

GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT VỚI MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ ĐÔ THỊ VÀ VĂN HÓA TỘC NGƯỜI

(Nghiên cứu trường hợp tại tỉnh Lào Cai)

TRẦN THÙY DƯƠNG

Bài viết này hướng sự chú ý tới mối liên hệ giữa ba yếu tố: giao thông đường sắt, sự hình thành các đô thị và văn hóa tộc người. Giao thông là huyết mạch của một nền kinh tế và giao thông đường sắt đóng vai trò không thể thiếu trong hệ thống giao thông của một quốc gia. Qua đường sắt, hàng loạt hàng hóa, con người được vận chuyển tới một nơi khác trong thời gian ngắn và ít nhiều làm biến đổi văn hóa của nơi mà nó đi qua, mở ra những thị tứ mới, thành phố mới, trung tâm kinh tế mới và đồng thời cũng làm lụi tàn đi những trung tâm, đô thị cũ vốn gắn với những loại hình giao thông đã ít được sử dụng kể từ khi có đường sắt. Những lợi ích về mặt kinh tế mà đường sắt đem lại cho những nơi nó đi qua là điều dễ thấy. Một khi kinh tế phát triển, văn hóa cũng theo đó mà biến đổi. Trọng tâm bài viết này là nghiên cứu những biến đổi của văn hóa và sự hình thành đô thị dưới tác động của giao thông đường sắt. Để thực hiện được mục tiêu nghiên cứu đó, chúng tôi đã sử dụng và phân tích các nguồn tài liệu đã xuất bản như: chuyên khảo, các sách, báo, tạp chí, luận án... các tài liệu chưa xuất bản như: các khóa luận, luận văn, các báo cáo khoa học - tức các công trình nghiên cứu về vấn đề đường sắt với du lịch và văn hóa tộc người ở Việt Nam và ở nước ngoài; tài liệu

về đường sắt, du lịch ở Lào Cai thời Pháp thuộc, thời kinh tế bao cấp và hiện nay. Trong các nguồn tài liệu, quan trọng nhất vẫn là tài liệu điều tra thực địa.

Vấn đề tác động của giao thông đường sắt lên văn hóa và sự hình thành các đô thị chưa được nghiên cứu chi tiết. Một số công trình nghiên cứu thời Pháp đã đề cập tới lịch đường sắt như *Lịch sử Lào Cai thời kỳ có sự hiện diện của người Pháp (1886 - 1950)* của Demay Aline, *Đường thủy và đường sắt: người Pháp qua Việt Nam để đến Vân Nam cuối thế kỷ XIX* của Philippe Le Faille, EFEO, 2005, hay *Sự thâm nhập của các kỹ thuật phương Tây vào tỉnh Lào Kay (Bắc Việt) trong thời kỳ Pháp thuộc (từ 1886 - 1945)* của Alexandre Roy... Dù đã nghiên cứu hoặc đề cập tới đường sắt và du lịch ở Lào Cai nhưng các công trình trên đây chưa xem xét tới mối liên hệ giữa chúng cũng như những tác động tổng thể của chúng lên đời sống văn hóa tộc người ở Lào Cai. Ngoài ra, bài tham luận *Vài nét về quá trình xây dựng và vai trò của tuyến đường sắt Hải Phòng - Lào Cai - Vân Nam trong những thập niên đầu của thế kỷ XX* của Đỗ Thị Nguyệt Quang trong Hội thảo khoa học “Một số vấn đề lịch sử hình thành và phát triển tỉnh Lào Cai” nhân dịp kỷ niệm 100 năm thành lập

tỉnh Lào Cai, tháng 07/2007 đã xem xét tác động cũng như vai trò chung của đường sắt tới tình hình kinh tế của Lào Cai, nhưng chưa đề cập tới tác động của đường sắt lên du lịch. Đồng thời, cũng chưa thấy có tài liệu nào đề cập đến tác động của đường sắt lên văn hóa tộc người. Một vài công trình nghiên cứu về đường sắt thời sau này chỉ tập trung nghiên cứu lịch sử đường sắt Việt Nam trong đó có tuyến Hà Nội - Lào Cai và nhắc tới công nhân xây dựng tuyến đường sắt này như là một bộ phận của giai cấp công nhân Việt Nam (Ngô Văn Hòa, Dương Kinh Quốc, 1978; Nxb Lao động, 1994; Trần Hữu Sơn, 2004)... Trong các nghiên cứu thời gian qua, có một số công trình xem xét về tác động của du lịch lên đời sống văn hóa tộc người (Phạm Thị Mộng Hoa, Lâm Thị Mai Lan, 2000; Trần Hữu Sơn, 2004). Tác động qua lại giữa du lịch và văn hóa còn được đề cập một cách khái quát trong Chương VI, cuốn *Nhập môn khoa học du lịch* (1999). Cuốn sách này nêu lên những lý thuyết về du lịch và mối tương tác giữa du lịch với các lĩnh vực khác (xã hội, văn hóa, kinh tế...). Ngoài ra, những ảnh hưởng của du lịch lên văn hóa tộc người trong quá trình đô thị hóa ở Sa Pa cũng được thực hiện trong khóa luận tốt nghiệp *Di dân, du lịch và văn hóa tộc người trong quá trình đô thị hóa ở miền núi (nghiên cứu trường hợp thị trấn Sa Pa, tỉnh Lào Cai)* của Phạm Văn Hậu, 2007.

1. Đường sắt với sự hình thành, phát triển hay suy tàn của các đô thị

Khi tuyến đường sắt được xây dựng, các ga nằm trên tuyến đường sẽ là đầu mối trung chuyển người và hàng hóa. Do đó, nó trở thành trung tâm của rất nhiều dịch vụ.

Quanh các nhà ga luôn có nhiều nhà nghỉ, phòng trọ dành cho khách đi tàu, kèm theo đó là các dịch vụ về ăn uống, tắm giặt... Gần nhà ga cũng là nơi có nhiều hàng hóa, vừa là hàng tập kết để vận chuyển theo đường sắt, vừa là nơi diễn ra nhiều hoạt động trao đổi, buôn bán trực tiếp. Các phương tiện vận tải đường bộ như ô tô tải, xe khách, xe ôm, taxi... luôn tập trung quanh nhà ga để vận chuyển người và hàng hóa đi các nơi. Vì vậy khu nhà ga bao giờ cũng tấp nập, nhộn nhịp và trở thành trung tâm của một địa phương hoặc thành một thị tứ nhỏ.

Tuyến đường sắt từ Hà Nội tới Lào Cai hiện nay có tổng số tất cả 46 ga, cả ga chính, ga xép, và điểm dừng (Đỗ Thị Nguyệt Quang, 2007, tr. 77). Ngay từ khi mới xây dựng xong tuyến đường sắt này từ hơn 100 năm trước, đã có hàng loạt đô thị, trung tâm mọc lên theo hai bên đường sắt (riêng trên đoạn Hải Phòng - Hà Nội, các đô thị đều có từ lâu đời, trước khi có đường sắt). Ngay khi đoạn đường sắt Hà Nội - Việt Trì được đưa vào khai thác ngày 10/03/1903 thì tới ngày 05/05/1903, toàn quyền Đông Dương cũng ra nghị định chuyển tỉnh lỵ Hưng Hóa từ Hưng Hóa về Phú Thọ, do đó cũng chuyển gọi tỉnh Hưng Hóa thành tỉnh Phú Thọ. Tiếp sau đó, tới ngày 18/02/1904 toàn quyền Đông Dương lại ra tiếp nghị định thành lập tỉnh Phúc Yên, địa bàn tỉnh Phúc Yên là tỉnh Phù Lỗ cũ (trung tâm tỉnh chính là thị xã Phúc Yên, Vĩnh Phúc hiện nay, nằm trên tuyến đường sắt từ Hà Nội tới thành phố Vĩnh Yên, tỉnh Vĩnh Phúc) (Đỗ Thị Nguyệt Quang, 2007, tr. 77). Khi đoạn đường sắt Yên Bái - Lào Kay được đưa vào sử dụng vào ngày 01/02/1906 thì sau đó hơn một năm,

ngày 12/07/1907, toàn quyền Đông Dương đã ra nghị định bãi bỏ Đạo quan binh 4 Lào Kay, chuyển Lào Kay sang chế độ cai trị dân sự để lập thành tỉnh Lào Kay (Alexandre Roy). Địa bàn tỉnh Lào Kay bao gồm châu Thủy Vỹ và châu Bảo Thắng, cả hai châu này đều có tuyến đường sắt chạy qua. Trước đó, đoạn Việt Trì - Yên Bái đã được khai thác từ ngày 01/07/1904 thì 3 năm sau đó, tức là vào ngày 22/10/1907, thị xã Phú Thọ và thị xã Việt Trì cũng được thành lập theo.

Về phía Trung Quốc, tuyến đường sắt Lào Cai - Côn Minh cũng đã góp phần làm hình thành nên nhiều đô thị mới. Trước hết phải kể đến thị trấn Hà Khẩu, được ví như là thị trấn sinh đôi với thành phố Lào Cai. *“Huyện tự trị người Dao Hà Khẩu là huyện cửa khẩu của Trung Quốc, thuộc châu tự trị Cát Nê, Di Hồng Hà (...) được biết đến nhiều nhất như là huyện có đường xe lửa từ Côn Minh đến Hà Nội”*¹. Hiện nay Hà Khẩu đã có tới 16 đường phố lớn, và là một trong những địa chỉ hấp dẫn thu hút rất nhiều du khách Việt Nam tới du lịch mua sắm, qua cửa khẩu với Lào Cai. Ngoài ra, còn có thành phố Cá Cự, thủ đô thiếc của Trung Quốc, trước khi có đường sắt chỉ phát triển duy nhất ngành khai mỏ. Từ khi tuyến đường sắt chạy qua, nó trở nên sầm uất và trở thành đô thị phát triển của tỉnh Vân Nam (lượng thiếc khai thác đã tăng gấp hơn 3 lần so với khi chưa có đường sắt, nhiều nhất là vào năm 1917) (Trần Hữu Sơn, 2009, tr. 59). Tương tự như vậy, Bích Sắc cũng là một đô thị phát triển theo tuyến đường sắt Côn Minh - Hà Nội. Đây là một đô thị phát triển rất mạnh trong những thập kỷ đầu của thế kỷ XX, nhưng cho tới những năm 40, khi tuyến

đường sắt mới được mở ra, không nằm trên địa bàn Bích Sắc thì đô thị này cũng dần suy yếu, không còn được như trước nữa. Thị trấn Khai Hóa cũng là một trong những đô thị có mối quan hệ gắn bó chặt chẽ với tuyến đường sắt Điện Việt.

Ngoài tác động làm hình thành nên những đô thị, thị tứ mới thì đường sắt cũng làm suy tàn đi nhiều đô thị trước đây vốn rất phát triển, gắn bó với những loại hình giao thông khác. Phía đoạn đường sắt Hà Nội - Lào Kay có Phố Lu, ngày xưa là trung tâm của Lào Kay, với bến cảng sông Hồng nhộn nhịp. Nhưng từ khi hình thành tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai mà ga cuối lại đặt ở thành phố Lào Cai, giáp với Trung Quốc thì Phố Lu dần mất đi vị thế trung tâm của mình, chỉ còn đóng vai trò như một thị trấn nhỏ có ga phụ trên tuyến đường sắt. Phía Trung Quốc, một số đô thị lớn của tỉnh Vân Nam như là bến thuyền Mạn Hảo, thành phố Mông Tự đều suy tàn dần khi tuyến đường sắt được xây dựng không chạy qua hai địa phương này.

Như vậy, có thể thấy đường sắt tác động lớn như thế nào tới sự hình thành và suy tàn của các đô thị. Nó tạo ra nhiều đô thị mới dọc theo hai bên đường ray xe lửa nhưng đồng thời cũng làm mất đi vị thế trung tâm của những đô thị nằm cách xa nó hoặc gắn bó với loại hình giao thông khác như đường thủy. Tất nhiên, việc hình thành và suy tàn của các đô thị sẽ làm thay đổi hẳn mặt dân cư, cấu trúc dân số... của các địa phương, kéo theo đó là sự biến đổi về mặt văn hóa tộc người.

2. Đường sắt và văn hoá tộc người

Giao thông đường sắt tác động tới văn hóa tộc người một cách gián tiếp. Đường sắt làm thay đổi ngành du lịch của những nơi

¹ <http://www.wikipedia tiếng Việt>, truy cập ngày 16/05/2008.

mà nó đi qua, và thông qua sự phát triển của du lịch mà tác động lên văn hóa tộc người. Nơi thu hút khách nước ngoài nhiều nhất ở Lào Cai chính là các huyện Sa Pa, Bắc Hà với tài nguyên du lịch nhân văn đặc sắc, phong phú. Mỗi du khách, với những mục đích du lịch khác nhau sẽ tác động tới cộng đồng cư dân bản địa dưới những góc độ khác nhau và cũng sẽ ảnh hưởng tới đời sống văn hóa tộc người theo những cách khác nhau. Vì chủ yếu chỉ có khách nước ngoài sử dụng dịch vụ du lịch cộng đồng nên việc ảnh hưởng tới người dân các thôn bản quanh Sa Pa phần lớn là từ các đối tượng đó. Tại Tả Van và Lao Chải, du khách không khó để nhận thấy có rất nhiều hướng dẫn viên du lịch là người Hmông, trong đó đa số là những cô gái trẻ. Họ có thể là những hướng dẫn viên chuyên nghiệp, làm cho các công ty lữ hành hoặc các nhà nghỉ ở thị trấn Sa Pa. Nhưng cũng không ít người trong số họ là những hướng dẫn viên không chuyên, bán hàng rong ở thị trấn, sau đó đi theo khách du lịch, đặc biệt là khách phương Tây, vừa nài nỉ khách mua hàng vừa dẫn đường và trò chuyện với khách. Nhu cầu được trao đổi trực tiếp với người dân bản địa của khách du lịch đã khiến cho rất nhiều người Hmông nói thành thạo tiếng Anh, Pháp. Vậy là chính khách du lịch đã tác động tới ngôn ngữ, một thành tố quan trọng trong văn hóa tộc người, của người dân các bản quanh thị trấn Sa Pa. Trình độ nghe nói của những hướng dẫn viên du lịch người địa phương rất tốt. Đa số những người này thành thạo tiếng Anh, một số thành thạo tiếng Pháp và thậm chí biết nói cả hai thứ tiếng này. Tuy nhiên, những hướng dẫn viên người Hmông này nói tiếng phổ thông lại chỉ ở mức trung bình hoặc

kém, chủ yếu để mời khách mua hàng chứ không thể trò chuyện. Điều này phần nào cho thấy số lượng du khách người Kinh tham gia vào du lịch cộng đồng là rất ít, và sự giao tiếp giữa những du khách này với người dân địa phương không nhiều.

Tại Tả Van và Lao Chải có rất nhiều thanh niên người Hmông mặc trang phục truyền thống, cả những người tham gia và không tham gia vào các dịch vụ du lịch. Tuy nhiên, ở Tả Phìn lại có rất nhiều thanh niên, đặc biệt là các cô gái trẻ người Dao Đỏ không mặc trang phục truyền thống. Những cô gái này bán hàng rong hoặc làm việc trong hàng thổ cẩm, mặc quần áo theo kiểu người Kinh, với quần bò, áo phông, nhuộm tóc, ép tóc... Theo lời của một phụ nữ lớn tuổi bán hàng rong ở thôn trung tâm Tả Phìn thì *“chúng nó bây giờ thích làm người Kinh hết cả rồi, không muốn làm người Dao nữa đâu”*. Nhưng do nắm được sở thích giao lưu với người dân địa phương của du khách nên những cô gái bán hàng rong theo khách ở Tả Phìn hoặc bán hàng rong ở thị trấn Sa Pa luôn mặc trang phục truyền thống, và có người tối về nhà mới lại mặc quần áo giống người Kinh. Điều này cho thấy sự *“thích nghi”* của người dân địa phương với việc phát triển du lịch. Trong khi đó, người Giáy lại có nhiều thay đổi trong trang phục: phần lớn phụ nữ mặc trang phục truyền thống, trong khi nam giới thì không. Những người phụ nữ lớn tuổi luôn mặc quần áo của người Giáy nhưng các cô gái hoặc những phụ nữ trẻ thường chỉ mặc áo, trùm khăn theo kiểu của dân tộc mình, còn áo khoác ngoài và quần lại là kiểu của người Kinh. Phụ nữ người Hmông thường đeo rất nhiều trang sức trên người (vòng tay, vòng cổ, hoa tai,

nhấn...). Một phần vì đó là truyền thống của họ, nhưng còn lý do khác: nếu du khách muốn mua, họ có thể tháo ra để bán. Hầu hết các trang sức này đều được làm bằng nhôm. Một số ít được làm bằng bạc và ít khi họ bán những trang sức đó. Theo một phụ nữ Hmông chuyên bán hàng thổ cẩm, “*vòng và nhẫn người Hmông làm rất đẹp còn nếu người Kinh làm thì không đẹp*” (Sùng Thị Ca, 56 tuổi, nhà ở San Sả Hồ, bán hàng rong, được phỏng vấn tháng 5/2008). Trang sức bằng bạc do thợ người Hmông làm thường đắt hơn hẳn. Tất nhiên, hầu hết du khách không phân biệt được đâu là hàng do người Hmông làm, đâu là hàng do người Kinh làm. Vậy là người Hmông, người Dao vốn thích nghi với kinh doanh du lịch nhanh hơn thì lại giữ gìn được trang phục truyền thống, trong khi người Giáy chỉ kinh doanh nhà nghỉ, không bán hàng rong, ít giao tiếp với khách du lịch hơn thì lại không thường xuyên mặc trang phục truyền thống của mình.

Du khách tham gia vào các tuyến du lịch cộng đồng thường có nhu cầu được quan sát nhà cửa, cuộc sống của người dân địa phương. Để phục vụ khách, một số hộ người Hmông ở Lao Chải đã cho khách vào tham quan nhà mình. Hộ làm việc này đầu tiên là nhà ông Giàng Văn Sử ở Lao Chải. Căn nhà của ông được giữ nguyên kiến trúc như lúc mới xây (cách đây hơn 100 năm). Giữa nhà có kê một chiếc bàn nhỏ, trên đó bày biện các loại đồ thổ cẩm mà phần lớn trong số đó là do những người phụ nữ trong gia đình tự làm. Khách vào nhà có thể mua đồ thổ cẩm cho gia đình, có thể chỉ tham quan nhưng luôn được các thành viên trong gia đình ông Sử tiếp đón nhiệt tình. Tuy nhiên, hiện nay căn nhà này không còn thu

hút được nhiều du khách nữa vì các hướng dẫn viên thường không đưa khách vào, và lượng người bán hàng rong đông đảo cũng cản trở việc bán hàng của gia đình ông Sử. Qua khảo sát, giá cả các mặt hàng thổ cẩm bày biện trong nhà ông Sử đều rẻ hơn hẳn những hàng bán rong hoặc bán tại thị trấn Sa Pa, nhưng ít khách du lịch biết tới điều này. Có thể nói, chính nhu cầu tham quan của du khách cũng đã góp phần khiến cho các căn nhà của người Hmông ở Lao Chải phần nào còn giữ được kiến trúc cổ, từ hướng nhà, khung gỗ, mái, cửa... Tuy đây là mô hình dịch vụ du lịch rất đáng được khuyến khích phát triển, mở rộng nhưng đang có xu hướng giảm dần trong thời gian qua, một phần lý do là bởi sự gia tăng số lượng rất nhanh chóng của những người bán hàng rong.

Tại Tả Van và Tả Phìn vẫn chưa có mô hình kinh doanh du lịch tương tự như trên. Tả Van là nơi sinh sống chủ yếu của người Giáy. Trong hai thôn Tả Van Giáy, có tới 32 hộ kinh doanh nhà nghỉ cho khách du lịch. Phần lớn các hộ này là người Giáy, có một hộ là người Kinh. Vì du lịch ở Tả Van là du lịch cộng đồng, các nhà nghỉ không xây dựng và quản lý theo kiểu chuyên nghiệp mà được xây theo mô hình homestay. Các gia đình xây nhà để ở, nhưng xây rộng hơn nhu cầu ở của mình, hầu hết phần gác là để phục vụ cho khách du lịch có nhu cầu nghỉ lại qua đêm. Kiến trúc của căn nhà được giữ nguyên. Thậm chí, nhà nghỉ *Tả Van homestay* là do một người Kinh quản lý cũng giữ lại kiến trúc nhà của người Giáy. Điều này cho thấy, người dân ở đây nhận thức rất rõ sức hút của Tả Van đối với khách du lịch chính là các giá trị bản sắc trong đời sống văn hóa tộc người của mình và họ cũng

ra sức giữ gìn, phát huy nó. Quan sát bên ngoài các nhà nghỉ ở Tả Van thấy kiến trúc căn bản của nhà cửa được giữ nguyên như trước nhưng bên trong đã có sự thay đổi. Ví dụ như một nhà nghỉ kiêm luôn quán hát karaoke, giải khát tại thôn Tả Van Giáy 1, chủ nhà là một người Kinh, vợ là người Giáy. Căn nhà này cũng có gác mái dành cho khách nhưng tầng một được chia thành các gian, phòng tương tự như nhà của người Kinh. Nhà cũng có một hành lang nối từ phòng khách, phòng ngủ tới nhà bếp. Toàn bộ tường đằng trước nhà là cửa kính. Đồ đạc trong nhà, bàn thờ đều theo kiểu của người Kinh. Một số nhà nghỉ khác như nhà nghỉ Mường Hoa đều có quây lễ tân được xây bằng gạch và đá. Kiến trúc bên trong nhà còn có điểm khác căn bản so với kiểu nhà truyền thống, đó là công trình phụ. Rất nhiều nhà nghỉ nhằm thỏa mãn nhu cầu của khách du lịch đã xây công trình phụ theo kiểu hiện đại, có bồn rửa mặt, vệ sinh tự hoại, có bình nóng lạnh. Một số hộ xây công trình phụ trong nhà như kiến trúc nhà ống của người Kinh, một số vẫn xây công trình phụ phía ngoài căn nhà. Dù muốn thay đổi hay không nhưng nếu kinh doanh nhà nghỉ mà không có công trình phụ hiện đại thì chắc chắn sẽ rất ít khách ngủ lại.

Du lịch là một trong những nhân tố tác động mạnh mẽ đến sự thay đổi văn hóa ở các cộng đồng cư dân địa phương vùng du lịch. Du lịch tràn tới các làng bản của những tộc người khác nhau nhưng sự tiếp nhận các yếu tố mới của mỗi dân tộc cũng rất khác nhau. Các yếu tố mới do du lịch đem lại này đã được “khuyếch tán” vào đời sống văn hóa mỗi tộc người và được biến đổi, tạo ra những kết quả không giống nhau ở các tộc người ấy. Du khách khi đã tham gia vào du lịch nói

chung và du lịch cộng đồng nói riêng luôn có nhu cầu được khám phá cái mới. Văn hóa các tộc người bản địa có sức hấp dẫn, thu hút rất lớn đối với họ. Các giá trị văn hóa truyền thống nếu được sử dụng một cách thích hợp để phục vụ cho du lịch thì những lợi ích mà nó đem lại là rất lớn, không chỉ về mặt kinh tế cho cộng đồng dân cư địa phương mà còn góp phần duy trì, khuyến khích người dân giữ gìn bản sắc văn hóa của mình. Cả người Hmông ở Lao Chải, người Giáy ở Tả Van và người Dao Đỏ ở Tả Phìn đều đã biết phát huy các giá trị văn hóa truyền thống của dân tộc mình phục vụ cho du lịch.

Hầu hết người dân ở thôn Tả Van Giáy, Lao Chải và Tả Phìn đều rất thân thiện và hiếu khách. Khách du lịch có thể vào nhà, ngồi uống nước và trò chuyện cùng chủ nhà. Dù đang bận việc nhưng nếu có khách, bao giờ chủ nhà cũng dành thời gian để tiếp khách. Họ sẵn lòng trả lời các câu hỏi của khách với thái độ thân thiện và vui vẻ. Ở nhiều nơi mà du lịch đã rất phát triển, sự hiếu khách được coi như một trong những công cụ kiếm tiền, thu hút du khách. Thái Lan được mệnh danh là “đất nước nụ cười”, việc nở nụ cười tươi với du khách là cả một chiến lược phát triển du lịch của quốc gia. Tại Tả Van, Tả Phìn, Lao Chải, sự thân thiện với du khách chưa mang màu sắc thương mại hóa như vậy, nhưng chính sự hiếu khách chân thành đã gây ấn tượng rất tốt cho du khách, và khiến họ muốn trở lại nơi này lần nữa. Du khách có thể vào tham quan nhà cửa của người dân địa phương, mua hoặc không mua hàng cho họ nhưng đều được tiếp đón rất nhiệt tình.

Người Giáy nấu ăn rất khéo léo. Họ có nhiều món ăn truyền thống hấp dẫn. Du khách nghỉ lại ở các nhà nghỉ Tả Van thì việc ăn uống do nhà nghỉ đáp ứng. Các

khách sạn tại thị trấn Sa Pa sẽ gửi thực phẩm xuống nhà nghỉ có khách của mình để người Giáy làm đồ ăn. Việc chế biến, nấu nướng những thứ mà khách sạn gửi xuống, người Giáy đều làm thành thạo. Họ nấu ăn khéo, vừa vặn. Đây cũng có thể là nguyên nhân khiến du khách muốn nghỉ lại ở Tả Van, vì rõ ràng so với người Hmông ở Lao Chải thì người Giáy nấu ăn tốt hơn. Đảm bảo được nhu cầu ăn, ở của du khách thì mới có sức thu hút và khiến họ trọ lại qua đêm. Tả Phìn là nơi mà du lịch đã phát triển từ lâu, người dân ở đây còn được tập huấn về cách nấu ăn cho du khách, kể cả đồ Tây nên người Dao Đỏ nấu ăn khá thành thạo, đáp ứng được những yêu cầu khác nhau của du khách.

Tả Van tuy là nơi người Giáy sinh sống nhưng tất cả những người bán hàng rong ở đây đều là người Hmông. Lực lượng bán hàng này rất đông đảo, phần lớn là phụ nữ trẻ và các em gái (ở độ tuổi đi học cấp tiểu học và trung học cơ sở). Mặt hàng chủ yếu của những người bán hàng rong bao gồm: áo, vở chăn, mũ, túi, ví, đồ lưu niệm bằng thổ cẩm; đồ trang sức như vòng tay, vòng cổ, hoa tai, nhẫn bằng nhôm, có họa tiết và kiểu dáng của người Hmông. Đa số các mặt hàng này không phải do họ tự tay thêu mà được lấy từ chợ ở thị trấn Sa Pa về bán. Hàng thổ cẩm ở thị trấn lại được lấy từ Lai Châu, Bắc Hà và từ Trung Quốc sang bán, cũng có một số ít là do người Hmông, Dao may, thêu ngay tại chợ. Du khách mua thổ cẩm ít người phân biệt được nguồn gốc hàng, hầu hết đều tin rằng mũ, áo... họ mua là thổ cẩm được thêu thủ công của người địa phương. Thậm chí, tại một quầy hàng bán đồ thổ cẩm ở Lao Chải do một phụ nữ người Hmông làm chủ còn bán cả những con thú nhồi bông, vở thổ cẩm, thêu

cầu kỳ, màu sắc bắt mắt, còn nguyên cả mác “Made in Vietnam”, nhưng khi được hỏi thì chị bán hàng vẫn nói: “*Đây là hàng thổ cẩm tự khâu, tự thêu*”. Thực chất, đó là hàng được làm ở Bắc Hà và tất nhiên không phải là thủ công. Người bán hàng rong nào ở Tả Van và Lao Chải nói riêng, Sa Pa nói chung đều hiểu được thị hiếu của khách hàng là chuộng những sản phẩm thổ cẩm do họ tự làm. Năm được điều này nên những người bán hàng luôn khẳng định những thứ họ đem bán đều là tự làm bằng tay, không phải may bằng máy khâu, cũng không phải nhập từ nơi khác. Du khách không phân biệt được nên rất hay mua những mặt hàng tưởng là thổ cẩm ấy. Nếu có sản phẩm nào tự người Hmông khâu tay và tự thêu thì chúng cũng không hoàn toàn là do họ làm ra. Chỉ thêu là của Trung Quốc, được mua từ chợ Sa Pa; vải cũng không phải vải lanh truyền thống mà là loại vải được hồ cứng của Trung Quốc. Các loại trang sức và tiền xu tất nhiên cũng không phải bằng bạc mà đều làm bằng nhôm, thậm chí còn sáng và đẹp hơn đồ bằng bạc thật.

Ở Tả Phìn, những người bán hàng rong chỉ toàn là người Dao Đỏ. Họ đều là nữ giới, già có, trẻ có, nhỏ tuổi cũng có. Các mặt hàng thổ cẩm được bán tương tự như người Hmông ở Tả Van và Lao Chải, bao gồm: áo, mũ, tay áo, mảnh vải thêu... Tuy nhiên chưa có người Dao Đỏ bán trang sức như người Hmông. Nguồn vải cũng được mua ở chợ thị trấn. Riêng chỉ thêu được bày bán ngay tại thôn trung tâm xã Tả Phìn. Trong khi chỉ thêu của người Hmông là loại chỉ thường, to gần bằng sợi len mảnh thì chỉ thêu của người Dao Đỏ là tơ tằm. Loại chỉ này tuy mảnh nhưng rất dai và chắc. Người Dao Đỏ mua chỉ về, lúc này còn là màu

trắng, họ tự nhuộm hầu hết số chỉ thêu của mình bằng các loại lá cây, rễ cây và kết quả là được các loại chỉ thêu màu vàng, xanh... nhưng cũng có một số màu chỉ mà người Dao không tự nhuộm được, họ phải mua loại chỉ đã được nhuộm sẵn và được bán ở cửa hàng (như màu đỏ, cam...). Một số mặt hàng thổ cẩm của những người bán hàng rong ở Tả Phìn cũng là hàng Trung Quốc, nếu tình ý khách du lịch có thể nhận ra.

Những người bán hàng rong ở Tả Phìn, Tả Van và Lao Chải có cách bám khách để bán hàng rất kiên trì. Nếu du khách (hầu hết là người phương Tây) đi bộ từ Sa Pa xuống Lao Chải và sang Tả Van, họ sẵn sàng đi bộ theo từ thị trấn; xa hơn như Tả Phìn, khách thường đi ô tô thì một số người Dao Đỏ cũng đi cùng. Nài nỉ khách mua hàng, đeo bám theo khách, nói chuyện với khách (bằng tiếng Anh, tiếng Pháp), nhất quyết bám khách là cách mà những người này bán hàng. Khách du lịch có thể thích thú khi có người nói chuyện (một số ít) nhưng nhìn chung đều rất không hài lòng khi bị bắt ép mua hàng. Vì lực lượng bán hàng rong đông đảo nên một đoàn khách có 4 - 6 người thì có tới hàng chục người bán hàng rong đeo bám theo khách. Nếu khách đi ô tô xuống bản, những người bán hàng này đã chờ sẵn ở bãi đỗ xe. Xe vừa tới nơi, khách còn chưa kịp ra khỏi xe là họ đã ủa tới, nhận sẵn “phần” của mình và bám theo khách từ lúc ấy cho tới khi khách quay lại xe. Không một du khách nào có thể thích thú với cách “đón tiếp” ấy, thậm chí rất nhiều người khó chịu. Họ có cảm giác như bị ép phải mua hàng, mất tự do trong khi đi tham quan. Khi khách dừng chân ở một số nhà hàng như ở Lao Chải, do chủ nhà hàng là người Kinh, không cho phép người bán hàng rong làm

phiền khách khi họ ăn trưa thì người bán hàng lại đứng chờ ở ngoài. Trong lúc chờ, họ cũng ăn trưa, với đồ ăn mang theo hoặc mua cơm hộp. Những người phụ nữ trẻ, ngồi ngay ven đường, dưới gốc cây ăn uống, trò chuyện, cho con nhỏ ăn và chờ khách. Những trẻ em gái thường tụ tập thành một nhóm, kiên nhẫn đứng ngoài cửa hàng để chờ khách ăn xong. Một số trường hợp nếu khách cho phép, thì những người bán hàng rong này mới được chủ cửa hàng cho vào để bán hàng. Tại Tả Van, khi khách vào nhà nghỉ, ngồi uống nước thì tình trạng người bán hàng rong đeo bám có phần còn dai dẳng hơn. Những người chủ của các nhà nghỉ là người Giáy thường không can thiệp vào chuyện bán hàng của người Hmông. Chỉ có anh Minh, chủ nhà nghỉ Tả Van homestay là thường hạn chế, không cho người bán hàng rong đi theo khách vào nhà nghỉ ép mua hàng. Và những người bán hàng này rất không vừa lòng, họ thường nói chủ nhà nghỉ là người “*không tốt*”. Nhìn chung, trước sau gì thì những người khách du lịch cũng sẽ phải mua cho “đội quân” bán hàng rong này một vài thứ. Thậm chí một số người còn cho luôn tiền mà không lấy thứ gì. Điều này ảnh hưởng tiêu cực đến suy nghĩ cũng như cách đeo bám của người Hmông, vì sẽ làm cho họ thấy lợi mà càng “quyết tâm” bán hàng theo cách đó. Nói theo lời một người Giáy ở đây thì đó là cách “*làm hư*” những người bán hàng rong. Còn ở Tả Phìn, tình hình cũng không khá hơn. Tả Phìn có một hang động cách trung tâm xã một vài km đi bộ. Những người bán hàng rong đeo bám theo khách từ lúc khách xuống xe cho tới khi khách vào tham quan hang động và quay ra. Khi đã nhận “phần” của mình thì không ai được phép tranh giành khách. Có trường hợp hai người phụ nữ bán hàng rong cho khách đã

lao vào đánh nhau vì tranh khách, cán bộ tới khuyên giải cũng không được. Trường hợp khác, nếu du khách dứt khoát không chịu mua hàng, nhiều người không bán được hàng nên quay lại chửi mắng khách, thậm chí là bằng cả tiếng Anh đối với khách nước ngoài. Xã Tả Phìn cũng chưa có được biện pháp nào thích hợp với những người này. Tóm lại, sự thương mại hóa bản sắc văn hóa là rất rõ ràng, mang nhiều ảnh hưởng tiêu cực tới cách buôn bán của người dân địa phương và gây ấn tượng rất xấu với du khách.

Tại thị trấn Sa Pa, việc bán hàng rong cũng diễn ra tương tự. Ngay tại khu vực nhà thờ, rất đông trẻ em bán hàng rong đều là người Hmông, chủ yếu là trẻ em gái. Em nhỏ nhất khoảng 5 tuổi, lớn nhất cũng chỉ 10 - 12 tuổi. Mặt hàng chủ yếu là dây buộc tay bằng thổ cẩm, một vài thứ quà lưu niệm. Cách bán hàng cũng gây ngạc nhiên cho không ít khách du lịch lần đầu tới Sa Pa. Các em bé cầm dây thổ cẩm, đặt vào tay khách, hoặc cứ thế để vào lòng khách và nói “*cháu tặng cô/ chú*”, sau đó chờ để lấy tiền. Tâm lý chung của khách du lịch là mua hàng để được yên thân còn hơn là bị đeo bám. Nhưng mua rồi cũng không được yên, vì mua cho một em thì lập tức có hàng chục em xúm lại để “*tặng*”. Nếu đã trong tình huống phải cầm dây thổ cẩm, đồ lưu niệm rồi mà hỏi lại: “*Cháu tặng cô/ chú thật à?*”, câu trả lời tất nhiên là “*vâng*” hoặc gật đầu. Nhưng khách hỏi tiếp: “*Đã là tặng thì cô/ chú không trả tiền nhé?*” thì các em này nhất định không chịu, đòi phải trả tiền bằng được. Giữa các em bé bán hàng rong cũng có sự cạnh tranh rất quyết liệt. Thường hai, ba em một nhóm và bảo vệ nhau cũng như tranh giành khách, không cho những em bán hàng khác được lại gần khách. Thậm chí, có một bé gái bán hàng một mình, khi lại gần khách

còn bị các em khác đánh. Có những du khách chỉ muốn đi dạo hoặc chuyện trò, chụp ảnh chứ không muốn mua hàng theo cách này đã rất bức mình. Cách ép khách phải mua hàng như vậy khiến du khách cảm thấy mất tự do, không thoải mái.

Ngoài những người bán hàng rong, còn có những người ngồi quanh nhà thờ, sân vận động bày hàng thổ cẩm ra và bán. Họ chỉ ngồi một chỗ, lại rất đông nên không phải ai cũng bán được hàng. Hồi hai người Hmông ở sân vận động, vào buổi sáng chủ nhật thì được biết họ từ San Sả Hồ lên thị trấn bán hàng. Họ đều là những người phụ nữ đã trên 40 tuổi. Việc nhà và làm ruộng đều đã có chồng và con cháu lo cho. Cả hai người đều lên thị trấn Sa Pa cùng với cháu nhỏ, các cháu bán hàng rong, bà thì ngồi bán một chỗ do lớn tuổi, không thể đi lại nhiều được. Họ vừa ngồi bán hàng, vừa làm mũ thổ cẩm. Gọi là làm mũ nhưng vài chàm là họ mua ở chợ chứ không phải tự dệt. Chợ Sa Pa lại bán sẵn cả những dải vải thổ cẩm được thêu sẵn, hoa văn cầu kỳ, màu sắc rực rỡ. Tất cả những việc mà hai người phụ nữ này phải làm là cắt vải ra và khâu vài chàm, vài màu lại với nhau tạo thành mũ rồi bán. Và tất nhiên, họ luôn khẳng định với khách du lịch là những cái mũ họ bán đều do họ tự tay làm ra. Trong trường hợp không bán được hàng hoặc bán được rất ít thì người bán hàng thổ cẩm coi như bị lỗ hoặc hòa vốn. Với số lượng người bán đông đảo thì những người lỗ vốn ngày càng tăng, tuy nhiên họ cũng vẫn đến thị trấn Sa Pa vào mỗi cuối tuần để bán hàng dù có thể thu nhập chẳng được bao nhiêu. Nhưng rõ ràng là thu ít còn hơn ở nhà để chẳng được đồng nào.

Riêng về chợ tình Sa Pa, sự biến đổi của nó đã có quá nhiều bài báo và các bài

nghiên cứu đề cập đến và phân tích kỹ càng nên bài viết này không nhắc đến nữa. Chỉ có thể nhận thấy rằng đó cũng là sự biến đổi của văn hóa dưới tác động của du lịch, dù sự thay đổi ấy là tất nhiên hay tiêu cực còn phụ thuộc vào từng khía cạnh và dưới góc nhìn của người nhận xét.

3. Thay lời kết

Tuyến đường sắt Hải Phòng - Côn Minh (đường sắt Điền Việt) nằm trên hành lang kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh. Việc xây dựng tuyến đường sắt này là di sản từ thời Pháp để lại. Việc xây dựng diễn ra trong suốt 12 năm (1898 - 1910) (Trần Hữu Sơn, 2007, tr. 5), chiều dài là 859 km, qua một loạt các tỉnh ở Việt Nam như Hải Phòng, Hải Dương, Hà Nội, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai; các huyện của Trung Quốc như Hà Khẩu, Bích Sác, Khai Hoa, Kiến Thủy, Cá Cự, Côn Minh. Trải qua chiều dài thời gian gần 100 năm, tuyến đường sắt này đã làm thay đổi bộ mặt của những địa phương mà nó đi qua. Ban đầu, mục đích của thực dân Pháp khi xây dựng đường sắt là các ý đồ về chính trị, quân sự, khai thác tài nguyên chứ hoàn toàn không phải là để phát triển kinh tế hay du lịch ở những nơi này. Việc hình thành các đô thị dọc theo đường sắt cũng như sự lên ngôi của du lịch ở một số địa phương có đường sắt chạy qua là nằm ngoài mong muốn ban đầu của thực dân Pháp. Tuy nhiên, những thay đổi mà tuyến đường sắt đem lại cho các địa phương không chỉ nằm ở mặt kinh tế nói chung, nó đã góp phần phát triển ngành du lịch ở toàn vùng Tây Bắc rộng lớn của Việt Nam, cũng như những thành phố nhỏ của Vân Nam, Trung Quốc. Từ những tác động lên du lịch, đường sắt đã gián tiếp làm biến đổi đời sống văn hóa tộc người những nơi này.

Có đường sắt, sự di chuyển giữa các nơi trở nên thuận tiện, cùng với đó là sức hút mãnh liệt từ tài nguyên du lịch thiên nhiên và nhân văn của vùng Tây Bắc, du lịch đã hình thành và phát triển nhanh chóng. Trong đó phải nói tới du lịch Sa Pa, xuất hiện đã hơn 100 năm nay. Sa Pa kỷ niệm 100 năm ngày thành lập vào cuối năm 2003, chỉ 3 năm sau, cuối năm 2006 cũng là kỷ niệm 100 năm tuyến đường sắt Hải Phòng - Lào Cai. Điều này nói lên mối quan hệ gắn bó cực kỳ chặt chẽ giữa đường sắt và du lịch Lào Cai nói chung, Sa Pa nói riêng và rộng ra là cả vùng Tây Bắc. Trải qua một quá trình lịch sử lâu dài với nhiều thăng trầm, ngày nay du lịch Tây Bắc đang trở thành một trong những điểm thu hút mạnh mẽ du khách. Có bước khởi sắc từ đầu thập kỷ 90, sau đó vừa là quá trình khôi phục cơ sở hạ tầng cho du lịch vừa mở rộng qui mô và đầu tư chiều sâu về chất lượng du lịch, hiện nay ở Tây Bắc đã có những điểm du lịch chất lượng tương đối tốt. Đặc biệt Sa Pa - “*thủ đô mùa hè*” ngày nào đã lấy lại được vị thế du lịch của mình, cùng với đó là sự xuất hiện của nhiều trung tâm du lịch mới, hình thức du lịch mới.

Du lịch đường sắt phát triển đã đem lại những lợi ích kinh tế thiết thực cho người dân. Mỗi một tộc người đã có những cách ứng xử khác nhau với du lịch, những cách khai thác dịch vụ du lịch khác nhau. Nhưng đồng thời, du lịch cũng làm thay đổi đời sống văn hóa tộc người của các địa phương phát triển du lịch. Một số giá trị văn hóa truyền thống được phát huy một cách hiệu quả phục vụ cho du lịch; vừa giữ gìn được bản sắc, lại vừa mang lại những lợi ích kinh tế cho người dân. Bên cạnh đó cũng có nhiều giá trị văn hóa truyền thống của các dân tộc bị mai một và bị thương mại hóa quá mức, bản sắc mất dần, chỉ còn lại những mục đích

kinh tế trước mắt. Trong khi sự đa dạng của văn hóa ở những địa phương có đa tộc người cùng chung sống chính là sức hút đối với du khách khắp nơi thì nay, sự đa dạng này đang dần bị đồng hóa, thậm chí biến mất. Một khi bản sắc văn hóa không còn, du lịch tất yếu cũng sẽ bị giới hạn lại ở những hình thức thông thường, ít mới lạ và chắc chắn sẽ giảm sức hấp dẫn. Do đó, cần có sự đầu tư đồng bộ để gìn giữ, phát huy những giá trị văn hóa truyền thống nhằm phát triển du lịch bền vững, chất lượng. Ngoài ra, muốn phát triển du lịch hơn nữa cũng cần đầu tư cho giao thông, đặc biệt là đường sắt - phương tiện chính của du khách tới Lào Cai, rồi tỏa ra các tuyến du lịch Tây Bắc. Vì mối quan hệ gắn bó giữa tuyến đường sắt Hải Phòng - Côn Minh và du lịch Tây Bắc nên không thể chỉ chú ý phát triển một trong hai thứ; để bền vững thì cần đầu tư cho cả hai, tất nhiên, luôn lưu ý tới ảnh hưởng mà nó mang lại cho văn hóa các tộc người.

Tài liệu tham khảo

1. Alexandre Roy, *Sự thâm nhập của các kỹ thuật phương Tây vào tỉnh Lào Kay (Bắc Việt) trong thời kỳ Pháp thuộc (từ 1886 - 1945)*, Tài liệu lưu trữ tại Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch Lào Cai.
2. Demay Aline, *Lịch sử Lào Cai thời kỳ có sự hiện diện của người Pháp (1886 - 1950)*, Tài liệu lưu trữ tại Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch Lào Cai.
3. Phạm Văn Hậu (2007), *Di dân, du lịch và văn hóa tộc người trong quá trình đô thị hóa ở miền núi (nghiên cứu trường hợp thị trấn Sa Pa, tỉnh Lào Cai)*, Luận văn, Hà Nội.
4. Phạm Thị Mộng Hoa, Lâm Thị Mai Lan (2000), *Du lịch với dân tộc thiểu số ở Sa Pa*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
5. Ngô Văn Hòa, Dương Kinh Quốc (1978), *Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
6. <http://www.wikipedia tiếng Việt>, truy cập ngày 16/05/2008.
7. *Lịch sử đường sắt Việt Nam* (1994), Nxb Lao động, Hà Nội.
8. *Nhập môn khoa học du lịch* (1999), Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội.
9. Philippe Le Faille (2005), *Đường thủy và đường sắt: người Pháp qua Việt Nam để đến Vân Nam cuối thế kỷ XIX*, EFEO, Tài liệu lưu trữ tại Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch Lào Cai.
10. Quan báo năm 1907, Viện Thông tin khoa học xã hội, tr. 103.
11. Đỗ Thị Nguyệt Quang (2007), *Vài nét về quá trình xây dựng và vai trò của tuyến đường sắt Hải Phòng - Lào Cai - Vân Nam trong những thập niên đầu của thế kỷ XX, bài tham luận Hội thảo khoa học “Một số vấn đề về lịch sử hình thành và phát triển tỉnh Lào Cai” nhân dịp kỷ niệm 100 năm thành lập tỉnh Lào Cai*, tháng 07/2007.
12. Trần Hữu Sơn (2004), *Lịch sử Công đoàn và phong trào công nhân Lào Cai từ năm 1951 đến 1999*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
13. Trần Hữu Sơn (2004) *Xây dựng đời sống văn hóa ở vùng cao*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
14. Trần Hữu Sơn (2009), *Con đường buôn bán qua biên giới với sự hình thành, phát triển các đô thị vùng biên Lào Cai - Vân Nam và sự tác động đến không gian văn hóa, không gian dân số học tộc người*, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, Số 11.