb Tri Thức, Hà Nội.
45. Tạ Thị Thúy (2007), “Sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải trong những năm 20 của thế kỷ XX”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 2, tr.39 - 44.
46. Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Cao Bằng, Viện Sử học Việt Nam (2009), *Lịch sử tỉnh Cao Bằng*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
47. Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân - Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Nguyên (1999), *Địa chí Thái Nguyên*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
48. Ủy ban Khoa học xã hội Việt Nam (1985), *Lịch sử Việt Nam*, tập 2, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
49. Ủy ban nhân dân thị xã Lạng Sơn (1990), *Thị xã Lạng Sơn xưa và nay*, Tài liệu lưu trữ tại Thư viện tỉnh Lạng Sơn.
50. Ủy ban nhân dân tỉnh Lạng Sơn (1999), *Địa chí tỉnh Lạng Sơn*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
51. Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Giang (2006), *Địa chí Bắc Giang*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.

B - Tài liệu tiếng nước ngoài

Tài liệu lưu trữ

52. Direction des Finances de l'Indochine, *Entreprise de transport des chargements et des colis postaux entre Tuyen Quang, Ha Giang, Phu Tho, Phu Doan, Bắc Muc, Bac Giang et Vinh Tuy 1925 - 1935*, KH: DFI 753, TTLTQG I, Hà Nội.
53. Direction des Finances de l'Indochine, *Classement des routes coloniales en Indochine 1918 - 1937*, KH: DFI 11044, TTLTQG I, Hà Nội.
54. Gouvernement Général de l'Indochine, *A.s du développement des grandes voies de communication en Indochine*, KH: GGI 7068, TTLTQG I, Hà Nội.
55. Résident supérieur du Tonkin, *Contrat entre Olléac et le Résident Supérieur du Tonkin pour le transport du personnel et matériel entre Dap Cau à Bac Kan, Thai Nguyen et Cho Moi*, KH: RST 2344-1, TTLTQG I, Hà Nội.
56. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la construction de la route de Tuyen Quang à Ha Giang*, KH: RST 2444, TTLTQG I, Hà Nội.
57. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la construction des culées de 4 ponts métalliques sur la route Tuyen Quang - Ha Giang*, KH: RST 2444-1, TTLTQG I, Hà Nội.
58. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la réfection de la route de Tuyen Quang à Ha Giang entre Vinh Thuy et la limite du 2e Territoire militaire*, KH: RST 2444-05, TTLTQG I, Hà Nội.
59. Résident supérieur du Tonkin, *Au sujet de la construction de la route de Hung Hoa à Tuyen Quang*, KH: RST 2448, TTLTQG I, Hà Nội.
60. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la construction des ponts sur la route Viet Tri - Phu Doan - Tuyen Quang*, KH: RST 4249, TTLTQG I, Hà Nội.
61. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la réfection de la route de Kep à Than Moi*, KH: RST 4250, TTLTQG I, Hà Nội.
62. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la viabilité de la route de Hanoi à Cao Bang par Thai Nguyen et Bac Kan*, KH: RST 6032, TTLTQG I, Hà Nội.
63. Résident supérieur du Tonkin, *A.s du mauvais état de la route de Y-na dans la province de Thai Nguyen*, KH: RST 6052, TTLTQG I, Hà Nội.
64. Résident supérieur du Tonkin, *Pétition collective des colons de la province de Tuyen Quang relative aux voies de communication de la province de Tuyen Quang*, KH: RST 6094, TTLTQG I, Hà Nội.
65. Résident supérieur du Tonkin, *A.s des difficultés d'ordre budgétaire que rencontre l'entretien de la route de Lang Son à Cao Bang*, KH: RST 6099, TTLTQG I, Hà Nội.

66. Résidence supérieure du Tonkin, *A.s de l'entretien de la route de Lang Son à Cao Bang*, KH: RST 6104, TTLTQG I, Hà Nội.
67. Résident supérieur du Tonkin, *Mise en état de viabilité de la route de Hanoi à Thai Nguyen et Bac Kan*, KH: RST 6106, TTLTQG I, Hà Nội.
68. Résident supérieur du Tonkin, *A.s reconstruction d'un pont au Km 43+660 de la route de Thai Nguyen à Cho Moi, province de Thai Nguyen*, KH: RST 6108, TTLTQG I, Hà Nội.
69. Résident supérieur du Tonkin, *Demande de crédit pour l'amelioration de la route de Hanoi à Cao Bang*, KH RST 6116, TTLTQG I, Hà Nội.
70. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux d'empierrement de la route de Hanoi à Thai Nguyen*, KH: RST 6118, TTLTQG I, Hà Nội.
71. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de l'entretien de la route entre That Khe et Cao Bang*, KH: RST 6131, TTLTQG I, Hà Nội.
72. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de réparations de la route Dong Dang, That Khe, Cao Bang (province de Lang Son)*, KH: RST 6134, TTLTQG I, Hà Nội.
73. Résident supérieur du Tonkin, *Etat de la route de Cao Bang à Lang Son (territoire de Cao Bang)*, KH: RST 6140, TTLTQG I, Hà Nội.
74. Résident supérieur du Tonkin, *A.s amélioration de la route de Dong Dang à Cao Bang par nacham et That Khe (province de Lang Son)*, KH: RST 6141, TTLTQG I, Hà Nội.
75. Résident supérieur du Tonkin, *A.s réfection des ponts de la route de Cao Bang vers Lang Son (teritoire de Cao Bang)*, KH: RST 6142, TTLTQG I, Hà Nội.
76. Résident supérieur du Tonkin, *Réfection de la route de Cao Bang à Lang Son, troncon de Luong Phai - Cao Bang (Territoire de Cao Bang)*, KH: RST 6145, TTLTQG I, Hà Nội.
77. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de l'empierrement de la route de Dong Dang à Cao Bang (province de Lang Son)*, KH: RST 6148, TTLTQG I, Hà Nội.
78. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux d'entretien de la route de Dong Dang à Cao Bang et de la réfection des ponts du Km 19 à partir de Cao Bang*, KH: RST 6155, TTLTQG I, Hà Nội.
79. Résident supérieur du Tonkin, *Note de l'ingénieur en chef des T.P relative à la route de Dong Dang à Cao Bang*, KH: RST 6156, TTLTQG I, Hà Nội.
80. Résident supérieur du Tonkin, *Projet de route de Thai Nguyen à Lang Hit (province de Thai Nguyen)*, KH: RST 6178, TTLTQG I, Hà Nội.
81. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la rectification de la route de Dong Dang à Cao Bang*, KH: RST 6180, TTLTQG I, Hà Nội.

82. Résident supérieur du Tonkin, *Etat de viabilité des voies de communication dans le 2e territoire militaire (Cao Bang)*, KH: RST 6251, TTLTQG I, Hà Nội
83. Résident supérieur du Tonkin, *A.s des voies de communication de la province de Cao Bang*, KH: RST 6252, TTLTQG I, Hà Nội.
84. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux des routes de Thai Nguyen à Cho Moi*, KH: RST 7496, TTLTQG I, Hà Nội.
85. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux de la route de Lang Son à Na Cham*, KH: RST 7503, TTLTQG I, Hà Nội.
86. Résident supérieur du Tonkin, *Modifications à apporter aux droits de Douane indochinoise*, KH: RST 8242, TTLTQG I, Hà Nội.
87. Résident supérieur du Tonkin, *Entretien des routes dans la province de Cao Bang*, KH: RST 9842, TTLTQG I, Hà Nội.
88. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux de routes dans la province de Tuyen Quang*, KH: RST 9867, TTLTQG I, Hà Nội.
89. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la réparation des routes à la province de Tuyen Quang*, KH: RST 9977, TTLTQG I, Hà Nội.
90. Résident supérieur du Tonkin, *A.s de la construction et d'entretien des routes coloniales et des bâtiments civils dans la province de Cao Bang*, KH: RST 10732, TTLTQG I, Hà Nội.
91. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux de construction et d'amélioration de la route coloniale no 3 de Thai Nguyen à Cao Bang. 1924-1936*, KH: RST 11049, TTLTQG I, Hà Nội.
92. Résident supérieur du Tonkin, *Execution des travaux d'amélioration de la route coloniale no 3 bis de Bac Kan à Cao Bang par Ngan Son. 1931*, KH: RST 11239, TTLTQG I, Hà Nội.
93. Résident supérieur du Tonkin, *Extraits des rapports mensuels des provinces du Tonkin classés par ordre alphabétique de B à H. 1914*, KH: RST 11263, TTLTQG I, Hà Nội.
94. Résident supérieur du Tonkin, *Enquête sur les faits relevés à l'occasion de l'exécution des travaux de route de Tuyen Quang à Dong Chau*, KH: RST 13801, TTLTQG I, Hà Nội.
95. Résident supérieur du Tonkin, *Etat des voies de communications de Tuyen Quang*, KH: RST 20879, TTLTQG I, Hà Nội.
96. Résident supérieur du Tonkin, *Rapports mensuels des provinces: Bac Kan, Bac Giang, Bac Ninh, Cao Bang, Ha Dong, Ha Giang, Ha Nam en 1914*, KH: RST 30548, TTLTQG I, Hà Nội

97. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport d'ensemble du 3e Territoire militaire sous le régime civil (1905)*, KH: RST 31035, TTLTQG I, Hà Nội.
98. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux envisagés sur la route coloniale No3*, KH: RST 33941, TTLTQG I, Hà Nội.
99. Résidence supérieure du Tonkin (1925), *Rapport économique des proinces du Tonkin pendant l'année 1925 (Bac ninh, Bac Giang, Bac Can)*, KH: RST 34753, TTLTQG I, Hà Nội.
100. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport (secret) de l'Inspecler général des Mines au Gouverneur Général, 1940*, TTLTQG I, Hà Nội.
101. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport sur la situation du Tonkin du 1ère Juillet 1919 au 30 Juin 1920*, KH: RST 36534, TTLTQG I, Hà Nội.
102. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation générale de la province de Lang Son du 30 Juin 1918 au 30 Juin 1920*, KH: RST 36535, TTLTQG I, Hà Nội.
103. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation général des provinces de Phu Tho, Phuc Yen, Quang Yen, Son La de 1920 à 1921*, KH: 36542 (12), TTLTQG I, Hà Nội.
104. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation général des provinces de Son Tay, Thai Binh, Thai Nguyen, Tuyen Quang, Vinh Yen, Yen Bay de 1920 à 1921*, KH: RST 36542-13, TTLTQG I, Hà Nội.
105. Résident supérieur du Tonkin, Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation général de la province de Cao Bang (2è Territoire militaire) du 30 Juin 1921 au 30 Juin 1922*, KH: RST 36544-03, TTLTQG I, Hà Nội.
106. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation général de la province de Ha Giang (3è Territoire militaire) du 30 Juin 1921 au 30 Juin 1922*, KH: RST 36544 (5) , TTLTQG I, Hà Nội.
107. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation général de la province de Lang Son du 30 Juin 1921 30 au Juin 1922*, KH: 36544 (15) , TTLTQG I, Hà Nội.
108. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation générale du 2e Territoire Militaire à Cao Bang (1922 - 1923)*, KH: RST 36550 (3), TTLTQG I, Hà Nội.
109. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation générale de la province de Lang Son (1922-1923)*, KH: RST 36550 (13), TTLTQG I, Hà Nội.
110. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport sur la situation du Tonkin 1923 - 1924*, KH: RST 36553, TTLTQG I, Hà Nội.

111. Résident supérieur du Tonkin, *Rapports généraux annuels des provinces de Kien An, Lang Son, Lao Kay et Nam Dinh de 1923 à 1924 au Conseil de Gouvernement de l'Indochine (session 1924)*, KH: RST 36554, TTLTQG I, Hà Nội.
112. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport sur la situation politique et administrative du tonkin en 1924 - 1925*, KH: RST-36556, TTLTQG I, Hà Nội.
113. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation général de la province de Cao Bang (2e Territoire militaire) du 30 Juin 1924 au 30 Juin 1925*, KH: RST 36558(4), TTLTQG I, Hà Nội.
114. Résident supérieur du Tonkin, *Rapport annuel sur la situation générale de la province de Lang Son de 1926 à 1927*, KH: RST 36567 (15), TTLTQG I, Hà Nội.
115. Résident supérieur du Tonkin, *Rapports annuels sur la situation générale des provinces de Bac Giang, Bac Kan et Bac Ninh. 1927 - 1928*, KH: RST 36570, TTLTQG I, Hà Nội.
116. Résident supérieur du Tonkin, A.s *Il est proposé d'autoriser la circulation des véhicules de transport en commun entre Dong Dang et Cao Bang, par Thai Nguyen, à la demande de M. Ferrière Sébastien*, KH: RTS 39344, TTLTQG I, Hà Nội.
117. Résidence supérieure du Tonkin, *Mise en circulation de la voiture automobile destinée au service public de transports automobiles entre Thai Nguyen et Dong Anh; Thai Nguyen et Bac Kan*, KH: RST 39358, TTLTQG I, Hà Nội.
118. Résident supérieur du Tonkin, *Mise en circulation de voitures automobiles destinées au service public de transports automobiles entre Na Cham et Cao Bang*, KH: RST 39363, TTLTQG I, Hà Nội.
119. Résidence supérieure du Tonkin, A.s *de la sécurité de la circulation routière*, KH: RST 44402, TTLTQG I, Hà Nội.
120. Résidence supérieure du Tonkin (1931), *Rapport économique, province de Tuyen Quang*, KH: RST 74321, TTLTQG I, Hà Nội.
121. Résidence supérieure du Tonkin (1925), *Rapport économique de 1941 de la province de Thai Nguyen*, KH: RST 74335, TTLTQG I, Hà Nội.
122. Résidence supérieure du Tonkin, *Rapport économique de la province de Phu Tho de Juillet 1935 à Juin 1936*, KH: RST 74390, TTLTQG I, Hà Nội.
123. Résidence supérieure du Tonkin, *Foires et Expositions (Pièces de principe), (1938 - 1941)*, KH: RST 74995, TTLTQG I, Hà Nội.

124. Résidence supérieure du Tonkin, *Notice monographique de Bac Kan destinée à l'Exposition Coloniale Internationale de Paris en 1931*, KH: RST 75015, TTLTQG I, Hà Nội.
125. Résidence supérieure du Tonkin, *Foires et Expositions dans diverses provinces du Tonkin*, KH: RST-75033 (1936 - 1940), TTLTQG I, Hà Nội.
126. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux d'élargissement et d'amélioration de la route No 1 (Lang Son - Cao Bang)*, KH: RST 81858, TTLTQG I, Hà Nội.
127. Résident supérieur du Tonkin, *Travaux d'entretien des diverses routes du Tonkin*, KH: RST 81871, TTLTQG I, Hà Nội.
128. Tập Mục lục Khu công chính Bắc Kỳ, TTLTQG I, Hà Nội.

Sách, báo tiếng nước ngoài

129. *Annuaire Statistique de l'Indochine de 1923 à 1929* (1931), IDEO, Hanoi.
130. *Annuaire statistique de l'Indochine de 1934 à 1936* (1937), IDEO, Hanoi
131. *Annuaire Statistique de l'Indochine de 1937 à 1938* (1939), IDEO, Hanoi.
132. *Annuaire statistique de l'Indochine de 1939 à 1940* (1942), IDEO, Hanoi.
133. Grandel Auguste (1936), *Le développement économique de l'Indochine française*, Ardin, Saigon.
134. E.l'agrillère Beauclerc (1900), *A travers l'Indochine*, Paris.
135. Paul Bernard (1934), *Le problème économique Indochinois*, Nouvelles Editions Latines, Paris.
136. Paul Bernard (1937), *Neuveaux aspects du problème économique indochinois*, Fernand Sorlot, Paris;
137. Blanchet, Edmond (1902), *Les chemins de fer de l'Indochine*, Thèse pour le doctorat soutenue le 18 décembre 1902 à 1 heure à la Faculté de Droit, Université de Paris.
138. Henri Brenier (1914), *Essai d'atlas statistique de l'Indochine Française*, IDEO, Hà Nội.
139. Pierre Brocheux, Daniel Hémerly (1995), *Indochine la colonisation ambiguë 1858 - 1954*, Published by Decouverte, Paris.
140. Pierre Brocheux (2009), *Une histoire économique du Viet Nam, 1850-2007. La palanche et le camion*, Les Indes savantes.
141. Bruguière, Michel (1963), *Rue d'histoire diplomatique - Le Chemin de fer du Yunnan - Paul Doumer et politique d'intervention Française en Chine (1899 - 1902)*.
142. Bulletin économique de l'indochine (1925) (Tập san kinh tế Đông Dương thuộc Pháp), số 171.

143. Burlette, Julia Alayne Grenier (2007), *French Influence Overseas: The Rise and Fall of Colonial Indochina*, The Department of History, Northwestern State University.
144. J.Chesneaux (1953), *Contribution à l'histoire de la nation Vietnamiennne*, ed. Sociales, Paris.
145. Pierre Richard Feray (1979), *Le Vietnam au XX^e siècle*, Presses Universitaires, de France, Paris.
146. J. Gauthier (1940), "Haiphong, port en eaux claires et profondes", *Annales des Ponts et Chaussées*; p. 21 - 113.
147. J. Gauthier (1949), *L'Indochine au travail dans la paix française*, Edition Eyrolles, 61 Boulevard Saint-Germain, Paris (V^e)
148. P.Gourou (1929), *L'Indochine française*, Impr. Mac Dinh Tu, Hanoi.
149. Government général de l'Indochine (1930), *Arrêtés du 3 décembre 1929 du Résiden Supérieur au Tonkin réglémentant l'impôt des patentes des commerçants européens, asiatiques ou indigènes*, IDEO, Hanoi.
150. Gouvernement général de l'Indochine (1932), *Rapports sur la situation administrative, économique et financière du Tonkin durant la période 1931 - 1932*, IDEO, Hanoi.
151. Gouvernement général de l'Indochine (1937), *Indices économiques indochinois, seconde série*, IDEO, Hanoi.
152. Gouvernement général de l'Indochine (1941), *Résumé statistique relatif aux années 1913 à 1940*, IDEO, Hanoi.
153. Gouvernement général de l'Indochine, *Derection des affaires économiques* (1943), IDEO, Hanoi.
154. André Hibon (1934), *La crise Économique en Indochine*, Société générale d'imprimerie et d'édition, Paris.
155. Paul Isoart (1961), *Phénomène national Vietnamien*, Paris.
156. H.L.James (1898), *Au pays annamite*, Paris
157. Journal officiel de l'Indochine Française, số 76/1898; TTLTQG I, Hà Nội.
158. Journal officiel de l'Indochine Française, số 105/1911, TTLTQG I, Hà Nội.
159. J.Masson (1892), *Souvenirs de l'Annam et du Tonkin*, Paris.
160. Ryan S. Mayfield (2003), *The Road Less Traveled Automobiles in French Colonial Indochina*, ASIA Network, Ohio Wesleyan.
161. Mark W. McLeod (1991), *The Vietnamese Response to French Intervention, 1862-1874*, Greenwood Publishing Group.

162. Marc Meuleau (1990), *Des pionniers en Extrême-Orient: Histoire de la Banque de l'Indochine, 1875-1975*, Fayard, Paris.
163. Patrice Morlat (2001), *Indochine années vingt: Le Balcon de la France sur le Pacifique*. Les Indes Savantes, Paris.
164. Patrice Morlat (2006), *Indochine années vingt: l'âge d'or de l'affairisme colonial (1918-1928) - Banquiers, hommes d'affaires et patrons en réseaux*, Indes savantes (Les).
165. *Résumé statistique relatif aux années 1913-1940* (1941), IDEO, Hanoi.
166. Ch.Robequain (1939), *L'évolution économique de l'Indochine française*, ed. hartmann, Paris.
167. Ch.Robequain (1944), *The economic development of French Indochina*, Oxford University Press
168. G.Rumilly (1909), *Etude sur la Guerre contre les Pirates au Tonkin 1909*, Paris.
169. Henri Russier (1931), *Indochine Française*, Imprimerie D'extrême Orient Editeurs, Hanoi - Haiphong.
170. A.Sarraut (1923), *La mise en valeur des colonies Françaises*, Paris.
171. A.Saraut (1931), *Grandeur et servitude coloniales*, Editions du Sagittaire, Paris.
172. Henri Simoni (1929), *Le rôle du capital. Dans la mise en valeur de l'Indochine*, Helms, Libraire - Editeur, Paris.
173. David W. del Testa (1999), "Imperial Corridor": Association, Transportation and Power in French Colonial Indochina", *Science, Technology and Society*, Volume: 4, Issue: 2, p.319-354.
174. Vu Quoc Thuc (1951), *L'économie communaliste du Vietnam*, Presse du Vietnam, Hà Noi.
175. Kham Vorapheth (2004), *Commerce et colonisation en Indochine 1860 - 1945: Les maisons de commerce françaises un siècle d'aventure humaine*, Les Indes Savantes, Paris.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1

Một số bảng thông kê về tình hình giao thông vận tải ở Đông Dương

Bảng 1. Hiện trạng phát triển đường bộ ở Đông Dương (1918 - 1936)

Đơn vị tính: km

Năm	Tổng chiều dài	Đường có thể sử dụng được	Đường trải đá	Đường trải nhựa	Đường đất	
					Có thể sử dụng	Không thể sử dụng
1918	7.863	5.007	3.518		1.489	2.856
1920	8.372	5.845	4.303		1.542	2.527
1921	8.961	6.388	4.595		1.793	2.573
1922	8.988	6.552	4.725		1.827	2.436
1923	9.022	6.722	4.935		1.787	2.300
1924	9.150	6.990	5.184		1.806	2.160
1925	9.171	7.308	5.435		1.873	1.863
1926	9.500	7.506	5.703		1.803	1.994
1927	9.806	7.747	6.134		1.613	2.059
1928	9.884	8.026	6.420		1.606	1.858
1929	9.611	8.102	6.390		1.713	1.509
1930	9.757	8.289	6.303		1.986	1.468
1932	9.748	8.466	6.698		1.768	1.282
1933	9.833	8.703	6.730		1.973	1.130
1936	9.801	8.843	4.729	2.383	1.731	958

Nguồn: [160]

Bảng 2. Tổng chiều dài đường có thể đi qua của từng xứ (1922 - 1936)

Đơn vị: tính theo km

Xứ	Năm	Đường thuộc địa (đường trải đá, trải nhựa, đất)	Địa phương	Tổng
Trung Kỳ	1922	2.384	2.849	5.233
	1929	2.768	3.492	6.260
	1930	2.909	3.077	5.986
	1933	2.987	3.159	6.146
	1936	3.074	3.462	6.536
Campuchia	1922	1.145	1.219	2.364
	1929	1.405	1.199	2.604
	1930	1.512	1.227	2.739
	1933	1.769	2.243	4.012
	1936	1.668	1.820	3.488
Nam Kỳ (bao gồm đường địa phương, đường tỉnh và xứ)	1922	777	3.482	4.259
	1929	974	5.092	6.066
	1930	676	5.742	6.418
	1933	649	5.514	6.163
	1936	650	6.583	7.233
Lào	1922	799	656	1.455
	1929	1.364	964	2.328
	1930	1.453	913	2.366
	1933	1.578	1.343	2.921
	1936	1.754	1.505	3.259
Bắc Kỳ	1922	1.447	5.406	6.853
	1929	1.561	5.154	6.715
	1930	1.739	5.488	7.227
	1933	1.720	4.117	5.837
	1936	1.697	4.005	5.702

Nguồn: [160]

Bảng 3. Tình hình phát triển ô tô ở Đông Dương (1922 - 1937)

Năm	Loại phương tiện	Bắc Kỳ	Trung Kỳ	Campuchia	Nam Kỳ	Lào	Tổng
1922	Ô tô	1.126	308	403	2.230	21	4.088
1926	Xe du lịch	1943	589	524	4374	49	7479
	Xe vận chuyển hàng	331	281	122	768	30	1532
	Xe máy	592	96	37	536	27	1288
	Tổng	2866	966	683	5678	106	10.299
1929	Ô tô	4.129	1.392	1.690	8.712	142	16.065
	Xe tải	325	214	302	671	129	1.641
	Xe chở hành khách	390	495	828	643	45	2.401
	Xe máy	901	156	137	1.099	41	2.334
	Tổng	5.745	2.257	2.957	11.125	357	22.441
1937	Ô tô	4.300	1.600	1.480	6.000	220	13.600
	Xe tải	440	300	280	620	110	1.750
	Xe chở hành khách	300	300	340	560	50	1.550
	Đầu kéo 305	40	20	3	240	2	305
	Xe máy	200	50	50	280	40	620
	Tổng	5.280	2.270	2.153	7.700	422	17.825

Nguồn: [36; tr.74]; [160]

Bảng 4. Số hãng kinh doanh vận tải ô tô ở Đông Dương (1922 - 1925)

Xứ	1922		1923		1924		1925	
	Hãng	Xe	Hãng	Xe	Hãng	Xe	Hãng	Xe
Trung Kỳ và Lào	28	49	39	76	61	122	82	178
Nam Kỳ	268	690	319	777	380	876	513	1075
Bắc Kỳ	17	35	28	78	61	145	96	231
Cao Miên	46	69	63	82	76	134	161	215
Tổng	359	843	449	1013	578	1277	850	1699

Nguồn: [36; tr.75]

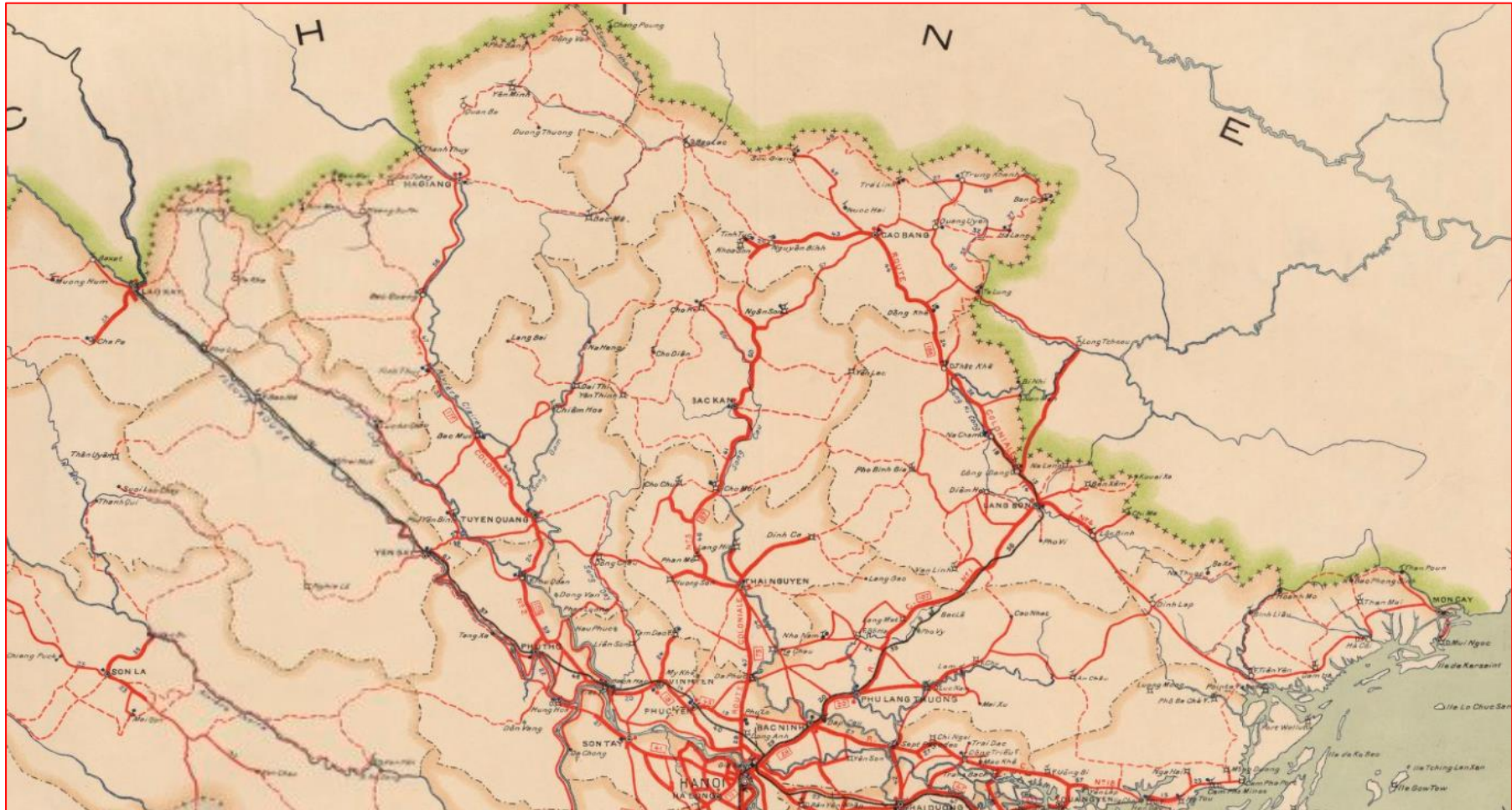
Bảng 5. Tình hình các tuyến xe ô tô ở Bắc Kỳ (Thống kê đến ngày 31/5/1932)

TT	Tuyến đường	Chiều dài (Km)	Số lượng hăng xe (Hăng)	Số lượng xe ô tô (Chiếc)	Số lượng hành khách đi lại (Người)	Số lượt hành khách vận chuyển hăng ngày (Lượt)
1	Hà Nội - Phủ Lạng Thương	51	12	19	66	1.580
2	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Lục Nam	75	1	1	2	50
3	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Kép	70	3	3	6	128
4	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Kép qua Phả Lại	94	1	3	14	420
5	Hà Nội - Phủ Lạng Thương - Đồng Mỏ	118	1	1	2	28
6	Hà Nội - Thái Nguyên	75	6	8	24	538
7	Hà Nội - Thái Nguyên qua Yên Viên	95	1	1	2	538
8	Hà Nội - Thái Nguyên qua Hưng Sơn	97	5	6	11	150
9	Hà Nội - Thái Nguyên - Hưng Sơn qua Yên Viên	117	1	1	2	36
10	Hà Nội - Thái Nguyên - Chợ Mới	120	2	2	4	90
11	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn	173	5	10	10	223
12	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Ngân Sơn	230	1	1	1	22
13	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Ngân Sơn qua Chợ Chu	257	1	3	6	132
14	Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Chợ Rã	233	1	2	2	43
15	Hà Nội - Việt Trì - Phủ Đoan - Tuyên Quang	164	1	3	6	69
16	Hà Nội - Việt Trì - Phú Thọ - Phủ Đoan - Tuyên Quang	176	7	10	14	326
17	Lạng Sơn - Đồng Đăng - Nam Quan	17	2	3	6	66
18	Lạng Sơn - Cao Bằng	136	6	7	8	157
19	Lạng Sơn - Cao Bằng - Nguyên Bình - Tĩnh Túc	195	6	8	13	281
20	Lạng Sơn - Cao Bằng - Trùng Khánh Phủ	186	5	5	7	173
21	Na Sầm - Cao Bằng	106	2	9	10	191
22	Na Sầm - Cao Bằng - Tĩnh Túc	176	2	4	4	72
23	Cao Bằng - Nguyên Bình	44	1	1	2	24
24	Cao Bằng - Nguyên Bình - Tĩnh Túc	59	3	5	7	118
25	Cao Bằng - Quảng Uyên	30	2	2	4	30
26	Cao Bằng - Quảng Uyên - Trùng Khánh Phủ	51	4	8	6	120

TT	Tuyến đường	Chiều dài (Km)	Số lượng hãng xe (Hãng)	Số lượng xe ô tô (Chiếc)	Số lượng hành khách đi lại (Người)	Số lượt hành khách vận chuyển hàng ngày (Lượt)
27	Cao Bằng - Nước Hai	14	1	1	2	16
28	Cao Bằng - Nước Hai - Sóc Giang	99	1	1	2	32
29	Cao Bằng - Tà Lùng	58	1	1	2	32
30	Phủ Lạng Thương - Lục Nam	22	1	1	9	410
31	Lục Nam - Chũ	21	1	1	4	80
32	Phủ Lạng Thương - Lục Nam - Chũ	43	1	2	4	128
33	Phủ Lạng Thương - Kép - Bó Hạ - Nhã Nam	40	1	1	2	14
34	Phủ Lạng Thương - Hà Nội - Hưng Yên	114	1	1	2	84
35	Việt Trì - Tuyên Quang - Bắc Mực	84	1	1	1	19
36	Tuyên Quang - Bắc Mực	43	1	1	2	8
37	Tuyên Quang - Bắc Mực - Vĩnh Tuy	76	2	2	4	80
38	Tuyên Quang - Phủ Đọan - Phú Thọ	53	3	5	10	180
39	Tuyên Quang - Phủ Đọan - Việt Trì	83	1	1	2	40
40	Tuyên Quang - Phủ Đọan - Phú Thọ - Việt Trì	100	3	4	8	178
41	Tuyên Quang - Sơn Tây qua Hà Nội	150	1	1	1	48
42	Thái Nguyên - Đông Anh	43	1	2	6	128
43	Thái Nguyên - Chợ Chu	50	1	1	2	54
44	Thái Nguyên - Bắc Kạn	168	1	1	2	16
45	Thái Nguyên - Hương Sơn	22	3	3	6	86
46	Gia Lâm - Phủ Lạng Thương	46	1	1	2	80
47	Gia Lâm - Phủ Lạng Thương - Lục Nam	68	1	1	2	80
48	Quảng Yên - Uông Bí	20	1	1	6	138
49	Yên Lập - Quảng Yên - Uông Bí	35	1	2	4	92
50	Tràng Bạch - Mạo Khê - Đông triều - Lai Khê	35	1	2	4	92
51	Văn Lý - Quảng Yên - Uông Bí	59	1	1	6	126
52	Móng Cái - Mũi Ngọc	15	1	2	2	28

Nguồn: [150]

Phụ lục 2: Một số bản đồ về các đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc



Bản đồ 1: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1929
(Nguồn: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, truy cập ngày 15/10/2017)



Bản đồ 2: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1932
 (Nguồn: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, truy cập ngày 8/7/2017)



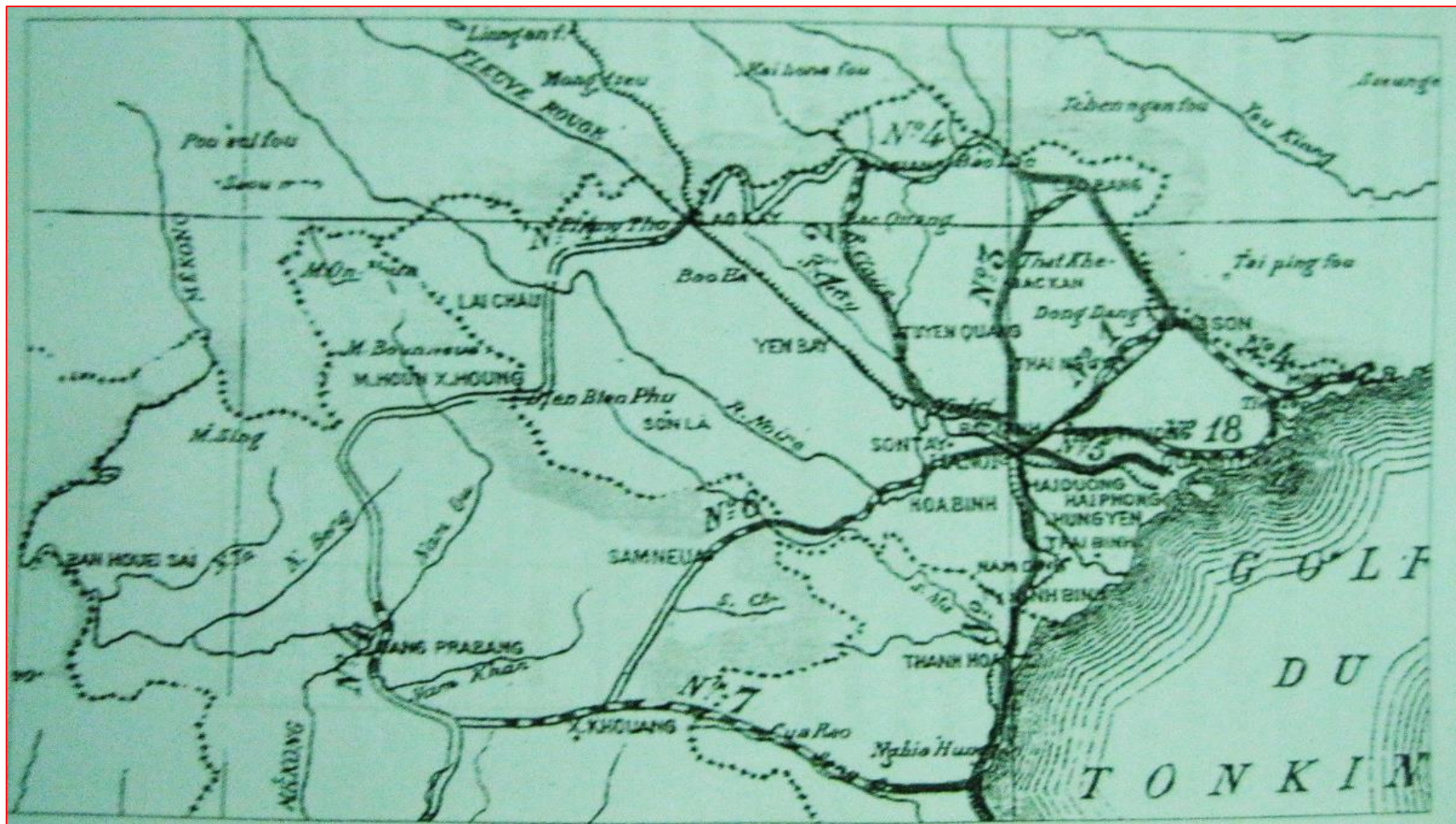
Bản đồ 3: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1935
 (Nguồn: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, truy cập ngày 18/9/2017)



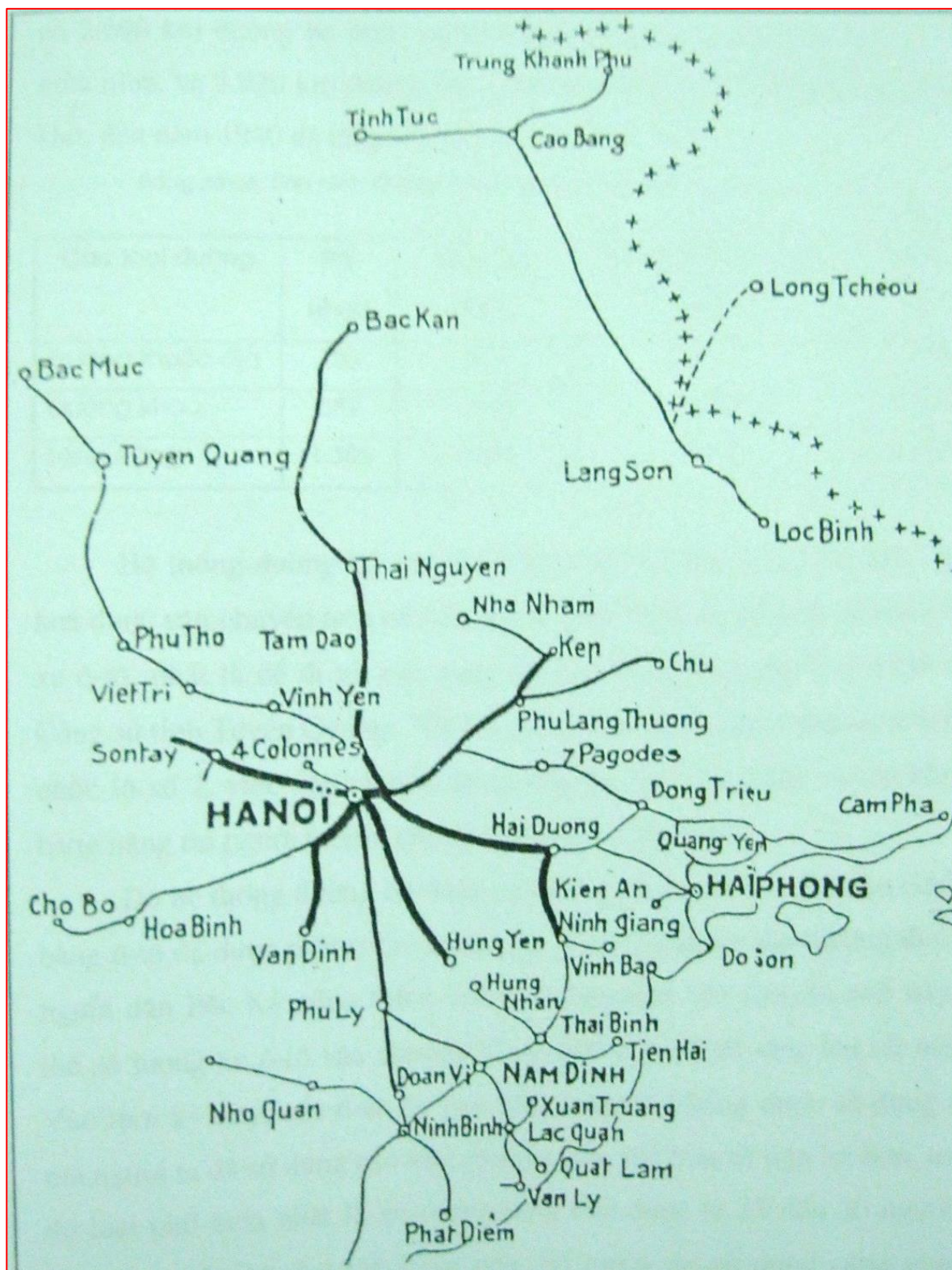
Bản đồ 4: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1937
(Nguồn: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, truy cập ngày 16/10/2017)



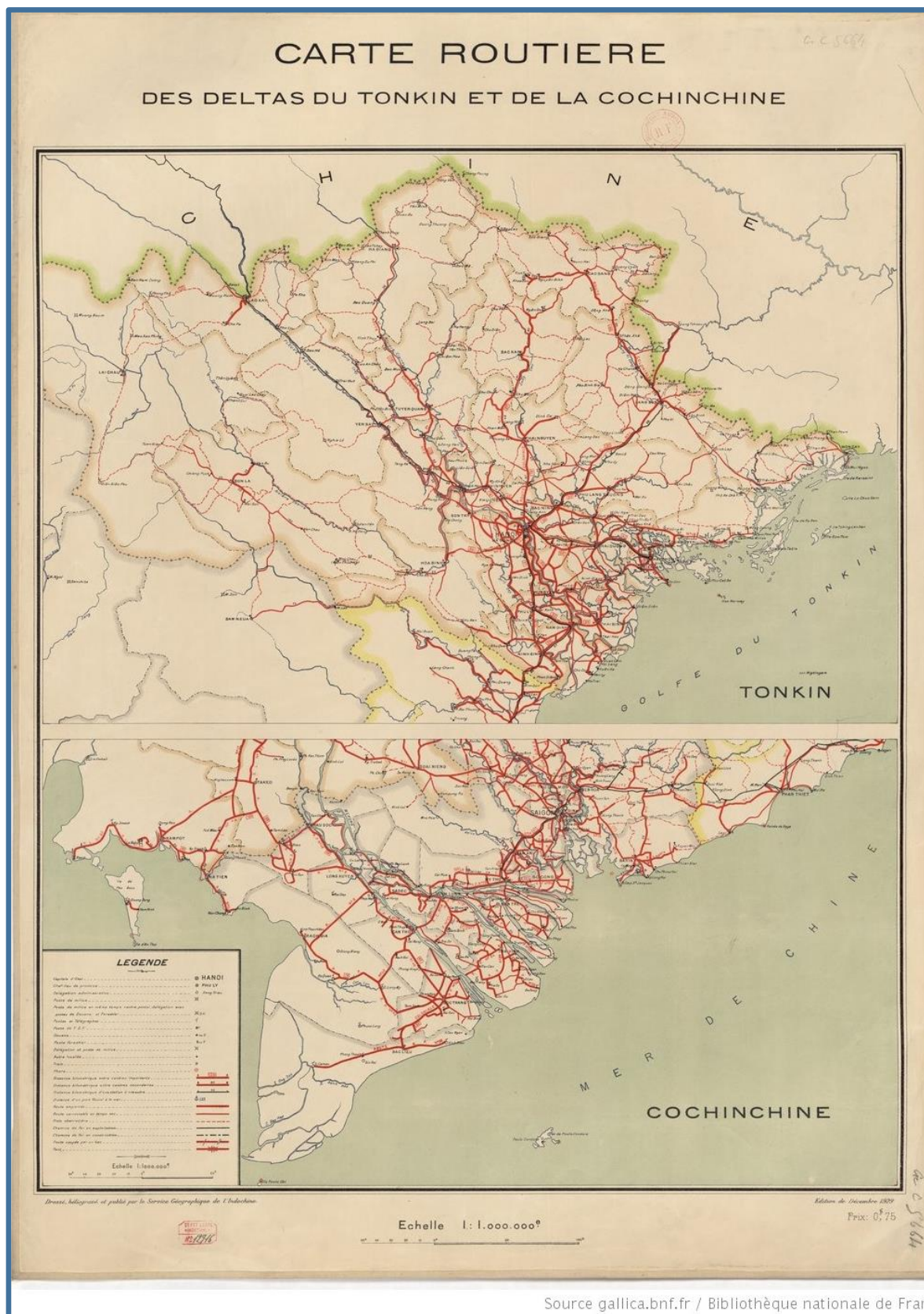
Bản đồ 5: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc năm 1942
 (Nguồn: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, truy cập ngày 16/10/2017)



Bản đồ 6: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc
(Nguồn: 21)

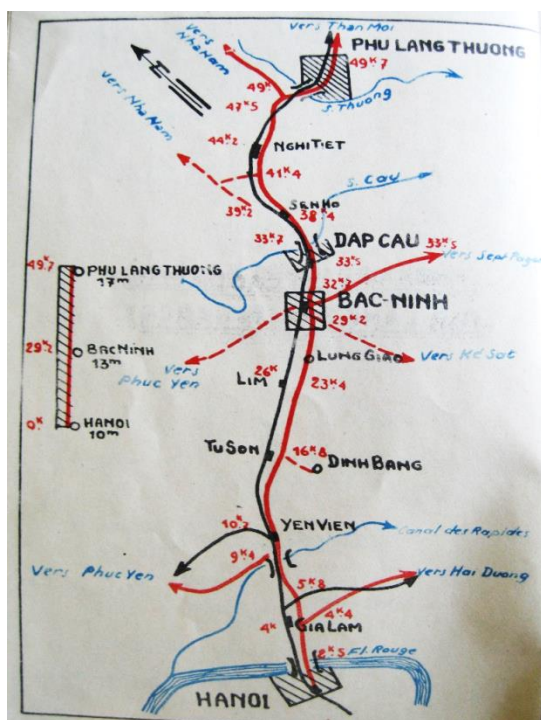


Bản đồ 7: Các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc
(Nguồn: 21)

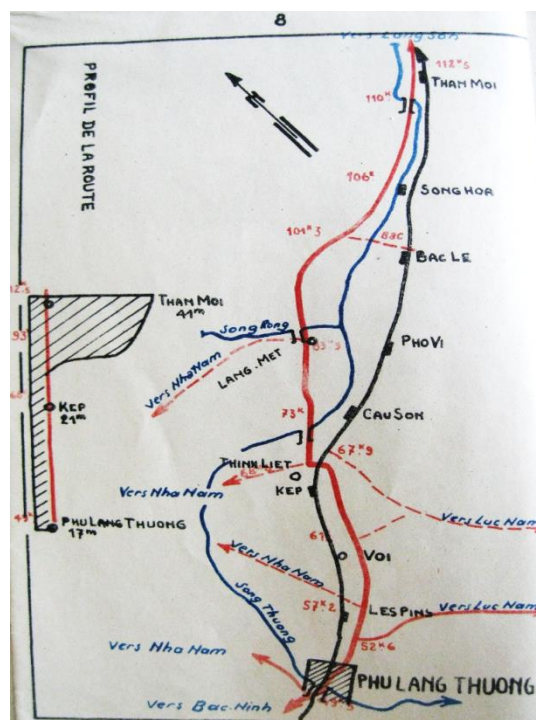


Bản đồ 8: Các tuyến đường thuộc địa ở Bắc Kỳ và Nam Kỳ
(Nguồn: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, truy cập ngày 9/3/2017)

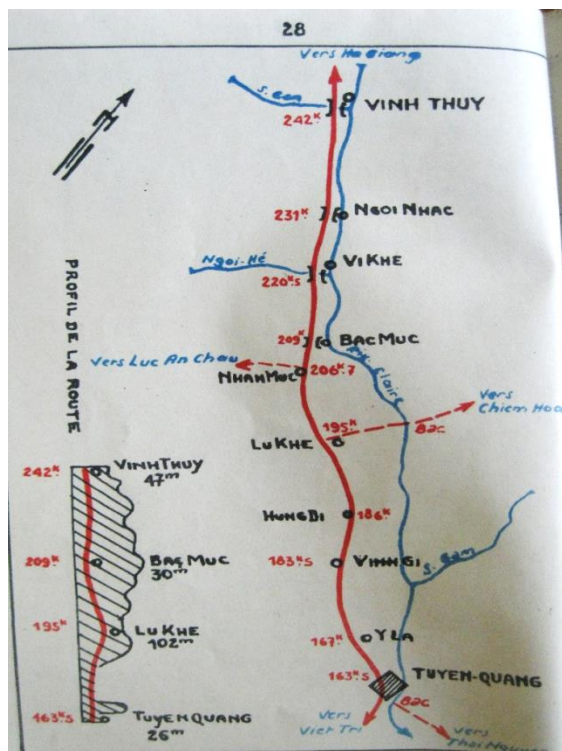
Phụ lục 3: Một số bản vẽ kỹ thuật các tuyến đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc
(Nguồn: Itinéraires of villes principales du haut Tonkin, E.M des T.F.E.O - 2 Bureau)



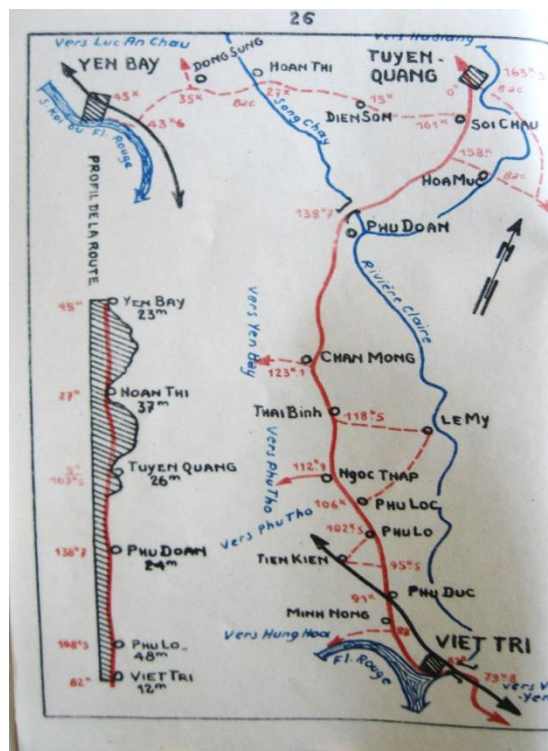
Hình 1: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 1:
Đoạn Hà Nội - Phủ Lạng Thương



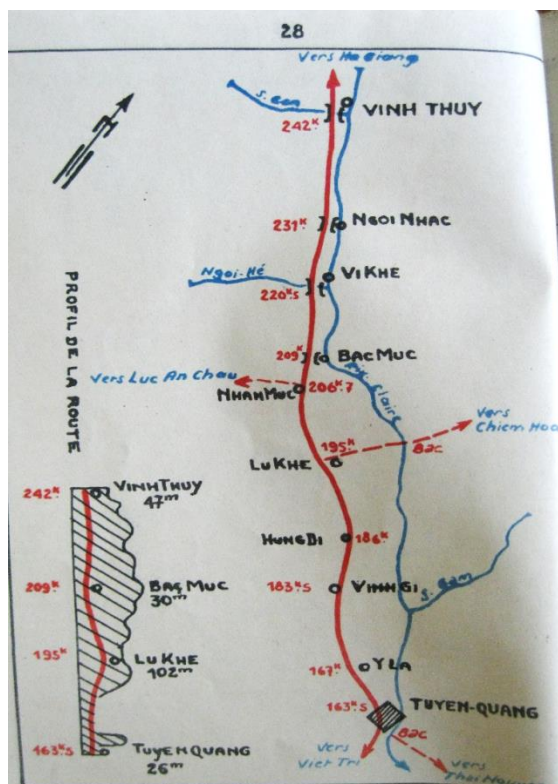
Hình 2: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 1:
Đoạn Phủ Lạng Thương - Thanh Mai



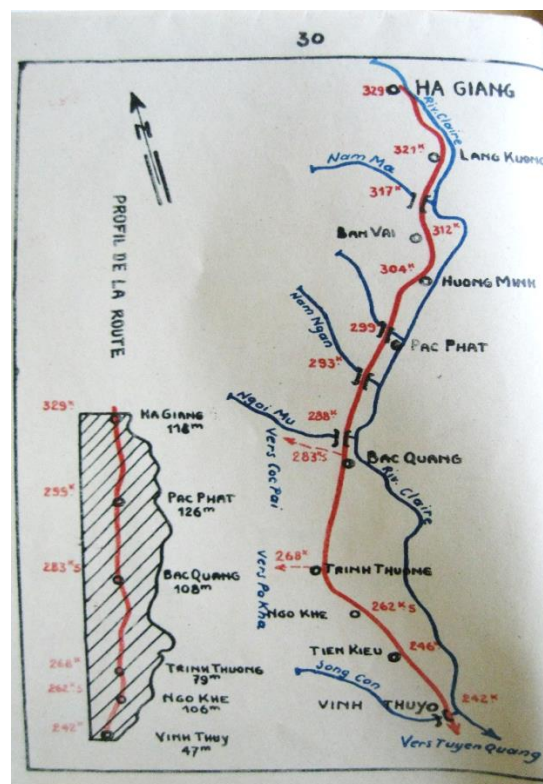
Hình 3: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 2:
Đoạn Phủ Lỗ - Việt Trì



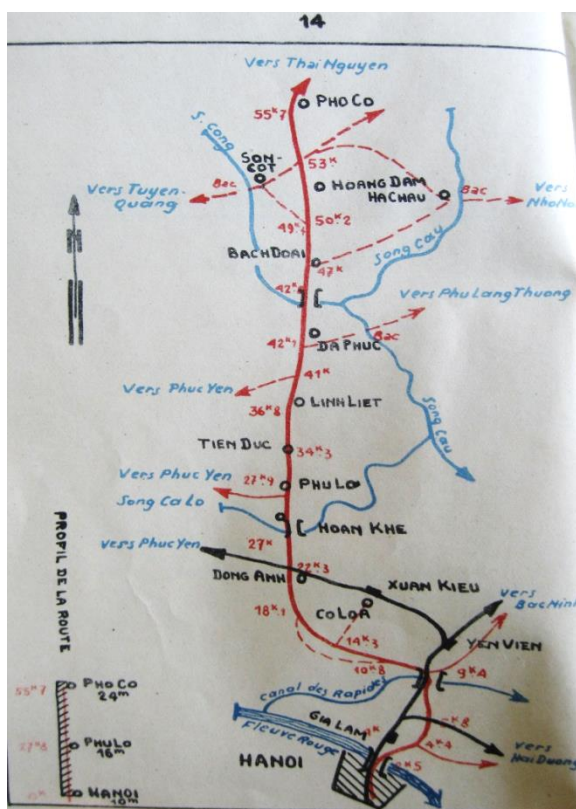
Hình 4: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 2:
Đoạn Việt Trì - Tuyen Quang



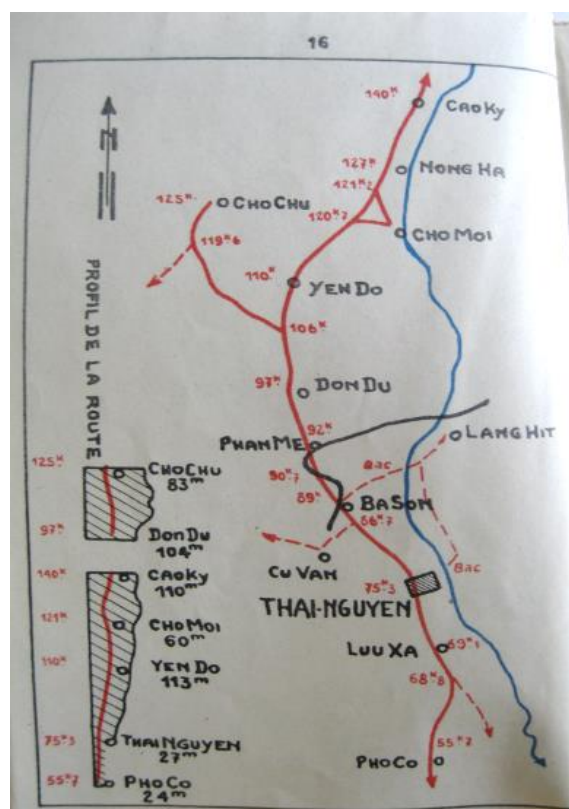
Hình 5: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 2:
Đoạn Tuyên Quang - Vĩnh Thụy



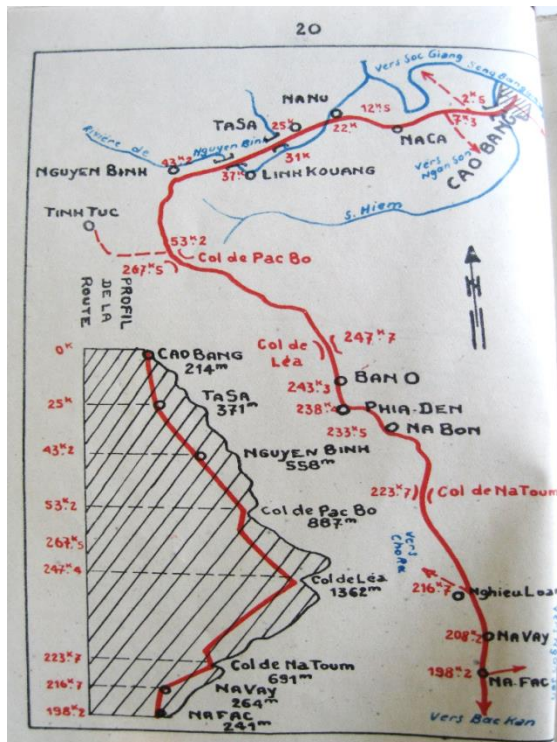
Hình 6: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 2:
Đoạn Vĩnh Thụy - Hà Giang



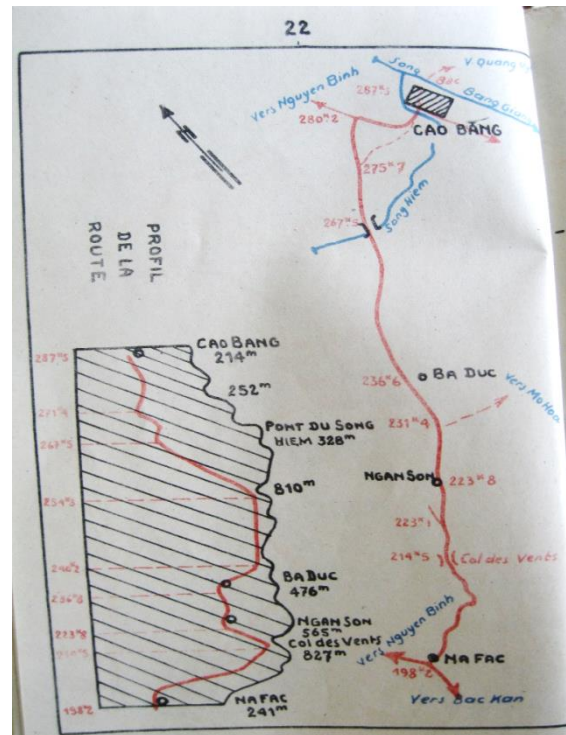
Hình 7: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 3:
Đoạn Hà Nội - Thái Nguyên



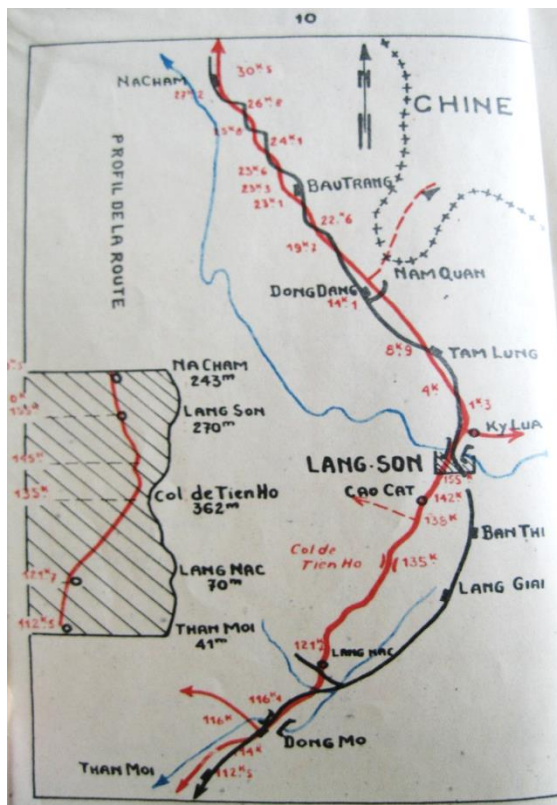
Hình 8: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 3:
Đoạn Thái Nguyên - Bắc Cạn



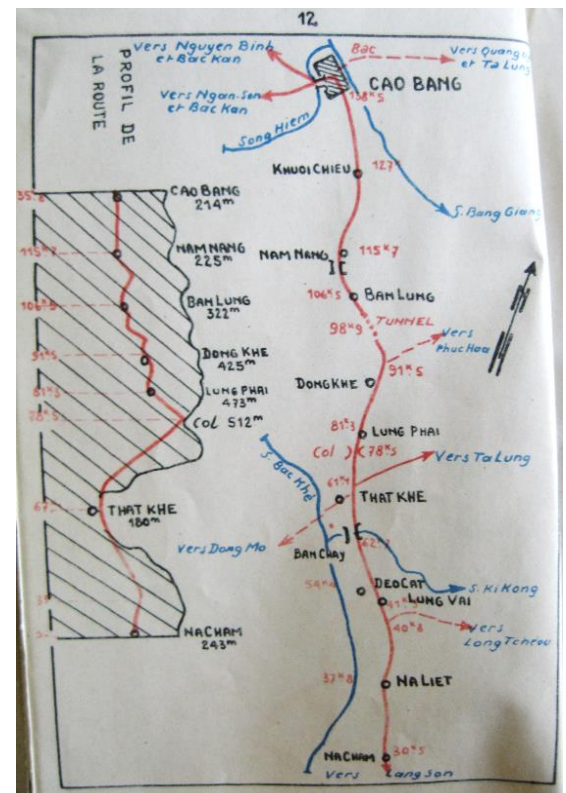
Hình 9: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 3: Đoạn Bắc Cạn - Cao Bằng



Hình 10: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 3: Đoạn Bắc Cạn - Cao Bằng

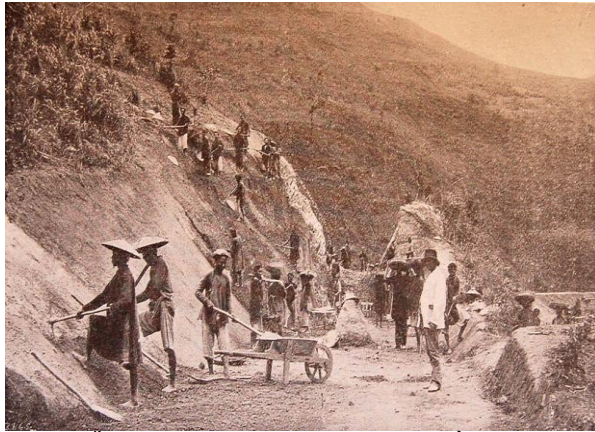


Hình 11: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 4: Đoạn qua tỉnh Lạng Sơn

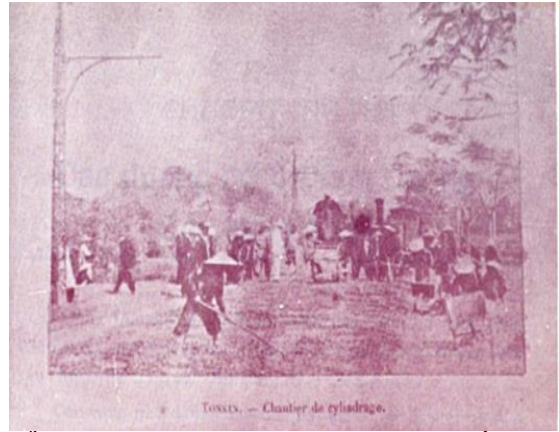


Hình 12: Bản vẽ thiết kế kỹ thuật đường thuộc địa số 4: Đoạn Lạng Sơn - Cao Bằng

Phụ lục 4
Một số hình ảnh về hoạt động giao thông vận tải ở vùng Đông Bắc



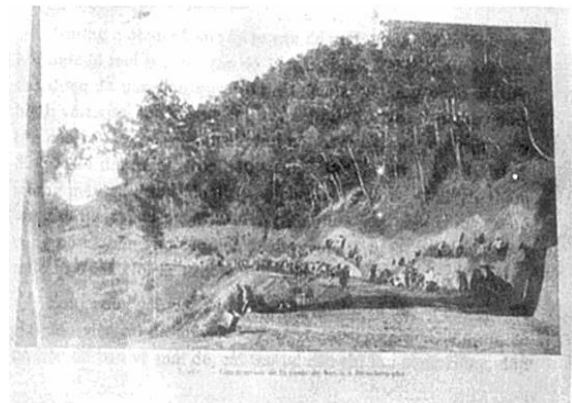
Ảnh 1: Đào núi mở đường ở Bắc Kỳ
(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/Indochine1901.htm>;
truy cập ngày 18/9/2016)



Ảnh 2: Công tác lu lên mặt đường ở Bắc Kỳ
(Nguồn: 35)



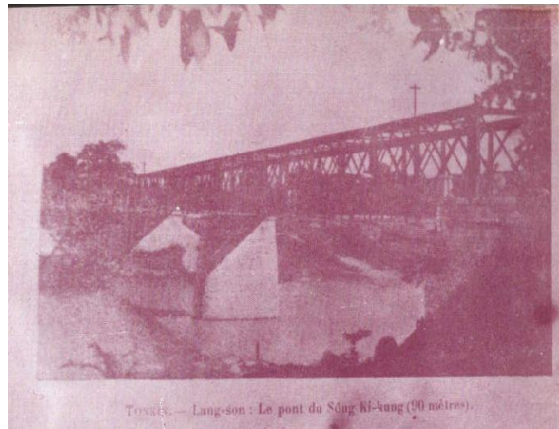
Ảnh 3: Rải thảm nhựa ở Bắc Kỳ
(Nguồn: 35)



Ảnh 4: Làm đường ở Bắc Kỳ
(Nguồn: 35)



Ảnh 5: Cầu Long Biên (Cầu Paul Doumer)
(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/hanoiPontDoumer.htm>;
truy cập ngày 19/8/2017)



Ảnh 6: Cầu qua sông Kỳ Cùng (Lạng Sơn)
(90m)
(Nguồn: 35)



Ảnh 7: Vận chuyển hàng bằng ngựa ở Bắc Kỳ (1900)

(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/Tonkin1900.htm>; truy cập ngày 17/8/2017)



Ảnh 8: Vận chuyển bằng xe trâu ở Bắc Kỳ (1901)

(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/Indochine1901.htm>; truy cập ngày 17/8/2017)



Ảnh 9: Vận chuyển hàng bằng xe cút kít Bắc Kỳ (1900)

(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/Tonkin1900.htm>; truy cập ngày 17/8/2017)



Ảnh 10: Phu kiệu ở Đồ Sơn (1901)

(Nguồn: <https://hinhanhvietnam.com/phuong-tien-di-chuyen-cua-nguoi-viet-xua/>; truy cập ngày 19/8/2017)



Ảnh 11: Cưỡi ngựa để đi chuyển ở Bắc Kỳ (1900);

(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/Tonkin1900.htm>; truy cập ngày 17/8/2017)



Ảnh 12: Người phụ nữ Bắc Kỳ với xe kéo (1900);

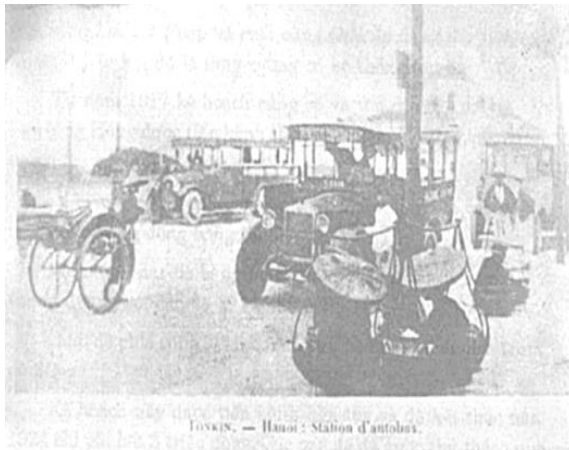
(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr/Tonkin1900.htm>; truy cập ngày 17/8/2017)



Ảnh 13: Ô-tô và xe kéo ở Hà Nội năm 1928
(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr>;
truy cập ngày 17/8/2017)



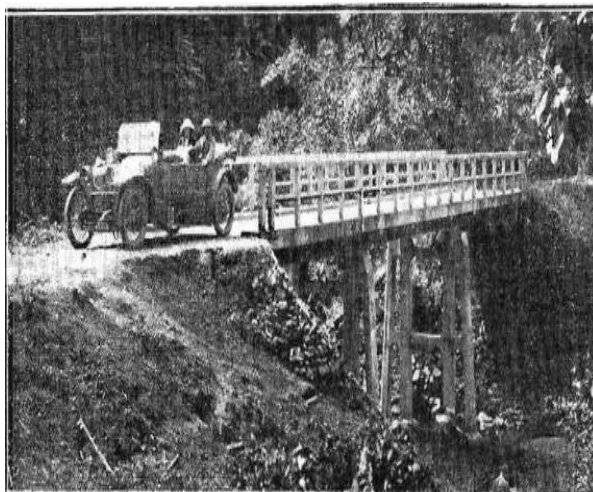
Ảnh 14: Di chuyển bằng ô-tô ở Bắc Kỳ năm 1928
(Nguồn: <http://belleindochine.free.fr>;
truy cập ngày 17/8/2017)



Ảnh 15: Bến xe buýt ở Hà Nội
(Nguồn: 35)



Ảnh 16: Ô-tô trên đường Hà Nội đi Vinh Yên
(Nguồn: 7;tr.37)



Ảnh 17: Con đường Thái-nguyên đi chợ Chu
(Nguồn: 7; tr.37)



Ảnh 18: Xe khách tuyến Hà Nội - Bắc Ninh
(Nguồn: 21)