

Chương VI

ĐÒN BÃY CÔNG NGHIỆP

NĂM 1897, CÙNG VỚI VIỆC RA QUYẾT ĐỊNH THÀNH lập trung tâm nghiên cứu cây cao su ở Lai Khê và Nha Trang, Toàn quyền Paul Doumer có báo cáo đề nghị Bộ thuộc địa Pháp cho xây dựng hệ thống đường bộ, đường sắt, kênh đào, bến cảng ở Đông Dương để phục vụ cho việc khai thác thuộc địa lần thứ nhất.

Được chấp thuận của chính quyền ở Paris, ngay sau đó, vào năm 1898 hai tuyến đường bộ và đường sắt được khởi công ở Sài Gòn theo hướng tiến ra Bắc và từ Nha Trang tiến vô Nam. Cũng trong thời gian này, người Pháp cho xây dựng cầu Bình Lợi bắc qua sông Sài Gòn và cầu Gành, cầu Rạch Cát bắc qua sông Đồng Nai. Cả ba chiếc cầu này, đều được làm bằng sắt, thiết kế theo kiểu Eiffel, mà tên gọi đầy đủ là Alexandre Gustave Eiffel – người thiết kế toà tháp mang tên ông ở Paris và cũng chính ông cùng với nhà điêu khắc trẻ Bartholdi đã

thiết kế bức tượng Nữ thần Tự do đặt trên đảo Bedloe ở New York, Hoa Kỳ. Đối với đông đảo người dân Biên Hoà, việc khánh thành cầu Gành và cầu Rạch Cát vào năm 1903 nối Biên Hoà – Cù Lao Phố – Chợ Đồn – Bửu Hoà thông với Sài Gòn, chắc là một sự kiện trọng đại – trong đời – mới thấy. Ngay sau đó, ngày 1 tháng 4 năm 1904, tuyến đường sắt Sài Gòn – Xuân Lộc dài 71 km cũng được thông xe với đoàn tàu được một đầu máy chạy bằng hơi nước xinh xịch, xinh xịch chạy ngang qua đất Biên Hoà càng làm người dân nơi đây đi từ ngạc nhiên này đến ngạc nhiên khác. Cùng lúc đó, tuyến đường bộ được trải nhựa chạy qua Biên Hoà đến ngã ba Ông Đồn dài 105 km được làm xong vào năm 1909 và đến năm 1916 thì kéo dài đến Phan Thiết.

Một khi đường bộ được xây dựng thì tất phải có xe chạy. Hai chiếc xe hơi đầu tiên xuất hiện ở tỉnh lỵ Biên Hoà, một chiếc của Toà bố Biên Hoà và một chiếc của một ông chủ người Hoa giàu có, đánh dấu hình ảnh văn minh phương Tây mà Phạm Phú Thứ trong một chuyến đi Pháp lấy làm ngạc nhiên khi thấy loại xe gì không có ngựa kéo, người đẩy mà vẫn chạy được.

*
**

Việc xây dựng cầu Gành, cầu Rạch Cát; mở đường bộ, đường sắt xuyên Việt đánh dấu một bước ngoặt trong việc phát triển kinh tế – xã hội vùng Đồng Nai. Tất nhiên, đây không phải là hành động hào hiệp, khai hoá dân bản xứ như người Pháp thường tuyên bố. Thực chất của việc mở đường, kể cả xây dựng trường Bá Nghệ Biên Hoà, trường Nguyễn Du đều nằm trong chiến lược khai thác thuộc địa của tư bản Pháp lúc bấy giờ.

Cho nên việc mở đường Sài Gòn – Biên Hoà, rồi Phan Thiết – Nha Trang, trước hết là vì nhu cầu khai thác gỗ rừng, sau đó là phục vụ cho việc trồng, khai thác cao su và nhiều thứ nông lâm sản khác mà nhà tư bản thấy hơi hám lợi nhuận. Tuy vậy, cũng phải thừa nhận rằng, con đường bộ chạy dọc theo đường sắt mới mở từ Sài Gòn qua Biên Hoà, rồi từ Xuân Lộc đến Phan Thiết – Nha Trang, đã rút ngắn cự ly đi lại giữa các địa phương và tạo nên quy mô, cũng như chất lượng hạ tầng đường sá tốt hơn rất nhiều so với con đường đất nhỏ, tức đường quốc lộ đầu tiên nối kinh đô Phú Xuân với Gia Định được Chúa Nguyễn xây dựng hồi năm 1784. Vì mãi đến năm 1827, nhà Nguyễn mới cho tu bổ mở rộng con đường thiên lý lên 3-4m, nối từ Bình Thuận qua Xuyên Mộc – Long Điền – Long Thành – Biên Hoà – Thủ Đức – Bến Nghé – Gia Định nhưng mặt

đường là nền đất, có đoạn rải sỏi, đoạn qua suối được làm bằng cầu gỗ. Nhưng chỉ có đoạn từ Gia Định đến Biên Hoà – Long Thành – Bà Rịa xe ngựa, xe bò có thể đi lại được, còn từ Bà Rịa trở ra, đường đi lại khó khăn nên chỉ có phu dịch trạm chuyển công văn của triều đình đi ngựa và người đi bộ qua lại mà thôi.

Chính vì vậy, con đường bộ được rải nhựa đã rút ngắn cự ly từ Biên Hoà ra Bình Thuận một cách thuận lợi hơn và từ tỉnh lỵ Biên Hoà, các con đường nhựa, đường sắt cũng được mở rộng tỏa đi các huyện có nhiều tiềm năng kinh tế, mà người Pháp có thể khai thác được. Theo Robert M, tác giả *Địa chí Biên Hoà* xuất bản năm 1924 thì: “Mạng lưới giao thông của tỉnh Biên Hoà có chiều dài 713,5 km, trong đó quốc lộ là 151,6 km, tỉnh lộ 287,8 km, hương lộ 271 km, đường rải nhựa là 161 km, đường cán đá 405 km, đường đất 146 km. Tổng chiều dài các cầu là 3.541m, trong đó cầu sắt là 931m, cầu gỗ là 2.610m”. Việc mở các tuyến đường từ tỉnh lỵ Biên Hoà đi các huyện như những mạch máu nối từ trái tim – trung tâm tỉnh lỵ – ra toàn thể cơ thể kinh tế – xã hội của tỉnh Biên Hoà, làm động lực cho tỉnh này phát triển. Và những con đường cứ thế được mở rộng kéo dài ra theo thời gian, cho đến nay, toàn tỉnh Đồng Nai có hơn 5000 km đường bộ, 173 cầu

cống bằng bê tông sắt thép với chiều dài hơn 4.000m. Hàng năm có hàng chục triệu tấn hàng hoá và hàng chục triệu lượt hành khách được vận chuyển qua những con đường của Đồng Nai.

Có người sẽ đặt câu hỏi: suốt 84 năm, tính từ khi Robert M viết quyển *Địa chí Biên Hoà* đến nay nhưng vì sao tổng chiều dài của đường bộ Đồng Nai chỉ phát triển có 15 lần? Điều này có thể lý giải là con số 713,5 km đường mà Robert M thống kê hồi 1924 là do không gian hành chính của tỉnh Biên Hoà hồi đó bao gồm diện tích của nhiều tỉnh hiện hữu bây giờ cộng lại. Còn tỉnh Đồng Nai bây giờ được thu nhỏ hơn về mặt không gian hành chính. Vả lại, chất lượng cũng như diện tích mặt đường hiện nay không được tính tới, ngoài tổng chiều dài các con đường nằm trong phạm vi hành chính của Đồng Nai bây giờ.

*
**

Trong các con đường của Đồng Nai, xin nhắc đến ở đây một con đường trước đây gọi là xa lộ Biên Hoà và bây giờ gọi là xa lộ Hà Nội, nằm trong hệ thống quốc lộ 1 – con đường xương sống của trục đường bộ Việt Nam.

Trên thế giới ở mỗi quốc gia và quốc gia nổi

quốc gia, có các hệ thống đường nhựa, đường sắt nối liền các địa phương trong nước và nối giữa nước này với nước khác hình thành từ những con đường mòn, đường sắt nhỏ hẹp. Cũng có những con đường có nhiều làn xe chạy gọi là đường xa lộ, rồi phát triển thành siêu xa lộ – một khái niệm mới trong thuật ngữ giao thông Việt Nam có từ năm 1957, khi chính quyền Sài Gòn khởi công xây dựng xa lộ Biên Hoà. Xa lộ Biên Hoà có điểm mở đầu từ ngã tư Hàng Xanh Thành phố Hồ Chí Minh đến ngã ba Sắt – địa điểm của nhà thờ Hà Nội, thuộc thành phố Biên Hoà, có chiều dài 30 km, rộng 24m, lề rộng 3m, ở giữa có dải phân cách bằng bê tông. Trên xa lộ Biên Hoà có ba chiếc cầu là cầu Sài Gòn, cầu Rạch Chiếc và cầu Đồng Nai được làm bằng bê tông cốt thép, trong đó cầu Đồng Nai dài 837m rộng 12m. Con đường và những cây cầu được khánh thành mở tuyến, thông xe vào năm 1961, sau 4 năm thi công. Đây là con đường có mặt đường rộng và chất lượng tốt nhất Việt Nam vào thời điểm bấy giờ, thậm chí người ta còn đồn đoán thêu dệt rằng, xa lộ Hà Nội có thể làm đường băng để hạ cánh máy bay khi cần thiết.

Đường xa lộ Biên Hoà sau khi thông tuyến đã rút ngắn cự ly và thời gian từ Sài Gòn đi ra các tỉnh miền Trung và ngược lại. Vì nếu dựa vào quốc lộ 1

đi qua cầu Bình Lợi đến Thủ Đức – Dĩ An qua cầu Gành, cầu Rạch Cát dành cho xe lửa đi vào thị xã Biên Hoà rồi đi ra chợ Sặt để đi ra Bắc thì dễ gây kẹt xe và cự ly dài hơn.

Nhưng điều đó chưa quan trọng bằng ngay sau khi hoàn thành xa lộ Biên Hoà, Bộ Kinh tế chính quyền Sài Gòn cho lập Ủy ban nghiên cứu thuộc Trung tâm khuếch trương công kỹ nghệ vào tháng 6/1961 để tính toán quy hoạch một khu công nghiệp ở Biên Hoà. Đây là một trong vài khu công nghiệp mà chính quyền Sài Gòn thành lập ở miền Nam như Hoà Khánh (Đà Nẵng), Trà Nóc (Cần Thơ), Biên Hoà (Đồng Nai)... Khu công nghiệp Biên Hoà thành lập theo sắc lệnh 49/KT ngày 21/5/1963 của Bộ kinh tế được quy hoạch trên diện tích đất đồi tại 2 xã Tam Hiệp và Long Bình vốn là nền đất của chiến khu Bình Đa hồi kháng chiến chống Pháp. Ở trên diện tích quy hoạch này, vốn đã có nhà máy giấy Cogido được xây dựng hồi năm 1959 tại ấp An Hảo cùng một lượt với nhà máy giấy Cogivina được xây dựng ở ấp Tân Mai, xã Bình Trước. Việc xây dựng nhà máy giấy Cogido, sau 2 năm khởi công xa lộ Biên Hoà và trước 4 năm, sau khi Bộ Kinh tế có sắc lệnh thành lập Khu kỹ nghệ, có lẽ nhà tư bản đã có thông tin từ trước nên đi tắt đón đầu, chứ không phải xây dựng nhà máy như một việc ngẫu

nhiên ở địa điểm này. Người thiết kế “luận văn” Khu kỹ nghệ Biên Hoà là một người Hoa tên Ip Asam. Theo “luận văn” này, mục đích xây dựng Khu kỹ nghệ Biên Hoà là nhằm khắc phục việc mất cân đối về phát triển giữa Sài Gòn và các khu vực, giúp kinh tế Biên Hoà phát triển, tận dụng được lao động có tay nghề tại chỗ; ở đây nền đất có độ chịu lực cao, đầu tư xây dựng nhà máy ít tốn kém; có đường sông bên cạnh, có ga Biên Hoà thuộc tuyến đường sắt Sài Gòn – Biên Hoà nằm cách đó không xa và đặc biệt có xa lộ Hà Nội nối Sài Gòn với Biên Hoà và miền Trung – Tây Nguyên vừa được đưa vào khai thác, rất thuận tiện cho việc vận chuyển nguyên liệu, hàng hoá sản xuất ra. Đặc biệt xa lộ Biên Hoà sẽ là con đường ngắn nhất nối với sân bay Tân Sơn Nhất và cảng Sài Gòn là hai cánh cửa mở ra với thế giới bên ngoài.

Mục tiêu thành lập Khu kỹ nghệ Biên Hoà qua lăng kính của nhà kinh tế là vậy. Song thông qua cách nhìn của các nhà chính trị – quân sự thì việc chính quyền Sài Gòn cho xây dựng 4 khu kỹ nghệ ở 4 quân khu, trong đó có Khu công nghiệp Biên Hoà ở quân khu 3 là nhằm phục vụ cho hậu cần chiến tranh. Hơn thế nữa, việc xây xa lộ Biên Hoà là nhằm rút ngắn cung đường có tải trọng lớn để vận chuyển các loại khí cụ từ Sài Gòn đến Tổng kho

Long Bình – một căn cứ hậu cần lớn nhất miền Nam Đông Dương – nơi mà người ta gọi một cách hình tượng là chiếc “dạ dày chiến tranh” của Mỹ ở miền Nam, nhằm phục vụ cho mục đích xâm lược của họ. Đồng thời việc xây dựng Khu kỹ nghệ Biên Hoà – tự nó đã xoá sổ chiến khu du kích Bình Đa nổi tiếng một thời. Và hẳn nó nằm trong tư duy chiến lược của người Mỹ, khi họ đưa Ngô Đình Diệm về nước làm tổng thống ở miền Nam và bắt đầu can thiệp sâu vào vùng đất này.

Có thể có những cách nhìn khác nhau về Khu kỹ nghệ Biên Hoà – khu kỹ nghệ thành công nhất trong các khu kỹ nghệ được xây dựng ở miền Nam. Nhưng phải nói rằng: đường xa lộ Biên Hoà và Khu kỹ nghệ Biên Hoà được thiết kế xây dựng đều thông qua một bộ não chỉ huy khoa học – mà “luận văn” của Ip Asam, là một biểu hiện cụ thể cho tư duy kinh tế gắn với quốc phòng. Nếu không có xa lộ Biên Hoà với tư cách là cơ sở hạ tầng mang yếu tố tiên đề thì sẽ không có Khu kỹ nghệ Biên Hoà. Điều đó là chắc chắn.

Đến năm 1975, Khu kỹ nghệ Biên Hoà đã xây dựng 109 nhà máy, xí nghiệp trên diện tích hơn 1,2 triệu m² với tổng vốn đầu tư 7.470 triệu đồng tiền Sài Gòn thời bấy giờ với những máy móc hiện đại

được nhập từ Nhật, Đức, Pháp, Đài Loan. Trong số các nhà máy, xí nghiệp được xây dựng trong khu kỹ nghệ có 42 nhà máy đã đi vào hoạt động thu hút 6.503 lao động tham gia sản xuất ở các nhóm ngành nghề như: Hoá mỹ phẩm, cơ khí, cơ khí luyện kim, kim khí điện máy; vật liệu xây dựng, nhóm các mặt hàng tiêu dùng khác. Mặc dù phần lớn các nhà máy đều là các doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ, nhưng hàng năm cũng tạo ra một lượng giá trị công nghiệp trị giá hơn 8.400 triệu đồng, mỗi năm tiết kiệm khoảng 12 triệu đô la, mà trước đó chính quyền Sài Gòn phải bỏ ra để nhập khẩu các mặt hàng từ nước ngoài để đáp ứng nhu cầu trong nước.

Việc xây dựng thành công Khu kỹ nghệ Biên Hoà với quy mô lớn nhất miền Nam đã góp phần to lớn trong chuyển đổi cơ cấu kinh tế của tỉnh Biên Hoà. Nếu lấy mốc thời gian từ khi Nguyễn Hữu Cảnh vào Nam kinh lược đến năm 1975, là 277 năm liên tục phát triển của nền nông nghiệp Đồng Nai thì dù mới xây dựng hơn 10 năm, nhưng Khu kỹ nghệ Biên Hoà – mặc dù chưa hoàn chỉnh, song bản thân khu kỹ nghệ này, đã để lại trong quá trình phát triển kinh tế Việt Nam một dấu ấn có tính lịch sử.

Cùng với Nông Nại Đại Phố đánh dấu bước

ngoặt phát triển mở cửa sau khi mở côi, Khu kỹ nghệ Biên Hoà, sau này gọi là Khu công nghiệp Biên Hoà, rồi chuyển thành Khu công nghiệp Biên Hoà 1, cũng tạo một bước ngoặt trong chuyển đổi cơ cấu kinh tế xứ Đồng Nai, tạo tiền đề cho sự phát triển các khu công nghiệp ở Đồng Nai sau này. Từ tiền đề lý luận, nhất là thực tiễn sinh động ở Khu công nghiệp Biên Hoà, đã góp phần hình thành tư duy về công nghiệp hoá, hiện đại hoá đối với những người cộng sản ở Đồng Nai rất sớm. Do đó, năm 1986, tỉnh Đồng Nai đưa ra quyết sách – mà các nhà báo gọi là “quyết sách trăm năm có một”, đó là: “Chuyển cơ cấu kinh tế từ nông lâm – công nghiệp – thương mại thành công – nông – thương mại – dịch vụ”. Để rồi 10 năm sau, năm 1996, Đồng Nai lại quyết tâm hơn khi một lần nữa chuyển cơ cấu kinh tế từ “công – nông – thương mại dịch vụ” thành “công nghiệp – thương mại dịch vụ – nông nghiệp”.

Tuy chỉ đảo vị trí vài từ, nhưng nội hàm của nó có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc chuyển đổi cơ cấu kinh tế của tỉnh Đồng Nai một cách ngoạn mục theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Cũng từ tiền đề Khu kỹ nghệ Biên Hoà, Đồng Nai đã quy hoạch và triển khai 29 khu công nghiệp, thu hút 1070 dự án với số vốn 14,6 tỷ đô la vốn đầu

MAI SÔNG BÉ

tư từ 32 quốc gia và vùng lãnh thổ đầu tư vào làm ăn, góp phần giải quyết việc làm cho trên 500.000 lao động.

Các khu công nghiệp này mỗi năm xuất khẩu khoảng trên 6 tỷ đô la, chiếm hơn 10% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước, đưa hàng trăm loại hàng hoá của Đồng Nai được kết tinh từ chất xám và mồ hôi của người Đồng Nai ra với thế giới bên ngoài. Danh xưng Đồng Nai trở thành thương hiệu Đồng Nai thông qua các sản phẩm sản xuất từ Đồng Nai, đã được biết đến ở nhiều châu lục trên toàn thế giới thông qua việc xuất khẩu của các nhà máy trong các khu công nghiệp, mà Khu kỹ nghệ Biên Hoà là một đòn bẩy tạo sức bật lớn cho kinh tế Đồng Nai phát triển nhanh, bền vững.

Sau hơn nửa thế kỷ xây dựng và phát triển, Khu công nghiệp Biên Hoà đến nay đã hoàn thành nhiệm vụ lịch sử. Sắp tới Khu công nghiệp này sẽ chuyển đổi công năng, thành một khu đô thị dân cư thương mại như nội dung quy hoạch đã được phê duyệt.