

HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG SỰ CHUYỂN BIẾN KINH TẾ - XÃ HỘI Ở ĐÔNG NAM BỘ (1900 - 1945)

Nguyễn Thị Nga*

Trường Đại học Thủ Dầu Một

Ngày nhận bài: 29/012/2021; Ngày nhận đăng: 10/02/2022

Tóm tắt

Quá trình khai thác thuộc địa của Pháp trong gần 100 năm thống trị đã làm cho nền kinh tế xã hội ở Đông Nam Bộ có những biến đổi sâu sắc. Để phục vụ cho việc khai thác thuộc địa, Pháp đã xây dựng, phát triển một hệ thống giao thông đường bộ giữa các tỉnh, thành trong khu vực Đông Nam Bộ nối với các vùng lân cận. Việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông đã tạo sự chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ trong những năm nửa đầu thế kỷ 20.

Từ khóa: hệ thống giao thông đường bộ, Đông Nam Bộ, thời Pháp thuộc.

Vùng Đông Nam Bộ gồm 6 tỉnh, thành phố là: Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh Tây Ninh, Bình Phước, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu. Phía Bắc - Tây Bắc giáp Campuchia, phía Nam giáp Biển Đông, phía Tây - Tây Nam giáp Campuchia và Đồng bằng sông Cửu Long, phía Đông - Đông Nam giáp Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ. Đông Nam Bộ có diện tích tự nhiên 23.605 km², chiếm 7,1% diện tích cả nước.

Từ đầu thế kỷ 20, sau khi hoàn thành công cuộc xâm lược, ổn định tình hình hình, thực dân Pháp tập trung xây dựng cơ sở hạ tầng, phát triển hệ thống giao thông làm cho việc đi lại giữa các tỉnh, thành trong khu vực Đông Nam Bộ được thuận lợi hơn, phát huy vai trò trung tâm của các đô thị như Sài Gòn, Vũng Tàu, Thủ Dầu Một, Biên Hòa... góp phần tạo nên sự chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ trong những năm nửa đầu thế kỷ 20 (1900 – 1945).

1. Đông Nam Bộ những năm đầu thế kỷ 20

Cuối thế kỷ 19, trước sự tấn công

xâm lược của thực dân Pháp, các tỉnh Gia Định, Biên Hòa, Định Tường, và Vĩnh Long thuộc phía Nam lần lượt thất thủ. Năm 1862, đại diện triều đình nhà Nguyễn là Phan Thanh Giản và đại diện của Pháp là đô đốc Bôna (Bonard) đã ký Hiệp ước nhường quyền cai quản 3 tỉnh miền Đông Nam Kỳ cho Pháp. Thực dân Pháp coi nhân dân ở ba tỉnh miền Đông Nam Bộ là “thần dân mới của Hoàng đế Napoléon” (Bulletin officiel de l’expédition de Cochinchine, 1863, tr.287). Từ đây, thực dân Pháp bắt tay vào việc khai thác Đông Nam Bộ một cách quy mô.

Thực dân Pháp xây dựng bộ máy chính quyền thực dân ở Đông Nam Bộ, thiết lập chế độ trực trị nhằm khai thác tối đa những điều kiện tự nhiên để phục vụ cho chiến tranh. Tuy nhiên, ở vùng nông thôn, chế độ tự trị truyền thống làng xã vẫn được duy trì. Vai trò của bộ máy tay sai người Việt vẫn phát huy tác dụng thông qua các chức sắc ở hương thôn, cùng sự phân chia giữa dân làng các trách nhiệm về thuế, sưu dịch và quân dịch vẫn tồn tại như trước khi Pháp xâm lược.

* Email: ngant1988@tdmu.edu.vn

Từ năm 1882, ở mỗi tỉnh Đông Nam Bộ, thực dân Pháp thiết lập một hội đồng tư vấn để nhà cầm quyền lấy ý kiến về những vấn đề hành chính. Quy chế tổ chức và hoạt động của Hội đồng tư vấn các tỉnh nhiều lần được sửa đổi; hội đồng tư vấn cũng có chút đỉnh thực quyền trong việc biểu quyết các loại thuế của tỉnh.

Thuế là nguồn thu chính của thực dân Pháp ở Đông Nam Bộ. Ngay từ đầu, chúng đã đánh nhiều loại thuế và các loại thuế này phần nhiều đều nặng hơn thời nhà Nguyễn. Thuế điền thổ là 5 phơ răng một mẫu vào năm 1864 đã tăng lên gấp đôi mười năm sau: 10 phơ răng một mẫu vào năm 1873. Thuế thân trên nguyên tắc là 2 phơ răng

mỗi dân đinh sau đó tăng lên 10 phơ răng. Bên cạnh các loại thuế chính này còn một số thuế khác như thuế đánh lên thuyền bè, thuế môn bài, thuế muối, thuế xuất cảng gạo, thuế lưu trú của Hoa kiều,... Ngoài ra, chính quyền thực dân Pháp ở Đông Nam Kỳ cũng lập những ngạch thuế mới như thuế rượu, thuế nha phiến và thuế cờ bạc. Nhờ biết tận thu và đặt ra nhiều sắc thuế nên xứ Nam Kỳ đã có thể đáp ứng rất sớm các khoản chi phí và vào năm 1876 còn có thể nộp cho công khổ Pháp 2.200.000 phơ răng. Từ năm 1911 đến 1930 nguồn thu ngân sách từ thuế ở Nam Kỳ luôn tăng đều đặn hằng năm (Paul Isoart, 1961, tr.206).

Năm	1911	1916	1920	1926	1930
Số tiền (Phơ răng)	4.803.085	5.050.333	6.217.340	8.408.497	10.075.479

Nguồn thu từ thuế đều đặn và dồi dào đã tạo điều kiện cho chính quyền thực dân Pháp ở Đông Nam Bộ, từ đầu thế kỷ XX, củng cố bộ máy chính quyền, xây dựng cơ sở hạ tầng. Chính quyền thực dân Pháp sử dụng các nguồn thuế, các khoản công trái đầu tư cơ sở hạ tầng kinh tế như hệ thống giao thông, hải cảng, công trình thủy nông; khuyến khích các nhà tư bản Pháp đầu tư, kinh doanh trong các lĩnh vực nông nghiệp, công nghiệp, ngoại thương... tạo nên những nét mới trong hoạt động kinh tế ở Đông Nam Bộ lúc bấy giờ.

Về hệ thống giao thông, con đường quốc lộ 1A lúc bấy giờ có tên là *đường thuộc địa số 1*, được xây dựng trên nền đường *thiên lý* Bắc – Nam có từ thời nhà Nguyễn, nối Hà Nội với Sài Gòn. Ở phía Nam, Pháp xây dựng các con đường nối liền Sài Gòn với Vũng Tàu, Đà Lạt, Mỹ Tho, Vĩnh Long, Bạc Liêu và Cà Mau.

Sự phát triển hệ thống giao thông đường bộ làm cho việc đi lại giữa các tỉnh, thành trong khu vực Đông Nam Bộ được thuận lợi hơn, phát huy vai trò trung tâm của các đô thị như Sài Gòn, Vũng Tàu, Thủ Dầu Một, Biên Hòa.

2. Xây dựng hệ thống giao thông đường bộ

Nửa đầu thế kỷ 20 là giai đoạn thực dân Pháp đầu tư cơ sở hạ tầng Đông Nam Bộ để tìm kiếm lợi nhuận tối đa trong quá trình khai thác thuộc địa của chúng ở đây. Từ đó, về mặt khách quan đã đưa đến những biến đổi quan trọng về chính trị, văn hóa, xã hội, đặc biệt là kinh tế, mà rõ nét nhất là sự biến đổi hạ tầng kinh tế - kỹ thuật ở Đông Nam Bộ; thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội, tăng thêm số lượng các thị trấn, đẩy nhanh tốc độ đô thị hóa.

Quá trình đầu tư hệ thống giao thông đường bộ ở Đông Nam Bộ của Pháp bắt đầu từ thập niên 80 của thế kỷ 19 để phục vụ công cuộc bình định và khai thác, nhưng

còn rời rạc. Phải đến năm 1896, sau khi căn bản hoàn thành công cuộc xâm lược và bình định quân sự ở Việt Nam, thực dân Pháp mới bắt tay vào khai thác thuộc địa một cách quy mô trên toàn lãnh thổ Việt Nam và Đông Dương. Chính quyền thực dân đã ra sức tiến hành song song hai nhiệm vụ “xây dựng những phương tiện cần thiết cho việc khai thác” và “khai thác”.

Từ năm 1896, Pháp bắt đầu khảo sát để xây dựng tuyến đường bộ và đường sắt Sài Gòn - Nha Trang. Trong chương trình khai thác thuộc địa, thực dân Pháp rất chú trọng xây dựng hệ thống đường sá vì nó “cần thiết cho việc khai thác xứ Đông Dương” (Trần Văn Giàu - Đinh Xuân Lâm, 1961, tr.115), có ý nghĩa trong việc khai thác thế mạnh của vùng. Trên cơ sở nền đường thiên lý Bắc Nam được xây dựng dưới thời Nguyễn được mở sang tận Nam Vang, Vạn Tượng, thực dân Pháp cho xây dựng đường thuộc địa số 1 (quốc lộ 1A). Tuy nhiên, đến năm 1913, trên đường Thuộc địa số 1 mới chỉ có từng đoạn xe ô tô và xe kéo, xe bò, xe trâu đi được. Do đó, công tác cải tạo, mở rộng được thực hiện trên toàn tuyến, mỗi năm ngân sách Đông Dương phải đầu tư từ 600.000 đến 1 triệu đồng (1 đồng Đông Dương năm 1913 là 2,5 francs). Đến năm 1932 đường quốc lộ 1 A mới hoàn thành, nối liền giữa Sài Gòn với Hà Nội. Ở Đông Nam Bộ, các trục lộ giao thông huyết mạch nối liền các tỉnh với nhau đã được xây dựng và hoàn thành cơ bản vào năm 1913. Từ Sài Gòn, đã hình thành các đường liên tỉnh nối Sài Gòn với các tỉnh Đông Nam Bộ:

- Đường số 13, từ Sài Gòn đến Kratié, dài 248 km, đi qua Thủ Dầu Một, và Bansot, chấm dứt ở Hin Boun.

- Đường số 14, từ Sài Gòn đến Kon Tom, đi qua Lộc Ninh, Bù Đốp, Buôn Ma Thuột.

- Đường số 15, từ Sài Gòn đi Cap Saint Jacques (Vũng Tàu) dài 132 km.

Tính đến năm 1919, mạng lưới đường thuộc địa trong toàn tỉnh Thủ Dầu Một chỉ có một đoạn dài 13 km của đường Thuộc địa 13, nhưng sau đó, Pháp xây dựng đoạn đường tỉnh nối liền Thủ Dầu Một - Bến Cát - Hớn Quảng. Sự ra đời của hệ thống đường số 13, 14 nối liền khu vực ven biển Đông Nam Bộ với Tây nguyên thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội khu vực này.

Năm 1902, tuyến đường số 15 từ Sài Gòn đi Cap Saint Jacques (Vũng Tàu) dài 132 km được hoàn thành, mặt đường rải đá. Lúc đầu chủ yếu dành cho ô tô quân sự và công vụ, một số ô tô các công ty, chủ đồn điền đi nghỉ mát ở Vũng Tàu; đến đầu thập niên 30 – thế kỷ XX – mới có xe chở khách chạy đường này.

Ở Sài Gòn, đầu thế kỷ 20, việc xây dựng nhiều tuyến đường mới không ngừng tăng nhanh. Nhờ vậy, địa bàn thành phố được mở rộng lên phía Bắc và xuống phía Nam, làm cho diện tích thành phố tăng thêm gần 500 ha, đường sá lại được xây dựng thêm. Khu vực Chợ Lớn là nơi buôn bán sầm uất của người Hoa, nơi đây sớm xuất hiện những tuyến đường khá đẹp như đại lộ Gaudot và đại lộ Bonhour (đường Hải Thượng Lãn Ông), đường Charles Thomson (đường Hồng Bàng). Ngày 27/4/1931 một sắc lệnh của tổng thống Pháp sát nhập hai thành phố Sài Gòn, Chợ Lớn làm một gọi là Région de Saigon Cholon, mà ranh giới cũ là con đường Nancy (đường Nguyễn Văn Cừ) và đường Phú Thạnh (đường Nguyễn Thiện Thuật). Theo đó hàng loạt tuyến đường được xây dựng như Frère Louis (đường Nguyễn Trãi), đường Léon Comtes (đường Sương Nguyệt Ánh), các đường xung quanh Bến Thành, các đường ở khu nhà ga xe lửa (nay là công viên 23/9). Phần đất Chợ Lớn

cũng vươn tới rạch Lò Gốm; có thêm nhiều đường mới như đại lộ Abattoir (đường Hưng Phú), đường Akas (đường Lê Trực), đại lộ Armand Rousseau (đường Nguyễn Chí Thanh), đường Cây Mai,... Tính đến năm 1945, trên toàn lãnh thổ Sài Gòn đã có tới 26 đại lộ, 16 bến, 276 đường...; cộng chung là 321 đường có tên (Đoàn Thanh Hương, Hồ Hữu Nhựt, 1999, tr.91-92).

Về phương tiện vận chuyển, đầu thế kỷ 20, phương tiện vận tải gồm có xe thổ mộ bánh gỗ, về sau có xe tờ là loại xe thùng chở hàng hóa, bui kiện. Năm 1903, chiếc xe hơi đầu tiên nhập vào cảng Sài Gòn. Chính quyền thành phố cũng ra quy định về việc điều khiển xe trong nội thành, như không được chạy quá 12km/giờ (1903) và 10km/giờ (1909), phải giữ tốc độ của người đi bộ khi đi ngang qua các quán cà phê hay quán ăn, cấm dùng đèn pha khi vào đường Catinat (Đông Khởi).

Từ năm 1914 trở đi, ô tô bắt đầu phát triển ở Việt Nam, thực dân Pháp đã củng cố hệ thống đường bộ. Chúng tập trung vào việc sửa sang, mở rộng con đường cái quan cũ dưới thời phong kiến từ biên giới Việt - Trung vào Nam, đến biên giới Campuchia. Các con đường này được rải đá, rồi cán nhựa. Ngày 18/6/1918, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định xếp loại các tuyến đường bộ chính Đông Dương và gọi là đường thuộc địa (routes coloniales), gồm 17 đường do ngân sách chung toàn Đông Dương xây dựng, duy trì và bảo dưỡng bởi các kỹ thuật viên của Sở Công chính Đông Dương. Đường hàng xứ (routes local) do ngân sách từng xứ đảm nhiệm và riêng đối với Nam Kỳ thành đường hàng tỉnh (routes provinciales) và đường hàng xã. Ở Đông Nam Bộ, có hai đường thuộc địa nối liền Sài Gòn với Vũng Tàu, Đà Lạt. Các tuyến đường xây dựng đều nhằm mục đích nối liền đường sông với các cảng sông, biển và

đường sắt, nối kết các địa phương trong vùng với trung tâm Sài Gòn - Chợ Lớn nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế hành hóa, nhất là việc mua bán lúa gạo trên quy mô lớn.

Hệ thống giao thông đường bộ ở Đông Nam Bộ được xây dựng những năm đầu thế kỷ 20 đã góp phần làm đa dạng và dần hoàn chỉnh hệ thống hạ tầng kinh tế kỹ thuật phục vụ cho mục đích khai thác bóc lột. Lần đầu tiên ở Đông Nam Bộ, việc xây dựng đường bộ đã được áp dụng vật liệu mới (đá Laterite Biên Hòa, đá hoa cương... và kỹ thuật hiện đại (thảm bê tông, nhựa, bê tông cốt thép,...). Tất cả các tuyến đường được xây dựng đều nhằm mục đích kết nối các địa phương ở Đông Nam Bộ với trung tâm Sài Gòn - Chợ Lớn; kết nối giữa các đô thị với bao lơn mặt biển đi qua những đôn điền cao su bạt ngàn, trù phú.

3. Một số nhận xét

Cuối thế kỷ 19, sau khi hoàn thành công cuộc bình định về mặt quân sự, thực dân Pháp bắt tay vào khai thác thuộc địa ở Đông Nam Bộ nói riêng và Việt Nam nói chung nhằm tìm kiếm tối đa lợi nhuận cho chính quốc. Tuy nhiên, quá trình đầu tư khai thác ấy về mặt khách quan đã ảnh hưởng đến sự chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ đầu thế kỷ 20.

Về mặt khách quan, quá trình đầu tư khai thác thuộc địa của thực dân Pháp có những tác động tích cực đối với sự chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ đầu thế kỷ 20, cho dù là ngoài ý muốn của thực dân Pháp. Ảnh hưởng đầu tiên và nổi bật là với hệ thống hạ tầng kinh tế - kỹ thuật khá đồng bộ, hoàn chỉnh và phân bố rộng khắp, bộ mặt kinh tế Đông Nam Bộ đã phần nào biến đổi khác trước. Nổi bật nhất là các con đường thuộc địa nối liền Sài Gòn với Vũng Tàu và từ Sài Gòn đi các tỉnh Đông Nam Bộ. Thứ hai là sự ra đời hàng loạt đồn điền

cao su ở Đông Nam Bộ. Đó là những cơ sở hạ tầng kinh tế - kỹ thuật khá đồng bộ, hoàn chỉnh và hiện đại lúc bấy giờ mà trước đó chưa có. Về mặt giá trị và công năng, cơ sở hạ tầng kinh tế - kỹ thuật này đã đặt nền móng, tạo cơ sở và điều kiện để kinh tế Đông Nam Bộ phát triển theo hướng hiện đại, góp phần quan trọng vào việc tạo ra sự chuyển biến trong đời sống kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ đầu thế kỷ 20.

Nhìn nhận một cách khách quan, cơ sở hạ tầng kinh tế - kỹ thuật ở Đông Nam Bộ đã thúc đẩy sự phát triển của kinh tế, đặc biệt là kích thích nội ngoại thương phát triển; đẩy mạnh hơn tốc độ vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của nhân dân, liên kết các địa phương trong vùng lại với nhau, góp phần mở rộng việc giao lưu, nối liền vùng dân cư hẻo lánh với các vùng, trung tâm kinh tế chính trị hình thành. Từ đó, các đô thị Sài Gòn, Vũng Tàu, Thủ Dầu Một, Biên Hòa trở thành nơi buôn bán sầm uất. Bên cạnh đó, vùng Đông Nam Bộ đã phát huy tiềm năng cây công nghiệp với những đồn điền cao su bạt ngàn.

Cùng với sự hình thành và phát triển hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, hệ thống cảng biển ở Đông Nam Bộ - đặc biệt là cảng Sài Gòn - đã góp phần quan trọng trong việc đẩy mạnh tốc độ vận chuyển hàng hóa, làm nhiệm vụ liên kết các vùng lại với nhau, tạo điều kiện cho tất cả các địa phương cùng gia nhập vào sự vận động chung của guồng máy kinh tế cả vùng, thúc đẩy toàn bộ nền sản xuất phát triển đồng thời đưa Đông Nam Bộ hội nhập vào thị trường thế giới.

Việc gắn hoạt động sản xuất với yêu tố thị trường khu vực và thế giới đã mở ra một hướng mới trong nền kinh tế Đông Nam Bộ. Sản xuất gắn liền với tiêu thụ thông qua hệ thống giao thông, bến bãi, hải cảng giữ vai trò trung gian cho quá trình

sản xuất và tiêu thụ; từ đó góp phần thúc đẩy sự hình thành và phát triển nhiều đô thị mới, tiêu biểu như Sài Gòn - Chợ Lớn, Biên Hòa, Vũng Tàu, Thủ Dầu Một... rồi mở rộng ra các vùng lân cận. Trong đó, Sài Gòn - Chợ Lớn đã phát triển nhanh chóng, trở thành trung tâm chính trị, kinh tế, hành chính của Nam Bộ và cả miền Nam Đông Dương.

Quá trình đầu tư khai thác thuộc địa ở Đông Nam Bộ đã dẫn đến sự hình thành cơ sở hạ tầng kinh tế - kỹ thuật với sự phát triển hệ thống giao thông đường bộ góp phần quan trọng vào việc tạo ra sự chuyển biến trong đời sống văn hóa và xã hội ở Đông Nam Bộ đầu thế kỷ 20.

Tuy nhiên, sự chuyển biến này không làm cho đời sống người dân Đông Nam Bộ tốt hơn so với sự tăng trưởng của thương mại; ngược lại, còn khổ cực hơn. Người nông dân từ chỗ có mảnh ruộng để cấy cấy và làm bao nhiêu đều là của họ, nay không còn đất đai vì ruộng đất của họ bị thực dân Pháp và địa chủ chiếm đoạt để lập ra những đồn điền. Họ phải chịu cảnh “bán thân đổi mấy đồng xu; thịt xương vùi gốc cao su mấy tầng”.

Sự phát triển về kinh tế, gia tăng dân số và tốc độ đô thị hóa cao đã đẩy nhanh quá trình hình thành các đô thị, trung tâm kinh tế quan trọng như Sài Gòn, Cù lao Phố, Vũng Tàu, Thủ Dầu Một... Những năm đầu thế kỷ 20, thực dân Pháp cai trị, thiết lập nền hành chính mới theo mô hình phương Tây. Các trung tâm, đô thị Đông Nam Bộ đã kết hợp được cả kinh tế, thương mại với hành chính và chính trị, văn hóa. Từ đó, chính quyền thực dân tập trung đầu tư thiết kế quy hoạch xây dựng và phát triển mở mang đô thị, dần dần biến Sài Gòn, Biên Hòa, Vũng Tàu, Thủ Dầu Một thành những trung tâm quan trọng cả về kinh tế, chính trị, hành chính và văn hóa, giáo dục.

Trong bối cảnh đó, Đông Nam Bộ đã mở rộng mối quan hệ giao thương rộng rãi, lúa gạo, nông hải sản, hàng thủ công bán ra nước ngoài, cùng với hàng hoá được mua bán ra vào cả ở trong và ngoài nước; nhiều giống cây trồng mới, vật nuôi mới, kỹ thuật mới, thành tựu văn hoá mới cũng được du nhập vào, tạo ra sự chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ đầu thế kỷ 20.

Những chuyển biến trong đời sống đô thị Đông Nam Bộ được thể hiện qua sự phát triển nhanh, mạnh nền kinh tế hàng hoá và quá trình đô thị hoá cũng ở mức độ cao, thu hút lực lượng di dân, hình thành nên tầng lớp thị dân và gián tiếp tạo ra hoạt động của các giai cấp khác nhau trong xã hội. Đây chính là những hệ quả không nằm trong ý muốn của thực dân xâm lược.

Trong bối cảnh đó, cộng đồng dân cư Đông Nam Bộ có điều kiện mở rộng mối quan hệ giao thương, cùng với hàng hoá được mua bán ra vào cả ở trong và ngoài nước, nhiều tiến bộ kỹ thuật cũng như những, thành tựu văn hoá mới cũng được du nhập. Sự tiếp xúc với văn hoá phương Tây dẫn đến những chuyển biến trong đời sống văn hóa và xã hội trong nhiều lĩnh vực của đời sống xã hội: văn học, báo chí, giáo dục, y tế, kiến trúc, phong cách sống và cả tư tưởng triết học.

Những chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ những năm đầu thế kỷ 20 còn thể hiện sâu sắc qua sự phát triển các tín ngưỡng, tôn giáo. Cư dân Đông Nam Bộ có đặc điểm cởi mở, nên dễ hòa nhập với văn hóa bên ngoài du nhập vào, nhất là văn hóa phương Tây; đồng thời ít câu nệ quy tắc mà chú trọng tính thiết thực; không có tính đố kỵ hay xung đột giữa các tôn giáo. Điều đó cho thấy trong những năm đầu thế kỷ 20 tại Đông Nam Bộ có rất nhiều tôn giáo lớn trên thế giới và tôn giáo dân tộc: Cao Đài, Hoà Hảo (dân tộc); Hồi giáo, Phật

giáo (châu Á); Công giáo, Tin Lành (phương Tây) nhưng người Đông Nam Bộ chấp nhận và dung hoà các tôn giáo này. Người theo Phật giáo có thể nô nức đến nhà thờ khi Noel hoặc lễ phục sinh; giáo dân Thiên Chúa giáo vẫn có thể đến chùa trong ngày rằm hay Phật đản. Người Việt nói chung, cộng đồng cư dân ven biển Đông Nam Bộ nói riêng dù theo đạo phương Tây nào cũng vẫn không bỏ tục thờ cúng ông bà tổ tiên và coi ngày lễ tết cổ truyền là thiêng liêng.

4. Kết luận

Tóm lại, những chuyển biến kinh tế - xã hội Đông Nam Bộ những năm đầu thế kỷ 20 xuất phát từ sự phát triển của kinh tế - xã hội. Trong đó, sự phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế - kỹ thuật khá đồng bộ, hệ thống giao thông đường bộ khá hoàn chỉnh và hiện đại những năm đầu thế kỷ 20 đã tạo nên những thay đổi rõ nét trong nền kinh tế mà vốn dĩ trước đó chỉ là nền kinh tế phong kiến, tiểu nông lạc hậu. Những chuyển biến trong đời sống văn hóa và xã hội ở Đông Nam Bộ thể hiện nhân tố tư bản chủ nghĩa đã bước đầu du nhập vào các lĩnh vực kinh tế của vùng Đông Nam Bộ. Đây là một bước chuyển biến mới quan trọng hướng Đông Nam Bộ vào nền kinh tế thị trường tư bản chủ nghĩa. Hình thành và phát triển của các đô thị cư dân đông đúc ở Đông Nam Bộ, mà Sài Gòn là một điển hình rõ nét nhất cho một đô thị kiểu phương Tây. Một cách khách quan, những tác động đó đã làm thay đổi bộ mặt kinh tế - xã hội vùng Đông Nam Bộ theo một hướng tích cực cho dù là ngoài ý muốn của thực dân Pháp. Tuy nhiên, chuyển biến trong đời sống văn hóa và xã hội đó vẫn không làm thay đổi bản chất của chủ nghĩa thực dân; nhân dân thuộc địa vẫn là những người nô lệ, bị đàn áp, bóc lột □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Nguyễn Thế Anh (1970). *Việt Nam thời Pháp đô hộ*, Lửa Thiêng, Sài Gòn.
- A.A Pouyanne (1998). *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, Nguyễn Trọng Giai dịch, NXB Giao thông Vận tải, Hà Nội.
- Bulletin officiel de l'expédition de Cochinchine* (B.O.E.C.) (1863). Tập san chính thức của cuộc chinh phục Nam Kỳ.
- Trần Văn Giàu - Đinh Xuân Lâm (1961). *Lịch sử Việt Nam cận đại*, tập 3, NXB Giáo dục, Hà Nội.
- Đoàn Thanh Hương, Hồ Hữu Nhựt (1999). *Lịch sử 300 năm Sài Gòn thành phố Hồ Chí Minh (1698-1998)*, NXB Trẻ.
- Lê Huỳnh Hoa, *Cảng Sài Gòn và biến đổi kinh tế Nam Kỳ thời Pháp thuộc (1860-1945)* (2002). Luận án Tiến sĩ Sử học, Trường Đại học Sư phạm Thành phố Hồ Chí Minh.
- Nguyễn Văn Khoan (1992). *Giao thông liên lạc nước ta trong lịch sử*, NXB Thông tin Lý luận, Hà Nội.
- Jean-Pierre Aumiphin (1994). *Sự hiện diện tài chính và kinh tế Pháp ở Đông Dương (1859-1939)*, Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam, Hà Nội.
- Nguyễn Phan Quang (1998). *Góp thêm tư liệu Sài Gòn - Gia Định từ 1859-1945*, NXB Trẻ.
- Paul Isoart (1961). *Le phénomène national vietnamien*, Paris.

LAND TRANSPORT SYSTEM IN ECONOMIC-SOCIAL TRANSFORMATION IN THE SOUTHEAST REGION (1900-1945)

Nguyen Thi Nga

Thu Dau Mot University

Email: ngant1988@tdmu.edu.vn

Received: December 29, 2021; Accepted: February 10, 2022

Abstract

The socio-economy in the Southeast has undergone profound changes during nearly 100 years of French domination. To serve the colonial exploitation, France built and developed a land traffic system between provinces and cities in the Southeast region connecting with neighboring regions. The investment in the construction of the transport system has created socio-economic changes in the Southeast in the first half of the 20th century.

Keywords: *French colonial time, land transport system, the Southeast region*