TỪ CON ĐƯỜNG THIÊN LÍ ĐẾN CON ĐƯỜNG THUỘC ĐỊA: TRƯỜNG HỢP ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO HẢI VÂN (1802 - 1945)

NGUYỄN DUY PHƯƠNG*

1. Đặt vấn đề

Án ngữ vị trí trung tâm của con đường thiên lí xưa, đường bộ vượt đèo Hải Vân là cột mốc quan trọng trong hành trình mở cõi về phương Nam của dân tộc Việt, là bộ phận quan trọng trong hệ thống phòng thủ miền Trung của triều Nguyễn. Đến thời Pháp thuộc, đoạn đường này là một phần của con đường thuộc địa số 1, là huyết mạch giao thông phục vụ công cuộc bình định và khai thác thuộc địa của thực dân Pháp. Với vị trí chiến lược đó, đường đèo Hải Vân luôn là trọng tâm trong các kế hoạch cải tạo, nâng cấp hệ thống giao thông của các chính quyền quân chủ Việt Nam lẫn chính quyền thực dân.

Bài viết này góp phần tìm hiểu quá trình phát triển từ con đường thiên lí đến con đường thuộc địa: trường hợp đoạn đường qua đèo Hài Vân. Các khía cạnh chính được nghiên cứu bao gồm: mô tả và đánh giá quá trình xây dựng, cải tạo đoạn đường bộ qua đèo Hải Vân dưới sự trị vì của hai chính quyền: triều Nguyễn (1802-1884) và thực dân Pháp (1897-1945); bước đầu nhận định về vai trò của tuyến đường này đối với công cuộc cai trị của triều Nguyễn và thực dân Pháp cũng như đời sống xã hội Việt Nam đương thời, qua đó cung cấp thêm góc nhìn để tiếp tục khai thác không chỉ giá trị về giao thông mà cả các giá trị về cảnh quan, văn hóa và lịch sử của tuyến đường bộ này.

2. Con đường thiên lí qua đèo Hải Vân dưới triều Nguyễn

Đường đèo Hải Vân chạy xuyên qua dãy núi Hải Vân. Đây là dãy núi tự nhiên nối liền dãy núi Bạch Mã của tỉnh Thừa Thiên Huế về phía Tây Bắc và Bà Nà Núi Chúa về phía Tây Nam. Dãy núi Hải Vân là phần kéo dài của dãy núi Trường Sơn hùng vĩ và phần kết thúc của dãy núi Hải Vân chính là khu vực Hang Dơi, có vị trí tọa độ tại 16°11'14"B và 108°07'50"Đ. Phía Bắc giáp huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế và phía Nam giáp quận Liên Chiểu, Thành phố Đà Nẵng ngày nay. Từ trên đỉnh núi Hải Vân (ở độ cao 724m), nếu nhìn về phía Đông và phía Nam có thể bao quát được vùng biển Nam Ô, vùng Đà Nẵng, bán đảo Sơn Trà và một phần tỉnh Quảng Nam; còn nếu quay sang hướng Đông Bắc và Tây Bắc thì quan sát được cả một vùng Biển Đông rộng lớn, gồm đầm Lập An, cửa Cảnh Dương, cửa Tư Hiền và một phần đất của phủ Thừa Thiên. Đây là nơi núi cao, vực sâu sát ngay bờ biển, rừng cây rậm rạp.

Trong *Đại Nam nhất thống chí* (Phủ Thừa Thiên), phần núi sông miêu tả rất rõ về vị trí của con đường đèo Hải Vân: "ở

*TS. Trường Đại học Sư phạm, Đại học Đà Nẵng

phía Đông Nam huyện Phú Lộc, là chỗ giáp giới phủ Thừa Thiên và Quảng Nam, nửa đèo về phía Bắc thuộc huyện Phú Lộc tỉnh Thừa Thiên, nửa đèo về phía Nam thuộc địa phận huyện Hòa Vang tỉnh Quảng Nam, trước kia ở chỗ bàn thạch có khắc gỗ để ghi. Phía Tây là núi Bà Sơn, phía Bắc là Hải Vân Sơn, 3 ngọn liên tiếp xen nhau, trên cao vót đến tầng mây, dưới chạy giăng đến bờ biển, gần như đứng trong biển, đường đi 9 khúc vòng mới vượt qua đèo, hai bên cây lớn um tùm, người đi như vượn leo chim vượt, thật là hiểm trở… Lại đặt tên cho ngọn núi cao nhất ở giữa là Cao An Lĩnh, bên cạnh có đường đi đến địa giới Quảng Nam, sai lấp lại và đặt binh canh giữ" (1); Cũng sách này phần *Tỉnh Quảng Nam* đề cập đến đoạn đường vượt đèo như sau: "Mạch này từ các núi Đại Tư Nông, Tiểu Tư Nông, núi Tỉa và núi Kiền Kiền ở phía biên giới Ai Lao về phía Tây, từng đợt kéo đến ngọn núi trùng điệp, cao vút tầng mây thẳng đến sát biển, trên có cửa Hải Vân là chỗ tiếp giáp... phía Nam cửa thuộc địa phận huyện Hòa Vang. Trước cửa chừng vài ba trượng, đá núi dựng đứng rất là hiểm dốc... Phía Bắc chân núi là núi Thông Sơn, tục gọi là Hòn Hành, phía Tây có núi Sen, núi Sảng là cho dừng trạm để đi qua... đường núi gập ghềnh cây cối lẫn lộn" (2).

Con đường thiên lí qua đèo Hải Vân tuy thuộc về Đại Việt từ thế kỉ XIV từ sau cuộc hôn nhân của công chúa Huyền Trân dưới thời nhà Trần, nhưng phải đến thế kỉ XVI thì mới thực sự bắt đầu có lưu dân Việt đặt những bước chân đầu tiên trên hành trình Nam tiến theo lời mời gọi của các chúa Nguyễn. Ngay từ năm 1602, khi Nguyễn Hoàng đi chơi núi Hải Vân, thấy một dải núi cao, giăng dài mấy trăm dặm nằm ngang đến bờ biển, chúa khen rằng: "Chỗ này là đất yết hầu của miền Thuận-Quảng và sau đó khi trăn trối gửi gắm sự nghiệp cho con, ông cũng đã lưu ý tới núi Hải Vân... vững bền có thể dụng võ" (3) nhưng trong suốt hai thế kỉ trị vì Đàng Trong, các chúa Nguyễn chưa có điều kiện cải tạo con đường này. Đến trước triều Nguyễn, con đường này vẫn còn hoang sơ, đầy hiểm trở đối với khách bộ hành. Thiền sư Thích Đại Sán, một nhà sư nổi tiếng người Trung Quốc, vào thế kỉ XVII, theo lời mời của chúa Nguyễn, ông đã khởi hành bằng đường bộ qua đèo Hải Vân để ra Kinh thành Huế. Sau chuyến hành trình, ông đã làm thơ và ghi chép tỉ mỉ về thượng đạo đặc biệt này trong tập sách *Hải ngoại kỷ sự*. Một đoạn trong bản dịch *Hải ngoại kỷ sự* viết: "Đi đến được vài mươi dặm, trời chiều khói tỏa, trăng lên bìa rừng... Sáng bữa sau, đi chừng mươi dặm, qua ngang một cái khe, vượt qua một đèo nhỏ, lại qua một cái khe nữa thế là đến rừng Ngãi Lãnh (đèo Hải Vân); đi ngựa không được, đều đổi qua đi võng. Dân chúng ở dưới đèo rất khổ, quan dịch đi đông, bắt phu không đủ... Quá trưa, lên đèo, đường sá gập ghềnh rất khó đi, hai bên đường toàn bụi rậm, dây leo chằng chịt. Càng lên cao, phía trên hai hàng cây cao vút chừng vài mươi trượng, không có cành phụ cong queo..." (4). Qua lời kể của Thiền sư Thích Đại Sán, con đường qua đèo lúc này chỉ mới là những lối mòn, gập ghềnh, nhỏ hẹp, không đi ngựa được phải đi bộ, cây cối hai bên đường um tùm, hiểm nguy luôn rình rập người đi đường khi đi qua đây.

Vua Gia Long ngay từ những năm đầu mới thành lập vương triều đã rất quan tâm sửa chữa đường sá. Năm Gia Long thứ 8 (1809) ông đã cho sửa chữa tuyến đường bộ đi từ Quảng Nam đến Bình Định. "Quảng Nam đến các trấn Quảng Ngãi, Bình Định nhiều chỗ quanh co bùn lầy, cần phải sửa chữa bồi đắp, cho tiện công tư đi về. Đặc sai hậu quân Lê Chất đổng lý công việc, sức

các trấn ấy đôn đốc dân bồi đắp đường cái quan, trên dưới đều rộng 1 trượng 5 thước, hai bên chân đường để đi 5 thước đất trống, cầu cống tùy thế mà làm" (5). Đây có lẽ là lần đầu tiên đường đèo Hải Vân được sửa chữa, mở rộng nhưng các nguồn sử liệu không ghi chép cụ thể về lần sửa chữa này.

Đường đèo Hải Vân có sự thay đổi lớn dưới thời vua Minh Mệnh. Sau chuyến tuần du đến đèo Hải Vân, vua Minh Mệnh đã nhận thấy những hạn chế của con đường thiên lý cũ: "từ núi Phúc Tượng đến Hải Vân quan, một dải đường mới cấm tiêu ghi dài suốt trên 4.400 trượng. Trong đó có một đoạn dày dài đến trên 800 trượng, đường đi lại thành ra không tiện" (6), hơn nữa theo nhà vua "Sửa sang đường sá cũng là một trong những công việc chính sự của người làm vua. Mỗi khi thấy đường cái quan chỗ cát sỏi trời hè nóng bỏng, người đi vất vả, lòng trẫm rất là áy náy. Tuy đường sá rất dài và công trình sửa sang thực không phải dễ, nhưng triều đình làm lợi cho dân, ví như có thể đặt phương pháp làm tiện cho dân, cũng phải lần lượt mà làm" (7). Vì vậy, năm 1837, nhà vua đã đề nghị Bộ Công, Nội các, Giám thành Thừa Thiên tìm cách xây dựng một con đường mới qua đèo Hải Vân thay cho con đường cũ này. Nhưng sau khi tìm hiểu, thì những người này đều cho rằng con đường mới "tuy có thể tránh được Hạ Lĩnh, Phí Gia, mà không tránh khỏi phải đi qua đường dài trên 800 trượng cát nỗi rất dày. Thế cũng không lợi hoàn toàn", "đoạn ấy cát dày thế khó tránh, chi bằng cứ theo đường cũ, liệu cho san bớt chỗ núi cao đi là tiện hơn cả" (8). Chính vua Minh Mệnh cũng nghĩ rằng nếu làm con đường mới, gọt cho chỗ cao xuống thấp để dễ đi hơn thì lại mất đi sự hiểm yếu của một vị trí phòng thủ quan trọng của đất nước: "huống chi cửa ải mạnh là nơi hiểm yếu thiên nhiên để làm đồn lũy giữ nước nhà. Nếu bạt chỗ cao cho thấp xuống, lại thành không phải nghĩa đặt nơi hiểm yếu để giữ nước" (9). Sau khi cân nhắc kĩ lưỡng, nhà vua quyết định: "Nay ra lệnh san bớt chỗ hơi cao nhất núi Phí Gia cho thấp xuống 1 trượng, 2 đầu chỗ hơi cao đều cho san thấp xuống bảy tám thước hạn rộng đến 2 trượng. Vẫn đem đất đá san dời ra 2 bên và chỗ hõm đoạn dưới để cho bằng phẳng tiện cho người đi..." (10).

Không làm đường mới, dù đã cho sửa chữa đường cũ để việc di chuyển qua con đèo hiểm trở này được thuận lợi hơn, nhưng nhà vua vẫn luôn lo cho sự hiểm nguy của khách bộ hành khi đi qua đây. Để khắc phục khó khăn này, nhà vua tìm cách kêu gọi người dân lên sinh sống ở dọc con đường đèo với nhiều chính sách ưu đãi cho họ. Vua Minh Mệnh dụ rằng: "Song đường sá đã không tiện đổi lại, mà khách lữ hành qua lại thế nào để cho mệt có chỗ nghỉ, không thể không tìm kế hoạch khác. Vậy ra lệnh cho bọn kinh doãn Vương Hữu Quang, Quảng Nam Hồ Bảo Định, đều thông dụ cho nhân dân trong hạt, có ai chịu làm nhà cửa ở hai bên đường núi thì hết thảy thuế thân, binh dịch đều được miễn mãi mãi. Bọn ấy khai khẩn ruộng vườn, trồng cấy lúa má, hoa lợi, đều cho miễn thuế. Trong đó xét ai không có lực dời nhà cửa, thì nhà nước cấp đỡ vốn liếng cho, từ đỉnh núi đến chân núi, đoạn nào cũng có người ở liền nhau, để người đi đường đói có chỗ ăn, khát uống, có nơi nghỉ trọ" (11). Nhờ chính sách này mà chỉ một thời gian ngắn trên đèo Hải Vân đã hình thành làng Chơn Sảng. Dưới thời vua Thiệu Trị (1840-1847) và vua Tự Đức (1847-1883) tại làng Chơn Sảng có một đồn lính quan trọng thuộc hệ thống phòng thủ ở bờ tây vịnh Đà Nẵng và trạm Nam Chơn. Vị trí Chơn Sảng được Nguyễn Sinh Duy mô tả: "Trạm Nam Chơn đặt tại làng Chơn Sảng, cách thị trấn Nam Ô khoảng

10km về hướng đông bắc. Nằm dưới chân một bậc đá núi rộng hợp thành triền của dãy núi chính trên đó đứng sừng sững cửa Hải Vân quan..." (12).

Trên con đường thiên lí qua đèo Hải Vân, khách bộ hành sẽ phải đi qua hai cổng kiểm soát của quan binh triều đình. Từ Đà Nẵng ra, khi lên đến đỉnh Hải Vân, sẽ thấy bên phải một cổng lớn bằng gạch rất đẹp, vòm bán nguyệt, kiến trúc công phu chẳng khác gì kiến trúc của các cổng thành Huế. Cổng này trồi lên cao về phía Đà Nẵng, và người đi đường, khi lên đây từng chặng, theo lối lên xuống quanh co của con đường, có thể trông thấy đỉnh vòm in hình rõ nét trên nền trời, thường được gọi là *Cổng Đà Nẵng*. Đường quan này sau khi ngoặt về phía phải, đi xuyên qua vị trí phòng thủ, thì tiếp tục vượt qua một cái cổng khác giống như cổng Đà Nẵng nằm ở phía Huế, được gọi là *Cổng Huế*. Mỗi chi tiết của cổng Huế đều giống với cổng Đà Nẵng nhưng được cất lên ở địa điểm cao hơn. Tương tự cổng Đà Nẵng, cổng Huế có một bảng đá lớn, nơi đỉnh trán được khắc chữ nổi ngang là *Thiên hạ đệ nhất hùng quan*, và các chữ dọc là Minh Mệnh thất niên cát nhật tạo" (ngày tốt năm Minh Mệnh thứ bảy). Việc xây dựng hai cổng này đã được *Đại Nam thực lực* ghi chép. Vào năm Minh Mệnh thứ 7 (1826), Cổng Huế được xây dựng "Tháng 3..., xây đắp cửa Hải Vân ở đỉnh núi Hải Vân, phía trước và sau đều đặt một cửa quan (ngạch trước viết 3 chữ "Hải Vân Quan", ngạch sau viết 6 chữ "Thiên hạ đệ nhất hùng quan". Cửa trước bề cao và bề dài đều 15 thước, bề ngang 17 thước 1 tấc, cửa sau bề cao lỗ thước, bề dài 11 thước 1 tấc. Hai bên tả hữu cửa quan xếp đá làm đường, trước sau liền nhau). Sai Thừa Thiên và Quảng Nam thuê dân công làm, vài tháng làm xong" (13). Sáu năm sau (1831), cổng Đà Nẵng được xây dựng với quy mô nhỏ hơn: "Đắp cửa ải Hải Sơn ở trên núi Hải Vân, đặt tên núi là Cao An Lĩnh. Thưởng cho biền binh làm việc ấy lương 1 tháng" (14).

Để kiểm soát đèo Hải Vân tập trung vào một mối, năm Minh Mệnh thứ 20 (1839) triều đình Huế cấm thuyền đi trên biển chở khách qua lại đèo Hải Vân, buộc họ phải đi bằng đường bộ qua ải. Lệnh cấm này đã được bãi bỏ vào năm Tự Đức thứ 7 (1854), nhưng đến tháng 6 năm Bính Thìn (1865) thì hành khách đi bằng đường biển qua Hải Vân lại bị cấm, mà phải dùng đường bộ qua đèo. Với biện pháp này, mọi việc di chuyển từ phía Nam ra Kinh đô Huế đều đặt dưới sự kiểm soát chặt chẽ của Hải Vân Quan, việc này tăng thêm độ an toàn cho Kinh đô Huế.

Đến thời vua Tự Đức, mọi việc lưu thông đường bộ qua lại giữa hai tỉnh Quảng Nam và Thừa Thiên đã được kiểm soát chặt chẽ. Con đường dẫn đến Kinh đô Huế ở mạn Nam trở thành khung cửa hẹp đối với những phần tử muốn tránh sự quản lý của nhà nước. Tuy nhiên nhiều khách bộ hành vẫn len lỏi theo những đường mòn để qua núi, nhằm tránh sự kiểm soát của quan quân giữ ải. Trước thực tế này, nhằm ngăn chặn kẻ gian vượt cửa ải, và biến con đường đèo đi qua Hải Vân là con đường bộ duy nhất, vào năm 1842, triều đình Huế lệnh cho quan phủ Thừa Thiên và tỉnh Quảng Nam khám xét lại những chỗ giáp giới trên Hải Vân để xử lý. Với lệnh mới của triều đình, nhiều đoạn núi trên Hải Vân Sơn dài từ 40m - 80m được san lấp bằng đất đá, trồng thêm các thứ cây gai, để chặn các lối đi tắt mà kẻ gian thường lợi dụng. Từ đây việc đi lại bằng đường tắt ở Hải Vân bị cấm nghiêm ngặt, những kẻ nào vẫn cố tình lẻn qua đều bị nghiêm trị (15).

Như vậy, dưới triều Nguyễn, đoạn đường thiên lí qua đèo Hải Vân được sửa chữa lớn nhất là dưới triều vua Minh

Mệnh. Lần này tuy không xây dựng được con đường mới, nhưng triều đình đã chú ý cải tạo, mở rộng hơn bằng cách rải đá, san bằng mặt đường, bạt bớt những đồi đất cao đã giúp cho việc lưu thông được dễ dàng hơn, đồng thời, sự có mặt của dân cư làng Chơn Sảng dọc hai bên đường đèo cũng đã giúp khách bộ hành yên tâm phần nào mỗi khi ngang qua đây. Cùng với việc làm đường, vua Minh Mệnh cũng cho xây dựng Hải Vân Quan để quản lí chặt chẽ hơn việc lưu thông qua lại giữa hai tỉnh Quảng Nam và Thừa Thiên Huế và đây cũng là một trong những hệ thống phòng thủ quan trọng bảo vệ Kinh đô Huế về phía Nam.

3. Đường thuộc địa qua đèo Hải Vân dưới thời Pháp thuộc

Việc ký kết Hiệp ước Hardmand (25-8-1883) và Patenotre (6-6-1884), thực dân Pháp chính thức đặt ách cai trị đối với toàn bộ Việt Nam, và tiến hành các cuộc bình định quân sự nhằm đàn áp các phong trào chống Pháp đang diễn ra ở khu vực này. Bên cạnh đó, việc tiến hành khai thác tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam cũng được chú trọng. Nhằm đạt được những mục tiêu trên, đòi hỏi thực dân Pháp phải xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ. Nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ là một nội dung quan trọng trong kế hoạch của chính quyền nhằm nhanh chóng dẹp yên phong trào ở các xứ và phục vụ mục đích khai thác thuộc địa. Ở giai đoạn này, con đường quan trọng nhất trong hệ thống đường bộ ở Việt Nam chính là đường thiên lý Bắc Nam (sau này gọi là đường thuộc địa). Đây là tuyến đường được hình thành trước khi thực dân Pháp xâm lược và được coi là tuyến đường huyết mạch nối liền miền Bắc, miền Trung và miền Nam của Việt Nam. Tuy nhiên, tuyến đường này chủ yếu đắp đất, không đáp ứng được nhu cầu thực tế. Trên cơ sở đường thiên lý của người Việt, chính quyền thực dân đã cải tạo, nâng cấp, mở rộng, xây mới nhiều tuyến đường, trong đó quy mô nhất là đường thuộc địa. Đường thuộc địa tương ứng với đường quốc gia bên Pháp có tác động trực tiếp tới kinh tế, chính trị, chiến lược phát triển trên toàn cõi Đông Dương. Đường thuộc địa trở thành trục chính của hệ thống đường bộ Việt Nam nói riêng, Đông Dương nói chung. Việc xây dựng và bảo trì được lấy từ ngân sách Đông Dương. Theo Nghị định ngày 18-6-1918, toàn Đông Dương có tổng cộng 18 đường thuộc địa, trong đó Đường thuộc địa số 1 là con đường quan trọng nhất, chạy dài từ biên giới Trung Hoa đến biên giới Thái Lan, nối thủ phủ các xứ thuộc Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Nam Kỳ và Cao Miên. "Chiều dài tổng cộng là 2.566 km, gần bằng đường chim bay từ Paris đến Moscow" (16). Đường bộ vượt qua đèo Hải Vân nối Đà Nẵng với Huế là trung tâm của đường thuộc địa số 1, rất được chính quyền thực dân Pháp quan tâm cải tạo, mở rộng. Lý do không chỉ đơn giản vì mục đích dân sinh, mà như chính nhà nghiên cứu người Pháp Cosserat đã viết còn vì nhu cầu quân sự: "Phải thực hiện nhanh để đặt kinh đô nước An Nam vào sự giao thông dễ dàng, nhanh chóng nhất với thành phố Đà Nẵng, và không lệ thuộc vào giao thông đường biển quá nhiều điều bất ngờ, quá ít bảo đảm chắc chắn và hoàn toàn thiếu thốn cho những nhu cầu của quân đoàn chiếm đóng" (17). Người Pháp đã hiểu họ rất khó vận hành chiến hạm nước sâu vào các sông Huế, trong khi cửa biển Thuận An cũng thường xuyên chịu bão tố, dễ bị cắt đứt trong mùa mưa bão. Việc làm đường thuận tiện vượt đèo Hải Vân trở thành bắt buộc với tướng lĩnh viễn chinh Pháp.

Từ đầu năm 1886, người Pháp đã bắt đầu khởi động việc sửa chữa lại con đường bộ vượt qua đèo Hải Vân để nối Đà Nẵng với Huế. Sử

triều Nguyễn cho biết tháng 12-1886, vua Tự Đức "sai nguyên lĩnh Bố chính Quảng Nam là Vũ Xuân Cơ (thăng thụ Quang lộc Tự khanh) và Chưởng vệ là Lưu Cung sung Đổng lý, hội đồng với quan Pháp sửa chữa đường sá từ Kinh đến Đà Nẵng và bắt 2.000 dân phu ở Thừa Thiên, Quảng Nam đi làm, mọi phí tổn nhân công do phía Pháp chi trả" (18).

Quá trình thi công con đường Huế - Đà Nẵng kéo dài đến 10 năm với rất nhiều mồ hôi, nước mắt, thậm chí là tính mạng của hàng nghìn dân phu hai tỉnh Thừa Thiên và Quảng Nam. Không chỉ đối mặt với sự thiên hiểm của núi rừng, sự phức tạp của địa hình, sự khắc nghiệt của khí hậu mà họ còn phải chịu đựng nhiều đòn roi nặng nề của những quản phu và sĩ quan người Pháp. Lưu Cung, viên quan được triều đình giao nhiệm vụ trông coi việc làm đoạn đường này vì quá đau xót cho những dân phu làm đường đã từng phải kiến nghị lên chính quyền thực dân về việc để chính quyền Nam triều được xét xử dân phu người Việt khi họ phạm lỗi. Báo cáo nêu rõ "công trình khó nhọc nặng nề, từ khi dời đóng Đồn Nhất, Đồn Nhì đến nay, khí núi rất nhiều, dân phu nhiễm bệnh đến 6 - 7 phần 10, phần nhiều bị chết, quan Pháp ở đấy, ngày thường đánh phạt, tật bệnh càng nhiều nên đề nghị với phía Pháp từ nay nếu dân phu có lỗi thì giao cho quan Nam triều xét xử" (19).

Sự khắt nghiệt của những quản phu người Pháp trong quá trình làm con đường này đã dẫn đến sự kiện ngày 1-3-1886, lực lượng nghĩa quân tại Tây Bắc Hoà Vang dưới sự chỉ huy của chiến tướng Hồ Như Học, xuất phát từ Cu Đê tiến đánh tiểu đội lính Pháp tại đồn Nam Chơn do tên Đại úy Besson chỉ huy. Besson phụ trách công tác làm đường từ Đà Nẵng đi Huế, hắn thường đánh đập dân phu làm đường của các huyện Diên Phước, Hoà Vang hết sức dã man. Nhận được tin Besson dừng chân tại đồn Chân Sảng, 200 nghĩa quân giả là người làm phu xin y được tham gia làm đường để kiếm cơm ăn và y đã đồng ý. Đúng nửa đêm hôm ấy, 300 quân nghĩa hội xuất phát từ Nam Ô tiếp cận đồn Nam Chơn cùng với 200 người trước đó phối hợp giết chết tên Đại uý Besson và 6 tên lính Pháp khác. Thủ cấp của họ được phát hiện tại bờ biển của làng Nam Ô một ngày sau đó (20).

Không chỉ áp bức dân phu, mà những sĩ quan người Pháp còn thường xuyên nhũng nhiễu, đưa ra những đòi hỏi vô lí đối với lực lượng quan binh người Việt đang tham gia làm đường. Lưu Cung - Thống chế trung đoàn Tiền Phong và Thanh tra Trần Đức Tuấn - những người phụ trách thi công con đường qua đèo Hải Vân đã quá bức xúc phải kiến nghị rằng: "Ngày 6 tháng này (16-5) một lính Pháp làm việc cho điện báo tên là Mác-tê đến yêu cầu chúng tôi cung cấp những phu cán để chuyên chở một số vật liệu điện báo. Chúng tôi có viết cho ngài Giám đốc cảng Tourane gửi số cu-li mà người lính Pháp này yêu cầu (40 người) nhưng tôi không biết vì sao ngài Giám đốc chưa gửi cu-li đến. Hôm nay, ngày 7 (17-5) Mác-tê đến xin cu-li nữa đã phát biểu với giọng rất mất dạy. Chúng tôi phụ trách thi công con đường Huế - Tourane nên việc cung cấp cu-li để phục vụ cho điện báo không hề dính líu đến chúng tôi. Tuy thế, chúng tôi đã đáp ứng mọi yêu cầu của Mác-tê. Trong lúc ấy, người lính Pháp này tự cho phép mình đi đến công sở chúng tôi và nhục mạ về địa vị làm quan của chúng tôi. Vì vậy, chúng tôi hân hạnh báo cho ngài biết cử chỉ mất lịch sự đó, đồng thời yêu cầu ngài có những biện pháp cần thiết" (21).

Sau lần sửa chữa năm 1886, chính quyền thực dân Pháp tiếp tục nghiên cứu để cải tạo con đường từ Đà Nẵng đến Huế, trong đó có đoạn đường bộ vượt đèo Hải

Vân. Viên sĩ quan người Pháp được giao phụ trách xây dựng tuyến đường này đã có báo cáo chi tiết với Toàn quyền Đông Dương hiện trạng của tuyến đường, phương án xây dựng, đội ngũ cán bộ kĩ thuật, nhân công. Báo cáo này cũng cho thấy người Pháp đã rất quyết tâm chinh phục cung đường này, họ đã dành rất nhiều công sức, không chỉ tiền bạc mà cả tính mạng của các sĩ quan Pháp. "Hơn ai hết Ngài hiểu rõ lợi ích của con đường và sẽ bảo vệ đòi hỏi của Ngân hàng. Chi phí này tác động đến uy thế của chúng ta. Quả vậy, chúng ta không được quên rằng công việc chúng ta hết sức quan trọng phải trả giá bằng tính mạng của nhiều người Pháp trong đó có nhiều cán bộ chỉ huy (sĩ quan) danh tiếng, bao nhiêu tiền bạc chi phí cho nó đều mất sạch và cuối cùng chúng ta đến Tourane, chúng ta vượt qua đèo Hải Vân chúng ta dùng con đường cái quan cũ đáng lẽ ra là con đường mới, những người An Nam sẽ không quên lưu ý chúng ta về vấn đề đó" (22). Theo như kế hoạch này thì đây sẽ là lần cải tạo, mở rộng dẫn đến sự thay đổi căn bản của đoạn đường bộ vượt đèo Hải Vân dưới thời Pháp thuộc.

Sau khi tính toán cẩn trọng, Toàn quyền Đông Dương đã cho thực hiện kế hoạch trên bằng việc ban hành Nghị định số 181 ngày 16-2-1895 mở khoản tín dụng 20.000 đồng cho công trình cải thiện đường đèo Hải Vân, nằm giữa Đà Nẵng và Huế theo bức điện ngày 29-12-1894 của Bộ Công chánh và đề nghị của Khâm sứ Trung Kỳ (23).

Liên tiếp sau đó, nhiều nghị định liên quan đến việc bổ sung kinh phí cho việc xây dựng tuyến đường này cũng được ban hành: "Nghị định số 432, ngày 7-5-1895 về việc mở khoản tín dụng 10.000 đồng cho công trình cải thiện đường đèo Hải Vân, giữa Đà Nẵng và Huế (24); "Nghị định số 662 để phân phối khoản tín dụng 43.784 đồng 65 được mở vào ngày 20-6 cho các công trình công cộng sẽ được thực hiện ở Trung Kỳ, trong đó có đường đèo Hải Vân với ngân khoản 3.000 đồng; Nghị định số 635 ngày 3-7-1896 về việc cung cấp khoản tín dụng bổ sung 15.000 đồng để xây dựng đường đèo Hải Vân (25).

Sau 5 năm thực hiện, đầu năm 1900, công trình này đã cơ bản hoàn thành. Ngày 24-2-1900, Nghị định số 175 của Toàn quyền Đông Dương đã chỉ định một ủy ban nhằm mục đích kiểm tra và đề xuất, nếu cần thiết, nghiệm thu đợt 3 công việc để đưa vào sử dụng con đường từ Huế đến đèo Hải Vân. Ủy ban này gồm MM. Le Tulle, đại biểu kiểm soát tài chính làm chủ tịch và các thành viên lần lượt là Bourard - Phó Kỹ sư Công trình Công cộng, Thương gia Trigon (26).

Những nỗ lực của người Pháp trong cải thiện con đường này cũng đã có những kết quả đáng kể. Năm 1903, trong *Hồi ký Xứ Đông Dương*, Toàn quyền Paul Doumer cho biết việc đi lại qua con đường đèo này đã dễ dàng hơn trước: "Có vẻ chúng tôi sẽ phải vượt đèo như những lần trước. Nghĩa là phải leo trực tiếp lên sườn dốc đứng, nhiều đá, giống như đang trèo lên cầu thang vậy. Nhưng thật may là sẽ không phải như vậy nữa. Chúng tôi sẽ đi theo cách khác. Ở đây những kĩ sư người Pháp đã bắt đầu thi công một số hạng mục. Họ đã khởi công sửa đoạn đường từ Đà Nẵng vào Huế. Các cán bộ kỹ thuật đã đề xuất công việc này từ 10 năm trước. Họ nghiên cứu một tuyến đường bên sườn núi, đi tắt qua đèo bằng một sườn núi đủ cho từ 10, 12 đến tối đa là 100 người đi qua… Từ một vài tháng nay, họ đã tiếp tục công việc, dưới nhiều mệnh lệnh và sức ép. Hiện tại người ta đã có thể đi bằng ngựa qua con đường mòn mới mở rộng. Có những cây cầu tạm bằng tre và cả những cây cầu cạn bằng sắt được xây nề" (27).

4. Kết luận

Con đường thiên lý Bắc Nam là một thành quả sáng tạo bền bỉ của cả dân tộc, đặc biệt là những bước mở rộng, hoàn thiện dưới thời Nguyễn, trong đó có đoạn đường qua đèo Hải Vân. Tuy nhiên, vì nhiều lí do, trong đó quan trọng nhất là yếu tố an ninh quốc phòng, triều Nguyễn cũng chủ yếu là sửa chữa, mở rộng dựa trên đoạn đường thiên lý cũ qua đèo đã có từ nhiều thế kỉ trước, chứ chưa phải là xây dựng mới, dù ý tưởng xây dựng con đường mới vượt đèo này đã được triều đình nhiều lần bàn luận. Theo vua Minh Mệnh đèo Hải Vân là: "là nơi hiểm yếu thiên nhiên để làm đồn lũy giữ nước nhà", "nếu bạt chỗ cao cho thấp xuống, lại thành không phải nghĩa đặt nơi hiểm yếu để giữ nước" (28).

Bước ngoặt quan trọng trong giao thông qua đèo Hải Vân là từ khi có sự xuất hiện của con đường thuộc địa số 1 do chính quyền thực dân Pháp xây dựng vào cuối thế kỉ XIX. Đoạn đường qua đèo Hải Vân là trung tâm của con đường thuộc địa số 1 nên chính quyền thuộc địa đã dành nhiều công sức, tiền bạc, thậm chí là tính mạng của các sĩ quan Pháp để chinh phục cho bằng được đỉnh cao này. Đoạn qua đèo Hải Vân đã có 2 lần sửa chữa lớn vào các năm 1886, 1895. Lần đầu năm 1886 chủ yếu cải tạo, nâng cấp cung đường đèo này dựa trên đường thiên lí dưới triều Nguyễn. Đến lần sửa năm 1895 thì mới xây dựng lớn, gần như là làm lại một con đường mới và đây chính là con đường đến ngày nay chúng ta vẫn còn sử dụng mỗi khi qua con đèo này. Sau năm 1895, việc di chuyển qua đèo Hải Vân đã dễ dàng và an toàn hơn trước rất nhiều.

Có thể nói, đây là một trong những thành tựu lớn mà người Pháp đã làm được trong thời kì khai thác thuộc địa ở Việt Nam, không chỉ phục vụ chính sách bình định và khai thác mà nhìn nhận một cách khách quan, đường sá được mở rộng cũng đã đáp ứng được nhu cầu đi lại, vận chuyển, thông thương giữa các vùng miền của người dân bản xứ cũng như thúc đẩy sự phát triển kinh tế, văn hóa của hai tỉnh Thừa Thiên Huế và Quảng Nam- Đà Nẵng (ngày 6-11-1996, Quốc hội khóa IX kì họp thứ 10 phê chuẩn việc tách và thành lập các tỉnh. Trong đó, tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng được tách thành tỉnh Quảng Nam và Thành phố Đà Nẵng trực thuộc trung ương). Tuy nhiên, tất cả các con đường mới được làm nên đều từ mồ hôi, xương máu của các dân phu và quan binh người Việt. Con đường mới được mở ra cũng đồng nghĩa tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam được khai thác triệt để hơn, người dân bản xứ phải chịu gánh nặng tài chính đối với các khoản ngân sách đầu tư cho việc làm đường, đây cũng là phương tiện để đàn áp các phong trào đấu tranh, bình định các căn cứ kháng chiến chống Pháp của nhân dân ta.

Đèo Hải Vân, nơi được mệnh danh "Thiên hạ đệ nhất hùng quan", không chỉ có cảnh sắc tuyệt mỹ, đường đi hiểm trở mà còn mang cả chiều sâu của lịch sử dân tộc. Từ con đường thiên lí dưới triều Nguyễn đến con đường thuộc địa thời Pháp thuộc đều in đậm dấu chân của các tiền nhân mở cõi về phương Nam, thấm đẫm mồ hôi, xương máu của những quan binh và dân phu làm đường của hai tỉnh Thừa Thiên và Quảng Nam, và cũng là nơi chứng kiến tham vọng chinh phục thiên nhiên hiểm trở của các kĩ sư người Pháp và cả sự thất bại ê chề của quân viễn chinh Pháp trong bình định và khai thác Việt Nam. Ngày nay, với sự xuất hiện của hầm đường bộ Hải Vân, đoạn đường đèo hiểm trở này đã không còn

đóng vai trò chính về giao thông, mà với vị trí chiến lược về quốc phòng, với sức hút của một trong mười cung đường đèo đẹp nhất thế giới, trên đó còn có di tích cấp Quốc gia - Di tích Hải Vân Quan, đường đèo Hải Vân đã mang trong mình nhiều giá trị đặc sắc. Khai thác giá trị văn hóa - lịch sử lẫn cảnh quan của đường đèo Hải Vân, Di tích Hải Vân Quan vào sự phát triển của đất nước hôm nay chắc chắn là điều cần thiết, và bài học mở đường gắn liền với bảo đảm an ninh quốc phòng quốc gia của các vua triều Nguyễn vẫn còn nguyên giá trị cho muôn đời sau.

CHÚ THÍCH

(1). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 1, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1992, tr. 131-132.

(2). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 2, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1992, tr. 346 - 347.

(3). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 1, Nxb. Giáo dục, 2002, tr.36.

(4). Thích Đại Sán, *Hải ngoại kỷ sự*, Nhà in Đại học Huế, 1963, tr.190.

(5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (28). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển sự lệ*, tập VII, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2005, tr. 321, tr, 325, tr 323-324.

(12), (20). Nguyễn Sinh Duy, *Phong trào Nghĩa hội Quảng Nam*, Nxb. Đà Nẵng, 1998, tr.212, tr.209-220.

(13). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 2, Nxb.Giáo dục, 2007, tr.485.

(14). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 3, Nxb. Giáo dục, 2007, tr.181.

(15). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 6, Nxb. Giáo dục, 2007, tr.336.

(16). A.Pouyanne, *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, tr.71.

(17). Cosserat, H., "Lũy phòng thủ đèo Hải Vân", trong sách Những người bạn cố đô Huế, tập 8 (1921), Phan Xương dịch, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2001, tr.104-133.

(18), (19). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 9, Nxb. Giáo dục, 2001, tr. 296, 348.

(21). Lưu Anh Rô, "Đôi điều về con đường Huế - Hàn xưa", Tạp chí *Huế xưa và nay*, số 97, 2010, tr. 62 -66.

(22). Hồ sơ 43.RSA, *Con đường từ Tourane đến Huế*, Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV.

(23). Công báo Đông Dương năm 1895, Phần 2, tr.330.

(24). Công báo Đông Dương năm 1895, Phần 2, tr.649.

(25). Công báo Đông Dương, số 7, Phần 2, tr. 914-915.

(26). Công báo Đông Dương, số 2, Phần 2, tr.241.

(27). Paul Dommer, *Xứ Đông Dương*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2018, tr. 335.