

HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở KHÁNH HÒA
(1897-1945)

Nguyễn Văn Tuấn
Trường Đại học Khánh Hoà

Thông tin chung:

Ngày nhận bài: 12/08/2025
Ngày phản biện: 15/08/2025
Ngày duyệt đăng: 19/11/2025
* Tác giả chính:
nguyenvantuan85@ukh.edu.vn
DOI:
<https://doi.org/10.70879/tN7kYXl9i>

Title:

The road transportation system in
Khanh Hoa (1897-1945)

Từ khóa:

Cơ sở hạ tầng thời Pháp thuộc,
Đông Dương, giao thông đường bộ,
Khánh Hòa.

Keywords:

French colonial infrastructure,
Indochina, road transportation,
Khanh Hoa.

TÓM TẮT: Trước khi thực dân Pháp thiết lập bộ máy cai trị, hệ thống giao thông đường bộ ở Khánh Hòa vẫn còn sơ khai, chủ yếu đáp ứng nhu cầu đi lại nội vùng và vai trò giao thương còn rất hạn chế. Từ cuối thế kỷ XIX, chính quyền thực dân từng bước mở rộng các tuyến đường huyết mạch, khởi đầu là hệ thống Đường thuộc địa xuyên Việt (Route Coloniale), tiếp đến là các tuyến nối Nha Trang với các phủ, huyện và đặc biệt là tuyến đường liên kết Ninh Hoà với Buôn Ma Thuột. Quá trình xây dựng, cải tạo và quản lý hệ thống giao thông đường bộ này phản ánh rõ mục tiêu khai thác thuộc địa và yêu cầu quân sự của chính quyền thực dân. Trên cơ sở phân tích những biến đổi của hệ thống giao thông trong không gian địa giới lịch sử của tỉnh Khánh Hòa trước thời điểm điều chỉnh địa giới hành chính năm 2025, bài viết làm rõ tiến trình hình thành và phát triển của hệ thống giao thông đường bộ trong bối cảnh thuộc địa.

ABSTRACT: Prior to the establishment of the French colonial administration, the road transportation system in Khánh Hòa remained rudimentary, serving mainly intra-regional travel needs and playing only a minimal role in commercial exchange. From the late nineteenth century onward, the colonial government gradually expanded key arterial routes, beginning with the trans-Vietnam Colonial Road system (Route Coloniale), followed by routes linking Nha Trang with surrounding prefectures and districts, and most notably the route connecting Ninh Hoa and Buon Ma Thuot. The process of constructing, upgrading, and managing this road transport system clearly reflected the colonial government's objectives of colonial exploitation and military requirements. Based on an analysis of the transformations of the transport system within the historical geographical boundaries of Khánh Hòa province prior to the 2025 administrative boundary adjustment, this article clarifies the process of the formation and development of the road transport system within the colonial context.

1. Giới thiệu vấn đề nghiên cứu

Nằm ở vị trí chiến lược của dải duyên hải Nam Trung Bộ, nơi hội tụ cả núi, đồng bằng và biển đảo, Khánh Hòa không chỉ là cửa ngõ ra Biển Đông mà còn là điểm trung chuyển quan trọng nối đồng bằng duyên hải với Tây Nguyên. Vị trí địa lý ấy, kết hợp cùng hệ thống vịnh biển kín gió, nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú và tiềm năng phát triển kinh tế - thương mại, đã khiến Khánh Hòa trở thành một mắt xích trọng yếu trong chiến

lược kiểm soát không gian Nam Trung Bộ của chính quyền thực dân.

Đối với người Pháp, giao thông đường bộ ở Khánh Hòa không chỉ đơn thuần là phương tiện đi lại mà còn là công cụ khẳng định quyền lực và tái cấu trúc không gian thuộc địa. Các tuyến đường mới được xây dựng nhằm kết nối cảng biển Hòn Khói, Nha Trang, Cam Ranh với các vùng nội địa, mở lối lên cao nguyên, đồng thời phục vụ vận chuyển hàng hóa, quân sự và hành chính. Mạng lưới giao thông mới trở thành nền tảng

để Khánh Hòa chuyển mình từ một vùng đất “ngoại biên” thành trung tâm điều phối về kinh tế, chính trị và khoa học. Tầm nhìn chiến lược của Pháp còn thể hiện rõ trong việc lựa chọn Khánh Hòa làm nơi đặt các cơ sở nghỉ dưỡng và viện nghiên cứu. Nha Trang, với khí hậu ôn hòa, bờ biển dài và cảnh quan thiên nhiên đặc sắc đã nhanh chóng trở thành trung tâm nghỉ dưỡng hàng đầu ở miền Trung.

Nghiên cứu về giao thông đường bộ Khánh Hòa thời Pháp thuộc hiện mới xuất hiện đơn lẻ trong các công trình tổng quan về kinh tế - xã hội Việt Nam và Đông Dương. Những khảo cứu này thường đặt Khánh Hòa trong bối cảnh chung của toàn xứ Trung Kỳ mà chưa đi sâu phân tích cơ sở hình thành từng tuyến đường, quá trình xây dựng hạ tầng hay tác động kinh tế - xã hội cụ thể của mạng lưới giao thông tại địa phương. Hơn nữa, đến nay vẫn chưa có một công trình chuyên sâu nào tái dựng đầy đủ quá trình hình thành và vận hành mạng lưới đường bộ ở Khánh Hòa dưới thời Pháp.

Xuất phát từ khoảng trống nghiên cứu nêu trên, bài viết tập trung làm rõ hệ thống giao thông đường bộ ở tỉnh Khánh Hòa trong giai đoạn từ cuối thế kỷ XIX đến năm 1945. Phạm vi nghiên cứu được giới hạn ở các tuyến đường bộ do chính quyền thuộc địa xây dựng trong địa giới hành chính tỉnh Khánh Hòa trước năm 2025. Nghiên cứu góp phần bổ sung tư liệu về lịch sử hạ tầng giao thông của địa phương, qua đó làm rõ vị trí của Khánh Hòa trong mạng lưới giao thông Việt Nam, đồng thời lý giải tầm nhìn chiến lược của chính quyền Pháp đối với vùng đất có vị thế đặc biệt này.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Nghiên cứu hệ thống giao thông đường bộ ở Khánh Hòa giai đoạn 1897-1945 được đặt trên cơ sở lý thuyết của lịch sử kinh tế - xã

hội và lịch sử đô thị học, trong đó nhấn mạnh mối quan hệ giữa chính sách khai thác thuộc địa của Pháp với sự biến đổi hạ tầng giao thông. Theo đó, đường bộ không chỉ phục vụ dân sinh mà còn là công cụ quan trọng để củng cố bộ máy cai trị và khai thác thuộc địa. Hơn nữa, cách tiếp cận hệ thống và vùng lãnh thổ cho phép xem xét các tuyến đường trong mối liên kết với cảng biển, đô thị và các tỉnh lân cận, qua đó khẳng định vai trò trung chuyển chiến lược của Khánh Hòa trong giao thông Nam Trung Kỳ. Ngoài ra, lý thuyết về phát triển đô thị và giao thương cũng giúp giải thích vai trò của hạ tầng đường bộ đối với tiến trình đô thị hóa Nha Trang nửa đầu thế kỷ XX.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Trên cơ sở phân tích tư liệu gốc như văn bản hành chính, báo cáo của chính quyền Pháp lưu giữ tại Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV, niên giám Đông Dương, bản đồ địa hình và tư liệu địa phương, tác giả sử dụng kết hợp phương pháp lịch sử và phương pháp logic để vừa tái hiện tiến trình hình thành, biến đổi của mạng lưới đường bộ, vừa lý giải các nhân tố chi phối sự vận động của nó. Đồng thời sử dụng phương pháp so sánh với một số tỉnh Nam Trung Kỳ nhằm làm rõ đặc thù của Khánh Hòa. Cuối cùng, phương pháp phân tích - tổng hợp cho phép xử lý cả dữ liệu định lượng (chiều dài tuyến, kinh phí, khối lượng thi công) và định tính (mục đích, tác động kinh tế - xã hội), từ đó đưa ra những nhận định khái quát về vai trò của giao thông đường bộ trong tiến trình lịch sử địa phương.

3. Kết quả nghiên cứu và bàn luận

3.1. Hệ thống giao thông đường bộ Khánh Hòa trước khi thực dân Pháp đô hộ

Trước thế kỷ XX hệ thống giao thông đường bộ ở Khánh Hòa còn hết sức sơ khai, chủ yếu đáp ứng nhu cầu đi lại trong nội tỉnh và một phần hạn chế trong giao lưu với các vùng lân cận. Các tuyến đường bộ phần lớn chỉ là đường đất hoặc lối mòn do cư dân khai phá, chưa có quy hoạch tổng thể và cơ sở hạ

tầng cầu cống kiên cố. Trong bối cảnh địa hình bị chia cắt bởi núi đồi và sông ngòi, giao thông đường thủy vẫn giữ vai trò chủ đạo, trong khi đường bộ chỉ đóng vai trò bổ trợ cho hoạt động quản lý hành chính và trao đổi hàng hóa nhỏ lẻ.

Dưới thời Champa, hệ thống giao thông xứ Kauthara đã hình thành và phát triển gắn liền với hoạt động khai thác tự nhiên, sản xuất và quân sự. Người Chăm từ rất sớm đã mở các tuyến đường bộ phục vụ việc đi lại, vận chuyển và duy trì quan hệ kinh tế - văn hóa. Họ đã tổ chức được hệ thống đường mòn cho voi đi suốt cả vùng duyên hải. Ngoài ra, hệ thống đường ngang cũng được phát triển để khai thác tài nguyên rừng và biển.

Từ năm 1653, Khánh Hòa chính thức trở thành một bộ phận lãnh thổ của người Việt dưới sự quản lý của chính quyền chúa Nguyễn ở Đàng Trong. Cùng với công cuộc khẩn hoang, lập làng và phát triển các hoạt động kinh tế, văn hóa, giáo dục, giao thông đường bộ Khánh Hòa tiếp tục được mở rộng. Các chúa Nguyễn đã kế thừa mạng lưới đường bộ sẵn có để tạo nên đường Thiên lý Bắc Nam và phát triển hệ thống đường ngang dài và dày hơn. Trong giai đoạn này, đường Thiên lý Bắc Nam chủ yếu được sử dụng cho người đi bộ và ngựa trạm. Trên tuyến đường này bố trí nhiều trạm dịch, giữ chức năng truyền đạt tin tức khẩn cấp, chuyển giao trát, dụ của chính quyền các cấp, đồng thời là nơi nghỉ ngơi qua đêm của người và ngựa.

“Đường Thiên lý Bắc Nam vượt sông Cái gần cầu Phú Lộc (Diên Khánh) rồi đi theo hướng Hương lộ 1, qua hai xã Diên Phú, Vĩnh Phương và đèo Tam Đảnh nằm ở phía tây nam thôn Lương Sơn (xã Vĩnh Lương). Đường Thiên lý Bắc Nam lúc ấy chưa qua Đèo Cả mà đi đường Gia Long, qua trại Quế, phía tây Đèo Cả, nối với đường Gia Long phía Phú Yên” [15; tr.293]

Cuối thế kỷ XVIII, Khánh Hòa là một trong những địa bàn giao tranh ác liệt giữa Tây Sơn và Nguyễn Ánh, mạng lưới đường thủy, đường bộ được tận dụng trong việc triển khai các hoạt động quân sự. Sau khi giành được vùng đất này, nghĩa quân Tây Sơn đã bỏ dinh cũ ở Ninh Hòa và lập dinh mới ở Hòn Trại Thủy bên bờ sông Kim Bồng (Nha Trang) và mở đường ngựa đi từ Hòn Trại Thủy, ven theo bờ hữu ngạn sông Cái¹ lên phía tây để nối với tuyến Thiên Lý Bắc Nam qua Diên Khánh.

Sang thời Nguyễn, tuyến đường Thiên Lý Bắc Nam đi dọc ven biển, trở thành trục giao thông huyết mạch nối liền vùng đất Khánh Hòa với các địa phương khác. Nhà Nguyễn còn mở được nhiều tuyến đường nhánh khác như tuyến Trường Thạnh - Đồng Trăng,² Nha Trang - Tân Định, Mỹ Hiệp - Suối Chình, Ninh Hòa - Hòn Khói, Ninh Hòa - Bến Lát... với tổng chiều dài hơn 100 dặm. Hệ thống cầu cống được mở rộng, đa dạng hơn, đồng thời kế thừa loại cầu “voi đi” từ người Chăm [15; tr.293].

Khi Pháp xâm lược, nghĩa quân Cần Vương do các thủ lĩnh như Trịnh Phong, Trần Đường, Phạm Chánh lãnh đạo thường chọn các tuyến đường hiểm trở làm địa bàn chiến đấu. Từ việc giữ đèo Quá Quan, tổ chức phục kích ở Hòn Hèo - Hòn Khói, đến những trận đánh giáp lá cà tại núi Đá Đen, Tiên Du, đèo Rọ Tượng. Các tuyến đường vốn thô sơ, khúc khuỷu, khi đi vào chiến sự lại trở thành “chiến địa” giúp nghĩa quân không chế bước tiến của đối phương. *“Trịnh Phong chia binh, một nửa ra đóng tại núi Đá Lỗ giữ đoạn đường Quá Quan, một nửa kéo về giữ thành Diên Khánh... Ở khu Bắc, Trần Đường đóng tổng hành dinh tại núi Phổ Đà và chia binh làm hai đạo... Phạm Chánh cũng làm cho địch tổn thất khá nặng trong trận đột kích tại núi Chùa phía ngoài Dốc Thị... nghĩa binh rút lui về Tu Bông”* [14; tr. 470, 473]. Nhưng với

¹ Nay là Hương lộ 45

² Nay là Tỉnh lộ 2

ưu thế hỏa lực và phương tiện, thực dân Pháp dần kiểm soát các tuyến đường chính, khiến nghĩa quân mất chỗ dựa chiến lược “*sau mấy trận đánh giáp lá cà ở núi Đá Đen (Vạn Ninh), ở núi Tiên Du, ở đèo Rọ Tượng (Ninh Hoà),... thì nghĩa binh bị tan rã*” [14; tr. 474]. Có thể thấy, hệ thống giao thông ở Khánh Hòa thời Cần Vương vừa tạo lợi thế cho nghĩa quân nhờ địa thế núi đèo hiểm trở, thuận tiện cho phục kích và tập kích, vừa bộc lộ hạn chế chiến lược khi đường sá kém phát triển, khiến việc liên lạc và tiếp vận khó duy trì.

Như vậy, trước khi thực dân Pháp đặt ách đô hộ, hệ thống giao thông đường bộ Khánh Hòa tuy chưa phát triển, nhưng gắn liền chặt chẽ với địa hình tự nhiên, vừa phản ánh sinh hoạt kinh tế - xã hội truyền thống, vừa in đậm dấu ấn lịch sử trong các cuộc kháng chiến bảo vệ quê hương.

3.2. Đường bộ Khánh Hoà trong thời kỳ thuộc Pháp (1897-1945)

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

Ngay từ khi đặt ách thống trị trên đất Khánh Hoà, chính quyền thực dân Pháp đã nhận thức rõ vị trí địa lý đặc biệt quan trọng của vùng đất này trong chiến lược khai thác và kiểm soát miền Trung và Tây Nguyên. Việc xây dựng và cải tạo hệ thống giao thông đường bộ trở thành một trong những ưu tiên hàng đầu của chính quyền thuộc địa. Mục tiêu cơ bản của người Pháp trong phát triển đường bộ tại Khánh Hoà có thể khái quát ở một số phương diện:

1) Phục vụ công cuộc khai thác thuộc địa: các tuyến đường bộ được mở mang nhằm kết nối vùng đồng bằng ven biển với miền núi và cao nguyên (RL157, RL159,...), tạo điều kiện vận chuyển gỗ, nông sản, khoáng sản, cũng như cung cấp nguyên liệu cho các trung tâm kinh tế - thương mại và xuất khẩu qua cảng biển Hòn Khói, Nha Trang và Cam Ranh.

2) Đáp ứng nhu cầu quân sự và kiểm soát chính trị: giúp quân đội Pháp cơ động nhanh

chóng, dễ dàng kiểm soát địa bàn, đàn áp các phong trào kháng Pháp của nhân dân địa phương. Các tuyến đường từ Nha Trang đi Phan Rang, Phú Yên, hoặc từ ven biển lên cao nguyên đều mang ý nghĩa chiến lược về quân sự.

3) Kết nối vùng đất mới với mạng lưới giao thông toàn Đông Dương: Việc phát triển con đường Route Coloniale số 1 (RC1) - chạy dọc Khánh Hoà, cải tạo đường đèo Cả, xây dựng cầu Xóm Bống, Hà Ra, Xóm Cồn... không chỉ phục vụ lưu thông trong tỉnh mà còn gắn kết Khánh Hoà vào mạng lưới giao thông xuyên Đông Dương.

4) Phục vụ cho các hoạt động du lịch và nghiên cứu khoa học: Từ thập niên 1920, Nha Trang được quy hoạch thành đô thị với vai trò là trung tâm du lịch và nghiên cứu khoa học. Sự phát triển đường bộ góp phần đưa du khách, giới trí thức và nhà khoa học đến Khánh Hoà được thuận lợi hơn.

Từ những mục tiêu trên có thể thấy, chủ trương phát triển giao thông đường bộ của thực dân Pháp ở Khánh Hoà gắn liền với mục đích khai thác kinh tế, quân sự - chính trị và củng cố ách thống trị. Chính sách này để lại dấu ấn rõ nét trong diện mạo hạ tầng giao thông của Khánh Hoà trong suốt nửa đầu thế kỷ XX.

** Quy hoạch và phân tầng hệ thống giao thông đường bộ Khánh Hoà thời thuộc Pháp*

Với vị trí địa chiến lược của Khánh Hoà, ngay sau khi đàn áp phong trào Cần Vương, chính quyền Đông Dương đã triển khai thăm dò địa thế và từng bước xây dựng hệ thống giao thông đường bộ hiện đại theo chuẩn thuộc địa, thay thế dần mạng lưới đường bộ truyền thống vốn manh mún, nhỏ lẻ.

Trong quá trình quy hoạch, người Pháp thiết lập một cấu trúc đường bộ có phân tầng rõ rệt, phản ánh mục tiêu khai thác và kiểm soát của chính quyền thuộc địa: 1) tuyến huyết mạch RC1: Đây là trục giao thông chính, chạy xuyên suốt tỉnh Khánh Hòa, nối các đô thị và trung tâm quan trọng: Phan

Rang - Cam Ranh - Nha Trang - Ninh Hòa - Tuy Hoà. RC1 không chỉ giữ vai trò tuyến vận tải huyết mạch trong khai thác kinh tế, mà còn mang ý nghĩa chiến lược quân sự; 2) Các tuyến đường địa phương (Routes Locales - RL): Hệ thống đường địa phương như RL 157, 159, 161,... được mở nhằm kết nối những khu vực trọng yếu của tỉnh. Có thể kể đến các tuyến từ Nha Trang ra Cầu Đá, đi Thủy Triều - Cam Ranh, từ Ninh Hòa lên Buôn Ma Thuật, hoặc các đường dẫn vào vùng núi Hòn Bà. Những tuyến RL này phục vụ đồng thời hai mục tiêu: hỗ trợ quản lý hành chính và thúc đẩy khai thác kinh tế địa phương; 3) Đường mòn, lối nhỏ (Pistes): là những con đường đất hoặc lối mòn dẫn ra bãi biển, làng cá, cánh đồng muối, hay các điểm tham quan tự nhiên. Dù đơn sơ, song loại hình này phản ánh chủ trương của người Pháp trong việc tận dụng triệt để nguồn lợi ven biển và phát triển kinh tế du lịch nghỉ dưỡng, đặc biệt tại khu vực Nha Trang. Trong khi đó, quy hoạch đô thị Nha Trang thời kỳ này thể hiện rõ mô hình “trục hành chính - thương mại - văn hóa - khoa học”. Từ khách sạn trung tâm, hành trình đi qua: Bưu điện, nhà máy điện, nhà thờ, phố chính với các cửa hàng An Nam, Hoa, Ấn Độ, chợ, đầm, dinh Tỉnh trưởng.

Hệ thống giao thông đường bộ ở Khánh Hòa dưới thời Pháp thuộc được tổ chức thành ba tầng nấc gắn kết chặt chẽ, vừa bảo đảm tính thống nhất với mạng lưới toàn Đông Dương, vừa phục vụ các mục tiêu quân sự, khai thác kinh tế và du lịch nghỉ dưỡng. Chính mô hình này đã để lại dấu ấn lâu dài trong diện mạo hạ tầng giao thông Khánh Hòa.

** Quá trình xây dựng hệ thống giao thông đường bộ*

Từ năm 1890 đến 1895, Pháp mở đường Thuộc địa số 1 nối Gia Định ra miền Trung đi qua Diên Khánh, xuống Nha Trang, vượt

sông Cái, qua đèo Rù Rì đến Lương Sơn rồi tiếp tục men theo ven biển gặp lại đường Thiên Lý Bắc Nam. Tiếp đó, để nhanh chóng thông xe ô tô xuống Nha Trang, người Pháp đã tận dụng con đường ngựa do Tây Sơn mở trước đây để làm tạm một đoạn đường Thuộc địa số 1.

Năm 1903, nhiều tuyến đường mới đã được xây dựng như: Thành cổ - Đồng Trăng (8 km), Nha Trang - đèo Rù Rì (4 km), Ninh Hòa - Đồng Lớn (7 km), Ninh Hòa - Hòn Khói (8 km), đường vòng quanh Thành cổ (4 km), Ninh Hòa - Phái bộ truyền giáo (2 km), Cầu Hà Dừa - Suối Giao (dài 60 m). Tổng cộng trong năm, toàn tỉnh có thêm 33 km đường mới và một số cây cầu, bên cạnh hàng loạt công trình được sửa chữa [2; tr. 3,4].

Từ 1908 đến 1910, nhiều đoạn đường nội thị Nha Trang cũng được mở mới, như đoạn qua cầu Ông Bộ, cầu Dừa.³ Lúc này đường Thuộc địa số 1 vượt sông Cái Nha Trang bằng phà. Bến phà phía bờ bắc sông Cái được đặt gần bến cá Cù Lao Xóm Bóng. Bến phía bờ nam được đặt tại Xóm Cồn gần nơi ở của ông Năm Yersin [15; tr.294].

Sau chiến tranh thế giới thứ nhất, để đảm bảo sự phối hợp và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của hệ thống đường bộ và đường sắt, hàng trăm cây cầu kiên cố với chiều dài từ 100 mét trở lên cũng được xây dựng. Từ năm 1926 đến 1928, nhiều cây cầu quan trọng ở Nha Trang như cầu Xóm Bóng, Hà Ra và Xóm Cồn lần lượt được xây dựng, thay thế các bến phà cổ vốn lạc hậu. Trong số đó, cầu Xóm Bóng dài 308m trở thành cây cầu lớn nhất tỉnh, cùng với tuyến đường đèo Cả được cải tạo, đã hình thành trục giao thông huyết mạch nối liền Bắc - Nam qua Khánh Hòa [15; tr.294]. Bên cạnh những công trình quy mô lớn, hệ thống cầu nhỏ cũng được xây dựng. Cầu Thành bắc qua sông Cái được dựng bằng gỗ, chỉ phục vụ người đi bộ và phương tiện thô sơ. Cầu Dừa, xưa gọi là cầu Vĩnh Châu

³ Nay là đường 23/10

hay cầu Bàu Dứa bắc qua một nhánh sông Cái chảy xuống Cửa Bé, ban đầu chỉ dài 25,6m đến thời kỳ này, được mở rộng và xây dựng lại với chiều dài 70m, đủ cho một làn xe lưu thông. Cầu Ông Bộ, bắc qua sông Đồng Đen - con sông bắt nguồn từ sông Cạn và đổ ra sông Cái là ranh giới tự nhiên giữa Nha Trang và Diên Khánh. Cầu được xây dựng bằng sắt, mặt lát gỗ đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng tăng.

Không chỉ dừng lại ở việc xây dựng các tuyến đường ven biển và hệ thống cầu cống, chính quyền thuộc địa còn chú trọng mở các tuyến đường địa phương nhằm phục vụ quản lý hành chính và khai thác kinh tế. Hai tuyến số 159 (Nha Trang - Đồng Trăng) và số 157 (Ninh Hòa - Buôn Ma Thuột) là những trường hợp điển hình, phản ánh chính sách khai thác thuộc địa của chính quyền Pháp ở Đông Dương.

Tuyến đường số 159 giữ vai trò đặc biệt quan trọng, nối Nha Trang với Cẩm Sơn và Đồng Trăng. Con đường vừa bảo đảm giao thông cho guồng máy cai trị, vừa tạo điều kiện khai thác kinh tế. Tuy nhiên, đến thập niên 1920, do khí hậu khắc nghiệt và thiếu hụt công tác duy tu nên tuyến đường này xuống cấp nghiêm trọng. Sự phàn nàn gay gắt của các chủ đồn điền, tiêu biểu là Lucien Schein về đoạn từ km 15 đến km 19, nơi “ngựa cũng không thể đi” đã buộc chính

quyền thuộc địa phải đặt vấn đề tu sửa trở lại nghị sự.

Trong giai đoạn 1921-1924, tuyến RL159 nhiều lần được cấp kinh phí sửa chữa, với ba hình thức triển khai: trực tiếp bởi Cơ quan Thống sứ, do Sở Công chính quản lý bằng tín dụng tiền tệ, và huy động lao dịch nhân dân dưới dạng tín dụng hiện vật. Năm 1921, đường được rải đá dăm, lăn ép mặt đường, xây cống xiên 4 m tại km 4+700, chi phí hơn 2.500\$. Năm 1922, tiếp tục lát đá, làm mặt đường, xây cầu dài 31 m tại km 1+165, cống 4 m tại km 6+503, huy động hơn 600 ngày công, tổng chi phí gần 11.500\$. Năm 1923, cầu dài 19 m tại km 7+430 được hoàn thành cùng hơn 800 ngày công duy tu. Đến năm 1924, một cây cầu khác dài 19m tại km 7+500 được xây dựng, kinh phí hơn 3.000\$, đồng thời gần 2.800 ngày công được huy động gia cố nền đường và đắp đất quanh cầu. Tổng cộng trong giai đoạn này, con đường đã tiêu tốn 16.376\$ cùng hơn 4.200 ngày công phu phen [7; tr.6-7].

So với tuyến 159, việc cải tạo tuyến 157 trong những năm 1930 cho thấy sự hoạch định kỹ thuật và tài chính rõ ràng hơn. Đây là tuyến đường quan trọng, nối Ninh Hòa với Buôn Ma Thuột, giữ vai trò huyết mạch trong việc vận chuyển nông - lâm sản từ cao nguyên ra duyên hải. (Bảng 1)

Bảng 1. So sánh quá trình sửa chữa và cải tạo đường địa phương số 157 và 159.

Tiêu chí	Tuyến đường số 159	Tuyến đường số 157
Thời gian	1921 - 1925	1930
Vị trí	- Đoạn km 10 - km 12+500, từ Cẩm Sơn đến Đồng Trăng.	- Đoạn km 24 - km 26, từ Ninh Hòa đi Ban Mê Thuột.
Nguyên nhân xuống cấp	- Sạt lở đất từ đồn điền lấp rãnh thoát nước. Sự cố do ông Schein tự ý đào rãnh dẫn nước gây xói mòn.	- Nền đường yếu, hư hại sau nhiều mùa mưa. - Cầu, cống xuống cấp.
Giải pháp đề xuất	- Mở rộng nền đường lên 5-6 m. - Xây dựng nền đường vĩnh viễn 7 m giữa hai mương. - Yêu cầu nhượng lại đất ven đường theo Sắc lệnh 1893.	- Đào đắp nền đường, san phẳng, thoát nước. - Cung cấp đá dăm. - Sửa chữa cầu, cống, tường chắn.

Tài chính	- Ngân sách 1925 không có khoản chi đặc biệt. - Xung đột lợi ích với chủ đồn điền. - Thủ tục hành chính phức tạp.	- Kinh phí lớn (3.850-4.950\$) - Thủ tục phê duyệt qua nhiều cấp - Kỹ thuật thi công phức tạp vùng đồi núi
Kết quả	- Chậm trễ, phải dời sang ngân sách 1926; công việc chủ yếu mang tính duy trì tạm thời.	- Được phê duyệt và triển khai năm 1930, đảm bảo chức năng huyết mạch nối duyên hải với cao nguyên.

Nguồn: Tổng hợp [7; tr.5-49]

Các hồ sơ ngân sách năm 1930 cho thấy nhiều bản dự toán chi tiết được lập, tập trung vào đoạn từ km 24 đến km 26. Công việc bao gồm: Đào đắp nền đường thủ công, với khối lượng 2.500 m³, đơn giá 0,25\$, tổng 625\$; Đào đất làm mương, rãnh thoát nước (1.800 m³, 450\$); Cung cấp đá dăm bán kính trung bình 4 km (1.500 m³, đơn giá 1,5\$, tổng 2.250\$); San phẳng, lán đường, sửa chữa cống và cầu; Tổng chi phí dao động từ 3.675\$ đến 4.950\$, cuối cùng được phê duyệt ở mức 4.000\$, cho thấy sự cân nhắc chặt chẽ giữa nhu cầu thực tế và giới hạn ngân sách. Việc phê duyệt cũng trải qua nhiều cấp: từ Đặc phái viên kỹ thuật tại Nha Trang, Kỹ sư trưởng C. Guise ở Huế, cho tới Thống sứ Trung Kỳ, tất cả đều phản ánh cơ chế quản lý quan liêu nhưng đồng thời cũng chặt chẽ của bộ máy bảo hộ [8; tr.47].

Bên cạnh hai tuyến đường trên, chính quyền thực dân Pháp còn xây dựng và cải tạo một số tuyến RL khác nhằm mở rộng mạng lưới kết nối giữa trung tâm hành chính, cảng biển và khu vực đồn điền. Tiêu biểu có thể kể đến: RL158 nối quốc lộ RC1 với cảng Hòn Khói - đầu mối xuất khẩu muối quan trọng; RL161, tuyến ven biển dài 6km từ trung tâm Nha Trang ra Cầu Đá - nơi đặt các cơ sở hậu cần và thương mại; RL166 từ Thành - Suối Cát hướng lên Hòn Bà - phục vụ khai thác lâm sản và nghiên cứu khoa học; RL165 nối RC1 với Thủy Triều - khu vực có vị trí quân sự và kinh tế chiến lược; RL162 từ phía bắc sông Cái, đối diện Thành ra Vĩnh Lương giao với RC1; và một nhánh RL162 khác chạy song song RL161, từ mã vòng nhà thờ Chánh Tòa xuống hướng Bình Tân [9; tr.1-5]. Tuy

quy mô không lớn, nhưng hệ thống các tuyến đường này đóng vai trò quan trọng trong việc hoàn thiện mạng lưới giao thông địa phương, tạo mối liên kết giữa trung tâm Nha Trang, các vùng ven biển, cảng biển và đồn điền, qua đó phản ánh tính toán chặt chẽ của chính quyền thuộc địa trong việc vừa củng cố bộ máy cai trị, vừa khai thác triệt để tiềm năng kinh tế của Khánh Hòa.

Song song với hệ thống đường chính, mạng lưới đường mòn cũng được người Pháp chú trọng. Với chi phí thấp, những con đường này thường nằm ở các đoạn khó khăn nhất của tuyến chính, đặc biệt ở vùng núi hiểm trở. Những con đường này thường hẹp (3-3,5 m), độ dốc lớn (9-10%), cầu tạm bằng gỗ tre, mặt đường chỉ rải nhựa ở những đoạn xấu. Dù còn thô sơ, hệ thống đường mòn có ý nghĩa to lớn trong khảo sát, mở đất, duy trì liên lạc hành chính, đáp ứng nhu cầu đi lại tạm thời và từng bước chuẩn bị cho việc mở đường lớn sau này [1; tr.370-385].

* *Giao thông đô thị Nha Trang*: Cuối thế kỷ XIX, tại khu vực phường Xương Huân ngày nay, Nha Trang đã xuất hiện một cụm dân cư mang dấu ấn đô thị rõ nét. Cùng với đó, mạng lưới đường phố đầu tiên của thị trấn được hình thành, mang dạng hình nan quạt với tâm quạt đặt tại Mã Vòng - cửa ngõ chính dẫn vào Nha Trang. Ngay trong lòng Xương Huân, một hệ thống đường phố theo dạng ô bàn cờ cũng sớm xuất hiện, phản ánh tư duy quy hoạch mang tính hiện đại của thời kỳ này.

Từ năm 1924, khi Nha Trang phát triển lên thành thị xã, cấu trúc đô thị tiếp tục được hoàn chỉnh. Một mạng lưới đường theo dạng “cánh sao” được bổ sung, lấy Ngã Sáu - trung

tâm hành chính và thương mại làm điểm quy chiếu. Liên kề đó, các khu phố Phước Hòa, Phước Tân được quy hoạch theo dạng ô bàn cờ cân đối, kết hợp hài hòa với không gian phố vườn. Đặc biệt, nhiều tuyến đường chính được mở thẳng ra biển, trong đó có con đường chạy dọc bãi cát dài, trở thành “mặt tiền” của thị xã. Chính trục cảnh quan ven biển này đã tạo nên một diện mạo mới của đô thị Nha Trang [15; tr.296].

Về phương tiện vận tải đô thị: Đầu thế kỷ XX, xe kéo tay là phương tiện giao thông đô thị phổ biến ở Nha Trang, chủ yếu do giới Hoa kiều đầu tư khai thác. Những thập niên tiếp theo, trên những con đường ven biển Nha Trang hay các tuyến phố chính nối liền trung tâm hành chính, chợ búa, dinh thự và các cơ sở khoa học như Viện Hải dương học, Viện Pasteur người ta bắt gặp sự song hành của hai loại hình phương tiện: một bên là xe kéo tay - phương tiện thâm nhập sâu vào lao động thủ công bản địa, và bên kia là ô tô - biểu tượng của sự hiện đại hóa do người Pháp đưa đến.

** Kỹ thuật xây dựng và nguồn nhân công:* Theo thiết kế tuyến RC1 được phê duyệt, mặt đường tối thiểu rộng 6m, bán kính đường cong không dưới 15m, độ dốc tối đa 6% và chỉ trong trường hợp đặc biệt mới cho phép đạt 10%. Hệ thống cầu trên tuyến phần lớn được xây dựng bằng bê tông cốt thép, chịu được tải trọng tới 9 tấn, kèm theo rơ-moóc sáu bánh nặng 5 tấn. Đối với các tuyến đường địa phương, tiêu chuẩn thấp hơn nhưng vẫn mang tính hiện đại so với bối cảnh đầu thế kỷ XX: mặt đường rải nhựa rộng 3,5 mét, tải trọng thiết kế 13 tấn, cho phép xe cơ giới đạt tốc độ 60 km/h. Những tiêu chuẩn kỹ thuật này cho thấy Khánh Hòa đã bước vào “*kỷ nguyên giao thông thuộc địa*”, khi hạ tầng đường bộ đã góp phần thay đổi căn bản diện mạo giao thông, đặt nền móng cho quá trình đô thị hóa Nha Trang, đưa Khánh Hòa vào mạng lưới giao thông Đông Dương.

Vấn đề nhân công được giải quyết bằng những biện pháp đặc trưng của chính quyền thuộc địa. Ngay từ năm 1902-1903, chủ doanh nghiệp Charléty đã nuôi ăn và chu cấp cho khoảng 300 tù nhân để lát đường, bảo đảm xe cơ giới có thể lưu thông [11; tr.137]. Ở Nha Trang, chính quyền dựa chủ yếu vào lao động khổ sai, lao động tạp dịch cùng với

một khoản ngân sách ít ỏi để hình thành nên các tuyến phố, đại lộ và khu đất phân lô phục vụ cho đô thị hóa. Lực lượng lao động tạp dịch từng đóng góp khoảng 25.000 ngày công, tương đương 15.000\$ theo giá trị thời bấy giờ. Về sau nguồn nhân lực này không còn được duy trì, khiến nhà chức trách phải tăng cường sử dụng tù nhân. Năm 1928, một đội tù nhân từ Phú Yên được điều động phục vụ san lấp tại Nha Trang. Đến năm 1929, Công sứ Nha Trang tiếp tục kiến nghị bổ sung ít nhất 60 tù nhân để kịp duy trì tiến độ thi công trước dịp Tết Nguyên đán [6; tr.2, 3]. Ngày 8/7/1929, Bộ Tư pháp thông báo điều động 30 tù nhân từ Quảng Ngãi đưa vào Nha Trang làm việc. Tuy nhiên, do tổng số tù nhân tại Quảng Ngãi là 133 người, trong đó 83` người bị giam giữ chặt và chỉ còn khoảng 50 đủ điều kiện phân bổ [6; tr.13].

** Về công tác duy tu, bảo dưỡng đường bộ:* Đầu thế kỷ XX, mạng lưới đường bộ ở Khánh Hòa dài khoảng 200 km, trong đó 150 km thuộc tuyến đường cái quan. Năm 1903, chính quyền thuộc địa chi 3.000 USD cho công tác duy tu, song các trận mưa lớn vào tháng 12 đã gây hư hỏng nghiêm trọng, kéo dài việc khắc phục đến cuối mùa mưa. Cùng thời điểm, một trận bão lớn đã làm sạt lở nhiều đoạn đường ở Nha Trang; tuyến Nha Trang - Chục bị cuốn trôi đoạn dài 60 m, sâu 8 m, buộc chính quyền xây tường chắn kiên cố. Một số cầu bị hư hỏng nặng, thậm chí bị cuốn trôi hoàn toàn. Trong 5 ngày bão, biển xâm thực sâu vào bờ tới 80 m, phá hủy kè chắn sóng bảo vệ Dinh Thống sứ, khiến công trình này đứng trước nguy cơ đổ sập. Tình hình đó buộc chính quyền phải khởi động dự án xây dựng kè đá bảo vệ Nha Trang [2; tr.3, 4].

Tại Ninh Hòa, điều kiện thủy văn phức tạp thường xuyên gây ngập lụt, điển hình là trận bão năm 1924 khiến mực nước vượt chuẩn hơn 1 m. Để khắc phục, chính quyền đã xây dựng hệ thống thoát nước và cầu kè quy mô lớn: 340 m công trình thoát nước, cầu vượt sông Dinh dài 10 m, cầu vượt sông Cung dài 30 m, cùng nhiều cầu nhỏ từ 8-15 m và hệ thống kè cao 1,5-3 m. Tuyến đường được nối đến Phong Thạnh (km 26+700) nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại và sản xuất của khu vực Nam đồng bằng. Mạng lưới điểm tiếp nhiên

liệu được thiết lập tại Giã, Ninh Hòa, Nha Trang, Khánh Hòa và Ba Ngòi, phản ánh sự hiện diện ngày càng rõ của giao thông cơ giới (ô tô, xe tải). Hệ thống này không chỉ phục vụ các chuyến đi dài ngày mà còn đáp ứng nhu cầu thám hiểm, đi lại của quan chức thuộc địa và khách du lịch.

** Hoạt động khai thác và sử dụng các tuyến đường*

Quy định về phương tiện vận tải: Mỗi phương tiện khi đưa vào hoạt động đều phải được Khâm sứ Trung Kỳ phê duyệt, và mọi thay đổi cũng cần có sự chấp thuận. Hệ thống quy định kỹ thuật được áp dụng rất chặt chẽ. Về kết cấu, tải trọng trục không vượt quá 2.000 kg, áp lực trên vành bánh giới hạn ở mức 100 kg/cm²; bánh xe phải bọc cao su hoặc lắp đai lốp đàn hồi; xe phải trang bị hai bánh dự phòng cùng đầy đủ dụng cụ thay thế. Ngoài ra, phương tiện buộc phải có hệ thống chiếu sáng ban đêm để bảo đảm an toàn cho hành khách, bưu phẩm và hàng hóa [5; tr.3].

Về khả năng vận hành, động cơ phải đạt tốc độ 35 km/giờ trên đường bằng, 30 km/giờ ở đoạn khó, với tốc độ thương mại trung bình 35 km/giờ. Thời gian hành trình được quy định rõ: Đà Nẵng - Quy Nhơn là 12 giờ, Quy Nhơn - Nha Trang là 9 giờ. Mỗi xe phải được trang bị hai phanh đạt chuẩn, đủ khả năng dừng một xe chở khách đang chạy ở tốc độ 35 km/giờ trong phạm vi 10 m.

Ngoài yêu cầu về tốc độ và an toàn, yếu tố môi trường cũng được chú trọng: xe phải thải khói dưới gầm để tránh làm hư hại mặt đường, hạn chế bụi bẩn, đồng thời không gây phiền toái cho hành khách hoặc ảnh hưởng đến thư tín, hàng hóa. Hệ thống ghế ngồi được phân hạng rõ rệt: ghế hạng nhất chú trọng tiện nghi, trang bị lưng tựa lò xo; ghế hạng nhì giản lược hơn nhưng vẫn bọc đệm để bảo đảm sự thoải mái cơ bản. Các tiêu chuẩn kỹ thuật được quy định chặt chẽ, bao gồm chiều cao nội thất 1,975 m, khoảng cách tối thiểu giữa các ghế 40-55 cm và kích thước ghế ngồi dài 50 cm, rộng 35 cm, nhằm tối ưu hóa sự thoải mái cho hành khách [5; tr.4-6].

Các quy định về vệ sinh và an toàn trong vận tải được áp dụng hết sức nghiêm ngặt. Xe phải được vệ sinh, khử trùng hằng ngày; nội thất phủ vải trắng có thể tháo rời dễ giặt và khử khuẩn sau mỗi chuyến. Hành khách cũng

chịu sự kiểm soát chặt chẽ: chỉ những người ăn mặc chỉnh tề, sạch sẽ mới được phép lên xe, trong khi người say rượu, bị thương hở hoặc mắc bệnh truyền nhiễm đều bị cấm. Ngoài ra, hành lý bẩn thiu hay công kênh không được mang lên xe; thợ săn chỉ được phép mang súng đã tháo đạn, và việc vận chuyển động vật nuôi hoàn toàn bị nghiêm cấm.

Công tác kiểm định xe cơ giới được đặt trong một cơ chế quản lý hết sức chặt chẽ, thể hiện qua thành phần Ủy ban kiểm định tại Đà Nẵng gồm Khâm sứ, Thị trưởng, đại diện Nha Bưu điện, Nha Công chính và Trường Kỹ nghệ Huế. Đây không chỉ là thủ tục kỹ thuật, mà còn là công cụ hành chính - pháp lý của chính quyền thuộc địa, khi mọi phương tiện đều phải được thẩm định và phê duyệt qua nhiều cấp. Các quy định về tải trọng và số lượng hành khách được ấn định nghiêm ngặt, buộc niêm yết công khai trong khoang xe để phục vụ công tác thanh tra. Đồng thời, chính quyền quy định tần suất vận hành tối thiểu một chuyến mỗi chiều trong ngày; khi nhu cầu tăng, doanh nghiệp phải bố trí thêm xe (tối thiểu sáu chỗ, trong đó ba chỗ hạng nhất), vừa bảo đảm hiệu quả khai thác, vừa duy trì trật tự phân tầng xã hội trong không gian giao thông công cộng.

Về vận chuyển bưu chính, hành lý và thuế phí đường bộ, giờ chạy xe và lịch trình được niêm yết công khai và chỉ được điều chỉnh khi có sự phê chuẩn qua nhiều cấp. Giá vé và cước hành lý phản ánh rõ sự phân tầng xã hội, trong khi thuế phí dù được công bố trước nhưng vẫn duy trì cơ chế linh hoạt nhằm phục vụ lợi ích chính quyền. Xe cơ giới đồng thời đảm nhiệm vận chuyển thư từ và bưu kiện, biến mạng lưới bưu chính thành công cụ kiểm soát thông tin, còn hệ thống chế tài pháp lý nghiêm ngặt khiến giao thông đường bộ trở thành biểu tượng trực quan của quyền lực cai trị. Những yếu tố này không chỉ khẳng định vai trò trung tâm của Khánh Hòa trong mạng lưới giao thông - bưu chính Đông Dương, mà còn phơi bày sự đan xen giữa phát triển kinh tế và cơ chế kiểm soát xã hội trong bối cảnh thuộc địa.

3.3. Tác động của mạng lưới đường bộ đến cơ sở hạ tầng và kinh tế Khánh Hòa

Thứ nhất, về phương diện cơ sở hạ tầng, sự hình thành và hoàn thiện của các công trình giao thông đường bộ, từ tuyến thuộc địa RC1 đến những tuyến địa phương như RL157, RL159, RL161..., đã đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong tiến trình hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật ở Khánh Hòa. Mạng lưới đường bộ trở thành nền tảng thúc đẩy sự ra đời của các công trình giao thông khác: đường sắt Nha Trang - Sài Gòn (1912), Nha Trang - Đà Nẵng (1928), các cảng biển Ba Ngòi (1924), Cam Ranh (1925), Cầu Đá (1927), sân bay Nha Trang (1930) và ga Nha Trang (1935). Đây là sự chuyển đổi căn bản từ mô hình giao thông manh mún, phụ thuộc vào phà và đường mòn, sang hệ thống cố định

với tính ổn định và năng lực vận tải vượt trội. Những “điểm nút” này không chỉ đảm bảo kết nối liên vùng mà còn thúc đẩy sự phát triển hạ tầng đô thị: gara, dịch vụ sửa chữa - cho thuê ô tô, trạm nhiên liệu và cả hệ thống sát hạch lái xe lần lượt xuất hiện (Bảng 2). Diện mạo đô thị Nha Trang cùng các trung tâm vệ tinh như Ninh Hòa, Cam Ranh dần định hình với sự hiện diện của Quận Công chính, Viện Pasteur, Viện Hải dương học, Sở Bru điện; khu vực đường sắt, nhà đèn, bệnh viện; bảo tàng... Bên cạnh đó là nhiều cơ sở công nghiệp và cơ khí như Chaner, De Monfreid, Bourbon, hãng STACA, đề-pô xe lửa, nhà máy dệt Oggeri [15; tr.25].

Bảng 2. Các nhánh đường và đặc điểm tuyến theo mốc km dọc Quốc lộ 1

Mốc km	Nhánh đường	Đặc điểm tuyến đường
Km 594 + 800	Ngã rẽ tỉnh lộ 21	Tuyến đường đi Buôn Mê Thuật, đường khó đi, một số điểm có thể ngắm cảnh tại Km 28-35+500 - 37 - 38 - 82 đến 83. Vùng có thú săn.
Km 624 + 500	Lối xuống bãi biển Gallois Montbrun	Đường địa phương dẫn đến bãi biển đẹp, thường được người dân Nha Trang và vùng lân cận lui tới. Khoảng cách 800 m.
Km 628 + 300	Đường địa phương số 161, Tp. Nha Trang	Đường đô thị có thể đi bằng ô tô dọc theo con đường ven biển, đến Cửa Bé, dài 7km.
Km 646 + 700	Đường lên Hòn Bà	Đường dài 17 km, đường mòn đến trạm 12 km. Chuyển đi phải mất cả ngày.
Km 661 + 450	Đường địa phương số 165 từ Thủy Triều	Đường dẫn đến đầu phía bắc của Vịnh Cam Ranh. Tầm nhìn ra vịnh khá đẹp
Km 675 + 350	Đường đi Trappa	Đường mòn dẫn đến vịnh Cam Ranh. Ở cuối đường mòn có ngọn đồi nhỏ có thể quan sát toàn bộ vịnh Cam Ranh
Km 686 + 780	Đường đi Ba Ngòi	Đường dẫn đến làng Bangoi (Bungalow), một thị trấn nhỏ và trung tâm của nghề cá. Cảnh quan tuyệt đẹp nhìn ra vịnh Cam Ranh.

Nguồn: [9; tr.34]

Thứ hai, thúc đẩy sự chuyển dịch không gian kinh tế - xã hội Khánh Hòa theo hướng thương mại - dịch vụ. Nha Trang vươn lên thành trung tâm thương mại - du lịch mang tầm Đông Dương, vừa là cửa ngõ giao thương, vừa là điểm nghỉ dưỡng hấp dẫn của giới Âu châu. Ở Ninh Hòa, việc hoàn thành Quốc lộ 21 nối với Buôn Ma Thuật đã đưa nơi đây thành cầu nối giữa duyên hải và cao nguyên, tạo điều kiện phát triển mạnh mẽ các ngành sản xuất và thương mại, đặc biệt là muối Hòn Khói, đường, gốm, gạch, ngói, rượu và nước mắm. Trong khi đó, Cam Ranh nổi lên như cửa ngõ chiến lược, hội tụ lợi thế cảng biển, đường bộ và nguồn tài nguyên địa

phương. Các mỏ đá, cát, đất sét không chỉ phục vụ nhu cầu trong tỉnh mà còn tham gia vào chuỗi cung ứng nguyên liệu cho Đông Dương và cả thị trường nước ngoài. Một ký sự đương thời đã ghi nhận sự đổi thay này khi miêu tả hành trình: “...4 giờ chiều hôm ấy, lên xe điện từ tỉnh lỵ Khánh Hòa. 7 giờ tới phủ Ninh Hòa nghỉ lại. Phủ lỵ Ninh Hòa thuộc tỉnh Khánh Hòa, từ tỉnh thành tới phủ lỵ 60 km. Trên đường đi, nhìn thấy địa thế tỉnh này rộng mênh mông, khí hậu lại rất ôn hòa, bốn mùa đều trồng lúa được...” [12; tr.224].

Thứ ba, sự mở rộng và vươn dài của hệ thống giao thông đã thúc đẩy ngành du lịch Khánh Hòa trở nên sôi động. Từ đầu thập

niên 1930, hàng quán, khách sạn, nhà nghỉ duong xuất hiện ngày càng nhiều ở Nha Trang, Cam Ranh và trên tuyến đường hướng về Ninh Hòa. Trong số đó có thể kể đến một số khách sạn nổi tiêu biểu như Beau Rivage, Hostellerie du Dragon, Van Buu, Cong An, Hao Hung, Grand Hotel, Terminus, Bon Air,... biến nơi đây thành điểm dừng chân sang trọng của giới Âu châu và tầng lớp thượng lưu trong nước [13; tr.59]. Nha Trang đã trở thành điểm kết nối trong các tuyến vận tải:

- *Đà Nẵng - Nha Trang*: ban đầu do Société des Transports Automobiles du Centre-Annam (STACA) quản lý (1919-1921). Sau đó, Khâm sứ Trung Kỳ Pasquier ban hành quyết định số 653, trao quyền khai thác cho Leroy và Tutier. Hợp đồng quy định rõ việc vận chuyển bưu phẩm, hàng hóa, hành khách và dịch vụ chuyển phát nhanh [3].

- *Quy Nhơn - Nha Trang*: được chính quyền thực dân và giới tư sản Pháp chú trọng phát triển nhằm hỗ trợ vận hành đường sắt. Lịch trình ô tô được sắp xếp đồng bộ với giờ tàu tại Ga Nha Trang để bảo đảm tính liên hoàn trong vận chuyển hành khách và bưu kiện. Đặc biệt, tuyến ngắn từ ga Nha Trang đến bưu điện Nha Trang đóng vai trò mắt xích then chốt kết nối tuyến đường sắt xuyên Đông Dương với mạng lưới đô thị địa phương.

Nha Trang - Sông Cầu - Quy Nhơn - Quảng Ngãi - Đà Nẵng và Nha Trang - Ba Ngòi - Phan Rang: được khai thác bởi các doanh nghiệp tư nhân, trong đó có một chủ doanh nghiệp người Việt tên Viên Xín và một thương nhân người Hoa thuộc Giáo đoàn Hải Nam - Thiasyky cư trú tại Nha Trang [4; tr.65-76].

Hai tuyến *Nha Trang - Sông Cầu - Quy Nhơn - Quảng Ngãi - Hội An - Đà Nẵng* (và ngược lại) cùng *Nha Trang - Ba Ngòi - Phan Rang* (và ngược lại): do doanh nhân Ba Bình, cư trú tại Nha Trang, tổ chức khai thác dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa có thu phí [4; tr.75, 76].

Các tuyến vận tải này không chỉ đáp ứng nhu cầu di chuyển ngày càng tăng của cư dân và quan chức thuộc địa, mà còn cho thấy nỗ lực kết nối các trung tâm kinh tế - hành chính ven biển Trung Kỳ, tạo điều kiện cho sự hội

nhập của Khánh Hòa vào không gian giao thông Đông Dương.

Thứ tư, đẩy nhanh quá trình khai thác thuộc địa của giới tư bản Pháp thông qua việc đầu tư vào nông - công nghiệp. Sau những thí nghiệm thành công của bác sĩ Yersin, hàng loạt đồn điền và cơ sở sản xuất ra đời: Verne ở Đồng Trăng, Charner tại Cẩm Sơn, Đất Sét, Đồng Hân, Bréda ở Đá Bàn, hãng MIC tại Tân Xuân, Dục Mỹ, Lạc An, Lạc Ninh, và Lacor ở Hòn Khói [10; tr.29, 30]. Đặc biệt, từ thập niên 1920, Cam Ranh trở thành trung tâm sản xuất đa ngành với thuốc lá, rượu, pho mát, vật liệu xây dựng, than và chăn nuôi, bên cạnh các cơ sở nước mắm, ghe mành của tiểu chủ người Việt.

4. Kết luận

Hệ thống giao thông đường bộ ở Khánh Hòa dưới thời Pháp thuộc đã góp phần quan trọng định hình diện mạo kinh tế - xã hội và vị thế chiến lược của địa phương. Từ một vùng đất ven biển còn nhiều hạn chế về hạ tầng, Khánh Hòa trở thành trung tâm kết nối duyên hải với Tây Nguyên, cảng biển với nội địa, nghỉ dưỡng với nghiên cứu khoa học. Dù còn mang dấu ấn phục vụ cho lợi ích thuộc địa, mạng lưới đường bộ được xây dựng trong giai đoạn này đã đặt nền móng cho sự phát triển lâu dài, làm tiền đề cho những bước chuyển mình mạnh mẽ của Khánh Hòa trong tiến trình hiện đại hóa sau này.

Tài liệu tham khảo

1. Aourousseau, L. A. A., & Pouyanne. (1926). *Les travaux publics de l'Indochine. Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, 26 (1). Truy cập từ: https://www.persee.fr/doc/befeo_0336-1519_1926_num_26_1_3099
2. Centre des Archives Nationales N° IV. (1903). *Rapport général annuel de la province de Khanh Hoa année 1903*. Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam. N° 2399.
3. Centre des Archives Nationales N° IV. (1921). *Dossier relatif à la substitution de la Société des Transports Automobiles du Centre-Annam à M.M. Leroy - Tutier pour l'exploitation du service automobile de Tourane - Nha Trang années 1919-1921*.

- Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam. N° 3328.
4. Centre des Archives Nationales N° IV. (1922). *Dossier relatif aux demandes de mise en circulation d'une voiture automobile à Nha Trang années 1921-1922*. Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam. N° 1805.
 5. Centre des Archives Nationales N° IV. (1924). *Dossier relatif au renouvellement du contrat passé avec la Société des Transports Automobiles du Centre-Annam pour le service automobile subventionné de Tourane - Nha Trang années 1923-1924*. Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam, N° 3331.
 6. Centre des Archives Nationales N° IV. (1929). *Dossier relatif à l'emprunt de main d'oeuvre pénale à Quang Ngai pour les travaux de Nha Trang, année 1929* (Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam. N° 2844.
 7. Centre des Archives Nationales N° IV. (1930). *Dossier relatif à la réparation et l'aménagement des routes locales N° 157, 159 à Nha-Trang années 1919-1930*. Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam, N° 2900.
 8. Centre des Archives Nationales N° IV. (1930). *Détail estimatif des travaux: Travaux d'aménagement de la Route locale n°157 de Nha-Trang à Banmêthuôt*. Fonds: Inspection Générale des Travaux Publics. N° 2950.
 9. Centre des Archives Nationales N° IV. (1939). *Dossier relatif à l'activité du Bureau officiel du Tourisme de la Résidence Supérieure de l'Annam années 1932-1939*. Fonds: Résidence Supérieure de l'Annam. N° 3587.
 10. Huyện ủy Cam Ranh. (1994). *Lịch sử Đảng bộ huyện Cam Ranh thời kỳ 1930-1975*. Xí nghiệp in Khánh Hoà.
 11. Eric T. Jennings (2015). *Đỉnh cao đế quốc: Đà Lạt và sự hưng vong của Đông Dương thuộc Pháp*. Nxb Hồng Đức.
 12. Nguyễn Hữu Tranh. (2017). *Đà Lạt năm xưa lược khảo*. Nxb Trẻ.
 13. Nguyễn Thị Kim Hoa. (2006). *Du lịch Khánh Hoà từ cuối thế kỷ XIX đến nay*. Nxb Chính trị Quốc gia.
 14. Quách Tấn. (2019). *Xứ Trầm hương*. Nxb Thế giới.
 15. UBND tỉnh Khánh Hoà. (2003). *Địa chí Khánh Hoà*. Nxb Chính trị.