

HỆ THỐNG GIAO THÔNG Ở NAM KỲ THỜI PHÁP THUỘC (1860 – 1945)

NGÔ MINH OANH*, BÀNH THỊ HẰNG TÂM**

TÓM TẮT

Quá trình bóc lột thuộc địa của Pháp trong gần 100 năm thống trị đã làm cho nền kinh tế Nam Kỳ có những biến đổi sâu sắc. Để phục vụ cho việc khai thác thuộc địa, Pháp đã xây dựng một hệ thống giao thông đa dạng với những phương tiện hiện đại ở khắp Nam Kỳ, nối các tỉnh Nam Kỳ với các vùng lân cận. Việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông ở Nam Kỳ đã tạo điều kiện thay đổi cơ sở hạ tầng, phát triển kinh tế và đem lại nguồn lợi lớn cho Pháp.

Từ khóa: hệ thống giao thông ở Nam Kỳ, thời Pháp thuộc.

ABSTRACT

The transport system in Cochinchina during the French colonial rule

The 100-year exploitation process of the French colonists brought about profound changes in the economy of Cochinchina. In order to support the colonial exploitation, the French colonists constructed a transport system with a variety of modern means of transportation all over Cochinchina, connecting Cochinchina's provinces with surrounding areas. Investment in the transport system in Cochinchina laid the foundation for the change in the infrastructure, developing the economy and bringing significant profits to France.

Keywords: transport system in Cochinchina, French colonial rule.

1. Đặt vấn đề

Công cuộc khai khẩn mảnh đất Nam Kỳ diễn ra từ nhiều thế kỉ trước. Đến thế kỉ XIX, nơi này trở thành một vùng đất trù phú, tạo ra nguồn lúa gạo lớn. Vì vậy, sau khi đánh chiếm Đà Nẵng (năm 1858) bất thành, Pháp đưa quân vào Gia Định với mục đích biến Nam Kỳ thành thuộc địa chính, làm bàn đạp để tiến quân đánh chiếm Trung Kỳ và Bắc Kỳ. Mặc dù là vùng đất được nhiều ưu đãi do thiên nhiên ban tặng, nhưng dưới con mắt của Pháp, Nam Kỳ vẫn là một vùng đất nông nghiệp lạc hậu

cần được khai hóa văn minh. Bằng tính toán của nhà tư bản, Pháp đã nhận thức được yêu cầu nâng cao cơ sở hạ tầng, mà cấp thiết là vấn đề giao thông để không những phục vụ cho quá trình bình định Việt Nam mà còn có ý nghĩa lâu dài đối với công cuộc khai thác thuộc địa.

Trong chính sách khai thác thuộc địa của Pháp ở Nam Kỳ và Việt Nam, hệ thống giao thông vận tải được Pháp đầu tư với quy mô lớn. Giao thông đường thủy được khai thông ở các sông lớn như sông Đồng Nai, Sài Gòn, Vàm Cỏ, Tiền Giang. Hệ thống giao thông đường sắt

* PGS TS, Trường Đại học Sư phạm TPHCM; Email: ngominhoanh@yahoo.com.vn

** ThS, Trường Cao đẳng Giao thông Vận tải 3

được xem là phương tiện vận chuyển hiện đại có ý nghĩa nhất trong lĩnh vực kinh tế, chính trị và quân sự. Hệ thống đường bộ được mở đến khu vực hầm mỏ, đồn điền, bến cảng, vùng biên giới quan trọng... Đặc biệt, sự xuất hiện của đường hàng không đầu thế kỉ XX đã phục vụ thiết thực cho sự phát triển kinh tế - xã hội ở Nam Kỳ cũng như công cuộc khai thác thuộc địa của Pháp ở Đông Dương.

2. Hệ thống giao thông ở Nam Kỳ

2.1. Hệ thống giao thông đường thủy

Nam Kỳ có nhiều sông lớn như sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, sông Vàm Cỏ, sông Tiền, sông Hậu. Để đảm bảo giao thông khắp Nam Kỳ, hệ thống kênh đào có từ thời nhà Nguyễn được xem là cần thiết để khai thác tiềm năng nông nghiệp và chuyên chở nông sản đến trung tâm Sài Gòn – Gia Định. Kế thừa những gì đã có, những con kênh nhỏ được mở rộng, vét sâu hơn để nối liền với các rạch và sông lớn cùng những con kênh nhỏ mới đào, tạo thành hệ thống thủy vận huyết mạch để phục vụ cho việc giao thương giữa các vùng.

Năm 1867, sau khi chiếm được ba tỉnh miền Tây Nam Kỳ, ngoài kênh Bảo Định được nạo vét, mở rộng nhằm phục vụ cho cuộc hành quân bình định bằng đường thủy, Pháp đã huy động hàng trăm ngàn dân công người Việt nạo vét sông, đào kênh ở nhiều nơi như kênh Cột Cờ (năm 1875), kênh Trà Ôn (năm 1876), kênh Phú Túc (năm 1879) kênh Xanh Ta (năm 1880), đặc biệt là kênh Chợ Gạo (còn gọi là kênh Duperré) nối thẳng từ rạch Kỳ Hôn đến Sông Tra, một nhánh ngắn của sông Vàm Cỏ (năm 1877). Pháp

đã huy động 40.000 lao động và hoàn thành trong vòng hai tháng. Kênh có chiều sâu 3 m, bề rộng 20 m, chiều dài 11,8 km. Trong thời gian từ năm 1882 đến năm 1898, tổng chi phí Pháp bỏ ra để nạo vét và đào kênh lên tới 6,5 triệu francs, riêng năm 1899 Pháp huy động 2,5 triệu francs cho việc này. [5]

Đối với vấn đề cải tạo hệ thống thủy đạo, Pháp cho rằng việc mở rộng giao thông thủy tiến về phía Tây là cần thiết để khai thác vùng đất màu mỡ này. Nhiều thiết bị hiện đại phục vụ cho công cuộc đào kênh và các phương tiện tải thủy như cano, tàu thủy chạy bằng hơi nước có trọng tải lớn được đưa sang để phục vụ cho khai thác. Năm 1893, các công trình nạo vét sông, tháo nước được lập thành kế hoạch và được giao cho các công ti tư nhân lãnh thầu dưới sự kiểm soát của Nha công chánh. Năm 1901, thành lập công ti đào sông và các việc công chính Đông Dương. Kế hoạch hằng năm chi 2 triệu francs từ ngân sách Đông Dương và 240.000 francs của ngân sách Nam Kỳ. [7]

Kênh xáng Xà No là một trong những công trình lớn của thực dân Pháp trong kế hoạch cải tạo thủy đạo ở miền Tây Nam Kỳ. Năm 1893, toàn quyền De lanessan cho đấu thầu công trình kênh Xà No nhưng phải đến tám năm sau công trình này mới được khởi công do công ti Montvennoux trúng thầu thực hiện trong vòng 3 năm. Kênh được đào bằng máy xáng từ Sóc Xà No (Srok Snor) trên rạch Cần Thơ (thuộc làng Nhon Ái, Phong Điền, Cần Thơ), đến Vị Thanh (Chương Thiện), chạy song song với quốc lộ 61, qua Gò Quao, vào sông Cái Lớn, đến

vịnh Rạch Giá, mặt kênh rộng 60 m, đáy rộng 40 m, dài 32 km, phí tổn 36.800.000 francs. Để làm được công trình này, nhà thầu phải dùng loại xáng lớn mạnh 350 mã lực, chạy bằng nồi súp-pe hơi nước, mỗi gàu múc được 375 lít, thổi bùn ra xa đến 60 m. Kênh xáng Xà No là một trong những tuyến giao thông thủy huyết mạch nối Cần Thơ - Hậu Giang - Kiên Giang - Bạc Liêu - Cà Mau và nó được xem như “quả đấm chiến lược” của Pháp, vừa biểu dương sức mạnh cơ khí của phương Tây, vừa mở ra một triển vọng mới trong việc hình thành vựa lúa ở Hậu Giang. [10]

Từ năm 1906 đến năm 1913, Pháp cho đào kênh Hậu Giang – Long Mỹ trên cánh đồng Cần Thơ – Sóc Trăng; kênh Phụng Hiệp, Phổ Dương, Xẻo Von, Carabelli, Mang Cá, Ba Rinh, Cái Lớn, Mỏ Cày. Cho mở rộng kênh Cổ Chiên – Trà Vinh, kênh Chợ Gạo, kênh Bassac – Long Mỹ, Ba Xuyên - Ô Môn, Sóc trăng – Phụng Hiệp, Hậu Giang – Long Mỹ, Bạc Liêu – Cà Mau, kênh Tiếp Nhứt. Ở Sài Gòn, thực dân Pháp cho đào thêm một đoạn kênh song song với kênh Tàu Hủ (còn gọi là kênh Đồi).

Trong khoảng 1914 – 1930, để khai thác vùng Tứ Giác Long Xuyên, Pháp còn cho đào hệ thống kênh trục bao gồm Rạch Giá – Hà Tiên, chạy song song với bờ biển Tây, có 4 kênh nhánh tiêu nước ra biển (Vàm Răng, Luynh Quỳnh, Vàm Rầy và Kiên Lương), và các kênh Tám Ngàn, Tri Tôn, Ba Thê, Cái Sắn, Mắc Cần Dung.

Thập niên 20 của thế kỉ XIX, kênh Rạch Giá - Hà Tiên (1926-1930) được xem là công trình quy mô nhất đại diện cho vùng tứ giác Long Xuyên. Kênh được

đào chạy song song với bờ biển, chiều dài 81 km, sâu 3,5 – 3,8 m, khối lượng đào đắp 7,2 triệu m³. Kênh chính được nối thông với biển bằng 4 kênh nhánh, bề rộng mặt nước 28 m, để thoát nước ra biển Tây. Từ kênh chính có 4 kênh phụ đi sâu vào vùng trũng để tiêu úng và phèn: kênh Tri Tôn (31 km, hoàn tất năm 1928), kênh Ba Thê (40 km, hoàn tất năm 1930), kênh Hà Giang, kênh Tám Ngàn [7]. Hệ thống kênh này thâm nhập sâu vào vùng đất hoang của khu tứ giác Long Xuyên. Quan trọng hơn nữa đây cũng là đường chuyên vận quan trọng vôi, phốt phát, xi măng từ Hà Tiên về Sài Gòn.

Ngoài ra, Pháp còn cho thực hiện đào kênh Bà Bèo hay kênh Tổng Đốc Lộc (nay gọi là kênh Nguyễn Văn Tiếp), dài 105 km nối liền sông Tiền với sông Vàm Cỏ Tây, cắt ngang rìa phía Nam Đồng Tháp Mười. Kênh Lagrange (Long An ngày nay) nối sông Vàm Cỏ Tây ở đầu phía Đông và kênh Phước Xuyên, kênh Đông Tiến ở đầu phía Tây, kênh dài 45 km, rộng 40m, sâu 4m đảm bảo trọng tải trên 100 tấn. [9]

Nhìn chung, việc đầu tư và xây dựng hệ thống kênh đào ở Nam Kỳ đã thể hiện quyết tâm của thực dân pháp về nâng cao vai trò mạng lưới giao thông đường thủy. Tổng thanh tra công chính Đông Dương, kĩ sư trưởng A.A.Pouyanne khẳng định giá trị các kênh đào ở Nam Kỳ đã đem lại lợi ích trực tiếp có “*thặng dư về vốn gấp ba lần chi phí bỏ ra và lợi tức hằng năm thể hiện 167% chi phí*” [1].

2.2. Hệ thống giao thông đường sắt

Sau khi thôn tính Việt Nam, Pháp nghĩ ngay đến việc xây dựng đường sắt.

Thế nhưng phải hơn 10 năm sau khi chiếm được Nam Kỳ, Pháp mới chỉ dám thực hiện thí điểm 71 km đường sắt đầu tiên vào năm 1881 – tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho.

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho từ đường De La Somme (Hàm Nghi ngày nay) qua bùng binh Sài Gòn (công trường Quách Thị Trang ngày nay) và khu đất trống, vòng qua thôn Thới Bình (sau là đường D'Arras, nay là đường Công Quỳnh), đi xuống gặp đường Frédéric Drouhet (nay là đường Hùng Vương), đường Charles Thomsori (nay là đường Hồng Bàng) qua các Ga Chợ Lớn (khu Thuận Kiều Plaza ngày nay), xuống Phú Lâm, An Lạc, Bình Điền, Bình Chánh (thuộc Thành phố Hồ Chí Minh ngày nay), qua Gò Đen, Bến Lức, Bình Ảnh, Tân An (tỉnh Long An ngày nay), đến Tân Hương, Tân Hiệp, Lương Phú, Trung Lương và Mỹ Tho (tỉnh Tiền Giang ngày nay).

Dự án Đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho được kỹ sư trưởng Giám đốc sở Công chánh Nam Kỳ Eyriand de Vergnes chủ trương từ năm 1874. Lúc đầu dự định xây dựng một tuyến đường sắt chạy từ Sài Gòn sang Phnôm Pênh nhưng không thực hiện được vì đường phải chạy qua một vùng hàng năm bị ngập lụt và không có người dân ở. Dự án Sài Gòn – Mỹ Tho được mở ra để kết nối với các đô thị ở vùng đồng bằng sông Cửu Long và Sài Gòn đã gây nên sự tranh cãi quyết liệt từ Hội đồng Quản hạt Nam Kỳ. Cuối cùng dự án được chấp nhận và nó nằm trong kế hoạch hệ thống đường sắt nối vào hệ thống đường sắt quốc tế dự định của Pháp, gồm: tuyến Sài Gòn – Mỹ Tho –

Cần Thơ – Bạc Liêu – Cà Mau; tuyến Cần Thơ – Châu Đốc – Phnôm Pênh – Batdombong – Bangkok – Miền Điện - Ấn Độ và các nước Trung Đông (tuyến này đã có sẵn đường quốc tế); tuyến Bangkok – Mã Lai và Bangkok – Nakhon (Thái Lan) – Vientiane; tuyến cuối cùng sẽ qua Udon (Thái Lan) nơi có rất nhiều người Việt sinh sống. [4]

Tháng 11/1881, chuyến tàu thủy đầu tiên chở nguyên vật liệu và nhiều kỹ sư được điều từ Pháp cập cảng Sài Gòn, nhiều sĩ quan công binh tại chỗ và hơn 11.000 nhân công được huy động để chuẩn bị cho việc xây dựng tuyến đường [1]. Dự định số vốn ban đầu là 37.000 francs/km và lợi nhuận cho mỗi cây số khai thác tối thiểu là 3.842,2 francs (chiếm 5,75% vốn). Nhưng quá trình xây dựng gặp nhiều khó khăn do tuyến đường chạy qua một vùng có nhiều sông rộng, nền móng xấu nên chi phí đầu tư lên tới 11.652.000 francs, tương ứng với giá thành 165.000 francs/1km. [4]

Tuyến đường có khổ rộng 1m, qua 2 cầu lớn là cầu Bến Lức (350m) và cầu Tân An (113m). Tuyến đường tuy chỉ dài 71km nhưng có ý nghĩa quan trọng vì nó nối liền trung tâm Sài Gòn với đồng bằng sông Cửu Long vừa có tác dụng thúc đẩy đô thị hóa vừa đẩy nhanh quá trình vơ vét lúa gạo từ các tỉnh miền Tây vận chuyển về Sài Gòn.

Ngày 20/7/1885, chuyến tàu đầu tiên xuất phát từ ga Sài Gòn, vượt Sông Vàm Cỏ Đông bằng phà tại Bến Lức, đến ga Mỹ Tho đã đánh dấu sự ra đời của ngành đường sắt Việt Nam.

Ngoài việc xây dựng tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho, để đẩy mạnh hoạt động khai thác, Pháp lần lượt xây dựng các đoạn đường sắt khác ở Nam Kỳ. Đầu mỗi cũng là tâm điểm của hệ thống đường sắt ở Nam Kỳ là Sài Gòn. Từ đây tuyến đường Sài Gòn – Hớn Quản – Lộc Ninh dài hơn 100km được xây dựng để phục vụ cho đồn điền cao su ở miền Đông.

Năm 1889, Toàn quyền Doumer đã quyết định một chương trình xây dựng hệ thống đường sắt xuyên Đông Dương. Hệ thống này có đoạn đi qua Sài Gòn và miền Đông Nam Kỳ, nối Nam Kỳ với cả nước và Đông Dương.

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Khánh Hòa dài 408 km được khởi công từ năm 1900 được hoàn thành từng chặng: Sài Gòn – Xuân Lộc (8km, làm xong ngày 30/10/1904), Xuân Lộc – Gia Rai (18km, làm xong ngày 25/8/1905), Gia Rai – Mương Mán (77km, làm xong ngày 15/01/1910 và Mương Mán – Nha Trang (232km, làm xong ngày 01/4/1912) và được đưa vào khai thác từ 16/7/1913. Tuy nhiên, phải đến năm 1919 tuyến đường Sài Gòn – Khánh Hòa mới hoàn chỉnh. Chi phí xây dựng toàn tuyến đường này lên đến 69.000.000 francs, tương ứng giá thành 148.000 francs/1km.

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Biên Hòa (thuộc Biên Hòa, Đồng Nai ngày nay) đi qua những vùng đất phì nhiêu và đông dân. Tuyến đường sắt này chạy song song với đường thuộc địa số 1 (Quốc lộ 1 ngày nay). Năm 1903, cầu Gành và cầu Rạch Cát (thành phố Biên Hòa ngày nay) hoàn thành ngày 14/01/1905, thông xe đoạn Sài Gòn –

Xuân Lộc. Trong đoạn này có tuyến đường sắt chuyên dụng (vận chuyển gỗ) của nhà máy cưa BIF dài 50km từ bến Nom về Tân Mai. Đoạn đường do nhà máy quản lí dài 37km, với 2 đầu máy, 4 toa xe chở gỗ về nhà máy [7]. Tuyến đường này trở thành một phần của tuyến đường sắt xuyên Việt, và đến nay, nó là một phần của tuyến đường sắt Bắc - Nam.

Vượt qua Biên Hòa, tuyến đường sắt đi sâu vào một vùng cao nhưng nhiều rừng để tiến sát bờ biển Trung Kỳ ở Mương Mán. Từ ga này có một đường nhánh dài 12km đi xuống Phan Thiết, cảng cá quan trọng và là thị trấn kinh tế của vùng. Từ Mương Mán, tuyến này chạy song song với biển, liên tiếp cắt những dãy núi từ Trường Sơn ra biển. [11]

Ở Sài Gòn, thực dân Pháp cho xây dựng đường xe lửa nội ô nối liền kho bãi ở cảng Khánh Hội, Nhà Rồng về Ga Sài Gòn và ga Hòa Hưng.

Song song với việc xây dựng các tuyến đường sắt, việc xây dựng các nhà ga cũng được người Pháp chú trọng. Các ga nằm rải trên các tuyến đường sắt giao nhau ở mỗi điểm, khoảng cách bình quân của mỗi nhà ga là 4,7km [8]. Cụ li ngắn của các ga thể hiện tính chất vận tải khách ngoại ô của tuyến đường. Ga chính được đặt ở chợ Bến Thành (công viên 23/9 ngày nay).

Việc hình thành các tuyến đường sắt về miền Tây, miền Đông Nam Kỳ cũng như các nhà ga dọc các tuyến đã phục vụ rất hiệu quả, tạo thuận lợi cho việc đi lại của hành khách và hoạt động giao thương hàng hóa. Trong một thời gian ngắn, sự hình thành hệ thống đường

sắt giao thông vận tải đã thay đổi rõ rệt, đánh dấu bước chuyển biến mới trong lĩnh vực giao thông nói riêng và kinh tế - xã hội Nam Kỳ nói chung. Sự xuất hiện của của hệ thống đường sắt đã đưa Nam Kỳ vào khu vực có cơ sở hạ tầng hiện đại nhất lúc bấy giờ. Dù trực tiếp hay gián tiếp cũng chỉ có mục tiêu duy nhất đó là phục vụ cho chính sách xâm lược và khai thác thuộc của Pháp.

2.3. Hệ thống giao thông đường bộ

Song song với việc mở rộng giao thông đường thủy, xây dựng đường sắt, Pháp cũng xúc tiến mạnh việc xây dựng hệ thống giao thông đường bộ. Đây là một bộ phận quan trọng trong kế hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng vì nó phục vụ thiết thực cho nhu cầu khai thác. Nó không những đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của Pháp mà còn giúp cho việc cơ động chuyển quân để đối phó với các cuộc nổi dậy của nhân dân ta.

Con đường bộ được khảo sát và xây dựng sớm nhất từ Sài Gòn về các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long là đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho, được khởi công năm 1866, đến năm 1880 thì hoàn thành. Đoạn đường này được thiết lập gần như trùng với “con đường thiên lý” cũ của nhà Nguyễn. Ban đầu đường còn hẹp, vừa đủ cho hai xe ô tô tránh nhau, rải đá xanh, còn cầu qua sông Vàm Cỏ Đông và Vàm Cỏ Tây được thiết kế đi chung với đường xe lửa [2]. Con đường này nối Mỹ Tho thẳng hơn con đường “đường thiên lý” men theo sông Bảo Định và trở thành con đường huyết mạch của Nam Kỳ.

Con đường huyết mạch trong hệ thống đường Đông Dương đi men theo

sông Tiền từ Mỹ Tho lên Xoài Hột, Rạch Gầm. Thời ấy, xe cộ từ Sài Gòn muốn xuống Cai Lậy, Cái Bè chỉ có thể đi theo con đường này lên Mỹ Thuận Đông, Mỹ Thuận Tây (còn gọi là sông Thuận) vô chợ Giữa (Vĩnh Kim). Vào khoảng năm 1926, đại lộ này được sửa lại cùng với dự án đào kênh Lacombe và cầu Long Định.

Năm 1895, đường Mỹ Tho – Gò Công qua chợ Gạo (dọc theo quan lộ thời Nguyễn) được xây dựng cùng với việc xây cầu Quay bắc qua kênh Bảo Định. Ngoài việc tu bổ, xây mới, thực dân Pháp cũng đã quan tâm đến việc mở rộng hệ thống đường bộ khắp Đông Dương.

Năm 1913, Toàn quyền Albert Sarraut đã quyết định xây dựng lại con đường thiên lý Bắc - Nam dưới thời Nguyễn, được mở sang tận Nam Vang, Vạn Tường. Pháp gọi con đường này là đường Thuộc địa số 1. Mỗi năm ngân sách Đông Dương đầu tư từ 600.000 đến 1.000.000 đồng Đông Dương, tương đương 2,5 triệu francs. Nền đường đào đắp là 6m, bán kính không được dưới 15m, độ dốc không quá 6%. [3]

Cùng với việc xây dựng đường Thuộc địa số 1 thì các trục lộ giao thông huyết mạch nối liền các tỉnh cũng được xây dựng và cơ bản hoàn thành. Có hai hệ thống đường:

+ Hệ thống đường hàng tỉnh ở Nam Kỳ: Trà Vinh, Cần Thơ, Long Xuyên, Sa Đéc; Vĩnh Long, Bến Tre, Châu Đốc, Mỹ Tho, Hà Tiên, Sóc Trăng, Rạch Giá.

+ Hệ thống đường liên tỉnh nối Sài Gòn với Lục tỉnh, gồm: đường số 13, 14, 15 và 16.

Tất cả các tuyến đường được xây dựng đều nhằm mục đích nối liền đường sông với cảng sông, biển và đường sắt, nối kết các địa phương trong vùng với trung tâm Sài Gòn – Chợ Lớn nhằm kích thích việc khai thác lúa gạo và thương phẩm trên quy mô lớn.

Ở Sài Gòn, việc xây dựng nhiều tuyến đường mới không ngừng tăng nhanh. Năm 1865 Sài Gòn có khoảng 20 con đường được xây dựng, đến năm 1878 có thêm 28 con đường mới. Trong hai năm 1894 – 1895, địa bàn Thành phố được mở rộng lên phía Bắc và xuống phía Nam làm cho diện tích tăng thêm gần 500 ha.

2.4. Hệ thống đường hàng không

Đầu thế kỉ XX, con đường sử dụng phương tiện bay hiện đại và nhanh chóng được Pháp sử dụng với mục đích quân sự tại Nam Kỳ phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa Đông Dương.

Ngày 10/12/1910, máy bay trực thăng của Pháp xuất hiện trên bầu trời Sài Gòn mở đầu cho một thiết bị công nghệ mới ở lĩnh vực giao thông vận tải trong kế hoạch khai thác thuộc địa ở Đông Dương. Đến năm 1913, Pháp khánh thành đường bay từ Sài Gòn đi Phnôm Pênh. Năm 1918, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định thành lập Sở hàng không dân dụng Đông Dương. Ngày 15/5/1919, Pháp đã đổi tên Sở hàng không dân dụng Đông Dương thành Sở hàng không Đông Dương, tăng cường thêm hai phi đoàn, một phi đoàn ở Bắc Kỳ và một ở Nam Kỳ. Phi đoàn ở Nam Kỳ gọi là phi đoàn 2 ở sân bay Phú Thọ và căn cứ thủy phi cơ Nhà Bè [6]. Từ

năm 1910 đến 1928, hầu hết các máy bay có mặt tại Nam Kỳ chủ yếu phục vụ cho mục đích quân sự và bưu điện.

Năm 1930, với kế hoạch mở rộng đường bay, Pháp trưng dụng vùng đất cao Tân Sơn Nhất, cách trung tâm thành phố 6 km để làm sân bay. Ngày 17/01/1931, chuyến bay thương mại đầu tiên chở khách theo tuyến Marseille – Damas – Saigon. Ngày 21/12/1931, hãng hàng không Air France khai thông tuyến bay Paris – Saigon – Paris. Sau 50 giờ bay, ngày 28/12/1931 chuyến bay đầu tiên đã đến Sài Gòn. [11]

Từ năm 1940 đã xuất hiện những tuyến bay quốc tế sang các nước Đông Nam Á như từ Sài Gòn đi Singapore, Indonesia; Sài Gòn – Bangkok. Đến năm 1941, sân bay Biên Hòa ở Nam Kỳ được Pháp chọn làm căn cứ của tiểu đoàn không quân 212. Tất cả những chuyến bay của ngành hàng không Pháp tại Nam Kỳ cũng như ở toàn Đông Dương cơ bản đều phục vụ cho các hoạt động quân sự, ngoại giao, nội chính, kinh tế, bưu điện.

3. Đánh giá, nhận xét

Trước hết phải thừa nhận, vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Nó đóng vai trò quan trọng đối với mọi ngành kinh tế. Mặc dù không tạo ra sản phẩm nhưng nó làm tăng giá trị sản phẩm, kích thích hoạt động sản xuất, tạo giao lưu sản phẩm, mở rộng thị trường giữa vùng này với vùng khác, nước này với nước khác.

Hệ thống giao thông mà Pháp đầu tư xây dựng ở Nam Kỳ thuộc địa với mục đích phục vụ cho chính sách bình định và khai thác nhưng nó vẫn có ý nghĩa và vai

trò quan trọng trong việc thúc đẩy nền kinh tế - xã hội ở Nam Kỳ. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải với các loại hình là đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không và kéo theo là những phương tiện và dịch vụ hiện đại đã đánh dấu một bước ngoặt quan trọng đưa Nam Kỳ hòa nhập vào thị trường thế giới. Chính điều này đã chứng nhận sự lớn mạnh của Sài Gòn – Chợ Lớn với tư cách là một trung tâm kinh tế, tài chính, văn hóa, khoa học kỹ thuật lúc bấy giờ.

Tuy nhiên, các hoạt động đầu tư cơ

sở hạ tầng nói chung và hệ thống giao thông với những phương tiện, dịch vụ hiện đại nói riêng được Pháp đưa vào Nam Kỳ đã góp phần làm biến đổi nền kinh tế ở Nam Kỳ. Các hoạt động này thực chất nhằm phục vụ cho công cuộc khai thác và bóc lột của Pháp nhằm đảm bảo các nguồn lợi trong chính sách khai thác và bóc lột thuộc địa. Chính vì vậy, xét cho cùng, nó chỉ là biện pháp tạo một môi trường kinh doanh tốt đối với Pháp chứ không phải là cứu cánh cho sự phát triển của nền kinh tế Nam Kỳ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. A. A. Pouyanne (1998), *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, Nguyễn Trọng Giai dịch, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội.
2. Bộ Giao thông Vận tải (1999), *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội.
3. Lê Huỳnh Hoa (2009), “Yếu tố mới trong sự phát triển hạ tầng kinh tế - kỹ thuật ở Nam Kỳ dưới tác động của chính sách của Pháp”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Nam Bộ thời cận đại*, tháng 3/2008, Nxb Thế giới, Hà Nội.
4. Vĩnh Hòa, Hoàng Tuyên (2006), “Con đường sắt xưa nhất Đông Dương”, *Báo Sài Gòn tiếp thị*.
5. Nguyễn Văn Khoan (1992), *Giao thông liên lạc nước ta trong lịch sử*, Nxb Thông tin - Lí luận, Hà Nội.
6. Nguyễn Thanh Lợi (2002), “Những cánh bay đầu tiên trên đất Sài Gòn”, *Thông tin Khoa học, Công nghệ Môi trường Thừa Thiên - Huế*, số Xuân 2002.
7. Nguyễn Thanh Lợi (2006), “Đường sắt ở Khánh Hòa và vùng phụ cận”, *Tạp chí Xưa & Nay*, số 272, tháng 11/2006.
8. Nguyễn Thanh Lợi (2008), “Con đường thiên lý”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 11, 12/2008.
9. Lê Công Lý (2006), “Lịch sử kinh Nguyễn Văn Tiếp ở Đồng Tháp Mười”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 2/2006.
10. <http://www.baohaugiang.com>, “Vài số liệu về kênh xáng Xà No”.
11. <http://www.festivalluagao.vn>, “Vai trò của kênh xáng Xà No trong hệ thống thủy lợi Vùng bán đảo Cà Mau”.

(Ngày Tòa soạn nhận được bài: 22-6-2015; ngày phản biện đánh giá: 15-7-2015;
ngày chấp nhận đăng: 06-8-2015)