

# QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG GIAO THÔNG Ở NAM KỲ TRONG CHƯƠNG TRÌNH KHAI THÁC THUỘC ĐỊA CỦA THỰC DÂN PHÁP (1897 -1918)

NCS. BÀNH THỊ HẰNG TÂM

## Phần 3.

### QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH CÁC HỆ THỐNG GIAO THÔNG THỦY - BỘ - HÀNG KHÔNG TRONG TIẾN TRÌNH KHAI THÁC THUỘC ĐỊA CỦA THỰC DÂN PHÁP Ở NAM KỲ (1897 - 1918)

(tiếp theo số tháng 9)

**Ở** Nam Kỳ thời triều Nguyễn trước năm 1897, hệ thống giao thông còn rất đơn giản, thô sơ, chủ yếu là đường bộ đắp đất, nhỏ bé (được gọi là đường cái quan hay đường thiên lý) và đường thủy nội địa dựa vào hệ thống sông, rạch có sẵn và một số kênh đào chằng chịt ở miền Tây Nam Kỳ. Đường biển chủ yếu cập theo bờ đi từ Bắc vào Nam. *Riêng khu vực lục tỉnh Nam Kỳ lúc ấy đã có hàng ngàn cây số đường đất liên huyện, liên tỉnh, liên vùng, liên miền, nối thủ phủ Gia Định với các tỉnh miền Đông và miền Trung*<sup>1</sup>.

Xét toàn cảnh, hệ thống giao thông ở Nam Kỳ trước thời Pháp thuộc chủ yếu là giao thông thủy - bộ, còn nhiều hạn chế, chỉ có thể phục vụ kinh tế tự cung tự cấp, lưu thông hàng hóa nội vùng. Hệ thống giao thông này cùng các vùng, miền khác của Việt Nam và Đông Dương đã có bước phát triển đột phá vào thời thuộc Pháp kể từ giai đoạn khởi đầu từ 1897 - 1918. Trong phần 3 của bài viết, chúng tôi xin làm rõ sự hình thành hệ thống giao thông thủy - bộ - hàng không tại Nam Kỳ trong bối cảnh cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất của thực dân Pháp ở Việt Nam.

\*

#### 3.1. Quá trình hình thành hệ thống giao thông đường thủy và cảng biển

##### 3.1.1. Hệ thống giao thông đường thủy

##### 3.1.1.1. Hệ thống giao thông đường thủy nội địa

Nam Kỳ là vùng đất được hình thành bởi

sông Đồng Nai và sông Mekong (sông Cửu Long). Địa hình Nam Kỳ khá bằng phẳng, phía Tây, Đông và Đông Nam giáp biển; phía Bắc và Tây Bắc giáp Campuchia và một phần phía Tây Bắc giáp Nam Trung Bộ. Đồng bằng châu thổ của hệ thống sông Đồng Nai (miền Đông) và sông Mekong (miền Tây) chiếm khoảng 6.130.000 ha với hơn 4.000 kênh rạch có tổng chiều dài khoảng 5.700 km.

Nam Kỳ có mật độ sông rạch dày đặc do hệ thống sông Đồng Nai và đặc biệt là sông Mekong tạo nên. Đặc biệt sông Mekong ở miền Tây Nam Bộ, khi vào Nam Kỳ chảy theo hai nhánh lớn (sông Tiền và sông Hậu) đã tạo ra hệ thống phụ lưu gồm chín cửa lớn đổ ra biển. Sông tự nhiên ở Nam Bộ đều chảy theo hướng Đông - Tây đã chi phối đến phương thức khai thác hệ thống kênh rạch ở vùng này để tận dụng thuận lợi của các dòng chảy tự nhiên. Việc khẩn hoang ở địa bàn sông nước được thực hiện bằng việc đào kênh nhằm dẫn thủy nhập điền và tạo ra dòng thủy đạo phục vụ nhu cầu đi lại, giao thương. Thời chúa Nguyễn và sau này nhà Nguyễn cho đào những con kênh mang tính chiến lược về kinh tế - quốc phòng như các kênh: Bảo Định, Thoại Hà, Vĩnh Tế...<sup>2</sup>.

Khi nhận xét về kênh rạch ở Nam Kỳ, Đô đốc Dupré - Thống đốc Nam Kỳ<sup>3</sup> đã từng nhận xét: *"Tại xứ này mà các con sông lại là các con đường lộ, việc các chiếc tàu chạy bằng hơi nước sôi sẽ tạo ra một cuộc cách mạng kinh tế giống như cuộc cách mạng xe hỏa."*<sup>4</sup>.

Do vậy, kênh đào ở miền Tây Nam Kỳ vừa nhằm mở rộng giao thông, vừa nhằm mục đích thủy lợi, đẩy mạnh khai hoang, là biện pháp tốt nhất để mở mang vùng đất Tây Nam Kỳ. Năm 1876 trong tờ trình lên Thống đốc Nam Kỳ, Kỹ sư Bernabeng đã viết: “*Không có kênh giao thông thì không có thuộc địa vì an ninh đi đôi với giao thông thủy*”.

Theo A. Bouinais trong *La Cochinchine contemporaine*<sup>5</sup>, hệ thống giao thông thủy nội địa Nam Kỳ trong giai đoạn này như sau:

- Tàu chạy bằng hơi nước, thuộc hãng Messageries Maritimes, đã được chính phủ hỗ trợ đảm bảo dịch vụ vận chuyển từ Mỹ Tho và Pnompenh qua Vĩnh Long, Sa Đéc, Sóc Trăng, Châu Đốc và Bến Tre. Hãng hoạt động từ những tháng đầu năm 1882 và đáp ứng nguyện vọng của chính quyền: phục vụ mỗi ngày hoặc hai ngày/lần kết nối giao thông giữa các chợ quan trọng ở miền Tây, Vũng Liêm, Chợ Lách, Baké đến Sài Gòn, cảng xuất khẩu cho phép đưa các sản phẩm nông nghiệp và công nghiệp của Lào, Cam Bốt, đên trung tâm thuộc địa một cách dễ dàng qua ngã sông Mê Kông.

- Thực hiện nhiều dự án cải tạo đường sông và hệ thống kênh được đào mới tạo điều kiện cho các tàu hơi nước lưu thông. Kênh đào Vĩnh Tế đã thông thương từ cảng Hà Tiên với vùng Bassac và Sài Gòn, mở một cánh cửa trên bờ biển phía Tây mà không con đường nào khác nối liền với nội địa (cũng cho tàu chiến sử dụng).

- Dự án của Kỹ sư Renaud:

+ Nghiên cứu Kênh đào Cửa Tiêu kết hợp sông Sài Gòn với sông lớn, nằm gần Mỹ Tho, không đi qua biển (chiều dài 16,7km, rộng 60m, sâu tối thiểu 5m);

+ Lập dự án kênh đào Mỹ Tho ở vùng Bassac, cho phép chuyên chở lúa ở Vĩnh Long, Trà Vinh và Sóc Trăng, đến Sài Gòn một cách nhanh nhất. Tuyến đường này, đã hiện diện từ khi đào kênh Trà Ôn năm 1876 để cho phép các tàu của hãng vận tải đường sông phục vụ trực tiếp các điểm xung quanh các cửa sông, Trà Vinh, Cần Thơ, Sóc Trăng,

đồng thời tránh rẽ qua Châu Đốc. Tuyến sông này tạo ra một con đường chạy trực tiếp và thuận tiện cho các thuyền chở nặng, khó xuôi theo các dòng sông, hoặc khi gió quá mạnh và sóng quá cao, mà buộc phải đi vào các con rạch quanh co và khúc khuỷu.

Các kênh đào nói trên hoàn thiện hệ thống đường sông bao phủ toàn vùng. Thuyền bè đa dạng về hình thể và kích thước lưu thông không ngừng trên kênh rạch đã tạo thành một không gian lớn nhất cho việc vận chuyển hàng hóa.

### 3.1.2. Hệ thống giao thông đường biển ven bờ và quốc tế

Nam Kỳ thông thương với bên ngoài (chủ yếu với chính quốc) bằng tàu biển chạy hơi nước dùng để chở khách và vận chuyển hàng hóa. Cụ thể:

- Tàu vận chuyển của Nhà nước (02 tháng/1 lần), đi từ Sài Gòn đến Toulon;

- Tàu khách của hãng Messageries Maritimes (nửa tháng/1 lần). Các bến quá cảnh: Port-Said, Suez, Aden, Pointe de Galles và Singapore;

- Tàu khách của hãng vận tải Anh quốc, cũng hoạt động nửa tháng/1 lần. Khi từ Pháp sang sẽ đậu lại ở Singapore. Thư tín chuyển đến Sài Gòn bằng tàu theo lộ trình nối giữa hai cảng. Vào tháng 01/1882, tuyến đường biển Côn Đảo – Singapore được khánh thành. Tàu chở thư tín của Anh và tàu chở thư tín từ Sài Gòn cũng đến Bắc kỳ. Dịch vụ này nhận được sự hỗ trợ của xứ Thuộc địa cũng như Bắc kỳ với giá 18fr/hải lý. Sài Gòn cũng liên kết với các thuộc địa lân cận và các cảng sông qua 45 tàu chở thư tín chạy đều đặn hàng tháng (trong nước 38 tàu, Trung Quốc 02 tàu, Singapore 04 tàu, Bắc kỳ 01 tàu).

- Hãng Messageries Maritimes có 03 tàu chở khách ở bến. Số lượng này tăng gấp đôi nếu theo đề nghị của Hội đồng Thuộc địa, nếu bến đầu tuyến của Nhật Bản được chuyển từ Hongkong đến Sài Gòn và quá cảnh tại Manille.

- Tàu từ Nam Kỳ đến Trung và Bắc Kỳ đã thiết lập các loại thuế quan khác nhau và thành lập dịch vụ vận chuyển đều đặn giữa Sài Gòn - Qui Nhơn - Đà Nẵng - Hải Phòng

Nhờ những hoạt động trên, giao thông đường biển từ Nam Kỳ đã có hiệu quả khác xa thời trước năm 1897.

### 3.1.3. Hệ thống cảng biển

Ngay từ năm 1860, khi chưa hoàn toàn làm chủ vùng đất Nam Kỳ, khi cuộc xâm lăng Nam Kỳ của đội quân viễn chinh Pháp còn vất vả chống đỡ phong trào đấu tranh của nhân dân các tỉnh Nam Kỳ, thực dân Pháp đã cho lập Cảng Sài Gòn. Đây là đầu mối giao thương lớn nhất ở Nam Kỳ từ đó cho đến ngày nay.

Cảng Sài Gòn được xây dựng ngay khi thực dân Pháp đang đánh chiếm Gia Định và bắt đầu hoạt động từ ngày 22/02/1860. Nhận thầu xây dựng do một số tư sản người Hoa ở Singapore đến Sài Gòn hình thành bên tàu dài 1.800m trên bờ sông Sài Gòn để xuất khẩu lúa gạo.

Cảng Sài Gòn thông thương ra biển qua sông Sài Gòn và Đồng Nai. Khi đi vào hoạt động, thuế tàu thuyền ra - vào Cảng Sài Gòn là 2fr/ton-rô bao gồm thuế hải đăng, thuế phù tiêu, thuế bến, thuế cảnh sát hải cảng, thuế bỏ neo.

Hoạt động tiêu biểu của các tàu thủy, ghe và thuyền biển trong cảng này những năm 1895 - 1898 như sau:

Năm	Tàu thủy		Ghe		Thuyền biển	
1895	497	499	34	33	1605	1554
1896	486	483	27	27	1589	1573
1897	493	497	28	31	1592	1612
11 tháng đầu năm 1898	508	498	23	21	1626	1631

Nhận định về vai trò Cảng Sài Gòn:

*Là cảng lớn trên sông, cách đất liền 81 km. Nằm ở phía Nam bán đảo Đông Dương, cảng Sài Gòn như một điểm hội tụ của những hệ thống thủy vận nối liền Châu Âu với Đông Á và Trung Quốc, Nhật Bản với Đông Nam Á.*

*Do có vị trí quan trọng cả về quân sự và kinh tế nên cảng đã được đầu tư thành một cảng lớn về cả cơ sở vật chất lẫn trang bị kỹ thuật nhằm nâng cao hiệu quả xuất khẩu lúa gạo. Cảng Sài Gòn vì vậy trở thành một đầu mối giao thương, một phương tiện không thể thiếu trong quá trình khai thác Nam Kỳ<sup>6</sup>.*

## 3.2. Quá trình hình thành hệ thống giao thông đường bộ

### 3.2.1. Hệ thống giao thông đường bộ ở Nam Kỳ trước năm 1897

Hệ thống đường chính.

- Về phía Bắc, đường thiên lý từ Sài Gòn - Gia Định ra Huế bắt đầu từ phía bắc cầu Son (Gia Định) chạy thẳng ngược ra phía Bắc qua ven núi Châu Thới, tới bên đò Ngựa (chợ Đồn), xuống Long Thành, Bà Rịa... Đường thiên lý đi tiếp xuống huyện Long Điền, huyện Đất Đỏ, thị trấn Phước Bửu (Xuyên Mộc), rồi sang địa phận của huyện Hàm Tân (tỉnh Bình Thuận). Từ đây, đường thiên lý chạy dọc ven biển ra đến kinh đô Huế.

- Về phía Nam, đường thiên lý từ cửa tây thành đến địa giới tỉnh Gia Định, dài 5.600 trượng (khoảng 95 km). Ngược lại, con đường từ Mỹ Tho chạy theo kinh Bảo Định, qua Tân Hương, giồng Cai Yển (Khánh Hậu), thị xã Tân An (Long An), Thủ Thừa (Bến Lức), dọc theo sông Bến Lức về Sài Gòn) qua Gò Đen, chợ Đệm, Bình Điền, An Lạc, chợ Phú Lâm... về đến cửa Tôn Thuận (góc đường Lý Tự Trọng - Nam Kỳ Khởi Nghĩa).

Phương tiện giao thông.

Phương tiện lưu thông trên đường phố Nam Kỳ rất đa dạng. Chỉ trong thành phố, các vùng lân cận và trên những con đường xe cộ đi lại được người ta mới sử dụng các loại xe sản xuất ở Châu Âu. Xe kéo của người bản địa, bánh tròn to, dùng bò kéo, là những xe phổ biến nhất. Các loại xe này có mái làm bằng rom để tránh nắng. Một cặp bò kéo có thể đi được khoảng 50km/ngày và có thể vượt qua các đoạn đường mà các loại xe kéo khác không qua được. Bò cũng có thể được thay bằng trâu, bước đi chậm hơn, đều hơn và dai sức hơn hoặc ngựa (nhỏ, béo lùn, năng động

và nhanh nhẹn và bản chân chắc chắn). Voi được sử dụng trước đây. Con vật này, sống hoang dã, nên chỉ có thể được sử dụng ở vùng như Châu Đốc<sup>7</sup>.

### 3.2.2. Hệ thống giao thông đường bộ ở Nam Kỳ giai đoạn 1897 - 1918

Giai đoạn đầu, trong quá trình xâm chiếm Gia Định, hệ thống đường ở Nam Kỳ không thể sử dụng được vào mùa mưa. Các con đường này đã biến mất một phần, các đoạn đường còn lại không thể nối với nhau vì hệ thống cầu đã bị hư hỏng nặng. Đô đốc Ohier là người đầu tiên muốn đảm bảo hệ thống giao thông ở Nam Kỳ.

Việc thành lập khu đô thị Sài Gòn đã biến các vùng đầm lầy thành công viên và cho phép xe thô đi lại. Ngoài Sài Gòn, ở nhiều vùng, đường sá rất nhiều, mặc dù chưa được hoàn hảo, như ở Thủ Dầu Một.

Để bổ sung vào bức tranh thành lập đường sá quanh Sài Gòn, cũng nên lưu ý rằng, ở một phần đất nước - nơi có dòng hạ lưu vùng Bassac chảy qua, phần được chia sẽ ít nhất trong báo cáo về hệ thống giao thông với Mỹ Tho và Sài Gòn (10 ngày đi lại bằng ghe để đến Chợ Lớn), thì có nhiều khu đất bị bỏ hoang, lý do là nhà nông không thể bán sản phẩm của mình với một cái giá có lời, vì giá vận chuyển ra Chợ Lớn và Sài Gòn khá cao và bị đè nặng rất nhiều chi phí. Vùng này chỉ cung cấp 1/6 sản lượng gạo xuất khẩu ở thuộc địa.

Việc phân loại đường sá, kênh rạch, đã mở đường, rải đá làm mặt đường và xây cầu được thực hiện bằng cách mô phỏng theo chính quốc, chính phủ đã chia đường sá thành: Quốc lộ và tỉnh lộ, đường hàng xã<sup>8</sup>. Quốc lộ dành để nối các trung tâm quan trọng nhất và dùng làm đoạn bắt đầu của tỉnh lộ. Nó theo các đường giao thông thương mại và hầu như sử dụng lại lộ trình đường sá của người An Nam được làm từ thời Gia Long. Chiều dài của quốc lộ được ấn định là 939km, với giá là 30fr/m (bao gồm cả cầu), chi phí là 28.170.000fr. Tỉnh lộ sẽ phát triển 2.049km và có giá là 20fr/m. Tổng chi phí là 70 triệu cho một mạng lưới giao thông 3.000km; Dĩ nhiên là chi phí này được Hội

đồng Thuộc địa và Hội đồng hàng tỉnh phân bổ trong nhiều năm.

Trong 02 năm (1881, 1882) đã mở đường, rải đá và đưa vào sử dụng:

- Quốc lộ và tỉnh lộ: 1.282 km;
- Đường hàng xã lớn 965 km;
- Đường hàng xã: 1.139 km.
- Tổng cộng:* 3.396 km

Hệ thống sông, rạch đan xen kéo theo việc xây cầu:

Loại đường	Số cầu	Chiều dài
Quốc lộ, tỉnh lộ	71	2.516,70m
Đường hàng xã lớn	123	1.825,05m
Đường hàng xã	85	1.133,30m
Đường sắt	18	400,00m
<i>Tổng cộng</i>	297	5.875,05m

Theo Báo cáo gửi Hội đồng Thuộc địa, phiên họp năm 1882<sup>9</sup>, ngay năm đầu tiên, nhờ áp dụng chính sách trợ cấp bằng hiện vật, đã mở được 500km đường, rải đá 17km, xây 73 cây cầu dài 824m; một số công trình cải tạo đường thủy qua việc nạo vét 341.000m khối bùn đất. Những kết quả đạt được năm 1882 còn đáng kể hơn và chính quyền đã tin chắc rằng, trong một thời hạn tối đa 10 năm, thuộc địa sẽ được trang bị một hệ thống đường hàng xã, đường sông, đường bộ tốt hơn, đi thẳng đến các ấp xa xôi nhất.

Một giải pháp được áp dụng tại một số vùng miền núi ở Châu Âu, được đề nghị áp dụng đối với loại đường sá ở Nam kỳ. Để quản lý, thì cứ 4 km cần phải xây dựng một cái lều cho hai công nhân sửa đường, đồng thời cung cấp cho họ một cây đèn nhỏ, một khoản trợ cấp hàng tháng khiêm tốn để họ thắp sáng đèn vào ban đêm, đèn màu xanh hoặc màu đỏ, để báo hiệu cho hành khách biết nơi trú ẩn an toàn. Các công nhân sửa đường này sẽ nhanh chóng cho họ biết nhiệm vụ của mình cũng như đưa ra một hiệu lệnh an toàn cho hành khách.

Về việc xây dựng cầu.

Trên sông Vàm Cỏ, người ta cũng xây cầu

## Công bố - Khai thác phát huy giá trị tài liệu lưu trữ

kim loại dài từ 300 - 400m, đặt trên các trụ bằng sắt cắm xuống nền đất. Cầu Bến Lức, nơi độ sâu của sông là 12m, xây cao 10m so với mực nước và bao gồm 3 nhịp dài 60m ở giữa sông; Cầu Tân An được làm bằng một nhịp lớn dài 80m và các nhịp 21,60m. Chiều sâu của sông Vàm Cỏ là từ 20 đến 22m. Nh74ng cầu này thay cho phà đưa xe lửa qua sông.

Ở Nam Kỳ có rất nhiều những cây cầu nhỏ đặc biệt, và người ta thường gọi là “các cây cầu Sài Gòn”. Những cây cầu này, theo nhận xét của Thống đốc Le Myre de Vilers, tuổi thọ không cao vì làm bằng gỗ, cần thay chúng bằng các cây cầu sắt. Kỹ sư Eiffel được Thống đốc giao nghiên cứu xây dựng các cây cầu bằng thép, mang hình dáng tương tự nhau nhưng rộng 6m, 9m, 12m và cho đến 27m, xe 4 tấn với 3 ngựa kéo có thể đi qua. 01 cây cầu bằng sắt dài 80m đã được xây dựng tại Sài Gòn trên Rạch Bến Nghé. Cầu dùng cho xe lớn đi qua.

Khi xây dựng tuyến đường sắt ra Nha Trang, các cầu vượt sông lớn, đi chung với đường bộ như cầu Cầu Bình Lợi (Sài Gòn) cầu Gành (Biên Hòa).

Đến năm 1912 người Pháp mới tiến hành xây dựng hệ thống đường bộ cho 3 nước Đông Dương, trong đó chủ yếu là Việt Nam. Từ đó Việt Nam hình thành 03 loại đường bộ gồm: Đường thuộc địa – Trục đường quan trọng của quốc gia và xuyên Đông Dương. Đường thuộc Xứ -Trục đường trong phạm vi 03 xứ (Bắc kỳ, Trung kỳ, Nam kỳ) và đường nối 3 xứ. Đường thâm nhập, là các trục đường giàu tài nguyên như rừng, khoáng sản, đường nối và các đồn

điền...từ đó đã hình thành mạng lưới đường bộ chính yếu Việt Nam. Từ đó ở Việt Nam hình thành 03 loại đường bộ gồm:

- Đường thuộc địa – Trục đường quan trọng của quốc gia và xuyên Đông Dương;
- Đường thuộc Xứ – Trục đường trong phạm vi 03 xứ (Bắc kỳ, Trung kỳ, Nam kỳ);
- Đường thâm nhập, là các trục đường giàu tài nguyên như rừng, khoáng sản, đường nối và các đồn điền... từ đó đã hình thành mạng lưới đường bộ chính yếu Việt Nam.

Ở Nam Kỳ, đường bộ được xây dựng sớm nhất từ Sài Gòn về các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long là đoạn từ thành phố Mỹ Tho được khởi công từ năm 1866 đến năm 1880 thì hoàn thành.

Đường thiên lý Bắc Nam được xây dựng dưới triều Nguyễn được người Pháp nâng cấp, mở rộng, gọi là đường thuộc địa số 1. Đến năm 1913 trục đường này mới chỉ có từng đoạn xe kéo và xe ô tô đi được.

Như vậy vào thời gian này, hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Việt Nam đã được chia làm ba loại đường: (1) Đường quốc lộ: loại đường rộng và dài nhất, là đường vận tải chính nối các tỉnh, lộ trong cả nước; (2) Đường hàng tỉnh: loại đường nối các trấn, tỉnh trong cả nước; (3) Đường hàng xã là loại đường nhỏ nối liền các thôn, xã, làng, bản với nhau hoặc hình thành từ những con đê chạy dọc sông ngòi cả nước, các loại đường nhỏ này được hình thành do thói quen đi lại tự nhiên của người dân.

Số liệu cụ thể về 07 quốc lộ được sắp xếp theo nghị định của Toàn quyền Đông Dương ngày 18/11/1804 như sau<sup>10</sup>:

Các loại quốc lộ	Chiều dài từng phần			Tổng chiều dài
	Đã rải đá	Đổ đất	Nền đất tự nhiên	
Quốc lộ 1: từ Sài Gòn đến Tây Ninh Do sở xe ô tô công cộng đảm bảo vận chuyển, hàng ngày khởi hành từ Sài Gòn và từ Tây Ninh đi qua Trảng Bàng.	99km			99km
Quốc lộ 2: từ Sài Gòn đến Bà Rịa Đi qua sông Sài Gòn và sông Đồng Nai bằng phà	92km			92km
Quốc lộ 3: từ Sài Gòn đến Sóc Trăng, đi qua Chợ Lớn, Gò Công, Mỹ Tho, Bến Tre, Trà Vinh và Đại Ngãi	84km	117km	9km	210km

Quốc lộ 4: từ Sài Gòn đến Hà Tiên, đi qua Chợ Lớn, Tân An, Mỹ Tho, Vĩnh Long, Sa Đéc, Long Xuyên và Châu Đốc	112km	127km	99km	338km
Quốc lộ 5: từ Thủ Đức đến Thủ Dầu Một	21km			21km
Quốc lộ 6: từ Thủ Dầu Một đến biên giới			129km	129km
Quốc lộ 7: từ Vĩnh Long đến Trà Vinh	15km	42km		57km

**3.3. Quá trình hình thành hệ thống giao thông đường hàng không**

Ngày 10/12/1910, chiếc máy bay Farman cánh đôi – loại phương tiện mới, lần đầu tiên xuất hiện ở Việt Nam, trên bầu trời Sài Gòn – Nam Kỳ.

Ngay sau đó, Thống đốc Nam Kỳ báo cáo Toàn quyền Đông Dương. Từ thông tin này, để phục vụ cho nhiệm vụ khai thác thuộc địa và đàn áp phong trào nổi dậy của dân chúng, chính quyền Pháp ở Đông Dương chủ trương phát triển hàng không. Ngày 13/7/1917, Toàn quyền Đông Dương Albert Sarraut ký nghị định thành lập Cục Hàng không Đông Dương (Service de l’Aviation de l’Indochine)<sup>11</sup> gồm 09 điều. Nội dung chính gồm:

- *Tổ chức trường huấn luyện, nghiên cứu các tuyến đường hàng không, thiết lập sân bay và đường băng, đặt quy chế về việc sử dụng máy bay trong các hoạt động dân sự, quân sự trên toàn cõi Đông Dương;*

- *Xác định cách thức sử dụng dịch vụ hàng không phục vụ nhu cầu dân sự và quân sự tại thuộc địa;*

- *Cục Hàng không Đông Dương có một phi đội gồm đội ngũ nhân viên quân sự ngoại hạng và nhân viên dân sự. Phi đội này đặt dưới sự chỉ huy và quản lý của một sĩ quan với chức danh chỉ huy phi đội Đông Dương đặt dưới sự chỉ đạo của Toàn quyền.*

Tuy nhiên, trong giai đoạn này, tại Nam Kỳ chưa triển khai (năm 1919, mới thành lập phi đội Nam Kỳ và triển khai xây dựng sân bay chỉ có một đường hạ cánh bằng đất thuộc làng Tân Sơn Nhất, phủ Tân Bình (địa danh Tân Sơn Nhất làm tên của sân bay sau này).

\*\*\*

Tóm lại, trong giai đoạn 1897 – 1918,

hệ thống giao thông ở Nam Kỳ được thực dân Pháp đẩy mạnh công cuộc xây dựng với những yếu tố mới (đường sắt và đường biển với tàu hơi nước vượt đại dương) đã khai thác một cách triệt để tài nguyên của Nam Kỳ góp phần quan trọng đảm bảo chi phí hoạt động không chỉ ở Nam Kỳ mà cả cho Đông Dương và nộp về chính quốc.

Cũng chính từ hoạt động xây dựng hệ thống giao thông thủy (nội thủy, ven biển và vượt đại dương) cùng giao thông đường bộ (bao gồm đường sắt và đường bộ cho các phương tiện xe cộ khác) đã thực sự tạo nên một diện mạo mới, một sự phát triển có tính đột phá của hệ thống giao thông ở Nam Kỳ và Việt Nam những năm cuối thế kỷ XIX, đầu XX. Đây là thành quả ngoài ý muốn chủ quan của những nhà thực dân ở Đông Dương và chính quốc./.

**Chú thích:**

1. Lê Quốc Sử (1994), *Một số vấn đề về lịch sử kinh tế Việt Nam*. Nxb. Chính trị Quốc Gia, Hn, tr 213
2. Trong phần này, tác giả đã trình bày trong bài *Hệ thống kênh đào ở Nam Kỳ thời Pháp thuộc (1867 - 1945)* đăng trên Tạp chí Văn thư – Lưu trữ Việt Nam số tháng 9, 10/2016
3. Chuẩn đô đốc Marie Jules Dupré (1813-1881), Thống đốc Nam Kỳ từ tháng 4/1871 – tháng 3/1874
4. [Ngân Hàng Đông Dương - WordPress.com. renengocnhan.files.wordpress.com/2010/08/nhdd.doc](https://www.renengocnhan.files.wordpress.com/2010/08/nhdd.doc)
5. TTLTQG II. A. Bouinais. *La cochinchine contemporaine*. Paris, năm 1884. Ký hiệu NN.965
6. Lê Huỳnh Hoa (2009), “Yếu tố mới trong sự phát triển hạ tầng kênh tể - kỹ thuật ở Nam Kỳ dưới tác động của chính sách của Pháp”, *Một số vấn đề lịch sử vùng đất Nam Bộ thời kỳ cận đại*. Kỷ yếu hội thảo khoa học tại Cần Thơ ngày 4/3/2008, Nxb. Thế giới, Hn, tr 145
7. TTLTQG II. A. Bouinais. *La cochinchine contemporaine*. Paris, 1884. Ký hiệu NN.965
8. TTLTQG II. A. Bouinais. Sđd
9. TTLTQG II. A. Bouinais. Sđd
10. TTLTQG II. Nha Công chánh. *Sở Cầu đường*, Báo cáo số: 871RA. Phòng Thống đốc Nam Kỳ
11. TTLTQG I. J 1091, JOIF 1917, tr.1043-1044