

LỊCH SỬ VĂN HÓA

ĐƯỜNG SẮT VỚI VẤN ĐỀ ĐÔ THỊ HÓA Ở VÙNG TÂY BẮC VIỆT NAM VÀ PHÍA NAM VÂN NAM TRUNG QUỐC

TS. TRẦN HỮU SƠN

Sở Văn hóa, thể thao và du lịch Lào Cai

M

gày 1-4-1910, đường sắt Hải Phòng – Côn Minh (đường sắt Điện Việt) được khánh thành. Một thế kỷ lịch sử xây dựng, khai thác tuyến đường sắt này và vai trò của nó với phát triển kinh tế - xã hội được nhiều nhà khoa học Việt Nam và Trung Quốc đề cập trong các công trình nghiên cứu: Phùng Hữu Phú (chủ biên) – 1994, Aline 2004, Failler – Philippele – 2005 và Đoàn Tính 2007, Nguyễn Văn Chính và Trần Thùy Dương – 2008, Tôn Quang Sinh – 2008, La Hữu Lượng – 2008, Nguyễn Thị Lan Phương – 2009...). Tuy nhiên, vẫn chưa có nhiều nghiên cứu phân tích tác động của đường sắt với vấn đề hình thành các đô thị ở vùng Tây Bắc Việt Nam và phía Nam Trung Quốc. Mặc dù vấn đề này cũng được một số tác giả đề cập đến ở một vài khía cạnh (Ngô Hiểu Lượng 2005, 2008; Trần Hữu Sơn 2008; Nguyễn Thị Lan Phương 2009...). Mục đích của

chúng tôi trong bài viết này chủ yếu nhằm cung cấp và hệ thống thông tin về vai trò của đường sắt đối với việc hình thành các đô thị trong vùng. Trong đó chúng tôi phân tích các tác động của đường sắt với việc xây dựng cơ sở hạ tầng, chuyển biến chức năng đô thị và quá trình di dân ở các vùng đến đô thị. Đồng thời cố gắng dựng lại mô hình hình thành kiểu đô thị ở vùng biên giới gắn với sự thăng trầm của đường sắt Điện Việt.

1. Đường sắt Hải Phòng - Côn Minh được khởi công xây dựng từ 1901 đến ngày 1-4-1910 đã khánh thành. Bên cạnh mục đích vơ vét tài nguyên của vùng thượng du Bắc Kỳ và Vân Nam Trung Quốc, đường sắt Hải Phòng – Côn Minh đã thúc đẩy quá trình hình thành các đô thị trong vùng. Một số các đô thị ra đời và phát triển, nhưng một số đô thị cũng tiêu vong. Sự thăng trầm của đường sắt cũng quyết định hoạt động của các đô thị.

Các đô thị đều gắn liền với các mạch máu giao thông. Trước khi đường sắt ra đời, cả tỉnh Hưng Hóa rộng lớn bao la (bao gồm toàn bộ vùng Tây Bắc hiện nay), chỉ có 2 đô thị được mang danh đơn vị hành chính phố là phố Bảo Thắng (Lào Cai) của châu Thủy Vĩ và phố trong thành Hưng Hóa xã Trúc Khê huyện Tam Nông⁽¹⁾. Đây là đô thị mang chức năng chính trị - hành chính. Vì vậy, khi mà lý sở của tỉnh chuyển đến Phú Thọ, đô thị hành chính này cũng tiêu tan. Ngược lại, ngay từ thời cận đại, đô thị cổ Lào Cai được mở rộng và phát triển theo sự phát triển của con đường buôn bán sông Hồng. Từ thời phong kiến nhà Nguyễn, phố Bảo Thắng vừa là cửa quan, vừa là trung tâm buôn bán khá sầm uất. Năm Gia Long thứ 18 (1819), cửa quan ở phố Bảo Thắng đã thu được 43.000 quan, đứng hàng thứ ba so với các cửa quan toàn quốc⁽²⁾. Năm 1856, trong tác phẩm “Hưng Hóa ký lược” – Phạm Nhật Duật đã nhận xét: Phố Bảo Thắng là nơi đô hội⁽³⁾. Sau khi Vân Nam mở cửa, con đường buôn bán trên sông Hồng ngày càng phát triển, đã góp phần thúc đẩy các đô thị ven sông Hồng ngày càng mở rộng. Đặc biệt là 2 đầu mối giao thông là Mạn Hảo Trung Quốc và Bảo Thắng Việt Nam trở thành các đô thị khá sầm uất. Nhưng đến khi đường sắt ra đời, với ưu thế của tuyến đường, lưu lượng hàng hóa buôn bán qua đường sắt ngày càng vượt trội với đường sông Hồng. Vì vậy, các đô thị, các trung tâm

buôn bán đã phát triển khá mạnh trên tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh. Tuyến đường sắt được khai thác đến đâu, các ga trọng điểm đã hình thành các đô thị mới với quy mô lớn nhỏ khác nhau.

Đường sắt Hải Phòng – Hà Nội trên tuyến đường Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh được khởi công và đưa vào khai thác đầu tiên. Năm 1901, đường sắt Hải Phòng – Hà Nội dài 102 km được khởi công. Ngày 16-6-1902 đường sắt này được đưa vào khai thác. Đoạn Hà Nội – Việt Trì dài 67 km được khai thác vào ngày 10-3-1903. Đoạn Việt Trì đi Yên Bái dài 83 km được khai thác ngày 1-7-1904. Đoạn Yên Bái – Lào Cai dài 140 km được khai thác ngày 1-2-1906. Điều kiện thành lập một tỉnh, một đô thị có nhiều yếu tố (về kinh tế, an ninh, quân sự...) nhưng có vai trò rất quan trọng của đường sắt. Tuyến đường sắt được khai thác đến đâu đã góp một phần quan trọng cho sự ra đời các trung tâm đô thị ở đấy. Tuyến đường sắt từ Hà Nội đi Yên Bái dài 150 km, qua các làng mạc, khu dân cư các tỉnh trung du miền núi. Đường sắt hình thành, mạch máu giao thông hiện đại nối liền cảng biển Hải Phòng với trung tâm kinh tế Hà Nội và các vùng miền núi xa xôi. Hàng hóa chuyên chở, trao đổi dẫn đến nhu cầu hình thành các tỉnh thành, các đô thị mới dọc theo đường sắt. Tỉnh lỵ Hưng Hóa nằm ở ven con đường buôn bán sông Hồng thì khi đường sắt vươn lên Phú

Thọ, toàn quyền Đông Dương đã ra sắc lệnh chuyển tỉnh lỵ Hưng Hóa từ xã Trúc Khê huyện Tam Nông lên vùng Phú Thọ có ga đường sắt và đổi tên tỉnh Hưng Hóa thành tỉnh Phú Thọ (ngày 5-5-1903)⁽⁴⁾. Đường sắt phát triển, kinh tế ở vùng Yên Lãng sầm uất. Vì vậy, ngày 10-12-1903, toàn quyền Đông Dương ra nghị định chuyển tỉnh lỵ tỉnh Phú Thọ từ Tiên Dược Thượng phủ Đa Phúc chuyển về Đạm Xuyên huyện Yên Lãng. Hơn hai tháng sau, ngày 18-2-1904, toàn quyền Đông Dương lại ra nghị định thành lập tỉnh Phúc Yên trên địa bàn tỉnh Phú Thọ cũ⁽⁵⁾. Tương tự như vậy, cùng với quá trình xây dựng đường sắt, Lào Cai ngày càng phát triển trở thành một đô thị trung tâm toàn vùng. Chợ Lào Cai có mái che, có nhiều cửa hàng cửa hiệu được khánh thành từ tháng 10-1903. Chợ Cốc Lếu cũng được khai trương từ ngày 26-11-1905⁽⁶⁾. Đặc biệt, ngày 1-2-1906, tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai đã hoàn thành và đưa vào khai thác. Vùng đất xa xôi miền biên giới đã được nối liền với đồng bằng nhờ đường sắt. Đường sắt ra đời đã tạo thành một nhân tố quan trọng thành lập tỉnh Lào Cai. Ngày 12-7-1907 toàn quyền Đông Dương ra nghị định bãi bỏ đạo quan binh số 4 Lào Cai để thành lập tỉnh Lào Cai. Đường sắt không những là nhân tố thành lập các tỉnh mới, chuyển địa bàn tỉnh lỵ về các ga lớn của đường sắt mà còn có ý nghĩa quan trọng để nâng cấp các đô thị. Đường sắt đi qua,

chợ ga hình thành và phát triển, kéo theo sự phát triển cả một thị tứ, thị trấn. Chợ Gia Cẩm mở rộng, vùng ngã ba sông Việt Trì tấp nập trên bến dưới thuyền đã tạo thành tiền đề cho chính quyền thực dân Pháp thành lập thị xã Việt Trì. Đồng thời vùng đất Phú Thọ mới được hình thành là lỵ sở của tỉnh Phú Thọ từ năm 1903 nhưng quá trình đô thị hóa diễn ra khá mạnh với đội ngũ thương nhân, với các khu đồn điền... Vì vậy, ngày 27-10-1907, chính quyền thực dân Pháp đã thành lập thị xã Phú Thọ và thị xã Việt Trì. Xã Đạm Xuyên huyện Yên Lãng mới trở thành tỉnh lỵ tỉnh Phúc Yên từ 18-2-1904. Nhưng gần hai năm sau, vào ngày 31-10-1905 xã Đạm Xuyên đã trở thành thị xã Phúc Yên trù phú.

2. Tìm hiểu các đô thị của Lào Cai và Vân Nam như đô thị Lào Cai, đô thị Sa Pa, đô thị Hà Khẩu, các châu của Vân Nam càng thấy vai trò của đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh tác động mạnh mẽ đến việc hình thành các đô thị ở Tây Bắc Việt Nam và phía Nam tỉnh Vân Nam Trung Quốc.

Như vậy hơn 20 năm sau khi Vân Nam mở cửa, tuyến đường buôn bán theo đường bộ chạy từ Mông Tự đến Mạn Hảo, từ Mạn Hảo đi thuyền đến Hải Phòng đã góp phần hình thành và phát triển mạnh mẽ các đô thị vùng biên. Trong đó nổi bật là Mông Tự và Mạn Hảo. Nhưng sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh ra đời, con đường thương mại Vân Nam

– Lào Cai - Hải Phòng chủ yếu là đường sắt, đường bộ và đường sông suy giảm nghiêm trọng. Những năm cuối thế kỷ thứ 19, đầu thế kỷ 20, Mạn Hảo từ một bến đò có 16 hộ dân đã trở thành một đô thị 14.000 dân. Ở đây có trạm thuế quan, bưu điện và hơn 30 nhà hàng, nhà nghỉ. Mạn Hảo trở thành một đô thị cảng sầm uất. Năm 1897, Mạn Hảo đón 5.553 thuyền buôn qua lại. Năm 1907 có 18.431 chuyến hàng vận chuyển 57.336 tấn hàng hóa, trang thiết bị phục vụ xây dựng đoạn đường sắt Lào Cai đi Côn Minh. Năm 1910, sau khi khánh thành tuyến đường sắt Điện - Việt, số tàu thuyền đi lại trên sông Hồng giảm 2/3. Đến năm 1930 chỉ có 834 tàu thuyền qua lại, khối lượng hàng hoá vận chuyển qua đường sông chỉ có 84 tấn hàng. Năm 1941, phát xít Nhật huy động 40 lần chiếc máy bay ném bom huỷ diệt Mạn Hảo. Từ đó đến mãi về sau này, việc vận chuyển bằng đường thủy trên sông Hồng chấm dứt. Mạn Hảo từ một đô thị sầm uất trở thành một bến đò ngang hoang vắng.

Ngày 11-4-1910, toàn bộ tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh được thông xe, trung tâm xuất nhập khẩu hàng hoá của Vân Nam chuyển từ Mông Tự lên Côn Minh. Thành phố Mông Tự cũng chấm dứt thời kỳ phồn vinh, dân số thành phố cũng giảm đi 3/4 chỉ còn 1 vạn người sinh sống. Đường sắt Điện Việt hưng thịnh, một số đô thị mới hình thành và phát

triển nhanh chóng. Nhưng khi đường sắt không chạy qua, cả đô thị lại trở thành vùng quê hoang vắng. Điển hình nhất là đô thị Trại Bích Sắc ở gần thành phố Mông Tự. Ga Bích Sắc được xây dựng từ năm 1909. Ngày 15-4-1909 sau khi đường sắt Điện Việt thông xe đến Trại Bích Sắc, cả một thôn trại nhỏ đã phát triển nhanh chóng trở thành một đô thị có hơn 2.000 dân. Hàng ngày còn có hơn một nghìn công nhân bốc vác ở nơi khác đến làm việc. Trại Bích Sắc đã thành lập chi nhánh hải quan, bưu cục, thuế vụ. Ga Bích Sắc trở thành điểm tập kết của 2 tuyến đường sắt Điện Việt và Cá Bích Thạch. Thiếc từ Cá Cựu được vận chuyển đến ga theo đường sắt xuất khẩu. Một thị trấn có hàng chục nhà kho lớn chứa hàng. Hơn 30 công ty nước ngoài tham gia kinh doanh ở đô thị. Công ty Đại Thông từ Hải Phòng Việt Nam sang tổ chức hệ thống dịch vụ vận chuyển 70% khối lượng hàng hóa. Năm 1940, đường ray từ Trại Bích Sắc về Hà Khẩu phải dỡ bỏ để phòng quân Nhật tấn công. Đô thị trại Bích Sắc trở thành một thôn quê tiêu điều. Tuy năm 1959 có khôi phục đường sắt qua Trại Bích Sắc, nhưng vai trò trung chuyển không còn, ga Trại Bích Sắc suy thoái hoàn toàn chỉ là ga xép để tránh tàu. Như vậy đường sắt Điện Việt vừa là tuyến đường phát triển các đô thị nhưng cũng là tuyến đường làm suy tàn đô thị.

Tuyến đường sắt ra đời, hàng hoá vận chuyển theo đường sắt từ cửa biển Hải

Phòng qua Lào Cai lên Côn Minh chỉ mất 3 ngày rưỡi, so với vận chuyển đường thủy bộ xưa kia đã giảm được 26 ngày rưỡi. Tuyến đường sắt đã mở ra một không gian kinh tế mới ở vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam. Trước hết là sự phát triển mạnh mẽ của hai đô thị giáp biên giới là Lào Cai (Việt Nam) và Hà Khẩu (Trung Quốc).

Giữa thế kỷ 19, Lào Cai là châu lỵ châu Thủy Vĩ có tên gọi là phố Bảo Thắng. Nhà sử học Phạm Thận Duật đã nhận xét Bảo Thắng là chốn đô hội⁽⁷⁾. Khi đó Bảo Thắng chỉ có 2 phố một phố của người Minh Hương (người Hoa) và 1 phố người Kinh, 1 vạn chài có vài trăm dân. Từ năm 1869, Lưu Vĩnh Phúc đánh đuổi Hồ Quân Xương xây dựng thành Lào Cai, xây dựng các đền đài và hơn 200 nhà dọc dãy phố lớn, mở rộng đường phố. Nhưng Lào Cai vẫn còn là một tiểu trấn ở vùng biên. Năm 1886, sau khi chiếm Lào Cai, thực dân Pháp xây dựng đồn binh, xây dựng các khu vực phòng thủ và mở đường, phát triển đô thị sang bên Cốc Lếu. Nhằm mở rộng thương trường của khẩu, năm 1898, cầu lớn bằng gạch bắc qua sông Nậm Thi được xây dựng. Ngày 8-4-1901 và tháng 7-1903 hai chợ lớn ở khu Lào Cai và khu Cốc Lếu được xây dựng⁽⁸⁾. Ngày 9-9-1903 cầu đường sắt nối Lào Cai – Hà Khẩu khánh thành. Ngày 1-2-1906, tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai hoàn thành dài 390km nối liền hải cảng lớn nhất miền Bắc với vùng biên giới Lào

Cai. Tuyến đường sắt là phương tiện nối liền vùng núi xa xôi với đồng bằng, là cánh cửa mở rộng thông thương, phá vỡ tính khép kín ở vùng cao. Từ khi Lào Cai nối thông tuyến với Hà Nội, Hải Phòng, Lào Cai cũng là điểm trung chuyển tập kết trang thiết bị xây dựng tuyến Lào Cai – Côn Minh. Vì vậy, nhờ có đường sắt, đô thị Lào Cai có những bước phát triển khá nhanh. Trước hết, về hành chính, ngày 12-7-1907, Lào Cai trở thành một tỉnh dân sự, đô thị Lào Cai được quy hoạch xây dựng thành trung tâm tỉnh lỵ. Các công trình thành phố liên tiếp khánh thành như hệ thống chiếu sáng công cộng, công viên, đường nội thị, quảng trường, nhà máy nướcĐô thị Lào Cai quy hoạch mở rộng gấp 12 lần đô thị cũ. Đô thị phát triển mạnh sang hữu ngạn sông Hồng, xuống phía Nam. Xây dựng cầu Cốc Lếu qua sông Hồng nối hai khu Lào Cai và Cốc Lếu, xây dựng và mở rộng khu phố mới, xây dựng sân bay ở phía Nam đô thị. Ngay sau khi có tuyến đường sắt, Lào Cai nhận được 285 đơn thăm dò, khai thác mỏ. Năm 1911, mỏ đồng ở làng Nhón phía Nam đô thị được khai thác. Sau đó mỏ Phấn Chì cách thành phố 4km cũng được khai thác với quy mô lớn 800 tấn/ năm. Năm 1939, khai thác mỏ Apatít Cam Đường cách Lào Cai 10km. Từ năm 1940 – 1944, khai thác 196.720 tấn quặng Apatít, xuất khẩu 151.908 tấn. Quan hệ buôn bán Lào Cai – Vân Nam phát triển mạnh. Lào Cai có hai

chợ lớn và 3 chợ phụ, hơn 100 cửa hàng, cửa hiệu, 4 sòng bạc..... Một số cơ sở công nghiệp như nhà máy chế biến gỗ, nhà máy nước đá, xưởng sửa chữa toa xe... cũng được xây dựng. Việc buôn bán thuận lợi, dân số đô thị Lào Cai tăng nhanh. Khi mới quy hoạch tỉnh lỵ, năm 1907 dân số Lào Cai chưa đầy 1000 người. Năm 1928, đô thị Lào Cai có khoảng 2000 dân nhưng đến năm 1944, Lào Cai có hơn 12.000 người. Trong đó riêng công nhân khai thác mỏ Apatít là trên 7000 người. Đặc biệt đô thị Lào Cai còn là đô thị thứ ba trong toàn quốc được sử dụng ánh điện (sau thành phố Hà Nội và Hải Phòng). Đô thị Lào Cai xây dựng nhà máy phát điện có 2 máy phát điện tại Lào Cai và Cốc Lếu. Điện chủ yếu dùng thắp sáng và sản xuất đá, làm kem.

Khai thông đường sắt Lào Cai – Côn Minh, đô thị Hà Khẩu cũng phát triển nhanh chóng. Năm Càn Long thứ 13 (1748), tri phủ Khai Hoá lập ra Hà Khẩu trấn. Lúc đó Hà Khẩu chỉ là một bến sông có mấy chục hộ làm nghề đánh cá và thủy phu⁽⁹⁾. Năm 1886, Hà Khẩu chỉ có chưa đầy 100 hộ. Nhưng từ sau khi Vân Nam mở cửa, đặc biệt là sau khi khai thông đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Hà Khẩu – Côn Minh, thị trấn Hà Khẩu phát triển mạnh mẽ. Người dân ở 2 tỉnh Quảng Đông, Quảng Tây kéo đến làm ăn rất đông. Đầu thế kỷ 20, Hà Khẩu là trung tâm tập kết thuốc phiện, vận chuyển qua sông Hồng,

đường mòn, đường sắt đến Việt Nam rồi đến Hương Cảng, Quảng Đông tiêu thụ. Buôn lậu thuốc phiện đã khiến thương nhân ở Hà Khẩu giàu có, đầu tư mở mang đường phố. Năm 1908, có trận lũ lớn, chợ lớn và khu buôn bán ở ven sông bị lũ cuốn trôi. Chính quyền Hà Khẩu đầu tư mở đường vào núi, xây phố xá lên cao. Hà Khẩu mở rộng cả phía Bắc và phía Đông.

Sau khi trở thành ga đường sắt đầu cầu biên giới, Hà Khẩu càng đẩy mạnh xây dựng các đường phố. Con đường trục chính nối đầu cầu Hồ Kiều với trung tâm đô thị được khánh thành. Hai bên đường đều tập trung các cửa hàng, cửa hiệu lớn. Trong thập kỷ 20, 30 của thế kỷ 20, Hà Khẩu đã dựng 16 con đường nội thị như đường Đức Phần, đường Quang Linh, đường Nam Khê Hà, đường Hà Biên, đường Đông Nhai, đường Tuyên Hoá, đường Phục Ba, đường Sùng Kiệm, đường Hợp Quân, đường Thượng Đức, đường Ấp Phần, đường Nhạc Lợi, đường Thiên Hương, đường Sơn Biên, đường Quy Nhân, đường Phú Chiến. Hệ thống chợ và dịch vụ buôn bán được mở rộng. Chợ lớn nhất Hà Khẩu xây dựng năm 1911 ở trung tâm đô thị. Hàng ngày chợ thu hút ba bốn nghìn người đến họp. Có đường sắt chạy qua, thương nhân ở Quảng Đông, Quảng Tây, Côn Minh, Tứ Xuyên, Mông Tự đổ xô đến Hà Khẩu mở cửa hàng, cửa hiệu buôn bán. Năm dân quốc 19, (năm 1930), Hà Khẩu thành lập thương hội với 80 hộ kinh

doanh có cửa hàng có vốn vài vạn bạc. Số hộ buôn bán nhỏ ở Hà Khẩu năm 1935 có 156 hộ, tổng số vốn 10.696 vạn đồng⁽¹⁰⁾. Các công ty dầu khí, kim khí, đồ trang sức của Pháp, Mỹ, Đức cũng đặt văn phòng đại diện, cơ sở kinh doanh. Sau khi mở cửa kinh tế lần thứ nhất (1889) và nhất là sau khi lập chi nhánh hải quan Hà Khẩu (tháng 6-1897), tình hình buôn bán giữa Hà Khẩu với Lào Cai phát triển mạnh. Đặc biệt, khi Hà Khẩu trở thành ga đầu cầu biên giới trên tuyến đường sắt Điện - Việt thì tình hình buôn bán của đô thị Hà Khẩu càng phát triển. Hà Khẩu trở thành điểm trung chuyển trong tuyến đường sắt Điện - Việt. Buôn bán thuận lợi, Hà Khẩu đã tạo ra sức hút dân cư nhiều nơi để về làm ăn. Dân số Hà Khẩu tăng nhanh. Năm 1748, Hà Khẩu chỉ có mấy chục hộ đánh cá và làm phu thuyền (thủy phu). Năm 1886, Điện Việt, Hà Khẩu có trên 100 hộ dân. Khi mới khai thông tuyến đường sắt Điện Việt, Hà Khẩu có 7541 hộ với 31.067 người⁽¹¹⁾. Trong đó dân số ở trung tâm đô thị có khoảng 4000 người. Nhờ đường sắt Điện Việt, nhờ thuận lợi đường sông, Hà Khẩu từ một bến sông chở đồ ngang đã phát triển rất nhanh, trở thành một “tiểu Hồng Kông” của tỉnh Vân Nam.

3. Đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh khai thông không những tác động đến các đô thị có tuyến đường chạy qua mà còn góp phần phát triển mạnh mẽ các thành phố công

nh nghiệp (như Cá Cự ở Vân Nam Trung Quốc) và trung tâm du lịch (ở Sa Pa – Lào Cai – Việt Nam).

Đầu thế kỷ 19, Cá Cự chỉ là một thôn nhỏ gọi là “Tam gia trại” với vài ba chục hộ, khoảng 100 nhân khẩu⁽¹²⁾. Nhưng từ khi Mông Tự mở cửa, đặc biệt là sau khi khai thông tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh, Cá Cự đã phát triển nhanh chóng, phồn vinh. Do nhu cầu thiếc trên thế giới tăng nhanh, giao thông đường sắt nối Cá Cự với thị trường, máy móc kỹ thuật châu Âu được đầu tư mạnh vào các mỏ. Do đó từ thập kỷ 10 đến thập kỷ 30 thế kỷ 20, ngành khai thác mỏ thiếc ở Cá Cự phát triển cực kỳ nhanh chóng. Ngay sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Vân Nam thông xe, các trang thiết bị khai mỏ hiện đại dồn dập đầu tư cho khai thác thiếc ở Cá Cự. Hàng loạt mỏ lớn với phương pháp khai thác tân tiến ra đời như các mỏ Kim Trúc Lâm, Cổ Sơn, Ca Phòng, Mã Lạp Cách, Tùng Thụ Cước, Hoàng Mao Sơn, Lão Xưởng Các mỏ nhỏ với phương pháp thủ công vẫn duy trì như mỏ Hoàng Nê Động, Dương Bá Để, Long Thụ Cước Thành phố Cá Cự trở thành “Thủ đô của thiếc”. Cả thành phố khi nhiều nhất có đến 48 mỏ cùng khai thác với sự tham gia của 3 đến 5 vạn công nhân. Sản lượng thiếc xuất khẩu nhờ vận chuyển thuận lợi cũng tăng rất nhanh. Năm 1890, hải quan Mông Tự thống kê lượng thiếc Cá Cự đạt 1315

tấn. Trong khoảng 15 năm, nhờ xuất khẩu qua đường thuyền sông Hồng, bình quân mỗi năm, sản lượng thiếc Cá Cựu được 2439 tấn. Đến năm 1908, xuất khẩu thiếc của Cá Cựu đạt 3675 tấn. Nhưng đến khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh thông xe

(1910) thì sản lượng thiếc xuất khẩu tăng lên đột biến, đạt 6000 tấn. Trong 32 năm (1909 – 1940), bình quân mỗi năm sản lượng thiếc Cá Cựu đạt 7589 tấn. Năm 1917, sản lượng thiếc đạt đỉnh cao nhất là 11070 tấn.

THỐNG KÊ SẢN LƯỢNG THIẾC CÁ CỰU (1890 – 1917)

Năm	Sản lượng	Năm	Sản lượng	Năm	Sản lượng
1890	1315	1900	2900	1910	6000
1891	1740	1901	3230	1911	6347
1892	2060	1902	3320	1912	5802
1893	1930	1903	2317	1913	6580
1894	2340	1904	3413	1914	6660
1895	2440	1905	3627	1915	7360
1896	2010	1906	3790	1916	6850
1897	2480	1907	3456	1917	11070
1898	2740	1908	3675		
1899	2560	1909	4743		

Nguồn: Trích theo sách Cá Cựu thị chí, Nxb Nhân dân Văn Nam năm 1998 – tr.378

Nhờ nghề khai mỏ thiếc phát triển, thành phố Cá Cựu cũng đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng. Đường giao thông nội thị được quy hoạch và không ngừng mở rộng. Trước khi đường sắt Diên - Việt thông xe, Cá Cựu có 10 đường phố ở hai khu Đông Tây, mặt đường chỉ rộng từ 3 đến 4 mét, lát đá phiến. Sau khi thông tuyến đường sắt Diên - Việt, các đường phố được mở rộng gấp đôi, xây dựng và sửa chữa 4 cây cầu, khu phố Đông và khu phố Tây nối liền với nhau. Năm Dân quốc 29 (1940), Công ty cổ phần thiếc Văn Nam xây dựng đường ô tô đầu tiên trong thành phố. Cá Cựu đã tu sửa, xây

mới 28 đường phố lớn nhỏ⁽¹³⁾ trong đó có các đường phố chính như Thiên Quân, Các Đại Nhai, Đơn Biên Nhai, Lục Xuân Hoa Nhai, Mễ Điểm Nhai, Tam Sá Nhai, Các An Nhai, Vinh Lộc Nhai, Mộc Hành Nhai, Xuyên Miến Nhai, Tích Hành Nhai ...v.v.

Thành phố Cá Cựu cũng tập trung kinh phí đầu tư xây dựng hệ thống cấp nước, điện chiếu sáng. Tháng 7-1915, Tổng hội thương vụ Cá Cựu mở công trình cấp nước cho thành phố, thành lập Công ty nước máy Bạch Lợi. Năm Dân quốc thứ 6 (1917), Công ty đèn điện Đại Quang Mông Tự lập văn phòng và sở

phân phối điện ở Cá Cựu. Năm Dân quốc thứ 8 (1919), lần đầu tiên Cá Cựu được dùng điện chiếu sáng⁽¹⁴⁾. Năm Dân quốc 37 (1948), nhà máy thủy điện Nam Kiều Khai Viễn cấp điện cho toàn thành phố Cá Cựu.

Cơ sở hạ tầng được xây dựng, ngành thiếc phát triển đã tạo điều kiện cho buôn bán hàng hoá. Thời Dân quốc Cá Cựu có tới 800 hiệu buôn, cửa hàng tư doanh⁽¹⁵⁾. Các hiệu buôn lớn tập trung ở đường Thiên quân Các Đại Nhai. Phố Mộc Hành Nhai kinh doanh gỗ, Xuyên Miến Nhai của người Tứ Xuyên buôn bán thịt lợn, Cát An Nhai có nhiều cửa hàng của Việt Kiều, phố Quan Âm chủ yếu kinh doanh hàng gạo, hàng ngựa. Phố Tích Hành chuyên có các cửa hàng chế tác và bán các đồ thủ công bằng thiếc tinh xảo⁽¹⁶⁾. Đường sắt Hải Phòng – Lào Cai – Hà Khẩu – Côn Minh thông xe góp phần thổi bùng ngọn lửa phồn vinh của “kinh đô thiếc” Cá Cựu. Dân khắp nơi tấp nập đổ về Cá Cựu tìm việc làm. Dân số thành phố Cá Cựu tăng nhanh. Đầu thế kỷ 19, Cá Cựu chỉ có khoảng vài ba chục hộ gia đình. Khi Mông Tự mở cửa, xuất khẩu thiếc qua đường bộ Cá Cựu Mạn Hảo và đường sông Hồng từ Mạn Hảo xuôi ra cảng Hải Phòng - Việt Nam, dân số Cá Cựu khoảng vài nghìn người. Nhưng đến khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Hà Khẩu – Côn Minh (đường sắt Điện - Việt) thông xe, nghề khai thác thiếc phát triển huy hoàng thì Cá Cựu cũng bùng nổ dân số. Năm 1910, Cá Cựu có gần 3 vạn dân. Đến năm Dân quốc thứ 7 (1918), Cá Cựu

có 68.961 người. Năm 1938, Cá Cựu có 92.660 người⁽¹⁷⁾. Nhưng đến năm 1940, máy bay Nhật oanh tạc Cá Cựu, đường sắt Điện - Việt nối Vân Nam với Việt Nam bị đình trệ, ngành thiếc Cá Cựu cũng tiêu điều. Nhiều công nhân bỏ về quê hương. Vì vậy đến năm 1941 dân số Cá Cựu chỉ còn một nửa so với năm 1938. Như vậy càng thấy rõ vai trò của đường sắt Điện - Việt với sự hưng thịnh (suy giảm) của thành phố thiếc Cá Cựu.

Đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Hà Khẩu - Côn Minh (Điện Việt) cũng ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự hình thành và phát triển đô thị Sa Pa. Nhờ có tuyến đường sắt, du khách mới đến được Sa Pa và Sa Pa mới trở thành một trung tâm du lịch nổi tiếng ở miền núi phía Bắc.

Địa bàn đô thị Sa Pa đầu thế kỷ 20 là cao nguyên Lồ Suối Tùng rừng rậm âm u thuộc trại Ngòi Bo (tổng Hướng Vinh – Châu Thủy Vĩ). Mùa đông năm 1903, đoàn thám hiểm của Sở Địa lý Đông Dương sau khi tiến hành đo đạc vẽ bản đồ đã phát hiện ra cảnh quan cao nguyên Lồ Suối Tùng và làng Sa Pả ở thượng nguồn Ngòi Đum. Ngày 2-6-1909, sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai thông xe được 3 năm, chánh sứ Lào Cai là Towsre đã gửi tờ trình lên Thống sứ Bắc Kỳ đề nghị thành lập khu điều dưỡng trên “Cao trạm Sa Pa”. Đồng thời ở phía Đông Sa Pa cũng ra đời 1 khách sạn dân sự vào năm 1909. Năm 1910, sau khi tuyến đường sắt Hải Phòng đi Vân Nam đổ lại Lào Cai đã góp phần khai thông cho việc

xây dựng Sa Pa. Năm 1910, một đơn vị lê dương đến Sa Pa “xây dựng một trại quân sự và mở ra các đường mòn đầu tiên”⁽¹⁸⁾. Đường mòn từ Lào Cai đến Sa Pa bước đầu được khai phá, phát quang, mở rộng. Năm 1913, khởi công xây dựng trạm điều dưỡng quân sự. Năm 1915, trạm điều dưỡng đi vào hoạt động. Một số đồn điền cũng được xây dựng ở Sa Pa. Ngoài nhà điều dưỡng, các biệt thự của quân đội dành cho sĩ quan và hạ sĩ quan được xây dựng. Từ Sa Pa, năm 1925, Sở lâm nghiệp cũng mở ra hơn 80km đường đi bộ hoặc đi ngựa đến các điểm du lịch. Từ thập kỷ 20 đến đầu thập kỷ 40 của thế kỷ 20, gần 70 biệt thự, khách sạn, nhà nghỉ ở Sa Pa được xây dựng. (*Jean Michaud* □ 1999). Sa Pa cũng 3 lần tiến hành quy hoạch, phân lô đất đầu tư xây dựng hệ thống đường phố nội thị. Năm 1924 khai thông đường ô tô từ Lào Cai vào Sa Pa. Du khách đi tàu đêm lên Lào Cai và đi ô tô 3 tiếng đến Sa Pa. Tháng 6-1929, cầu Cốc Lếu hoàn thành, từ Lào Cai đi Sa Pa càng thuận tiện. Năm 1927, lắp đặt trạm cấp nước đầu tiên ở Sa Pa. Năm 1929, đường điện thoại từ Sa Pa đã được nối liền với Lào Cai và sau đó một thời gian, điện thoại Sa Pa – Hà Nội được nối thông⁽¹⁹⁾. Năm 1930, điện chiếu sáng đã được sử dụng ở thị trấn Sa Pa. Số du khách đi bằng đường sắt lên Lào Cai và từ Lào Cai đi ô tô đến Sa Pa tăng rất nhanh. Mùa hè năm 1927, Sa Pa đón 820 người châu Âu đến nghỉ mát. Nhưng đến mùa hè năm 1928, Sa Pa lại đón 900 người Âu đến Sa Pa. Dân số đô thị Sa Pa cũng tăng nhanh. Năm 1913, Sa Pa chỉ

có dăm ba hộ người Kinh phục vụ. Đầu thập kỷ 20, Sa Pa xuất hiện 2 phố của người Việt Nam và người Hoa. Sa Pa đầu thập kỷ 40 thế kỷ 20 có khoảng 1000 dân. Ngày 9-3-1944, Thống sứ Bắc Kỳ ký nghị định thành lập châu mới Sa Pa bao gồm 2 xã Hướng Vinh, Mường Hoa và phố Xuân Viên. Châu Sa Pa rộng 125.000 ha, có 1034 suất đình (nam giới từ 18 đến 60 tuổi).

Như vậy, sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Vân Nam thông xe, tuyến đường đã thúc đẩy sự phát hiện mạnh mẽ cả những vùng nằm xa đường sắt. Mặt khác, nhờ đường sắt, công nghiệp khai thác thiếc ở Cá Cựu – Vân Nam – Trung Quốc, Apatít ở Lào Cai – Việt Nam mới có bước phát triển đột biến. Đường sắt cũng xuất hiện điểm du lịch mới Sa Pa. Nhờ giao thương qua đường sắt, hàng loạt đô thị vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam trở thành sầm uất.

4. Các đô thị ở nội địa Việt Nam và Trung Quốc chủ yếu được hình thành từ trung tâm hành chính chính trị kết hợp với các cứ điểm đồn trú quân sự. Đô thị Tuyên Quang, Hưng Hoá, Bắc Ninh ở Việt Nam hoặc Khai Hoá, Kiến Thuỷ (ở Vân Nam – Trung Quốc) đều là các thành trì quân sự, các trung tâm hành chính của cả vùng. Nhưng điều kiện hình thành các đô thị vùng ven biên giới Lào Cai – Vân Nam có đặc điểm gắn liền với con đường buôn bán.

Trước hết, về thời gian, các đô thị ở ven biên đều ra đời sau khi có “các hiệp ước thương mại ở biên giới” do thực dân

Pháp và triều đình Mãn Thanh ký kết (từ năm 1885 đến 1895). Các hiệp ước thương mại này tạo ra làn sóng buôn bán, thúc đẩy Vân Nam – Trung Quốc mở cửa, kích thích vùng biên giới tăng cường xuất khẩu trao đổi hàng hoá. Mạn Hảo, trước năm 1885 chỉ là bến sông bình thường. Còn Lào Cai là nơi đồn trú, thu thuế của quân Cờ Đen Lưu Vĩnh Phúc

Về không gian địa điểm hình thành, các đô thị vùng ven biên giới là các đầu mối giao thông, các trạm trung chuyển hàng hoá trên tuyến đường buôn bán Vân Nam – Lào Cai. Mông Tự là điểm tập kết, trung chuyển hàng hoá từ Côn Minh, Thông Hải, Kiến Thủy xuống. Mạn Hảo là cảng sông tập kết hàng hoá bằng đường bộ từ Mông Tự xuống để chuyên chở qua sông Hồng. Lào Cai cũng là điểm tập kết hàng hoá của Việt Nam trước khi xuất khẩu sang Vân Nam qua đường sông Hồng và sau này là đường sắt. Bên kia Lào Cai là trấn Hà Khẩu - điểm tập kết hàng hoá của Vân Nam xuất khẩu sang Việt Nam.

Như vậy, địa điểm hình thành đô thị phải nằm trên tuyến đường buôn bán Việt Nam – Vân Nam (Điền Việt). Thậm chí các địa điểm hình thành đô thị còn là đầu mối của giao thương. Khi tuyến đường bộ, đường sông buôn bán chuyển hướng, không chạy qua, đô thị đó sẽ suy tàn. Khi khai thông đường sắt Điền - Việt, đường bộ qua Mông Tự, đường sông qua Mạn Hảo không phải là tuyến đường

buôn bán chính thì đô thị Mạn Hảo lại trở về với vai trò chỉ là bến sông, đô thị Mông Tự lại trở về với trung tâm hành chính của 1 huyện và dân số giảm hẳn 3/4. Nhưng trong quá trình thực hiện các chính sách mở cửa biên giới đầu thập kỷ 90 thế kỷ 20 đến nay, Mông Tự lại trở thành trung tâm chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu với Việt Nam. Đô thị Mông Tự trở thành đầu mối giao thông đường cao tốc xuyên Á từ Côn Minh đến Mông Tự - Lào Cai - Nội Bài. Vì vậy, đô thị Mông Tự được quy hoạch thành một thành phố đẹp và hiện đại nhất ở phía Nam tỉnh Vân Nam.

Quá trình hình thành cư dân các đô thị ven biển cũng có những nét riêng biệt. Khi tuyến đường buôn bán chạy qua, các đầu mối giao thương có sức hút lạ kỳ, thu hút những cư dân giỏi buôn bán ở các nơi đổ xô đến. Người Hoa (quê ở Quảng Đông, Quảng Tây) là cư dân giỏi buôn bán nên có mặt đông đảo ở các đô thị vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam. Ở các đô thị Lào Cai (Lào Cai, Sa Pa) chủ yếu là người Kinh và người Hoa (có nguồn gốc Quảng Đông, Quảng Tây). Năm 1930, thị xã Lào Cai có hơn 3000 dân thì người Hoa có gần 1000 người, người Kinh có 1500 người, còn lại là người châu Âu và các dân tộc khác⁽²⁰⁾. Ở Hà Khẩu và Mạn Hảo, cư dân chủ yếu là người Lương Quảng (Quảng Đông, Quảng Tây). Mở mang đường phố, xây dựng các công trình công cộng ở đô thị đều là người Lương Quảng. Người Lương

Quảng lập ra các thương hội chi phối quản lý đô thị. Ngôn ngữ giao tiếp chính ở Hà Khẩu, Mạn Hảo là tiếng Lương Quảng (Bạch Thoại). Các cơ sở kinh tế lớn ở đây đều do người Lương Quảng quản lý. Bệnh viện, trường học đầu tiên được mở ra ở Hà Khẩu là do “Thương Hội” của người Lương Quảng đầu tư xây dựng. Hầu hết các đô thị ven biên đều có nhiều lớp cư dân ở nhiều vùng di cư đến. Thành phố Lào Cai có cư dân của 26 tỉnh thành phố trong cả nước đến sinh sống. Thị trấn Hà Khẩu có 27 vùng, lãnh thổ đầu tư xây dựng các doanh nghiệp. Hiện tượng đa dân tộc, đa văn hoá đang hình thành ở các đô thị vùng biên. Quá trình đa văn hóa diễn ra suốt chiều dài lịch sử của đô thị.

5. Vấn đề đa dạng văn hóa ở đô thị là một hệ quả của đường sắt mang lại. Đặc điểm này phản ánh qua làn sóng di cư dưới sự tác động của tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh. Di cư dân số, nhất là người Kinh, đến các đô thị là đặc điểm của đô thị ở Tây Bắc.

Khi xây dựng tuyến đường sắt, cả một đợt chuyển dịch dân số khổng lồ đã diễn ra. Số liệu về người dân Việt Nam đi phu làm đường là rất lớn, chưa có sự thống kê chính xác. Theo luật sư Phan Văn Trường có khoảng 20 vạn người nông dân “bị nhổ bật khỏi xóm làng và đưa đến bờ Nậm Ty”. Riêng trong năm 1904, chỉ tính 2 đợt bắt phu vào giữa năm và cuối tháng 9 đầu tháng 10 đã có 19.025 người của 15 tỉnh đồng bằng trung du

Bắc Bộ⁽²¹⁾. Tháng 2 năm 1905 cũng tuyển 6393 người làm phu ở đoạn Trái Hút đến Lào Cai. Từ năm 1903 đến năm 1907, Công ty xây dựng đường sắt Đông Dương đã tuyển mộ 60.700 người ở Bắc Kỳ và một số tỉnh Trung Quốc đi làm phu đoạn đường sắt từ Hà Khẩu đến thung lũng Nậm Ty⁽²²⁾. Trong đó riêng người dân ở các tỉnh Việt Nam là 16.300 người⁽²³⁾. Khi đường sắt hoàn thành, làn sóng di cư lên vùng thượng du Bắc Kỳ và sang Vân Nam khá mạnh. Vào khoảng thập kỷ 30 thế kỷ 20, người Việt ở Vân Nam khá đông, có khoảng trên 1 vạn người⁽²⁴⁾. Người Việt ở Vân Nam quê chủ yếu ở các tỉnh đồng bằng, trung du miền Bắc sang Vân Nam làm công nhân đường sắt, buôn bán. Người Việt Nam sinh sống rải rác tại các ga từ Hà Khẩu đến Côn Minh nhưng tập trung đông nhất là Chỉ Thôn, Khai Viễn, Nghi Lương và Côn Minh. Người Việt Nam ở các ga sống trong các khu tập thể, các dãy nhà quanh ga. Đồng bào chủ yếu là công nhân đường sắt, buôn bán nhỏ, làm dịch vụ.

Ở vùng thượng du Bắc Kỳ, sau khi khánh thành đường sắt Điện Việt, người Kinh từ các tỉnh đồng bằng cũng lên các tỉnh có đường sắt đi qua như Phúc Yên, Vĩnh Yên, Phú Thọ, Lào Cai, Yên Bái sinh sống khá đông. Tỉnh Vĩnh Yên năm 1921 có 194.000 dân, đến năm 1936 tăng lên 296.000 người dân. Tỉnh Phúc Yên năm 1921 chỉ có 145.000 người, năm 1936 tăng gần gấp đôi lên 296.000 người⁽²⁵⁾. Đặc biệt, nghiên cứu về biến động dân số của tỉnh Yên Bái càng thấy rõ luồng di cư qua phương tiện đường sắt.

BIỂU DÂN SỐ YÊN BÁI QUA CÁC NĂM

Năm 1902	27.000 người
Năm 1926	63.141 người
Năm 1932	76.140 người
Năm 1936	87.000 người

Dân số những năm đầu thế kỷ 20 ở Yên Bái tăng nhanh là do hệ quả đường sắt được khai thông, công nhân tham gia làm đường sắt và một số ở lại dọc các ga để làm ăn sinh sống. Đồng thời nhiều làng quê người Kinh ở Phú Thọ, Nam Định, Hà Nam, Hà Đông, Thái Bình cũng lên Yên Bái lập nghiệp ngay sau khi đường sắt khai thông hoặc tham gia khai mỏ, xây dựng đồn điền. Năm 1905 có 300 người Kinh lên Yên Bái sống tập trung ở các vùng thị xã Yên Bái, vùng Yên Bình và rải rác ở các ga Ngòi Hóp, Mậu A, Trái Hút, Bảo Hà...Nhưng đến năm 1923 có tới 8.695 người Kinh lên Yên Bái. Từ năm 1925 đến năm 1931 mỗi năm có hơn 11.000 người Kinh lên Yên Bái. Năm cao nhất là năm 1931 có 12.958 người⁽²⁶⁾. Người Kinh lên Yên Bái chủ yếu sinh sống làm công nhân ở các đồn điền gần các đô thị Yên Bái, Nghĩa Lộ, Yên Bình...Riêng ở đô thị Yên Bái, người Kinh đã tăng lên 1.600 người từ năm 1922 đến 5.000 người năm 1936. Họ chủ yếu là gia đình công nhân đường sắt, công nhân xưởng Đê Pô và các hãng vận tải. Nhiều người tham gia buôn bán ở chợ Yên Bái, chợ Nhoi...Từ năm 1926

đến năm 1941, Yên Bái đã cấp gần 200 giấy phép xây dựng các tiểu đồn điền ở gần các thị trấn, thị tứ, các điểm dân cư của các ga Yên Bái, Ngòi Hóp, Cổ Phúc, Mậu A, Trái Hút và các làng dọc theo đường sắt như Hào Gia, Báo Đáp, Văn Phú, Làng Nhoi, Đông Công, Cường Thịnh, Bách Lâm, Đào Thịnh, Đại Bực...Nhiều nhất là ở Bách Lâm vùng ngoại ô Yên Bái có 8 đồn điền, thị trấn Mậu A có 8 đồn điền, ga Trái Hút có 3 đồn điền...Các chợ vùng có ga ở Yên Bái cũng phát triển mạnh mẽ dần dần cùng với đồn điền trở thành các thị tứ như Ngòi Hóp (có chợ Nhoi), Trái Hút, Bảo Hà...

Nhờ có hệ thống đường sắt, các tỉnh Yên Bái, Lào Cai đẩy mạnh công nghiệp khai khoáng, thu hút nhiều công nhân tham gia. Các mỏ này đều nằm ở gần ga, quặng, sản phẩm được vận chuyển bằng đường sắt. Ở gần Yên Bái có các mỏ than ở Minh Tiến, mỏ gra-phít Minh Bảo, mỏ cao lanh ở Bách Lâm. Ở ga Bảo Hà, Trái Hút có các mỏ đá vôi. Đặc biệt ở thị xã Lào Cai và vùng phụ cận cũng đẩy mạnh công nghiệp khai thác mỏ như mỏ phàn chì ở bờ sông Nậm Thi (thị xã Lào Cai),

mỏ mì ca ở làng Múc, mỏ cao lanh ở thị xã Lào Cai. Đặc biệt mỏ a-pa-tít Cam Đường được khai thác từ năm 1939 đã thu hút 7.000 công nhân tham gia, đưa số người Kinh ở vùng đô thị Lào Cai – Cam Đường tăng lên trên 1 vạn người, tạo ra biến động về dân số đô thị. Hệ thống đường sắt được khai thông, thúc đẩy các cơ sở công nghiệp, các đồn điền phát triển mạnh mẽ ở các đô thị, góp phần hình thành cơ cấu kinh tế mới ở các đô thị Lào Cai, Yên Bái.

6. Mô hình phát triển các đô thị ở vùng đường biên giới Việt – Trung có đặc điểm riêng. Đô thị hình thành trên cơ sở một *trung tâm hạt nhân* gắn liền với buôn bán. Trung tâm hạt nhân này đầu tiên là khu chợ, bến cảng sông và nhà hàng giáp biên giới. Từ đó mới xuất hiện các trạm hải quan, ngân hàng, thuế vụ, khách sạn, nhà hàng lớn Tiếp theo là khu cơ sở sản xuất thủ công, dịch vụ, của cư dân có mức sống trung bình. Còn dân nghèo chủ yếu bị đẩy ra các đường biên vùng ven, ngoại ô.

Quá trình xây dựng cơ sở hạ tầng ở đô thị vùng biên giới cũng tiến hành theo yêu cầu kinh tế vùng biên. Trước hết, các đô thị đều chú trọng xây dựng các chợ chính, chợ trung tâm, bến cảng. Sau đó mới tiến hành xây dựng các kết cấu hạ tầng như kho bãi, trạm hải quan, thuế, đường giao thông nội thị, công trình cấp nước, cấp điện, điện báo, trường học, bệnh viện.....

Chức năng của đô thị vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam cũng có chức năng

chung như các đô thị khác nhưng cũng xuất hiện một số yếu tố riêng. Trước hết, các đô thị này đều có chức năng kinh tế là chức năng quan trọng nhất. Sự ra đời của các đô thị này đều gắn liền với buôn bán, gắn chặt với truyền thống giao thương giữa miền Bắc Việt Nam với Vân Nam. Mặt khác, các đô thị này có bộ máy quản lý riêng nhưng vai trò của các hiệp hội buôn bán rất quan trọng. Ở Hà Khẩu, Mạn Hảo là “Thương hội”, ở Sa Pa là “Nghịệp đoàn”, hiệp hội này thực sự là bộ máy quản lý song trùng với bộ máy chính quyền.

Tất nhiên, các đô thị ra đời ở vùng biên giới thuộc khu vực “nhạy cảm” nên chức năng quân sự của các đô thị cũng rất quan trọng. Các đô thị đều là các cứ điểm quân sự mạnh. Khu nghỉ mát Sa Pa lúc đầu là nơi điều dưỡng quân sự, sau đó mới phát triển, xây dựng khoảng 70 biệt thự, khách sạn, nhà nghỉ dành cho nghỉ mát, du lịch⁽²⁷⁾. Đô thị Lào Cai, đô thị Hà Khẩu đều có hệ thống phòng thủ (hệ thống pháo đài, hầm ngầm...). Hiện nay, chức năng kinh tế đang nổi trội nhưng chức năng phòng thủ vẫn tồn tại.

Kết luận

Các đô thị vùng biên giới Lào Cai - Vân Nam có đặc điểm riêng về sự hình thành và phát triển. Các đô thị này đều ra đời, phát sinh, phát triển, hoặc suy tàn, gắn với con đường buôn bán Lào Cai - Vân Nam. Các đô thị hình thành đều là các đầu mối giao thông, nơi tập kết hàng

hoá xuất nhập khẩu. Con đường buôn bán bằng đường sông và đặc biệt là đường sắt phát triển, đi qua vùng đầu mối nào thì nơi đó đô thị hình thành và phát triển. Ngược lại đường sắt chuyển hướng hoặc ngừng hoạt động thì đô thị suy tàn.

Hầu hết các đô thị vùng biên giới Lào Cai - Vân Nam đều hình thành và phát triển gắn chặt với quá trình mở cửa biên giới lần thứ nhất (cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX) và lần thứ hai (từ đầu thập kỷ 90 thế kỷ XX đến nay).

Đô thị vùng Tây Bắc Việt Nam và phía Nam Vân Nam từ khi hình thành đến nay đều tồn tại mâu thuẫn giữa cư dân mới đến sinh sống ở khu vực thành thị với cư dân cư trú lâu đời bị mất đất, hoặc sống ở các vùng ngoại ô, ven đô thị. Mâu thuẫn này diễn ra với nhiều cấp độ khác nhau phụ thuộc vào hướng giải quyết của chính quyền. Thời kỳ mới hình thành cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, chính quyền thực dân đứng về phía giới chủ mới đến giải quyết mâu thuẫn bằng các biện pháp trấn áp, mâu thuẫn bùng nổ thành các cuộc xung đột. Từ cuối thập kỷ 90 đến nay, chính quyền có nhiều chính sách đầu tư cho vùng ngoại ô, có biện pháp mềm dẻo bảo vệ quyền lợi cho người dân tộc thiểu số. Nhưng sự chênh lệch giàu nghèo, sự bất bình đẳng chưa được khắc phục vẫn là tiền đề tiềm ẩn cho mâu thuẫn. Vì vậy cần có chính sách giải pháp khắc phục tình trạng này.

Quá trình đô thị hoá cũng gắn liền với xu hướng các tệ nạn xã hội, tranh chấp sở hữu đất đai gia tăng đòi hỏi phải có giải pháp phát triển bền vững.

CHÚ THÍCH:

(1) Quyết định của Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc về việc tăng cường xây dựng năng lực cầm quyền của Đảng (Hội nghị Trung ương 4 khóa XVI thông qua ngày 19-9-2004)

(2) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*” (Báo cáo Chính trị Đại hội XVI ĐCS TQ).- Nxb “Nhân dân”, BK, 2002, tr.19

(3) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*”, sđđ, tr.19

(4) Lý Thụ Trực, Quách Tân (chủ biên): “*Đại hội XVI và tương lai Trung Quốc*”.- Nxb KHXH, BK, TQ, 2003, tr. 138

(5) Cục lý luận- Ban Tuyên truyền Đảng Cộng sản Trung Quốc: “*25 vấn đề lý luận trong công cuộc cải cách mở cửa ở Trung Quốc*”.- Nxb Chính trị Quốc gia, H, 2003, tr. 41

(6) Cục lý luận- Ban Tuyên truyền Đảng Cộng sản Trung Quốc: “*25 vấn đề lý luận trong công cuộc cải cách mở cửa ở Trung Quốc*”.- sđđ, tr.39

(7) Quyết định của Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc về việc tăng cường xây dựng năng lực cầm quyền của Đảng

(8) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*”, sđđ, tr.21.

(9) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*”, sđd, tr.19

(10) Nghị quyết Hội nghị TW3, khoá XVI. – Cuốn: “*Hướng dẫn học tập Nghị quyết của Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc về một số vấn đề hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường XHCN*”. -Nxb Nhân dân, BK, TQ, 2003, tr.2”

(11) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*”, sđd, tr.8

(12) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*”, sđd, tr.12

(13) “*100 vấn đề hướng dẫn học tập Nghị quyết Hội nghị Trung ương 3 khoá XVI Đảng Cộng sản Trung Quốc*”.- Nxb Học tập, BK, TQ, 2003, tr. 14

(14) Hình Bôn Tư (chủ biên): “*Hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường XHCN*”.- Nxb Nhân dân, BK, TQ,2003, tr. 59

(15) Báo cáo chính trị Đại hội XI của Đảng.- <http://sites.google.com> ngày 12-1-2011

(16) Giang Trạch Dân: “*Xây dựng toàn diện xã hội khá giả mở ra cục diện mới cho sự nghiệp xây dựng CNXH đặc sắc Trung Quốc*”, sđd, tr.19

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Aline, Demay (2004): *Lịch sử Lào Cai thời kỳ có sự hiện diện của người Pháp (1886 – 1950)*

2. Luận văn cao học – bản dịch của Nguyễn Anh Đức – lưu trữ tại Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch tỉnh Lào Cai

3. Cá Cựu thị chí (1998), NXB Nhân dân Văn Nam

4. Hồng Hà Châu chí (1997), Nxb Đời sống Bắc Kinh xuất bản

5. Nguyễn Văn Chính và Trần Thùy Dương (2008): “*Từ trại nghỉ dưỡng mùa hè đến “Thành phố trong sương” – Sự phát triển của du lịch Sa Pa và vai trò của tuyến đường sắt Hải Phòng – Côn Minh* – Báo cáo hội thảo “Giao lưu kinh tế - văn hóa qua lưu vực sông Hồng” – Lào Cai năm 2008

6. Dương Kinh Quốc (2006): *Việt Nam những sự kiện lịch sử (1858 – 1918)*, NXB Giáo dục Hà Nội

7. Đoàn Tích (2003): *Ký sự 100 năm đường sắt Điện Việt*, NXB Mỹ thuật Văn Nam

8. Failler, Philipele (2009): *Đường thủy và đường sắt – Người Pháp qua Việt Nam để đến Vân Nam cuối thế kỷ 19* – Hội thảo “Giao lưu kinh tế văn hóa qua lưu vực sông Hồng” tại Học viện Hồng Hà Trung Quốc

9. Nguyễn Thị Lan Phương (2009): *Sự ra đời và hoạt động của tuyến đường sắt Hải Phòng – Côn Minh (1897 – 1939)*, Luận văn thạc sĩ lịch sử - Đại học sư phạm Hà Nội.

10. Phùng Hữu Phú, Trần Kim Đình, Ngô Thị Đăng Tri (2006): *Lịch sử đường sắt Việt Nam*, Nxb chính trị quốc gia Hà Nội

11. Tô Quang Sinh (2008): *Đường ray hẹp 100 năm – Sử đường sắt Điện Việt*, NXB Dân tộc Bắc Kinh Trung Quốc

12. Trần Hữu Sơn (2005): *Giao lưu kinh tế văn hóa Lào Cai – Vân Nam qua lưu vực sông Hồng*, Kỷ yếu hội thảo – Học viện Hồng Hà xuất bản.

