

TÌM HIỂU VỀ LỊCH SỬ HÌNH THÀNH QUỐC LỘ 20

- K' THANH HIỂU (*)

Dẫn nhập

Hệ thống giao thông ở Việt Nam được hình thành khá lâu. Những tuyến quốc lộ được xây dựng qua nhiều thời kỳ. Khi Nam Kỳ dưới sự quản lý của chính quyền thuộc địa Pháp, nhiều tuyến quốc lộ được hình thành để phục vụ cho mục đích khai thác thuộc địa. Tuyến quốc lộ 20 được người Pháp mở thuộc khu vực tỉnh Biên Hòa lên Đà Lạt khá sớm. Đây là huyết mạch quan trọng nối với quốc lộ I đoạn tại ngã ba Dầu Giây (hiện nay là ngã tư, thuộc huyện Thống Nhất, tỉnh Đồng Nai) lên Đà Lạt (tỉnh Lâm Đồng). Quốc lộ 20 dài 268 km¹ với điểm đầu tại ngã tư Dầu Giây và kết thúc tại điểm giao D'Ran (Lâm Đồng), đoạn đi qua địa bàn tỉnh Đồng Nai dài 75,6km. Tuyến đường này được cải tạo nâng cấp từ năm 2011 và đưa vào sử dụng từ năm 2015.

Quá trình hình thành

Từ khi xâm lược Việt Nam từ năm 1859, thực dân Pháp gặp sự kháng cự mạnh mẽ của nhân dân Việt Nam. Thế nhưng, với những ưu thế, quân Pháp đã xâm chiếm và đặt sự quản lý tại đây. Đến năm 1897, chính quyền thuộc địa Pháp cơ bản bình định sau khi dẹp tắt phong trào Cần Vương và bắt đầu thực hiện khai thác thuộc địa mạnh mẽ.

Ở Nam Kỳ, bên cạnh việc khai thác lâm sản, Pháp đưa nhiều giống cây trồng công nghiệp thử nghiệm và

sau đó hình thành các đồn điền cây cao su, cà phê, chè... Nhằm thuận lợi trong giao thông vận chuyển giữa các vùng trong việc khai thác kinh tế, chính quyền Pháp cho mở các tuyến đường ở Đông Nam Bộ. Đặc biệt, từ năm 1893 khi đoàn thám hiểm của bác sĩ Yersin phát hiện ra Đà Lạt, người Pháp đã mong muốn biến nơi này thành một “Paris thu nhỏ” để phục vụ cho người Pháp làm việc và có nơi nghỉ dưỡng tại Đà Lạt với lợi thế của địa hình và cảnh quan, khí hậu độc đáo.

Quốc lộ 20 chính thức khởi công từ năm 1911 dưới thời Toàn quyền Đông Dương lúc đó là Albert Sarraut². Đoạn Di Linh – Đà Lạt hoàn thành từ năm 1914 nhưng đoạn từ đèo B'Lao (Bảo Lộc) trở xuống vẫn chưa thông nên không thể di chuyển trực tiếp bằng con đường này đến Đà Lạt. Đèo B'Lao chỉ dài khoảng 10km nhưng rất hiểm trở và khó khăn trong việc thi công. Chỉ tính riêng đoạn đèo này có đến 108 khúc cua và độ cao lên đến 932m³.

Từ năm 1915, Đà Lạt trở thành điểm đến thú vị đối với người châu Âu tìm đến nghỉ dưỡng, tham quan. Lúc này có hai tuyến chính tiếp cận được Đà Lạt từ Sài Gòn:

Tuyến thứ nhất: Đi xe lửa mất 6 tiếng với quãng dài khoảng 197km đường sắt⁴, xuất phát từ Sài Gòn – ga Ma Lâm⁵ – từ Ma Lâm tiếp tục mất 7 tiếng đi xe di chuyển quãng đường bộ 160km qua đèo Yaback⁶ đến

(*) Email: kthanhhieu1996@gmail.com

1. Bộ Giao thông vận tải (2012), *Bộ trưởng Đinh La Thăng chủ trì cuộc họp về tiến độ và công tác giải phóng mặt bằng Dự án khôi phục và cải tạo Quốc lộ 20*, Trang thông tin Bộ Giao thông vận tải, <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/12737/bo-truong-dinh-la-thang-chu-tri-cuoc-hop-ve-tien-do-va-cong-tac-giai-phong-mat-bang-du-an-khoi-phuc-va-cai-cao-quooc-lo-20.aspx> truy cập ngày 20/5/2024.
2. Diệp Quỳnh (2019), *Con đường trăm năm*, Báo Lâm Đồng Online, <https://baolamdong.vn/bao-xuan-2019/201902/con-%C4%91%C6%B0%E1%BB%9Dng-tr%C4%83m-n%C4%83m-2932415/> truy cập ngày 20/5/2024.
3. Khắc Dũng (2014), *Những chuyện kỳ bí trên con đèo B'Lao huyền thoại: Đừng để con đèo trở nên rừng rợn (kỳ cuối)*, Báo Lao Động, <https://laodong.vn/archived/nhung-chuyen-ky-bi-tren-con-deo-blao-huyen-thoai-685031.ldo> truy cập ngày 20/5/2024.
4. Pierre Valude (1923), Station D'altitude de Dalat, *Les Annales Coloniales*, No121, 30/8/1923.
5. Ga Ma Lâm nay thuộc huyện Hàm Thuận Bắc – tỉnh Bình Thuận.
6. Nay là đèo Gia Bắc.

Di Linh để tiếp cận Đà Lạt. Tổng cộng lộ trình cho tuyến đường này là 357km. Con đường này chỉ có thể đi vào mùa khô (từ tháng 11 đến tháng 5), vào mùa mưa nó gần như không sử dụng được⁷.

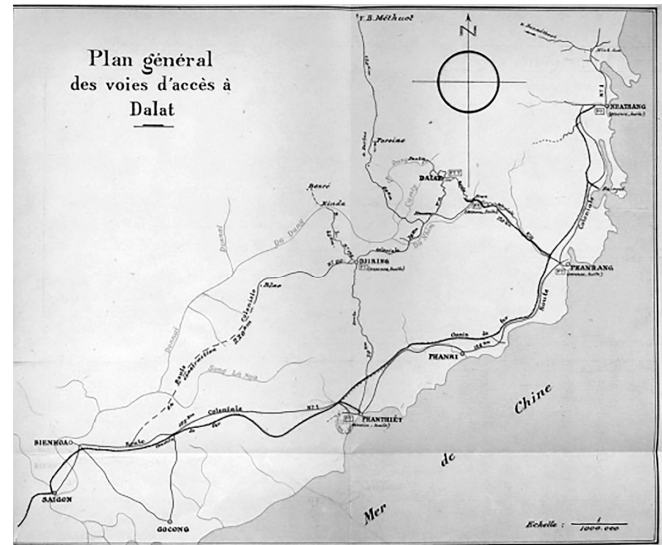
Tuyến thứ hai: Đi xe lửa từ Sài Gòn đến Tourcham⁸ mất 9 tiếng, tiếp tục đến Krongpha gần Daban và từ đó đi ô tô lên Đà Lạt, băng qua đèo Bellevue⁹, Dran và rẽ trái nhập vào Finom lên Đà Lạt. Từ Sài Gòn tới Đà Lạt theo con đường này tổng cộng 444km trong đó riêng phần di chuyển qua đường sắt là 364km¹⁰. Mặc dù tuyến đường thứ hai này có vẻ dài hơn nhưng lại được lựa chọn để di chuyển nhiều hơn so với tuyến thứ nhất.

Tuy nhiên, đối với tuyến đường thứ hai việc đi lại cũng rất khó khăn, và phải đi ngược từ đoạn Krongpha về tới Finom để nhập vào tuyến thứ nhất lên Đà Lạt, có đoạn phải di chuyển bằng ngựa hoặc kiệu. Riêng việc di chuyển bằng xe lửa được đầu tư từ đầu thế kỷ XX để kết nối Đà Lạt - Phan Rang, tuy vậy tuyến đường sắt này phải đến năm 1933 mới thực sự hoạt động xuyên suốt.¹¹

Đến tháng 7/1932, sau thời gian dài thi công đoạn đèo B'Laio chính thức thông tuyến, quốc lộ 20 lúc này trở nên xuyên suốt và trở thành tuyến ngắn nhất từ Sài Gòn đi Đà Lạt so với các tuyến còn lại. Mặt đường lúc này rộng từ 5 - 6m, 25/73km thuộc địa phận Nam Kỳ được trải nhựa, còn lại chủ yếu rải đá dăm và một số đoạn vẫn còn đường đất. Trên tuyến có một số cây cầu lớn như: LaGna (La Ngà), Đại Lào, Danhim¹² (Đại Ninh)... và một số đèo đáng kể: đèo Chuối, đèo B'Laio (Bảo Lộc), đèo Pren. Toàn tuyến quốc lộ lúc này dài 238km¹³.

Ông André Bon, một công chức Pháp đã ghi chép hành trình những ngày đầu từ Sài Gòn lên Đà Lạt bằng con đường quốc lộ 20: “Lữ khách vội vã rời Saigon sẽ hướng về Biên Hòa, sau đó đi một đoạn qua đồn điền An Lộc rồi rẽ trái, sau khi vượt qua Lagna sẽ leo đèo

Blaio rồi đến thác bobla (cao 32m), sau đó đến trung tâm sân bắn Djiring. Từ Djiring con đường băng qua Danhim rồi bên trái thác Pongour nằm trong số những thác đẹp nhất Đông Dương, sau đó là Gougah và Liên Khánh. Con đường trở nên thẳng hơn sau Finom và Klong là những cây thông sớm xuất hiện bao phủ khắp các sườn núi. Người lái xe sau đó chỉ cần leo lên thật nhanh vài km, cuối cùng cũng thấy những mái nhà đầu tiên và khám phá cao nguyên Langbiang bao la, trên những con đường nhựa của thành phố lớn”¹⁴.



Sơ đồ các tuyến đường kết nối Sài Gòn – Đà Lạt năm 1930, lúc này quốc lộ 20 đoạn Dầu Giây – Blaio (Bảo Lộc) vẫn chưa hoàn thành¹⁵

Quốc lộ 20 càng cho thấy sự quan trọng hơn nữa khi vừa hoàn thành vào tháng 7/1932, sang năm 1933 đã được đề xuất tiếp tục trải nhựa, nâng cấp con đường bằng các biện pháp rải đá lớp thứ hai trên nền đá dăm thứ nhất, tình trạng con đường được đánh giá chưa thực sự được làm phẳng ở một số đoạn, nhiều chỗ vẫn còn có hiện tượng trũng và gập ghềnh, gây nguy hiểm lớn cho ô tô và người đi đường¹⁶.

7. Pierre Valude (1923), Station D'altitude de Dalat, *Les Annales Coloniales*, No121, 30/8/1923.

8. Nay là ga Tháp Chàm thuộc tỉnh Ninh Thuận.

9. Nay là đèo Sông Pha hay còn gọi là đèo Ngoạn Mục.

10. Pierre Valude (1923), Station D'altitude de Dalat, *Les Annales Coloniales*, No121, 30/8/1923.

11. Steve Dery (2004), *La colonisation agricole au Việt Nam*, Presses de l'Université du Québec, Tr.64

12. Theo lời thỉnh nguyện đối với thực tế con đường quốc lộ 20 vào năm 1933 thì cây cầu dài 130m này đã bị lũ cuốn trôi vào ngày 4/5/1932, khiến cho việc di chuyển qua đoạn sông này phải đi phà và gây ra nhiều bất tiện. Nguồn: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5473232g/f39.item.r=dalat.zoom> (truy cập ngày 5/4/2024)

13. Gouvernement Général de L'Indochine (1933), *Réponses Aux Vœux Émis Par Le Grand Conseil Des Intérêts Économiques Et Financiers De L'Indochine Au Cours De Sa Session Ordinaire De 1932*, Hanoi. Tr.38

14. André Bon (1930), *Petit Guide illustré de Dalat Indochine Française 1930*, tr.18

15. André Bon (1930), *Petit Guide illustré de Dalat Indochine Française 1930*.

16. Gouvernement Général de L'Indochine (1933), *Réponses Aux Vœux Émis Par Le Grand Conseil Des Intérêts Économiques Et Financiers De L'Indochine Au Cours De Sa Session Ordinaire De 1932*, Hanoi, Tr. 37 – tr.39.

Sang thời kỳ chính quyền Việt Nam Cộng Hòa, nhằm phục vụ cho quân sự và lưu thông kinh tế, đặc biệt là từ sau 1968 chiến sự trở nên ác liệt hơn, tuyến quốc lộ 20 tiếp tục được quan tâm đầu tư và nâng cấp, xây dựng mới và mở rộng các đèo Ông Cổ, đèo Bảo Lộc, đèo Chuối và cầu Da Kleu, cầu La Ngà... Sau khi thống nhất đất nước, quốc lộ 20 tiếp tục được quan tâm sửa chữa tu bổ và nhập thêm đoạn từ Lạc Nghiệp - Cầu Đất đến Đà Lạt hoàn chỉnh như ngày nay¹⁷.



Quốc lộ 20 đoạn đi ngang địa bàn Định Quán năm 1952¹⁸

Tầm quan trọng của quốc lộ 20 trong việc kết nối Sài Gòn - Đà Lạt

Nếu như con đường Phan Thiết - Di Linh (khánh thành năm 1910) và Di Linh - Đà Lạt (1914) cùng với con đường Phan Rang - Đà Lạt (1920) trở thành cầu nối đầu tiên để người ta tiếp cận được cao nguyên Langbiang, đưa một số người Việt - Hoa lên địa bàn Tây Nguyên định cư thì Quốc lộ 20 là cầu nối gần nhất cho việc di chuyển giữa Sài Gòn - Đà Lạt, được đánh giá là “*một con đường mới và rất đẹp đã đưa Đà Lạt cách Sài Gòn 6 giờ đi xe và mang lại cho thành phố một sức sống mới*”¹⁹.

Sự kiện khai trương đèo B’Lao khiến cho việc di chuyển Sài Gòn - Đà Lạt trở nên thông suốt đã giảm tải cho hai tuyến đường trước đó và làm tăng nhu cầu di chuyển lên Đà Lạt, kéo theo nhiều sự phát triển cả

về chính trị lẫn kinh tế - văn hóa dọc theo trục quốc lộ. Nhiều tụ điểm dân cư đã dần hình thành phát triển, đặc biệt là B’Lao, thị tứ đầu tiên khi tiếp cận cao nguyên ban đầu rất nhỏ, thế nhưng đến năm 1945 khi Boulbet đến đây nó đã trở thành trung tâm hành chính giải quyết mọi vấn đề của cao nguyên, và năm 1958 được chọn làm thủ phủ của tỉnh Lâm Đồng dưới chế độ Việt Nam Cộng Hòa. Thời điểm quốc lộ 20 thông suốt cũng đánh dấu liên kết Sài Gòn - B’Lao dần thay vị trí trung tâm của tuyến đường Phan Thiết - Di Linh được định hình trước đó khi tiếp cận Đà Lạt.

Trải dài trên địa phận Đồng Nai hơn 75km từ giao điểm ngã ba Dầu Giây, quốc lộ 20 đi qua các huyện Thống Nhất, Định Quán và Tân Phú. Đây là khu vực bán bình nguyên tương đối bằng phẳng, nhìn chung đường khá thuận lợi cho lưu thông, đoạn từ Định Quán bắt gặp một số con dốc tương đối như Dốc 91, 99, 110 và 112. Sang đến địa phận Đạ Huoai (Lâm Đồng) bắt đầu có những con dốc cao hơn để tiến dần về cao nguyên Langbiang.

Trước đây con đường xuyên qua các lô cao su và rừng già, những biến cố chiến sự và nhất là đợt di dân sau hiệp định Genève, đồng bào miền Bắc di cư vào Nam được bố trí trải dài dọc theo quốc lộ hình thành một số điểm tụ cư như: Gia Kiệm, Túc Trưng, La Ngà, thị trấn Định Quán, Phú Hoa, Phương Lâm (Đồng Nai), các vùng xung quanh Bảo Lộc (làng Tân Hà, Tân Bùi, Tân Phát, Tân Thanh...), Di Linh, Đà Lạt (làng Tùng Lâm và Kim Thạch) thuộc địa phận tỉnh Lâm Đồng.v.v... Đồng thời những đợt di dân kinh tế mới sau này cũng góp phần bổ sung nguồn dân cư dọc theo trục quốc lộ (Gia Viễn, Đức Phổ...).

Là tuyến chính kết nối kinh tế giữa Nam Tây Nguyên và Đông Nam Bộ, rất dễ bắt gặp hình ảnh các đoàn xe nối đuôi chờ hàng hóa từ Lâm Đồng về Sài Gòn và những mặt hàng thiết yếu khác theo hướng ngược lại. Trước sự phát triển của kinh tế và nhu cầu di chuyển của cư dân, những chiếc xe xếp hàng kéo dài tại các thị tứ đang dần trở nên hình ảnh quen thuộc mỗi khi lễ tết. Lưu lượng xe ngày càng tăng cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây tai nạn giao thông, thực tế đã chứng minh có nhiều tai nạn nghiêm trọng đã từng xảy ra trên tuyến quốc lộ.

Sau nhiều thập niên sử dụng, con đường “độc đạo” phải gánh gập nhiều lần lưu lượng khai thác và trở nên xuống cấp trầm trọng. Trước tình thế đó, quốc lộ 20 đã được đại tu vào năm 2011 đồng thời nhằm đáp ứng yêu

17. Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng (2001), *Địa chí tỉnh Lâm Đồng*, Nxb.Văn hóa Dân tộc, Hà Nội, tr.341.

18. Tam Thái (2009), *Ngày xưa, Langbiang...Đà Lạt*, Nxb.Văn hóa Thông tin,

19. Institut d’histoire, de géographie et d’économie urbaine de la ville de Paris (1939), *La Vie urbaine*, Vincent, Fréal & Cie, Editeurs 4, 20.

cầu phục vụ việc vận chuyển Alumina khi chưa có cảng Kê Gà²⁰. Theo Bộ Giao thông vận tải, dự án khôi phục, cải tạo quốc lộ 20 được khởi công vào tháng 11/2011, tổng vốn gần 5.265 tỉ đồng, trong đó vốn vay tín dụng nước ngoài 250 triệu USD²¹. Tiếp đó, Thủ tướng Chính phủ đã ra quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/3/2021 về việc thực hiện dự án cao tốc Dầu Giây - Liên Khương dài 220km với quy mô 4 làn xe. Dự án này đã và đang được xây dựng, khi hoàn thành giảm tải cho quốc lộ 20, góp phần quan trọng vào việc kết nối vùng, thúc đẩy kinh tế và tăng liên kết vùng.

Tóm lại, Quốc lộ 20 hình thành nằm trong kế hoạch chung nhằm khai thác triệt để nguồn lợi thuộc địa dưới sự cai trị của người Pháp, nó cũng là công cụ hỗ trợ cho việc di chuyển của quân đội Pháp trong các cuộc càn quét và chống lại sự nổi dậy của nhân dân ta trong giai đoạn bị đô hộ. Ở một khía cạnh khác, sự hình thành quốc lộ 20 không chỉ tạo nên tính liên kết vùng giữa Đông Nam Bộ và Nam Tây Nguyên mà còn góp phần quan trọng hình thành nên những tụ điểm cư dân trong lịch sử, thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước cả trong quá khứ lẫn hiện tại./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- André Bon (1930), *Petit Guide illustré de Dalat Indochine Francaise 1930*.
- Gouvernement Général de L'Indochine (1933), *Réponses Aux Vœux Émis Par Le Grand Conseil Des Intérêts Économiques Et Financiers De L'Indochine Au Cours De Sa Session Ordinaire De 1932*, Hanoi.
- Institut d'histoire, de géographie et d'économie urbaine de la ville de Paris (1939), *La Vie urbaine*, Vincent, Fréal & Cie, Editeurs 4, No.49
- Pierre Valude (1923), Station D'altitude de Dalat, *Les Annales Coloniales*, No121, 30/8/1923.
- Quyết định số 1454/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 1/9/2021, về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- Steve Dery (2004), *La colonisation agricole au Việt Nam*, Presses de l'Université du Québec.
- Tam Thái (2009), *Ngày xưa, Langbiang... Đà Lạt*, Nxb.Văn hóa Thông tin
- Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng (2001): *Địa chí tỉnh Lâm Đồng*, Nxb.Văn hóa Dân tộc, Hà Nội.
- Bộ Giao thông vận tải (2012), *Bộ trưởng Đinh La Thăng chủ trì cuộc họp về tiến độ và công tác giải phóng mặt bằng Dự án khôi phục và cải tạo Quốc lộ 20*, Trang thông tin Bộ Giao thông vận tải, <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/12737/bo-truong-dinh-la-thang-chu-tri-cuoc-hop-ve-tien-do-va-cong-tac-giai-phong-mat-bang-du-an-khoi-phuc-va-cai-cao-quooc-lo-20.aspx> truy cập ngày 20/5/2024.
- Diệp Quỳnh (2019), *Con đường trăm năm*, Báo Lâm Đồng Online, truy cập ngày 20/5/2024, <https://baolamdong.vn/bao-xuan-2019/201902/con-%C4%91%C6%B0%E1%BB%9Dng-tr%C4%83m-n%C4%83m-2932415/>
- Hà Mi (2015), *Quốc lộ 20 rút ngắn thời gian về TP.HCM 3 tiếng*, Báo Tuổi Trẻ, truy cập ngày 20/3/2024, <https://tuoitre.vn/quoc-lo-20-rut-ngan-thoi-gian-ve-tphcm-3-tieng-739811.htm>
- Khắc Dũng (2014), *Những chuyện kỳ bí trên con đèo B'Laô huyện thoại: Đùng để con đèo trở nên rừng rợn (kỳ cuối)*, Báo Lao Động, truy cập ngày 20/5/2024, <https://laodong.vn/archived/nhung-chuyen-ky-bi-tren-con-deo-blaio-huyen-thoai-685031.ldo>

20. Cảng này ngày nay thuộc huyện Hàm Thuận Nam, tỉnh Bình Thuận.

21. Hà Mi (2015), *Quốc lộ 20 rút ngắn thời gian về TP.HCM 3 tiếng*, Báo Tuổi Trẻ online, truy cập ngày(20/2/2024), <https://tuoitre.vn/quoc-lo-20-rut-ngan-thoi-gian-ve-tphcm-3-tieng-739811.htm>