

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

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

THÁI NGUYÊN - NĂM 2022

Công trình được hoàn thành tại:
TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM - ĐẠI HỌC THÁI NGUYÊN

Người hướng dẫn khoa học: **GS.TS Nguyễn Ngọc Cơ**
PGS. TS Hà Thị Thu Thủy

Phản biện 1:

Phản biện 2:

Phản biện 3:

Luận án được bảo vệ tại Hội đồng chấm luận án họp tại:
Trường Đại học Sư phạm - Đại học Thái Nguyên
Vào hồi giờ ngày ...tháng ... năm 2022

Có thể tìm hiểu luận văn:

- Thư viện Quốc gia;
- Trung tâm Số - Đại học Thái Nguyên
- Thư viện Trường Sư phạm.

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 có tầm quan trọng tương ứng với các đường quốc gia bên Pháp, thể hiện đặc điểm có 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 mạng 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 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 là nguồn tư liệu về lịch sử giao thông, kinh tế Việt Nam nói chung và về lịch sử giao thông, kinh tế các tỉnh phía bắc thượng du Bắc Kỳ nói riêng.

Về mặt thực tiễn, luận án là tài liệu tham khảo cho sinh viên khoa Lịch sử, nghiên cứu khoa học xã hội ở các trường cao đẳng, đại học và giáo viên Lịch sử trên địa bàn các tỉnh Cao Bằng, Bắc Kạn, Lạng Sơn, Thái Nguyên, Tuyên Quang, Hà Giang. Ngoài ý nghĩa đó, 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 của người dân Bắc Kỳ đã đổ ra để xây dựng nên các công trình này.

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.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu: 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 nhằm để 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 đó, luận án 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.

Nhiệm vụ nghiên cứu

- Làm rõ chính sách khai thác thuộc địa nói chung và những chính sách cụ thể gắn với việc phát triển hệ thống đường thuộc địa của thực dân Pháp ở vùng Đông Bắc Việt Nam (1897-1945).

- Phục dựng lại một cách chân thực quá trình hình thành và phát triển hệ thống đường thuộc địa vùng Đông Bắc Việt Nam thông qua các hoạt động quản lý nhà nước, đầu tư xây dựng và khai thác.

- 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.

- Rút ra những bài học kinh nghiệm cho sự phát triển của giao thông vận tải đường bộ hiện nay.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- ***Đối tượng nghiên cứu:*** Sự hình thành và hoạt động của tuyến đường bộ trong hệ thống giao thông quốc gia ở các tỉnh vùng Đông Bắc Việt Nam từ năm 1897 đến năm 1945.

- Phạm vi nghiên cứu

Về không gian: 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: Phạm vi thời gian nghiên cứu chính của luận án 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 quá trình 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 vào nền kinh tế Đông Dương, 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 Đông Dương nói chung và vùng Đông Bắc nói riêng 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. 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 năm 1945 thành công, xóa bỏ ách thống trị của thực dân Pháp hơn 80 năm trên đất nước Việt Nam.

Về nội dung: Nghiên cứu về hệ thống giao thông đường bộ có nội dung rất rộng. Do vậy, trong khoảng thời gian và 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, tức là đường liên bang Đông Dương. Còn đối với các đường liên tỉnh, chúng tôi chỉ nêu ra trong quá trình nghiên cứu.

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 hệ thống giao thông đường thuộc địa ở Bắc Kỳ từ năm 1897 đến năm 1945. 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. Đề từ đó, nhìn nhận, đánh giá xem 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.

Luận án sử dụng phương pháp lịch sử và phương pháp logic là chủ yếu. Chúng tôi sử dụng phương pháp lịch sử để phân tích 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 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.

Phương pháp logic được sử dụng để tìm ra 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.

5. Nguồn tài liệu

- *Tài liệu lưu trữ*: 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 Đông Dương, Công báo hành chính Bắc Kỳ (Các tài liệu này viết bằng Tiếng Pháp hiện đang lưu trữ tại Trung tâm lưu trữ Quốc gia I).

- *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.

- *Tài liệu điền dã*: Khảo sát tại những tuyến đường quốc lộ trước đây, thu thập thông tin qua lời kể của các nhân chứng là công nhân làm đường, thân nhân của công nhân làm đường, lãnh đạo địa phương.

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 kì 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; từ đó đóng góp vào 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 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, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục, luận án được kết cấu gồm:

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

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: Tiêu biểu có các công trình “*A travers l’Indochine* (Qua xứ Đông Dương) (1900); Hồi ký “*L’Indo Chine française (souvenirs)*” (1905) của Toàn quyền Paul Doumer. 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); Ch.Robequain với công trình *L’évolution économique de l’Indochine française* (Sự tiến triển kinh tế của đông dương thuộc pháp). Tác giả J.Chesneaux với công trình *Contribution à l’histoire de la nation Vietnamienne* (góp phần vào lịch sử dân tộc Việt Nam) (1953). Luận án tiến sĩ “*La présence financière et économique française en Indochine (1859-1939)*” của Jean-Pierre Aumiphin (1981)...Các công trình nghiên cứu về chính sách của Pháp ở Đông Dương với nhiều góc độ. Đây là nền tảng giúp chúng tôi có được góc nhìn tổng quan về Đông Dương nói chung, vùng Đông Bắc Bắc Kỳ nói riêng thời Pháp thuộc.

Những nghiên cứu của các tác giả trong nước: Nguyễn Khắc Đạm với cuốn “*Những thủ đoạn bóc lột của tư bản Pháp ở Việt Nam*” (1958); “*Chủ nghĩa đế quốc Pháp và tình hình công nghiệp ở Việt Nam dưới thời thuộc Pháp*” (1959) của Phạm Đình Tân; “*Việt Nam thời Pháp đô hộ*” (1972) của Nguyễn Thế Anh; Dương Kinh Quốc với công trình *Bộ máy cai trị hành chính của chính quyền thuộc địa ở Việt Nam trước cách mạng tháng Tám năm 1945* (1991); *Lịch sử kinh tế Việt Nam* (2002) của tác giả Đặng Phong...đã khái quát những ảnh hưởng của chính sách cai trị của thực dân Pháp đối với Việt Nam trong giai đoạn này.

1.1.2. Nhóm các công trình nghiên cứu về Bắc Kỳ

Những nghiên cứu của tác giả nước ngoài: Cuốn “*L’Indochine d’hier et d’aujourd’hui*” của Henri Cucherousset (1924) đã trình bày sơ lược tình hình Bắc Kỳ đầu thế kỉ XX. Công trình “*Une histoire*

économique du Viet Nam, 1850-2007 La palanche et le camion” của P.Brocheux giúp luận án có cái nhìn tổng thể về tình hình giao thông trong bức tranh kinh tế - xã hội của Bắc Kỳ.

Những nghiên cứu của các tác giả trong nước: Sách Hoàng Việt nhất thống dư địa Chí” (1806), Luận án “*Nội thương Bắc Kỳ thời kỳ 1919 - 1939*”; Cuốn *Chế độ thuế của thực dân Pháp ở Bắc kỳ từ 1897 đến 1945* (2004), tác giả Hồ Tuấn Dung... Nhìn chung, các công trình nghiên cứu về Bắc Kỳ của các tác giả trong thời thuộc Pháp đã cung cấp một cách đầy đủ thông tin về địa lý, thổ nhưỡng, dân cư và đời sống xã hội của vùng đất mới. Thông tin từ các công trình nghiên cứu này có giá trị sử liệu giúp cho việc hiểu rõ các điều kiện tự nhiên của vùng mà thực dân Pháp đã tận dụng, khắc phục trong việc thiết lập hệ thống giao thông đường bộ 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 AA.Pouyanne công bố tác phẩm “*Tình hình chung Đông Dương - Những công trình giao thông công chính ở Đông Dương*” (Inventaire général de l’Indochine - Les travaux publics de l’Indochine). Năm 1949, Julien Gauthier - kỹ sư trưởng phụ trách các công trình giao thông công chính ở Đông Dương đã xuất bản cuốn “*Những công trình ở Đông Dương trong thời kỳ hoà bình của Pháp*” (L’Indochine au travail dans la paix française). Công trình của Ryan S. Mayfield “*The Road Less Traveled Automobiles in French Colonial Indochina*” (2003). Mặc dù các tác phẩm chỉ đề cập đến giao thông đường bộ ở Đông Dương nói chung và Việt Nam nói riêng dưới góc nhìn khái quát nhưng đã trình bày những đặc điểm, tình hình phát triển, những nhân tố tác động, sự biến đổi giao thông đường bộ qua các thời kỳ.

Những nghiên cứu của các tác giả trong nước: Bài viết “*Vấn đề giao thông và vận tải*”, tác giả Vũ Đình Hòe nhận định về thực trạng giao thông Việt Nam ở những năm chiến tranh thế giới thứ hai. Tác giả Nguyễn Thiệu Lâu với bài viết “*Vấn đề giao thông ở xứ ta*” đã trình bày khái quát hệ thống giao thông nước ta thời cận đại bao gồm đường tải hảo, đường bộ, đường thủy và đường biển. Cuốn “*Giao thông vận tải Việt Nam 1858 - 1957*” của tác giả Phan Văn Liên đã

phác họa những thay đổi về giao thông ở Việt Nam thời Pháp thuộc. Cuốn “*Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*” trình bày 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. 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 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 thời Nguyễn (1802-1884). 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. 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.

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

Các công trình này chủ yếu là những nghiên cứu một cách riêng lẻ về từng địa phương, từng vấn đề, từng đoạn đường...Tuy nhiên, dưới góc độ nghiên cứu của đề tài, những công trình nghiên cứu nói trên là nguồn tài liệu tham khảo quan trọng, được chúng tôi kế thừa khi tiến hành nghiên cứu đề tài của mình.

Luận án xác định mục tiêu và nhiệm vụ tiếp tục nghiên cứu các vấn đề sau: Phân tích bối cảnh lịch sử, làm rõ chủ trương, biện pháp hành chính và tài chính của chính quyền thuộc địa về phát triển giao thông vận tải, cụ thể đối với đường bộ của Pháp ở vùng Đông Bắc Việt Nam về mục đích và cơ quan/cá nhân phụ trách thực hiện, cách thực hiện. Từ đó, phân tích rõ hơn bản chất, âm mưu, thủ đoạn của thực dân Pháp đối với Việt Nam. Luận án cần nghiên cứu một cách toàn diện về quá trình hình thành hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc Việt Nam: Vốn đầu tư (nguồn vốn, số liệu cụ thể qua các giai đoạn); nhân công (cách thức tuyển mộ, chế độ làm việc của nhân công, đấu tranh của lực lượng nhân công); kế hoạch, dự án, bản thiết kế các tuyến đường; thống kê hoạt động xây dựng các tuyến đường theo hạng mục công trình và tiến trình thời gian; hiện trạng các tuyến đường.

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: Thế kỷ XIX là thế kỷ của chủ nghĩa tư bản phát triển với tốc độ nhanh. Trong những năm bản lề của thế kỉ XIX và thế kỉ XX, các nước tư bản đều muốn mở rộng ảnh hưởng của mình ở Đông Nam Á, vì thế mâu thuẫn giữa các đế quốc trở nên gay gắt.

Bối cảnh khu vực: Phương Đông thế kỷ XIX là một phương Đông phong kiến bảo thủ, trì trệ, lạc hậu. nền kinh tế phương đông cơ bản vẫn là nền kinh tế tự nhiên, tự cung tự cấp xây dựng trên nền tảng tiểu nông kết hợp chặt chẽ với thủ công nghiệp gia đình. Do vậy đã sớm trở thành đối tượng xâm lược của các nước đế quốc.

2.1.2. Tình hình nước Pháp

Cuối thế kỉ XIX, nước Pháp chuyển sang giai đoạn đế quốc chủ nghĩa Quy mô kinh tế tư bản của Pháp đòi hỏi phải tìm kiếm mở rộng thị trường, thuộc địa. Do đó, đế quốc Pháp cũng hăng hái chạy đua xâm lược thuộc địa ở Đông Dương. Khi Chiến tranh thế giới lần thứ nhất bùng nổ, nước Pháp đã bị lôi cuốn vào chiến tranh với tư cách là nước thuộc khối Hiệp ước. Ở Đông Dương, người Pháp đã động viên tận lực sức người, sức của phục vụ cho chính quốc tham chiến.

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

Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên

Trong thời kỳ thuộc địa, vùng Đông Bắc thuộc xứ Bắc Kỳ. Vùng Đông Bắc không những có vị trí chiến lược về quân sự, mà về kinh tế là “rừng vàng biển bạc”, điều kiện thiên nhiên thuận lợi, tài nguyên phong phú. Vì vậy, quân xâm lược phương Tây đều nuôi dã tâm xâm lược. Bắc Kỳ nói chung và vùng Đông Bắc nói riêng đã trở thành mục tiêu mà thực dân Pháp xâm lược, chú trọng đầu tư xây dựng.

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

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. Mật độ dân số thấp gây khó khăn về nhân lực phục vụ giao thông và xây dựng các tuyến đường nối riêng. Các cư dân sinh sống chủ yếu bằng sản xuất nông nghiệp, gắn chặt với đất đai.

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

Sau thời kỳ chiến tranh xâm lược và bình định (1858 - 1896), thực dân Pháp bắt tay vào thiết lập bộ máy cai trị và thực hiện chương trình khai thác thuộc địa lần thứ nhất.

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

Sau công cuộc chinh phục, người Pháp tính đến chuyện phải khai thác thuộc địa. Muốn khai thác hiệu quả thì phải hiện đại hóa xứ Đông Dương. Vì thế để chuẩn bị cho chương trình khai thác thuộc địa, chính quyền thực dân quyết định thực hiện sớm nhất các chủ trương quan trọng, trong đó có hoạt động mang tính chất trọng tâm, then chốt là hình thành, xây dựng hệ thống giao thông mới ở Bắc Kỳ.

2.2.2. Biện pháp tài chính và hành chính

Trong thời kỳ này, lượng vốn đầu tư vào hai ngành khai mỏ và giao thông vận tải chiếm hơn $\frac{3}{4}$ (77%), trong đó vốn đầu tư cho giao thông chiếm hơn $\frac{1}{4}$ (26%) tổng lượng vốn. Đầu thế kỷ XX trở đi, với chủ trương coi giao thông là một trong những lĩnh vực của chính sách hợp tác với người bản xứ, phục vụ công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất, chính quyền thực dân Pháp lần lượt đề ra các biện pháp hành chính để tổ chức xây dựng và quản lý đường bộ.

2.2.3. Kỹ thuật xây dựng

Việc xây dựng đường bộ ở Bắc Kỳ tập trung vào những công việc: Cải tạo đường (mở rộng, trải đá); Làm cầu bắc qua sông, suối.

2.2.4. Nhân công xây dựng

Lực lượng lao động làm đường gồm có tù nhân, cu li và dân phu. Việc xây dựng đoạn đường qua vùng đồng bằng diễn ra một cách thuận lợi nên không cần tập trung một lượng lớn nhân viên và công nhân trong cùng một thời gian. Nhưng ở miền núi thì tuyển mộ nhân công rất khó khăn.

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

Xây dựng đường thuộc địa số 1

Xây dựng đường thuộc địa số 2

Xây dựng đường thuộc địa số 3

Xây dựng đường thuộc địa số 4

2.3. Hoạt động khai thác, sử dụng 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. Từng đoạn đường trên lãnh thổ Bắc Kỳ hoàn thành đã được chuyển giao ngay cho công ty tổ chức quản lý và khai thác. Tuy nhiên, trong giai đoạn đầu, khi tuyến đường chưa thông suốt, mọi hoạt động còn lẻ tẻ và chủ yếu phục vụ để xây dựng phần đường còn lại. Việc quản lý và khai thác chỉ thực sự đẩy mạnh từ năm 1910.

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. 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. Giai đoạn 1897 - 1918, trong hệ thống giao thông đường bộ, 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. Trước năm 1912, hệ thống đường bộ chưa được coi trọng vì chính quyền chú trọng tới đường xe lửa hơn. Sự phát triển của loại đường này được đẩy mạnh thời 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 Việt Nam thời Pháp thuộc đã được xây dựng hoàn chỉnh trong những năm đầu sau Chiến tranh thế giới thứ nhất.

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.

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: Trong khoảng thời gian hơn mười năm sau Thế chiến I, trên thế giới và trong khu vực Đông Á và Đông Nam Á đã diễn ra nhiều sự kiện và quá trình lịch sử phức tạp, có ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp tới diễn trình lịch sử Việt Nam. Trong toàn bộ lịch sử phát triển của chủ nghĩa tư bản cho tới những thập niên đầu thế kỷ 20, cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới 1929 - 1933 là một cuộc đại khủng hoảng nghiêm trọng, sâu sắc và để lại những hậu quả nặng nề nhất. Tiếp đó là thời gian diễn ra chiến tranh thế giới II (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, 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. 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, mỗi nguy khác lại xuất hiện, ngay từ năm 1931 Nhật Bản đã xâm chiếm Mãn Châu và từng bước thâm nhập Đông Dương. 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

Nước Pháp bước ra khỏi cuộc Chiến tranh Thế giới lần thứ nhất (1914 - 1918) tuy là nước thắng trận nhưng chịu những tổn thất nặng nề. Sau Chiến tranh Thế giới thứ nhất, thực dân Pháp bắt đầu công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai ở Đông Dương.

3.1.3. Tình hình Việt Nam

Từ năm 1919, thực dân Pháp thực hiện cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai ở Việt Nam nhằm phục hồi nền kinh tế chính quốc một cách

nhanh chóng. Giai đoạn 1929 - 1933, Việt Nam chịu tác động của khủng hoảng kinh tế, tiếp đó là hậu quả của Chiến tranh Thế giới thứ hai. Về 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. Điểm đáng chú ý trong tình hình chính trị ở Việt Nam là sau chiến tranh, phong trào giải phóng dân tộc có những chuyển biến mới, nhất là phong trào theo cách mạng vô sản.

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

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

Để bù vào những thiệt hại khi tham gia Chiến tranh Thế giới lần thứ nhất, do đó, người Pháp chủ trương 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. Trong giai đoạn này, thực dân Pháp đã có chủ trương xây dựng mạng lưới đường bộ ở Bắc Kỳ kết nối với cả Đông Dương. 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, nhằm kích thích việc khai thác khoáng sản, lúa gạo trên quy mô lớn.

3.2.2. Cơ quan quản lý và nguồn vốn đầu tư

Tổng thanh tra công chính 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. Ngành công chính Đông Dương 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.

Về vốn, trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai này, đầu tư cho giao thông vận tải lại ở mức thấp nhất. Tuy nhiên số vốn đó lại phân bổ không đều giữa các xứ thuộc Liên bang.

3.2.3. Kỹ thuật xây dựng và nhân công xây dựng

Từ năm 1920 trở đi, việc rải đá mặt đường vẫn được thực hiện nhưng do các loại ô tô ca ngày càng nhiều, mặt đường bị phá hoại

nghiêm trọng. Công tác rải đá phải diễn ra thường xuyên. Người ta bắt đầu áp dụng cách trải nhựa trên các mặt đường.

Về nhân công xây dựng, ngoài các cấp giám sát, quản lý, nhân công xây dựng chủ yếu gồm hai thành phần sau đây: những người công nhân thường trực; những người công nhân tạm thời. 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.

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

Xây dựng đường thuộc địa số 1

Xây dựng đường thuộc địa số 2

Xây dựng đường thuộc địa số 3

Xây dựng đường thuộc địa số 4

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

Phương tiện giao thông truyền thống: Loại phương tiện này chỉ sử dụng sức kéo và khả năng vận chuyển bằng sức người như: xe kéo tay (pousse - pousse), xe đạp, xe xích lô, xe Thồ mộ ngựa kéo vận chuyển khách, xe trâu, bò kéo vận chuyển hàng hóa. Một trong những biểu hiện rõ nhất trong việc phát triển phương tiện giao thông đường bộ ở Bắc Kỳ trong giai đoạn này là sự xuất hiện của xe ô tô (omnibus automobile). Chất lượng xe, thiết bị vận tải và chất lượng dịch vụ vận chuyển hành khách cũng được chính quyền quan tâm.

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 Đông Dương trên quy mô lớn, 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. 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

Thứ nhất, 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. Thứ hai, 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. Thứ ba, 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. Thứ tư, trong phạm vi khu vực Đông Bắc Bắc Kỳ, so với đường thủy và đường sắt, hệ thống giao thông đường thuộc địa ít có giá trị về kinh tế. Thứ năm, cùng với sự phát triển của hệ thống đường giao thông, phương tiện vận tải cũng được hiện đại

4.3. Tác động của hệ thống giao thông đường thuộc địa ở vùng Đông Bắc đối với 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. Thứ hai, góp phần hỗ trợ đắc lực trong việc phát triển các ngành kinh tế khác. 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.

Về văn hóa - xã hội: 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. Thay đổi trong cơ cấu dân số cũng diễn ra trong nội bộ từng vùng với sự xuất hiện của công nhân công trường, doanh nhân kinh doanh thầu khoán vận tải. Sự ra đời và hoạt động của các tuyến vận tải 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.

Về chính trị - quân sự: 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”.

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. 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.

Tác động tiêu cực về văn hóa - xã hội: Quá trình đô thị hóa ở 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.

Về chính trị - quân sự: 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, thực dân Pháp bắt buộc phải đầu tư một lượng vốn khá lớn để phát triển giao thông mở mang đường sá.

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 để 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 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 kỉ 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 nhòm 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, chiêu 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, Phú Đoan (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 Đông 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. 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.

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.

5. 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 giao thông 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, đòi 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 kỉ 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, tr179-185.
3. Nguyễn Thị Hòa, Đặng Thị Lan (2018), Tuyến đường Hà Nội - Lạng Sơn trước thế kỉ 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, tr51 - 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, tr165 - 175.