

# RAOUL BONNAL VÀ CÔNG TRÌNH KÊNH VÀNH ĐAI Ở HẢI PHÒNG TỪ NĂM 1885 ĐẾN NHỮNG NĂM 1940

TRẦN VĂN KIÊN\*

Lịch sử kiến thiết thành phố Hải Phòng được xác định từ khi người Pháp lập nhượng địa (concession française), xây dựng các công trình dân sự kiên cố ở ngã ba sông Tam Bạc-Cửa Cấm từ 1875 trở đi (1). Những khó khăn lớn mà người Pháp phải đối mặt là: nền móng yếu trên vùng “đất sinh lầy” ven sông (2); tình hình trị an; vấn đề vệ sinh. Công trình kênh vành đai do Công sứ Raoul Bonnal khởi xướng năm 1885 đã đưa đến giải pháp hiệu quả đối với các thách thức nêu trên. Trải qua nhiều thập kỷ cho đến khi bị lấp phần lớn vào năm 1925, kênh vành đai đã trở thành một bộ phận của hệ thống giao thông nội thủy của thành phố mà dấu tích còn lại ngày nay rất dễ nhận biết trong cảnh quan kiến trúc đô thị (3). Công trình kênh vành đai đóng vai trò như thế nào đối với sự kiến thiết đô thị Hải Phòng? Bài viết nhằm làm rõ những vấn đề trên đây, cũng như làm rõ những ý định của R. Bonnal khi thực hiện công trình này.

## 1. Kênh vành đai: Sự cần thiết trong việc tạo dựng nền móng đô thị Hải Phòng

Sự áp đặt điều khoản về việc mở cửa biển Ninh Hải cho các tàu buôn nước ngoài và thông tuyến sông Hồng đến Vân Nam năm 1874 đã mở đầu cho sự thiết lập ảnh

hưởng của người Pháp ở Hải Phòng. Chính quyền thuộc địa không công bố nhiều về kế hoạch xây dựng hải cảng hay một thành phố có quy mô lớn ở khu vực này mà thực tế trong quyết sách của họ ở những nghị định ban hành từ giữa thập niên 1880, mặc nhiên Hải Phòng được coi là một thành phố *la ville* - giống như cách họ vẫn dùng để gọi Sài Gòn, Hà Nội, sau khi quân viễn chinh Pháp áp đặt được quyền kiểm soát ở Hà Nội và Hải Dương. Các nhà hàng hải và thương mại Pháp đều phát hiện Hải Phòng ở vào vị trí chìa khóa của hệ thống đường sông, là cảng duy nhất có khả năng cho tàu biển cập bến và nó có thể giao thương trực tiếp với vùng nội địa của Bắc Kỳ bằng đường sông (4). Do vậy, cảng Hải Phòng cần thiết được xây dựng kiên cố vì vai trò quan trọng đối với nền thương mại Bắc Kỳ, một cửa ngõ giao thương phù hợp với nhu cầu cập bến của các dòng hàng hóa đến từ nước Pháp.

Từ năm 1875, một vài khoản tài chính công đã được đầu tư vào các công trình quân sự và bán quân sự như các đồn binh, tòa nhà dành cho cơ quan lãnh sự dưới chế độ quân quản (nay là khu Thành ủy Hải Phòng) và cho quy hoạch khu vực trung tâm thành phố. Bên cạnh đó, sự phát triển

\* TS. Đại học Sư phạm Hà Nội

của thương mại (5) thúc đẩy hình thành khu vực kinh doanh của người châu Âu ở trung tâm nhượng địa và hệ thống kho hàng, cửa hiệu của các nhà buôn Trung Hoa ở vùng ven (6). Không gian đô thị được hình thành cùng số lượng kiều dân (chủ yếu là người Pháp và Trung Quốc) đến cư ngụ và làm thương mại ngày một đông đúc. Tuy vậy, trong quá trình thực hiện các công trình xây dựng, những người tiên phong trong kiến thiết thành phố cảng đã đối mặt với nhiều khó khăn. Viên kỹ sư thủy văn Joseph Renaud đã chỉ ra hai thách thức lớn với người Pháp trong việc thực thi những ý tưởng đô thị của họ ở vùng cửa ngõ giao thông, giao thương và quân sự này: Tình trạng nền móng yếu của vùng đất lầy ven sông là một thách thức đối với chất lượng xây dựng các tòa nhà lớn, không đảm bảo tương lai lâu dài cho sự phát triển của khu vực này (7); Tình hình trị an phức tạp và khó kiểm soát ảnh hưởng cả đến việc đắp các con đê chống lũ (8).

Khu vực nhượng địa Ninh Hải (Hải Phòng) lúc này trở nên nhỏ bé đối với nhu cầu phát triển một cảng thị phục vụ cho nền thương mại Pháp trong các mối liên hệ với thị trường miền Nam Trung Quốc và các hải cảng vùng Viễn Đông. Vùng nhượng địa ven sông Cấm cần thiết được mở rộng và trở thành một khu vực hành chính độc lập thuộc Pháp, tách hoàn toàn khỏi tỉnh Hải Dương. Một nền hành chính mới đang dần hình thành, vị trí đại diện cho chính phủ Pháp ở nhượng địa từ chức danh Lãnh sự (Consulat) (9) dần được thay thế bởi một hệ thống các viên chức dân sự, đứng đầu là Công sứ (Résident). Tháng 4 năm 1885, Raoul Bonnal (10) - một cựu quân nhân 38 tuổi, người đã từng kinh qua các chức vụ phụ trách vấn đề người bản xứ (administrateur des affaires indigènes) ở Nam Kỳ (1876-1883)

(11), Công sứ Hà Nội (1883-1884) đã được chọn lựa đảm nhiệm vị trí Công sứ đầu tiên của Hải Phòng, sau thời gian 6 tháng biệt phái làm việc tại Sơn Tây (12).

Tại nơi tiếp nhận vị trí đứng đầu cơ quan dân sự, R. Bonnal hiểu rõ hơn những điều bất lợi khi việc xây dựng một đô thị ở vùng duyên hải. Tình trạng lầy lội và mất vệ sinh của Hải Phòng chưa thay đổi so với thời điểm Bonnal lần đầu tiên đặt chân đến Bắc Kỳ bằng đường biển vào tháng 7 năm 1883 (13) và ở đây, trong thời điểm hiện tại, thiếu hẳn các yếu tố cần thiết để được gọi là "thành phố" theo tiêu chí của người Pháp. Ông cũng hiểu rằng, vùng đất này tuy được bảo vệ bởi những con đê sông ngăn thủy triều lên cao song lại bị ngập lụt khi mùa mưa đến, khi đó hầu hết các con đường đều lầy lội. Hơn nữa, bên cạnh kỹ thuật gia cố nền móng bằng hệ thống cọc tre, việc nhiều ngôi nhà của người châu Âu sử dụng cùng phương thức đào ao đắp nền đã phá vỡ khung cảnh chung khi tạo nên nhiều lỗ trũng ngập nước ngay cả trong mùa khô. Điều đó gây ra tình trạng mất vệ sinh trầm trọng cũng như thiếu những con đường khô ráo đảm bảo cho việc di chuyển thuận lợi. Mặt khác, khoảng trống về trị an ở nhượng địa khi chưa có lực lượng cảnh sát thành phố khiến người Pháp lo ngại, trong khi Công sứ thì không có bất cứ quyền hành gì bên ngoài phạm vi nhượng địa, còn quan chức triều Nguyễn ở Hải Dương lại không để tâm đến những thay đổi đang diễn ra ở nơi không còn thuộc phận sự của họ. Trong khi đó, tình trạng mất kiểm soát và các cuộc nổi dậy của nông dân vùng Hưng Yên, Hải Dương là mối đe dọa hiện hữu đối với các lực lượng chính trị và thương mại ở Hải Phòng. Theo viên công sứ Pháp, tình trạng hiện thời của người Pháp ở Hải Phòng không xứng đáng với những gì mà người Pháp kỳ vọng xây dựng. Chính vì vậy, R.

Bonnal mong chờ tất cả những công trình mới sẽ đảm bảo một cách đầy đủ nhất cho tương lai của thành phố cảng (14) khi được xây dựng trên một nền móng vững chắc và trong điều kiện vệ sinh được đáp ứng. Ông nảy ra ý định khởi xướng một công trình hạ tầng trên khu vực nhượng địa của Pháp hòng giải quyết các vấn đề đặt ra trong những năm đầu xây dựng một thành phố cảng ở Bắc Kỳ.

Cũng từ thời điểm này, nội bộ người Pháp bắt đầu bị chia rẽ bởi hai quan điểm khác nhau về việc có tiếp tục xây dựng Hải Phòng thành một cảng thương mại đường biển lớn ở Bắc Kỳ hay không? Khi mà những kỹ sư hàng hải ủng hộ việc di chuyển dự án cảng lớn sang vị trí thích hợp hơn ở Quảng Yên hoặc Hòn Gai (gần vị trí lập quán cảng của Pháp), thì những người Pháp gắn bó quyền lợi với Hải Phòng (được gọi là công dân Hải Phòng: Haiphonnais) lại muốn tiếp tục duy trì và phát triển thương cảng này. Nhóm chủ trương di dời cảng thương mại đã chỉ ra hàng loạt những điểm bất lợi của Hải Phòng, trong đó nghiêm trọng nhất là các dải chắn ở cửa sông và tình trạng bùn lầy khiến cho tàu lớn không thể cập bến được (15). Nhóm này còn nhấn mạnh rằng “trong một khu vực mà ít có những nền đất chắc chắn, rất dễ phải trả giá khi mà những công trình tốn kém ở đó có khả năng chìm xuống sông, xuống biển hết”. (16)

Về phần mình, Bonnal đứng về phía những người ủng hộ việc duy trì và phát triển thành phố cảng. Ông ta phát biểu “về phía tôi, với vị trí của viên Công sứ, chức trách của tôi chính là hoàn thành những thứ đã có ở đây, không cần lo lắng đến những quyết định thay thế cảng trong tương lai và tôi cũng không chậm trễ xác nhận rằng sự cố gắng của bản thân đã được những người Pháp ở Hải Phòng ghi nhận

và đánh giá cao. Và lại, trên mọi phương diện, cần thấy rõ là chính quyền rất quan tâm đến sự kinh doanh của họ (người châu Âu)” (17) - TVK chú). Mục đích mà viên Công sứ muốn đạt được là tạo những điều kiện tiện nghi và vệ sinh tốt nhất trong sự thiết lập các phương tiện cai trị đối với người dân thuộc địa thông qua việc giải quyết những thách thức thực tế. Song, việc thiết lập một nền móng vững chắc cho một thành phố tương lai trên vùng đất lầy Hải Phòng không phải là dễ dàng. Điều cốt yếu là phải lấp đầy những góc trùng tiếp giáp với sông Cấm và sông Tam Bạc để chống lũ lụt và như vậy thì cần đến một khối lượng đất khổng lồ. Có hai cách để có thể đạt được kết quả như trên:

- *Thứ nhất*, xây xung quanh nhượng địa hệ thống đê chống lũ, đồng thời khai thác, vận chuyển một khối lượng đất lớn từ nơi khác đến để lấp đầy các khu đất trùng. Phương thức này bộc lộ nhược điểm là hoặc sẽ tạo ra ở ngay cạnh thành phố tương lai một cái hồ nhân tạo đầy nước vào mùa mưa, trong đó lượng nước tù đọng sẽ trở nên nguy hiểm đối với sức khỏe của con người, hoặc Bonnal sẽ gặp khó khăn về nhân lực và tài chính cho việc vận chuyển khối lượng đất lớn trên một quãng đường dài.

- *Thứ hai*, đào một con kênh (dài, rộng và sâu) nối sông Cửa Cấm với sông Tam Bạc mà khối lượng đất đào lên đủ cung cấp để tạo nên một vùng đất đai bằng phẳng nằm gọn trong giới hạn tam giác của hai con sông và con kênh nhân tạo. Con kênh đào này tận dụng địa hình của lạch Liềm Khê thuộc khu vực làng An Biên, giáp với sông Tam Bạc, làm lối vào, từ đó mở rộng và kéo dài thông ra sông Cấm (18), liền ngay phía tây của cảng lớn trên sông Cấm.

R. Bonnal đã lựa chọn giải pháp thứ hai sau thời gian suy nghĩ kỹ lưỡng những thuận lợi cũng như hạn chế của nó. Ông ta

cũng hiểu rõ, về khía cạnh kỹ thuật, rằng việc bồi đắp sẽ tạo nên một vùng đất rộng, đảm bảo độ cao trung bình không quá 1,5m so với đỉnh của con đê. Sự xem xét tỉ mỉ và thận trọng đảm bảo rằng không cần sử dụng đến công cụ kỹ thuật đặc biệt nào và nền móng mới được thiết lập có thể đáp ứng được yêu cầu cơ bản để xây dựng các công trình lớn. Bên cạnh đó, những lo lắng về đất lỏng và nhão đã được xóa bỏ bởi vì ở Hải Phòng đất sét pha cát rắn chắc có ở hầu hết mọi nơi, điều đó cũng sẽ làm giảm sự băn khoăn về khả năng thấm nước dẫn đến sự sụt lún hay sạt lở của nền đất mới. Một khía cạnh nữa là vị trí của con kênh đào này hoàn toàn nằm ngoài các mảnh đất thuộc sở hữu của người châu Âu, vì vậy sẽ không làm tăng chi phí của dự án. Mặt khác, việc trưng dụng đất đai (của dân địa phương) cho những công trình phục vụ lợi ích chung thì gần như không phải trả một khoản bồi thường nào thẳng hoặc trong việc thỏa thuận với người nông dân thì khoản tiền chi cho việc mua đất của họ sẽ luôn rất thấp. Chính vì thế, R. Bonnal cam kết chịu trách nhiệm xem xét tất cả mọi sự thỏa thuận trong giới hạn được chấp nhận và hoàn toàn tôn trọng quyền phán quyết của Tòa án về những tranh chấp xảy ra nếu có. Trong việc xây dựng bản quy hoạch chi tiết cho thành phố mới, ông ta muốn giữ lại những con đường đã có từ trước cũng như cam kết tôn trọng lợi ích của người Pháp về mặt sở hữu đất đai. Do vậy, kể từ khi dự án được công khai, mọi giao dịch về đất đai bị cấm triệt để nhằm tránh tình trạng đầu cơ. Và trên thực tế, khi được biết về dự án, những người Pháp ở Hải Phòng đều bày tỏ sự hài lòng và khen ngợi đối với người đề ra sáng kiến.

Nhìn từ phía chính quyền bảo hộ của Pháp, R. Bonnal đã đưa ra những giải pháp hiệu quả để hoàn thành công trình

lớn với chi phí thấp khi ông ta đã tận dụng chế độ lao dịch ở Bắc Kỳ, phương thức mà chính ông ta cũng phải thừa nhận nó thực sự tàn nhẫn trong mắt người châu Âu, mặc dù nó đã từng tồn tại ở Pháp. Để tránh kéo dài thời gian thực hiện công trình cũng như tránh hai thời điểm quan trọng đối với người nông dân là lúc cày cấy và mùa thu hoạch, Bonnal đã lựa chọn thời điểm mùa khô, khi mà những người lao động rảnh rỗi để tập hợp những người chịu lao dịch ở các tổng lân cận về Hải Phòng. Trong khi đó, những quan chức tỉnh Hải Dương bày tỏ thiện chí cũng như cam kết sẽ cung ứng cho lực lượng lao động khẩu phần lương thực và một khoản tiền công nhỏ được trích ra từ số tiền dự trữ ở thủ phủ Hải Dương. Một viên lãnh binh được cử đến để chỉ huy việc bảo vệ công trường và ông Bédat, người chỉ đạo các công trình công cộng của Pháp, đã được mời vào vị trí chỉ huy trực tiếp công trình.

Sự tin tưởng của Bonnal về kết quả của công trình này thể hiện ở việc công trình đã được đấu thầu, khởi công ở thời điểm phù hợp và việc ông ta đánh giá cao về khả năng của nhân công - nông dân Bắc Kỳ vì họ thực sự là những người làm đất chuyên nghiệp, có kinh nghiệm làm đất khi xây dựng các công trình đê điều trước đây ở vùng đồng bằng. Ngoài lực lượng lao động đàn ông, một số phần việc tuyển dụng cả phụ nữ và trẻ em vì họ cũng muốn kiếm việc làm mặc dù chỉ nhận được mức thù lao ít ỏi. Trong hơn sáu tháng thực hiện, với việc thay thế các nhóm nhân công làm việc theo chu kỳ 8 ngày đã không gây ra bất cứ sự bất bình nào dù nhỏ nhất có thể gây cản trở đối với sự hoàn thành của nó (19). Kết quả là, một con kênh đào dài 2,8 km, rộng 70m trên bề mặt nước, rộng 50m tầng đáy, sâu 7m đã được hoàn thành. Nó cung cấp 1.1760.000m<sup>3</sup> đất cho công trình san lấp

mặt bằng mà từ đó người Pháp có thể nâng cao những công trình xây dựng phục vụ thương mại và công nghiệp. Ở khía cạnh an ninh, kênh đào phục vụ đắc lực việc đảm bảo trị an của thành phố, chống lại sự xâm phạm của dân địa phương, sự việc tương tự đã từng xảy ra vào năm 1883, đối với các cơ sở của người châu Âu. Ở khía cạnh giao thông, kênh đào này giúp cho việc khai thông sự tắc nghẽn thường thấy ở sông Tam Bạc, vốn không phải là một dòng chảy lớn (khoảng 80m) nhưng lại có nhiều ghe thuyền và sà lúp hơi nước hoạt động trên các bến tàu của Hoa kiều. Theo đánh giá của người Pháp, trong thời gian sau đó, các hãng buôn phương Tây và các hãng buôn của Hoa kiều đã xin xây dựng tổng cộng khoảng 5km cầu cảng cho thuyền bè vào hoạt động tại các bến sông, thúc đẩy việc giao thương ở dòng chảy nhân tạo này (20).

Từ những lợi ích mà công trình kênh vành đai đem lại, đã tạo nên một tiền đề thực sự cần thiết đối với sự hình thành và phát triển của Thành phố Hải Phòng. Ý định sâu xa hơn nữa mà Bonnal muốn đạt tới là: nhằm tạo nên một địa hình thuận lợi cho việc xây dựng một thành phố trong tương lai theo mong muốn của nhiều người Pháp (theo nghĩa hiện đại, tiện nghi và đảm bảo vệ sinh), ở đó người Pháp có thể đem đến nhiều sự kiến tạo; cũng như đảm bảo những điều kiện tốt cho các viên chức trong bộ máy chính quyền. Bonnal không hề tỏ ra tự mãn hay ảo tưởng vào những công việc mà ông ta đã làm trên cương vị một quan chức dân sự mặc dù việc hoàn thành công trình kênh vành đai, trên thực tế, đã không tiêu tốn khoản tài chính lớn (đáng kể) nào của chính quyền bảo hộ nhưng ít được sự ủng hộ của các quan chức quân sự Pháp ở Bắc Kỳ. Ông ta bày tỏ hy vọng về một nền hành chính dân sự được tổ chức tốt ở thuộc địa và nó đã bắt đầu được

thiết lập kể từ thời kỳ nắm quyền của Paul Bert ở Bắc Kỳ vào năm 1886. Ngay sau đó, chính quyền thành phố đã cho xây dựng hai cây cầu sắt qua kênh đào nối với vùng ngoài nhượng địa như các làng An Biên, Gia Viên, Lạc Viên với khu vực của người châu Âu. Việc di chuyển từ hai phía bờ kênh thông qua cầu Doumer nối phố Đô đốc Courbet (Route Amiral Courbet) với đường Đồ Sơn (Route Đồ Sơn, sau đổi thành đường Paul Doumer) (theo hướng Hàng Kênh qua Lạch Tray đi Đồ Sơn, nay là phố Hoàng Văn Thụ và phố Cầu Đất) và cầu Paul Bert (hướng tây sang đông) nối đại lộ Paul Bert (boulevard Paul Bert) ra phố Marseille và phố Lille theo hướng Lạc Viên. Ở hai tuyến đường đi vào trung tâm thành phố có các đồn cảnh sát bảo vệ, một điểm nằm ngay trên đường Paul Doumer và một đồn nằm trên phố Lille, gần chỗ bồn tròn ngã sáu của các phố Marseille (nay là phố Điện Biên Phủ), phố Lille [Đà Nẵng], phố Bordeaux [Phạm Minh Đức], phố Saint Étienne [Trần Khánh Dư], phố Paris [Lương Khánh Thiện] và phố Lyon [Võ Thị Sáu], gọi là bồn tròn Pháp (Rond point de France).

## 2. Sự vận hành của kênh Bonnal: Nhìn từ các khoản đầu tư và quy hoạch thành phố

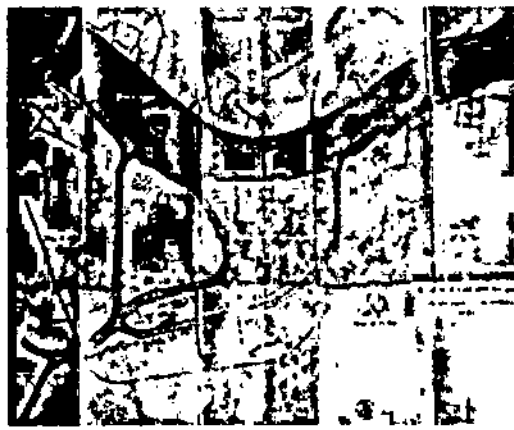
Sự ổn định nền hành chính và phát triển thương mại đã đưa đến sự kiện cuối năm 1888, Thành phố Hải Phòng chính thức trở thành thành phố nhượng địa của Pháp, là thủ phủ của tỉnh Hải Phòng (21). Sự xác lập địa giới hành chính của thành phố cảng, theo nghị định của Thống sứ Bắc Kỳ là Eusèbe Irénée Pareau, trên thực tế rộng hơn khu vực cư ngụ của người châu Âu (22), đã vượt ra ngoài khuôn khổ ba dòng chảy Cửa Cấm, Tam Bạc, kênh Bonnal, mở rộng về phía An Dương, An Biên, Gia Viên và Lạc Viên. Sau một thập kỷ khơi dòng nối tuyến, kênh đào Bonnal

đã không còn giữ được vai trò của thủy lộ phụ trợ nội địa, nguyên do từ sự bồi tụ lòng kênh, nhất là ở khu vực lối vào từ sông Tam Bạc và lối ra thông với sông Cửa Cấm. Dường như một giải pháp đã được đưa ra sau đó không lâu là công trình kênh đào Hạ Lý (coupure Hạ Lý) có nhiệm vụ chia sẻ áp lực giao thông với sông Tam Bạc. Cuối tháng Hai năm 1893, ông Berthoin, thành viên Phòng Thương mại Hải Phòng, đã đề cập đến vấn đề nạo vét kênh Bonnal, vấn đề được nêu lên từ cuối năm 1892 (23). Chính quyền thành phố quyết định cho thiết lập các cổng bằng gỗ chắn hai đầu kênh Bonnal nhằm mục đích kiểm soát lưu lượng thuyền bè qua lại và trên thực tế, chiều cao của hai cây cầu sắt chỉ cho phép thuyền bè lưu thông dọc theo tuyến kênh. Ví dụ, việc quản lý các tàu chở dầu hỏa được quy định cụ thể căn cứ theo nghị định ban hành ngày 22 tháng Năm năm 1893 (24). Mặt khác, Phòng Thương mại Hải Phòng được yêu cầu lập một ban phụ trách việc kiểm tra tình trạng bồi lấp của con kênh và thực hiện việc sửa soạn nạo vét. Tháng 6 năm 1906, Phó Đốc lý Hải Phòng yêu cầu Phòng Thương mại chính đón nhận sự để đảm bảo việc nghiên cứu các phương tiện có thể sử dụng cho việc chỉnh trang kênh vành đai, Brousmiche được đồng thuận thay thế vị trí của Gage trong ban công tác này. Cũng trong tháng đó, Hội đồng thành phố thông qua khoản chi 60 piastres để khôi phục lại cánh cổng và hàng rào bằng gỗ ở lối vào con kênh vì chúng mới bị tàn phá sau cơn bão đêm ngày 1 sáng ngày 2 tháng 5 (25).

Những trở ngại đối với việc lưu thông của các thuyền buôn đã đặt ra những yêu cầu mới đối với sự tồn tại của con đường thủy - vành đai nước của khu vực thương

mai và hành chính (26). Những ý kiến thảo luận về việc duy trì hay san lấp con kênh đào này chính thức được khơi nguồn từ năm 1896, kéo dài trong gần 3 thập kỷ cho đến khi chính quyền thành phố chính thức sắp xếp một khoản tài chính công để thuê khoán các công ty tư nhân san lấp con kênh. Trong thời gian đó, chính quyền thành phố đã nỗ lực để duy trì nó. Giữa năm 1913, Phòng Thương mại Hải Phòng được đề nghị cho vay 1.500.000 francs cho các công trình công cộng, trong đó việc sửa sang cầu cảng cùng bến thuyền dài 55 m và nạo vét lòng kênh cần đến khoản tài chính 15.000 francs. Đại diện Phòng thương mại này cũng bày tỏ mong muốn được xem việc nạo vét liên tục toàn bộ kênh Bonnal, từ lối vào phía sông Tam Bạc tới đại lộ République (nay là phố Hoàng Diệu) là cửa ra sông Cửa Cấm, chi phí bổ sung phát sinh sẽ được chi trả bởi ngân sách thường xuyên cho việc khai thác các bến tàu (27). Ba tháng sau đó, Hội đồng thành phố thông qua khoản ngân sách (phục vụ phát triển cảng) 16.000 francs cho nạo vét lòng kênh đào cũng như những trở ngại hai phía "cửa" vào ra của nó để thuyền chở hàng có thể di chuyển (28). Việc tiếp tục duy trì tuyến đường thủy này là cần thiết, cuối năm 1915, trên cơ sở ý kiến của Odon Tournois, Đốc lý Hải Phòng, và Thống sứ Bắc Kỳ là Georges Destenay, dự án nạo vét kênh Bonnal để phục vụ cho giao thương là một trong những nội dung thảo luận trong các phiên làm việc của Phòng Thương mại Hải Phòng (29). Tuy vậy, vào lúc này, việc lưu thông các phương tiện ở lối ra của con kênh cũng gián tiếp ảnh hưởng đến việc vận hành của cảng lớn trên sông Cửa Cấm, làm cho thời gian ra vào cập bến của các tàu trở nên chậm hơn (30).

Hình 1. Bản đồ quy hoạch thành phố Hải Phòng (1915 - 1921)



[Nguồn: RST.78756 - Plan de la ville de Haiphong (dressé en 1915 et approuvé en 1921), TTLTQG1, Hà Nội]

Trong khi đó, hai tuyến đường bộ nội thành dần được xây dựng dọc theo hai bên bờ kênh trong những năm 1890. Cho đến khi con kênh đào này kết thúc vai trò lịch sử của nó, dọc hai bên bờ, người Hải Phòng thường di chuyển trên đại lộ Chavassieux [Léon Chavassieux, Đốc lý Hải Phòng năm 1890] (nay là phố Quang Trung và phố Trần Hưng Đạo) và đại lộ Bonnal (nay là phố Nguyễn Đức Cảnh và phố Trần Phú). Một số hãng buôn, xưởng sửa chữa cơ khí và các công trình công nghiệp được xây dựng hai bên bờ kênh cùng hệ thống cầu tàu kiên cố. Tập san của Phòng Thương mại Hải Phòng (*Bulletin de la Chambre de Commerce de Haiphong*) thống kê khá đầy đủ việc xây dựng này như: xưởng sửa chữa cơ khí của L. Porchet, văn phòng của công ty vận tải đường biển Chargeur-Réunis, nhà máy điện, Sở quan thuế... Ngay cả tuyến đường sắt Hải Phòng - Vân Nam cũng được quy hoạch nằm ngoài giới hạn khu vực thương mại của người châu Âu [ngăn cách bởi kênh Bonnal], liền kề với đường vành đai phân chia địa giới hành chính của thành phố (nay là tuyến đường Tôn Đức Thắng, Tô Hiệu, Lê Lợi, Lê Lai). Năm 1916, việc tu sửa

cầu Paul Bert được thực hiện (31). Tuy nhiên, từ cuối năm 1918 trở đi, do thuyền bè không còn được lưu thông thuận lợi trên kênh Bonnal, vai trò giao thông đường thủy của kênh đào suy giảm, trở thành vật cản đối với sự phát triển của thành phố, nên nhà cầm quyền cho lấp dần một số đoạn ở khu giữa của con kênh (32).

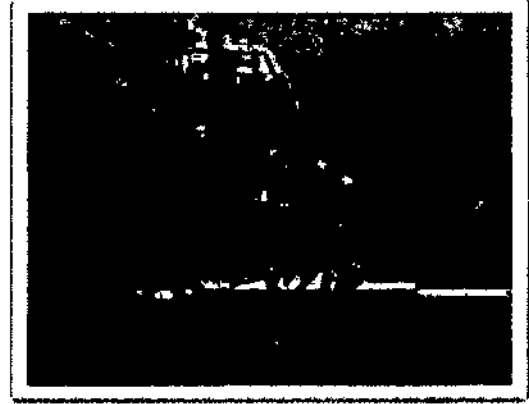
Năm 1921, một dự án san lấp kênh Bonnal được khởi động trên cơ sở một khoản tài chính lớn được chính phủ Pháp cho vay lên đến 3 triệu francs với lãi suất dành cho địa phương là 7,5%, trong khi các nhà thầu mong muốn hưởng đến khoản vay ưu đãi thông qua dịch vụ của Ngân hàng Đông Dương với mức lãi suất 2% (33). Trên cơ sở đó, từ giữa năm 1922, công trình lấp kênh vành đai tiếp tục được thực hiện từ khu vực giữa kênh cho đến giao điểm với Cửa Cấm (34) như một "công trình" đô thị nhằm chuyển đổi chức năng của thủy lộ này. Tháng 9 năm đó, một số phần việc của công trình lấp đáy kênh đào được hoàn thiện ở phần "thượng nguồn" (35) bằng một khoản tài chính bổ sung trị giá 10.000 piastres (36). Năm 1923, khoản ngân sách phục vụ lấp kênh được bổ sung 3.500 piastres (37). Và cuối năm ấy, trong khi chính quyền Thành phố Hải Phòng và tỉnh Kiến An xác lập lại địa giới nội và ngoại thành (38), Công ty Dịch vụ hàng hải Bắc Kỳ ở Hải Phòng bắt đầu thực hiện tháo dỡ cầu Paul Bert (39). Sang năm 1925, việc lấp đáy kênh đào từ khu vực đường Sài Gòn (nay là phố Hoàng Ngân), đường Bắc Ninh (nay là phố Lân Ông), đường Lạng Sơn (nay là phố Mê Linh) đến phía sông Cửa Cấm hoàn tất, phần còn lại chưa bị lấp bởi một số nhà xưởng còn hoạt động, trong đó có xưởng cơ khí sửa chữa tàu của Caron thuộc về Công ty cơ khí xây dựng (*Société des Constructions Mécaniques*), xưởng sửa chữa cơ khí Robert-Guérin-Théard (*Ateliers*

*Robert-Guérin-Théard*), và một số xưởng xay xát gạo. Năm 1925, Caron xin bắc cây cầu sắt qua kênh đào. Sau đó, năm 1929, Công ty Cơ khí xây dựng tiếp tục xin thuê đất và củng cố nhà xưởng, đặt mới cầu tàu trên kênh Bonnal phục vụ việc sản xuất và sửa chữa tàu thuyền đường thủy với giá 1.200 piastre mỗi năm (40).

Nhìn từ bản đồ thành phố các năm 1915, 1923, 1925, 1928-1934 (41) cho thấy sự thay đổi nhanh chóng của khu vực bồi lấp, từ dòng chảy thành dải công viên cây xanh, mà lý do chủ yếu là chính quyền thành phố sẽ không phải bồi thường cho những gia đình địa phương đã bị cát đất phục vụ đào kênh từ 40 năm trước. Việc san lấp kênh Bonnal, trên thực tế, không ảnh hưởng đến giao thông, giao thương, vệ sinh và an ninh của Hải Phòng mà đã loại bỏ sự cản trở đối với việc lưu thông trong khu vực nội thành mới. Việc chỉnh trang các tuyến đường bộ ngang qua kênh Bonnal cũng dần dần được thực hiện. Báo cáo của Phòng Thương mại thành phố cuối năm 1923 cho biết “do sự mở ra những con đường mới trên kênh Bonnal, phong trào xe ô tô đã gia tăng đáng kể trong đường Francis Garnier, và vào những thời điểm nhất định, tiếng nói được bao phủ bởi tiếng ồn bên ngoài” (42). Năm 1925, Hội đồng Thành phố Hải Phòng thông qua khoản tiền 2.500 piastres phục vụ xây dựng các vườn hoa cây xanh trên khu vực kênh đã lấp (43) và trên 6.800 piastres để xây dựng các bến tàu phía tây (quais Ouest) ở lối vào của kênh đào (44). Sự “chuyển động” của khu vực trung tâm đô thị Hải Phòng nhằm hiện thực hóa việc mở rộng địa giới thành phố lần thứ 2 (45). Việc xây dựng các tuyến đường bộ ngang qua kênh Bonnal nối liền đại lộ Chavassieux và đại lộ Bonnal, mở các thông lộ ra vào trung tâm thành phố, nằm trong khoản ngân sách 28.000

piastres năm 1927 (46). Trên đà phát triển đó, vào cuối những năm 1920, Ernest Hébrard đã lên ý tưởng cho bản quy hoạch mở rộng thành phố lần thứ 3, cơ sở xác định địa giới hành chính được vị kiến trúc sư này thiết kế dựa trên những dòng chảy tự nhiên của sông Cửa Cấm, sông Lạch Tray, sông Rế.

**Hình 2. Bản đồ quy hoạch thành phố Hải Phòng (1928)**



[Nguồn: RST.65755 - Plan d'éménagement et d'extension de la ville de Haiphong et de sa zone suburbaine 1906-1935, TTLTQG1, Hà Nội]

Năm 1930, đoạn kênh đào còn lại, nơi tiếp giáp với kênh đào Hạ Lý và sông Tam Bạc, được cải tạo thành vũng Bonnal (darse Bonnal) đã tiêu tốn 11.000 piastres tiền ngân sách, nạo vét tổng cộng 57.000m<sup>3</sup> bùn đất (47). Việc cải tạo ở khu vực này cho phép thuyền và sà lan được neo đậu và nộp lệ phí một cách thuận tiện hơn, tổng mức phí thu được hàng năm giai đoạn 1933-1941 dao động từ 200 đến 500 piastres (48). Trong lần quy hoạch và mở rộng các đô thị trên toàn Đông Dương, năm 1941, công trình quy hoạch chỉnh trang khu công viên cây xanh (kênh Bonnal) thêm một lần tiêu tốn 1.650 piastres từ ngân sách thành phố (49).

### 3. Nhận xét và kết luận

Công trình kênh vành đai là thành công của Raoul Bonnal trên cương vị một quan chức dân sự. (50) Công trình này cho thấy



rõ tính toán của ông ta hướng đến lợi ích thiết thực của người Pháp ở Hải Phòng: những toan tính rất chi tiết và kỹ lưỡng, lựa chọn phương án tốt nhất để không gây nên sự chống đối nào cả về phía người Pháp cũng như người dân Việt Nam. Ông đã tận dụng chế độ lao dịch vốn dĩ tồn tại từ lâu ở Việt Nam nhằm mục đích tạo cơ sở cho việc xây dựng một thành phố châu Âu dưới sự quản trị trực tiếp của người Pháp ở Hải Phòng. Ông hy vọng rằng ở một nơi mà mọi điều kiện xây dựng được đảm bảo tốt thì không chỉ các viên chức Pháp mà cả các nhà buôn, các nhà công nghiệp đều có thêm cơ sở để tin tưởng vào tương lai của thành phố cảng.

Kênh vành đai đã hoàn thành sứ mệnh lịch sử của nó trong bốn thập kỷ tồn tại từ vị trí hành lang nước, thủy lộ phụ trợ, san lấp nền móng cho các công trình kiên cố, giảm bớt tình trạng lầy lội và mất vệ sinh, tạo cơ sở ổn định đời sống cho các viên chức dân sự Pháp mà quan trọng nhất là “bồi đắp” trung tâm của thành phố cho đến khi nó được mở rộng với 4 khu cư trú (quartiers), 5 khu kinh tế (zones). Trong lịch sử kiến thiết đô thị Hải Phòng, ở lát cắt lịch đại đầu tiên (1885 - 1915), kênh Bonnal đã có vai trò trong việc thúc đẩy giao thương, thúc đẩy phát triển các cơ sở kỹ nghệ hai bên tuyến đường thủy dài gần

3 km, trong bối cảnh thương mại đường thủy chiếm ưu thế.

Khởi xướng từ dự án kiến tạo đô thị, sự thay đổi công năng của kênh Bonnal đã đưa đến một không gian công cộng trong lòng Thành phố Hải Phòng từ giữa những năm 1920 cùng ý tưởng về một thành phố bên sông (hai bên bờ Nam và bờ Bắc sông Cửa Cấm). Công trình kênh đào Bonnal đã ra đời như một giải pháp có tính thời điểm cho thấy những nỗ lực xây dựng đô thị ở địa điểm được coi là cần thiết của một bộ phận các nhà thực dân Pháp ở Bắc Kỳ. Dải công viên trên nền kênh lấp, vũng Bonnal (sau này thành hồ Tam Bạc) cũng đóng vai trò một giải pháp có tính thời điểm tương tự cho đến khi nó được xác nhận trở thành một phần không thay đổi trong các bản quy hoạch thành phố trong suốt nhiều thập kỷ tiếp theo và tồn tại cho đến hiện nay. Sự ổn định và phát triển của Hải Phòng từ khu vực nhượng địa đầu tiên đã tạo cơ sở cho việc phát triển quy hoạch thành phố trong các thập kỷ đầu thế kỷ XX và để lại trong lòng thành phố nhiều di sản kiến trúc, văn hóa, kinh tế. Nhìn từ hệ thống bản đồ (1874-2011) cho thấy, Hải Phòng đã và đang thừa hưởng toàn bộ quy hoạch từ thời kỳ thuộc Pháp, trong đó kênh Bonnal và dấu tích của nó còn lại đến nay cũng có giá trị của một di sản trong lịch sử ra đời và phát triển của thành phố cảng.

## CHÚ THÍCH

(1). Ở đây, chúng tôi xem xét sự ra đời của “Thành phố Hải Phòng” bắt đầu từ hạt nhân là khu nhượng địa của Pháp thuộc tổng Gia Viên, huyện An Dương, tỉnh Hải Dương.

(2). Trong các tài liệu lưu trữ về Hải Phòng thời kỳ này, người Pháp sử dụng thuật ngữ “marécage” - bãi lầy, để mô tả địa hình của vùng đất ngã ba sông Cấm và sông Tam Bạc. Điều kiện địa chất ở Hải Phòng khác biệt hoàn toàn với hoàn cảnh xây dựng

tại Pháp: nơi chủ yếu các công trình được xây dựng trên nền đất đá vững chắc và khô. Từ thực tế mà tác giả bài viết quan sát, giới kỹ sư xây dựng Pháp có nhiều tri thức và kinh nghiệm xử lý các công trình xây dựng trên địa hình dốc, trong khi đó nền đất yếu thực sự là một thử thách với họ vào những thập kỷ đầu tiên kiến thiết đô thị ở Hải Phòng.

(3). Dấu vết còn lại ngày nay là vùng hồ Tam Bạc và dải công viên trung tâm với hai phố song

song là đường Nguyễn Đức Cảnh nối dài với Trần Phú và Quang Trung nối dài với Trần Hưng Đạo ra đến Tượng đài công nhân cảng khu Máy Tơ. Từ năm 1985 đến nay, Thành phố Hải Phòng đã tiếp tục có sự cải tạo không gian của khu vực này để hoàn thiện hệ thống công viên và hồ Tam Bạc cùng một số công trình hạ tầng giao thông. Tham khảo bài phóng sự "Đôi bờ sông Lấp" của Hà Linh Quân tại địa chỉ <http://laodong.com.vn/phong-su/doi-bo-song-lap-201576.bld>, truy cập tháng 8 năm 2017.

(4). Xem Paul Brunat. *Exploitation commerciale du Tonkin [Rapport à la Chambre de commerce de Lyon, séance du 18 janvier 1885]*. Lyon, Pitrat Ainé, 1885, p. 8.

(5). Những phân tích về hoạt động thương mại ở cảng Hải Phòng từ năm 1875 đến 1883 trong luận án của Gilles Raffi (1994). *Haiphong: origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921*. Aix-en Provence, Đại học Aix-Marseille 1, đã minh chứng cho sự thay đổi này.

(6). Ch. Grall, *Hygiène de l'Indochine* [Hygiène colonial appliquée]. Paris, Librairie J. – B. Baillièrre et fils, 1908, p. 115. Trước khi công ty của Ulysse Pila xây dựng hệ thống cửa hàng và nhà kho ở cảng Cửa Cấm, người Hoa đã kinh doanh kho hàng tại khu vực Hạ Lý, sát với ngã ba giữa kênh đào Hạ Lý và sông Cấm, nay nằm trong khu vực nhà máy đóng tàu Bạch Đằng.

(7). Xem những dẫn chứng về sự sụt lún của các công trình lớn của Pháp ở Hải Phòng trong bài báo của Lã Trọng Long (2008). Cảng Hải Phòng với sự ra đời của thành phố. In trong *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*. Sở Văn hóa-Thể thao-Du lịch Hải Phòng, 2008, tài liệu không xuất bản.

(8). Xem thêm trong: *Sông Lấp xưa và nay. Nghiên cứu lịch sử Hải Phòng*, số 1, tr. 60.

(9). Từ năm 1875 đến 1883 có 7 đời lãnh sự Pháp, thuộc hàng ngũ quan chức dân sự, ở Hải Phòng; từ 1883, chế độ hành chính bắt đầu thiết lập, sau đó quy định quan chức đứng đầu (thành phố) nhượng địa là Công sứ. Xem phần phụ lục trang 565 trong luận án của Gilles Raffi (1994).

*Haiphong: origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921*. Aix-en Provence, Đại học Aix-Marseille 1.

(10). Theo các hồ sơ LH/282/005, LH/282/9 và LH/282/2, Trung tâm Lưu trữ quốc gia Pháp, tên đầy đủ của ông ta là Jean Thomas Raoul Bonnal, sinh trưởng trong một gia đình nhà binh có truyền thống ở Toulouse, miền Nam nước Pháp. Năm 19 tuổi, R. Bonnal bắt đầu tham gia quân đội, học sĩ quan tại trường Saint-Cyrienne, bị thương trong chiến tranh Pháp - Phổ và sau đó biệt phái sang Nam Kỳ (Việt Nam) phụ trách tuyển mộ dân địa phương tham gia quân đội Pháp ở thuộc địa từ đầu năm 1876.

(11). Nguyễn Xuân Hưng trong bài *Hải Phòng trong lòng tôi* đăng trên trang blog cá nhân cho rằng chức trách của R. Bonnal là: phụ trách chiêu mộ người Việt Nam ở Nam Kỳ tham gia đàn áp các cuộc khởi nghĩa diễn ra ở địa phương và vấn đề này còn tiếp tục gắn R. Bonnal khi ông ta đảm nhận một số vị trí dân sự ở Bắc Kỳ. Nguyễn Xuân Hưng dẫn chứng sự kiện đàn áp khởi nghĩa ở Lạng Sơn năm 1885 từ hồi ký của Bonnal đăng trên Tạp chí Đông Dương [đã dẫn], xem thêm tại <http://nguyensexuanhung.com/page/detailinfo/idx/8/d/27/haiphong-trong-long-toi.html>, truy cập tháng 8 năm 2017.

(12), (13). Thời điểm này được xác định theo lịch Việt Nam, chậm hơn 1 tháng so với Tây lịch, do đó nó không mâu thuẫn với thời điểm mà hồ sơ lưu trữ cá nhân Bonnal ghi chép về lịch trình đến Hải Phòng của ông ta trong Hồi ký Raoul Bonnal (1925). *Au Tonkin 1873-1881-1886: notes et souvenirs*. Hanoi-Haiphong, La Revue indochinoise publiée, 289p.

(14), (15), (16), (17). Raoul Bonnal, *Au Tonkin 1873-1881-1886: notes et souvenirs*. Hanoi-Haiphong, La Revue indochinoise publiée, 1925, pp. 30-32.

(18). Theo ý kiến của các tác giả trong cuốn *Hội đồng Lịch sử Thành phố Hải Phòng* (1990). *Địa chí Hải Phòng, tập 1*. Hải Phòng, Nxb. Hải Phòng, tr. 19, tuy nhiên suy luận về việc tận dụng phần lạch Liêm Khê chưa có tài liệu kiểm chứng.

(19). Trong bài *Sông Lấp xưa và nay. Nghiên cứu lịch sử Hải Phòng*, số 1, tr. 60, có đề cập đến cuộc đấu tranh bỏ việc tập thể của người lao động Việt Nam hồng phản đối việc đối xử tàn ác, hình phạt dã man và căm phẫn trước việc chính quyền bảo hộ muốn đưa người lao động đi công trường làm đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn.

(20), (26). Xem bài của E. L. Le Canal de Ceinture trên *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 26 octobre 1895 (số ra ngày Chủ nhật, 26.10.1895). Hai ông Godard (Fernand Charles Godard?, phó Chủ tịch phòng Thương mại Hà Nội) và Renaud (kỹ sư trưởng cầu đường, giám đốc Sở Công trình công cộng) đã gửi chính quyền bảo hộ Bắc Kỳ bản báo cáo về tình trạng bồi lấp trên dòng kênh đào trong một thập kỷ ra đời của nó.

(21). Năm 1888 là dấu mốc đáng ghi nhớ trong lịch sử tổ chức hành chính, địa giới ở Bắc Kỳ, không chỉ có Thành phố Hải Phòng được xác lập mà còn có sự kiện thành lập tỉnh Thái Bình và một số huyện ở Bắc Kỳ, ví dụ huyện Hải Hậu, tỉnh Nam Định.

(22). Xem địa giới hành chính Hải Phòng năm 1888 và bản đồ Hải Phòng năm 1891 trong Trần Văn Kiên (2017). *L'industrialisation de la ville de Haiphong de la fin du XIXe siècle jusqu'à l'année 1929 (L'invention d'une ville industrielle en Asie du Sud-Est)*. Aix-en-Provence, thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Aix-Marseille Université, pp. 126-128.

(23). Chambre de Commerce de Haiphong, *Procès-verbal de la séance du 22.Fév.1893*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 1893, pp. 227-231.

(24). *Procès-verbal 11.Nov.1907*, p. 2.

(25). *Procès-verbal 11.Juin.1906*, pp. 95, 104.

(27). *Procès-verbal 02.Juin.1913*, pp. 128-131.

(28). *Procès-verbal 01.Sept.1913*, p. 2 ; *Procès-verbal 10.Mars.1914*, p. 85.

(29). *Procès-verbal 02.Nov.1915*, pp. 340-341.

(30). *Procès-verbal 03.Avril.1916*, p. 101.

(31), (32). *Procès-verbal 04.Déc.1916*, p. 366, 280.

(33). *Procès-verbal 18.Juillet.1921*, pp. 242, 246.

(34). *Procès-verbal 06.Juin.1922*, p. 180.

(35). *Procès-verbal 05.Sep.1922*, p. 300.

(36). Xem *Rapport de présentation au Conseil du projet de budget supplémentaire pour l'exercice*

1922 trong *Ville de Haiphong. Budget supplémentaire pour l'exercice 1922*. Haiphong, IDEO, p. 4.

(37), (42). *Procès-verbal 01.Oct.1923*, p.313,367.

(38). Theo hồ sơ lưu trữ RST.78764 A.s urbanisme de la zone suburbaine de Haiphong 1922-1924, TTLTQG 1, Hà Nội.

(39). *Budget de l'exercice 1923*, pp. 5, 7, 48-49.

(40). Theo hồ sơ lưu trữ RST.59550 Demande d'occupation des quais du canal Bonnal à Haiphong formulée par la Société Anonyme des Constructions Mécaniques 1929, TTLTQG 1, Hà Nội.

(41). Theo các hồ sơ lưu trữ RST.78756 *Plan de la ville de Haiphong dressé en 1915 et approuvé en 1921*, RST.59275 *Extension du périmètre urbain de la ville de Haiphong 1922 -1934*, RST.65755 *Plan d'aménagement et d'extension de la ville de Haiphong et de sa zone suburbaine 1906-1935*, TTLTQG1, Hà Nội và Bản đồ Hải Phòng 1925 trên Thư viện số (Gallica) - Thư viện Quốc gia Pháp, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-5289.

(43), (44). *Budget supplémentaire pour l'exercice 1925*, pp. 12-13; 28-29.

(45). Lần mở rộng địa giới hành chính lần thứ nhất diễn ra vào những năm đầu tiên của thế kỷ XX, lần thứ hai vào những năm 1922 - 1924. Xem chi tiết trong hồ sơ lưu trữ RST.78713 *Division en quartiers de la ville de Haiphong 1901-1932*, TTLTQG 1, Hà Nội.

(46). Rapport de la Commission des Travaux, *Budget de l'exercice 1927*, p. IX.

(47) *Budget supplémentaire pour l'exercice 1930*, pp. 26-27.

(48). *Budget de l'exercice 1933*, p. XII ; *Budget de l'exercice 1940*, pp. 10-11 ; *Budget de l'exercice 1941*, pp. 10-11.

(49). *Budget supplémentaire pour l'exercice 1941*, pp. 16-17.

(50). Trong lời nói đầu cho việc xuất bản hồi ký của Raoul Bonnal, sđd, hai vấn đề được nhắc đến đầu tiên như điểm nhấn cho nhân vật này là : vị trí của một quan chức dân sự đầu tiên và công trình kênh vành đai với ý nghĩa đặc biệt quan trọng đưa Hải Phòng ra khỏi tình trạng lầy lội, đó cũng là lý do để đưa đến việc Tạp chí Đông Dương xuất bản cuốn sách để kỷ niệm về công trình tồn tại 4 thập kỷ trong lòng thành phố.