

Quảng Nam - Trung Kỳ cuối thế kỷ XIX - đầu thế kỷ XX tiềm năng và vị thế kinh tế

Nguyễn Mạnh Dũng*, Trần Xuân Thanh**

Nhận ngày 9 tháng 5 năm 2023. Chấp nhận đăng ngày 23 tháng 7 năm 2023.

Tóm tắt: Sau khi hoàn thành việc bình định Việt Nam, thực dân Pháp đã bắt tay vào khai thác thuộc địa. Ngoài mục tiêu vơ vét, bóc lột tài nguyên thiên nhiên, chính quyền Pháp còn hướng tới việc khai thác các thế mạnh của Việt Nam như tài nguyên vị thế và các nguồn lực tự nhiên, kinh tế, xã hội khác. Qua nhiều thập kỷ nghiên cứu, đánh giá tiềm năng, trữ lượng kinh tế Việt Nam người Pháp nhận thức rõ về các không gian kinh tế (không gian vùng, liên vùng) trong đó có Quảng Nam rất quan trọng. Mỗi tỉnh/ vùng ở khu vực này đều được người Pháp hướng đến mục tiêu đáp ứng chiến lược khai thác tổng thể, gắn liền với các trung tâm, vùng kinh tế... Bài viết là cái nhìn hệ thống về những thay đổi của Quảng Nam trong không gian vùng, liên vùng; làm rõ tiềm năng, vị thế địa - kinh tế và nhấn mạnh tới sự đổi thay của Quảng Nam dưới tác động từ các chủ trương, chiến lược kinh tế của chính quyền thuộc địa Pháp cuối thế kỷ XIX - đầu thế kỷ XX.

Từ khóa: Quảng Nam, Việt Nam, lịch sử, kinh tế, Pháp thuộc.

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: After invading Vietnam, the French colonialists began colonial exploitation. In addition to the goal of raiding and exploiting natural resources, the French government also aimed to exploit Vietnam's strengths such as positional resources and other natural, economic and social resources. Through decades of research and assessment of Vietnam's economic potential and reserves, the French were well aware of the economic spaces (regional and inter-regional spaces including Quảng Nam) was very important. Each province/region in this area was targeted by the French to meet the overall exploitation strategy, associated with economic centers and regions, etc. The article provides a systematic view of the changes of Quảng Nam in regional and inter-regional space, clarifies the potential and geo-economic position, and emphasizes the changes of Quảng Nam under the impact of the economic policies and strategies of the French colonial government in the late 19th - early 20th centuries.

Keywords: Quảng Nam, Vietnam, history, economy, period under French colonial rule.

Subject classification: History

1. Đặt vấn đề

Nằm trong không gian địa - văn hoá, nhân văn, địa - sinh thái, môi trường, từ trong lịch sử Quảng Nam - Đàng Trong - Trung Kỳ không chỉ là “nơi hội tụ và tiếp giao văn hóa Tây - Đông, núi - biển, đồng bằng xứ Quảng còn là nơi hội tụ văn hóa, kết tinh văn minh, dựng lên nền văn minh lúa nước, dâu tằm nổi tiếng” (Trần Quốc Vượng, 1998: 420). Trần Quốc Vượng cũng cho rằng, đất Quảng về bản chất là một không gian xã hội mở: mở lên miền núi, lên cao nguyên (Trần Quốc Vượng, 1998: 420-421); mở ra miền biển, ra miền hải đảo xa xôi. Nói đất Quảng là không gian mở ra miền biển là bởi cảng Đại Chiêm với núi Chiêm Bất Lao (Cù Lao Chàm) của Champa cổ đại, cảng Hội An (Faifo) của xứ Đàng Trong của Việt Nam trung đại và cảng Tourane của Việt Nam hiện đại. Đó là những cửa khẩu đón nhận và trở thành một khâu trong của các luồng thông

*. ** Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội.
Email: nmd.ussh@gmail.com

thương quốc tế đường biển. Đó cũng là nơi đón nhận các luồng giao lưu văn hóa quốc tế với Ấn Độ và thế giới hải đảo Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương với Trung Hoa, Nhật Bản và phương Tây (Trần Quốc Vượng, 1998: 420-421).

Trong số các thuộc địa hải ngoại, Đông Dương nói chung, Quảng Nam - Trung Kỳ nói riêng, được người Pháp đặc biệt quan tâm bởi nơi này không chỉ là một xứ sở nhiệt đới giàu tài nguyên, dân cư đông đúc, một trong những nơi giàu có nhất của vương quốc An Nam mà nơi này còn nằm ở một vị trí địa - chiến lược quan trọng. Quảng Nam - Trung Kỳ hướng ra Biển Đông và Thái Bình Dương, một tiền đồn quan trọng của Pháp ở Viễn Đông. Để thực hiện các mục tiêu chiến lược, người Pháp đã xây dựng bộ máy chính quyền thuộc địa cũng như các cơ sở kinh tế để phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa lâu dài ở đây.

Qua nhiều thập kỷ nghiên cứu, đánh giá tiềm năng, trữ lượng kinh tế Việt Nam hay xứ Đông Dương nói chung, chính quyền thuộc địa Pháp nhận thức ngày càng rõ về các không gian kinh tế, hay rộng ra không gian vùng, liên vùng của Quảng Nam - Trung Kỳ - Trung Kỳ. Tiềm năng của vùng đất này đã từng bước được khơi thông, từ đó nâng cao và khẳng định vị thế kinh tế của Quảng Nam trong toàn xứ Trung Kỳ, cũng như của Đông Dương.

2. Tiềm năng của vùng đất và con người Quảng Nam - Trung Kỳ: từ góc nhìn địa - văn hóa, lịch sử

Những ghi chép về hình thể của Quảng Nam trong *Đại Nam nhất thống chí*, một bộ tổng tập của Quốc sử quán triều Nguyễn về địa chí các tỉnh và đơn vị hành chính tương đương của Việt Nam nửa cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX đã cho thấy vị trí và vai trò quan trọng của Quảng Nam - Đà Nẵng, xứ Quảng hay rộng ra là Đàng Trong rồi Trung Kỳ trong tiến trình lịch sử. Quảng Nam “phía đông có biển cả bao quanh, phía tây có núi cao chông chênh, phía bắc châu về Thần kinh, phía nam nối liền với Trục kỳ. Quan hà hiểm trở, cồn đảo bao quanh, đồng bằng rộng rãi, dân cư trù mật. Nơi trọng hiểm thì ở Chiên Đàn, Phước Sơn đều có đồn bảo để không chế sơn man, các cửa biển Đại Chiêm, Đà Nẵng, các thành An Hải, Điện Hải thực là chốn xung yếu miền biển. Ngoài ra, hai xã Trà Nhiêu, An Nghiệp sông rộng nước sâu, làm chỗ cho ghe thuyền Nam Bắc đến tụ tập. Phố Minh Hương của Hội An cửa nhà san sát, là chỗ buôn bán đô hội, thực là danh khu hình thắng, là tỉnh lớn ở Nam trục vậy” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2012: 333).

Từ góc nhìn địa - văn hóa, Trần Quốc Vượng cho rằng, đất Quảng từ lâu đã là “nơi hội tụ, tiếp giao văn hóa Bắc - Nam; là nơi tiếp nhận và nhào nặn lại, trên nền tảng văn hóa bản địa, những ảnh hưởng của văn hóa Ấn Độ và văn hóa Trung Hoa miền Đông Á” (Trần Quốc Vượng, 1998: 419). Trong lịch sử, đất Quảng đã gắn chặt với không gian văn hóa Sa Huỳnh và không gian xã hội văn hóa Champa, nơi nằm giữa và tiếp giao, tiếp nối không gian văn hóa Đông Sơn, không gian xã hội văn hóa Thăng Long - Đại Việt ở phía Bắc, không gian văn hóa Đồng Nai, không gian xã hội văn hóa Phù Nam - Chân Lạp ở phía Nam (Trần Quốc Vượng, 1998: 419).

Về địa hình, đất Quảng “tựa lưng vào dãy Trường Sơn trùng điệp, giáp với Kon Tum chắt ngắt ở miền Tây, ngoảnh mặt ra biển Đông, đón gió mát và xông pha bão táp Thái Bình Dương ở phía Đông” (Trần Quốc Vượng, 1988: 419)... Những dòng sông Vu Gia, Thu Bồn, Tam Kỳ... từ núi đồi cao nguyên chảy dốc nghiêng về biển Đông, cũng là những con đường chuyển tải, giao tiếp văn hóa Tây - Đông, nối liền văn hóa Núi với văn hóa Biển. Biên cả ấy, như một thứ Địa Trung Hải của phương Đông, xưa nay không đóng vai trò một sự cách ngăn mà chính là cầu nối giữa đất liền và hải đảo, giữa hai khu vực lục địa và hải đảo của cùng một miền Đông Nam Á (Trần Quốc Vượng, 1998: 419-420). Đèo Hải Vân, hay Ải Vân là đường ranh giữa hai vùng địa lý - văn hóa ven biển Nam Trung Bộ và Bắc Trung Bộ.

Bờ biển đất Quảng vốn khúc khuỷu nhưng đã được san bằng qua phương pháp cồn cát - đầm phá, các mỏm núi nhô ra biển được nối liền bởi các dải cồn. Sóng gió biển vun cát lên cồn, trong khi sông tải phù sa ra biển. Sông, núi cắt ngang và chia nhỏ vùng Nam Trung Bộ nhưng bên cạnh

thì lại trải dọc dài khắp vùng, nối liền các mạng cửa sông. Cho nên đất Quảng và đất Nam Trung Bộ có sắc thái văn hóa đồng bằng đặc thù nhưng lại thống nhất với nhau trong sắc thái văn hóa biển, với mặn mòi cá biển và nước mắm, nghề cá, nghề đi biển và nghề thông thương biển (Trần Quốc Vượng, 1998: 425).

Ở một cái nhìn khác từ thế kỷ XVII-XVIII, vị thế và tiềm năng kinh tế của Quảng Nam và xứ Đàng Trong đã được giáo sĩ Alexandre de Rhodes ghi lại: “Đầu năm 1641, tôi đi một vòng tỉnh Quảng Nam, tỉnh này không phải tỉnh lớn nhất Đàng Trong nhưng rất giàu có và thích thú. Đây là nơi buôn bán sầm uất của người Bồ, người Trung Hoa và người Nhật Bản. Họ đưa mọi thứ hàng hóa tới đây, vì có bến thuận tiện, tỉnh nằm gần giữa đất nước, mua bán rất tiện” (Alexandre de Rhodes, 1994: 97). Công ty Đông Ấn Pháp (*Compagnie Française des Indes Orientales*) sau nhiều năm hoạt động ở vùng Viễn Đông đã nhận ra tầm quan trọng của xứ An Nam, và người Pháp cũng đã sớm nghĩ đến Tourane, được coi như một trong những bãi biển đẹp nhất thế giới (Philippe Derville, 2006: 36-37). Tác giả Jules Silvestre - người lựa chọn các bài viết trên tờ Công báo *Courrier de Saigon* (Sài Gòn thư tín) vào năm 1875-1876 để tập hợp thành cuốn *L'Empire d'Annam et le peuple annamite. Aperçu sur la géographie, les productions* (xuất bản lần đầu năm 1889), đã dẫn lời Alexandre de Rhodes rằng “tỉnh Chàm (tức Quảng Nam) là tỉnh quan trọng nhất ở Đàng Trong” (Jules Silvestre, 2020: 45).

Với vai trò quan trọng như vậy, dưới triều Nguyễn, trước khi trở thành một *tỉnh* (1832), Quảng Nam đã từng là một *dinh* (bao gồm phủ Thăng Hoa và phủ Điện Bàn), *dinh trực lệ* trực thuộc Kinh sư (1806) rồi *trấn* (1827) (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2012: 329). Trong thời kỳ từ 1832 đến 1884, Quảng Nam cùng với Quảng Ngãi trực thuộc *Tả trực Kỳ*, một phân định hành chính thuộc Trung Kỳ¹ và cùng được đặt dưới quyền quản lý của viên Tuần phủ Nam - Ngãi (kiêm quản hai tỉnh Quảng Nam và Quảng Ngãi) và sau đó là viên Tổng đốc Nam - Ngãi (1847) (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2012: 329).

Cho đến khi người Pháp xâm nhập, Quảng Nam nói riêng, miền Trung nói chung vẫn là một vùng đất trọng yếu, với vị thế địa - chiến lược và giàu tiềm năng kinh tế. Sự tương phản sâu sắc giữa đồi núi và đồng bằng, giữa thượng du và hạ du, giữa biển và lục địa... đã khiến cho địa hình nơi đây trở nên đa dạng và phân hoá. Có thể thấy rằng, không nơi nào trên phạm vi cả nước, đối thoại biển - lục địa thông qua mạng lưới giao lưu ở lưu vực các dòng sông lại diễn ra thường xuyên, tấp nập, mạnh mẽ và hiệu quả như ở miền Trung (Nguyễn Quang Ngọc, Nguyễn Văn Kim, 2018).

Người Quảng Nam đã biết vượt qua các điều kiện khắc nghiệt của môi trường tự nhiên khô nóng để sáng tạo ra các giá trị riêng có của mình: lúa Chiêm Thành, lúa Chiêm hay lúa Chấm (Trần Quốc Vượng, 1998: 428), trồng dâu nuôi tằm, trồng bông dệt vải, quế, trầm hương, hồ phách, thủy tinh, khoai Trà Đóa, đường mía Quảng Ngãi, bông Điện Bàn... “Quảng Nam có lụa Phú Bông/ Có khoai Trà Đóa có sông Thu Bồn”.

Sách địa dư xuất bản trong thập niên 20 của thế kỷ XX cũng nhắc tới một số thổ sản và kỹ nghệ của Quảng Nam như nghề kinh doanh tổ yến ở Cù Lao Chàm gần Tourane, khai mỏ vàng ở Bồng Miêu, khai thác than đá ở Nông Sơn... Cũng theo sách này, đến đầu thế kỷ XX, tỉnh Quảng Nam đã có 754.884 người, việc buôn bán rất thịnh đạt tại Faifo (Hội An) và Sở đại lý Tam Kỳ với nhiều chợ được nhắc tên như Bến Ván, Chợ Đước, Trà My, Miểu Bông (Géographie, 1926: 10-17). Tình hình trên đây cho thấy Quảng Nam lúc này đã “là một trong các tỉnh đông dân và dĩ nhiên là giàu có nhất của vương quốc An-nam” như nhận định của người Pháp (Le Pichon, 1938: 359-360).

¹ Sau cái cách hành chính của vua Minh Mệnh, ngoài kinh đô Thừa Thiên, Trung Kỳ bao gồm: *Hữu kỳ* (gồm các tỉnh từ Thanh Hóa vào Hà Tĩnh); *Hữu trực kỳ* (gồm các tỉnh Quảng Bình và Quảng Trị); *Tả trực kỳ* (gồm các tỉnh Quảng Nam và Quảng Ngãi); *Tả kỳ* (gồm các tỉnh từ Bình Định đến Ninh Thuận) (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2012, t.1: 13).

3. Cơ sở và vị thế kinh tế của Quảng Nam - Trung Kỳ cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX

Từ khi trở thành một xứ thuộc Liên bang Đông Dương, trong chiến lược khai thác thuộc địa, Trung Kỳ trở thành một địa bàn chiến lược về phát triển kinh tế cũng như nơi mở mang hệ thống hạ tầng giao thông quan trọng, trong đó có đường thuộc địa số 1 kết nối Bắc - Nam cũng như kết nối khu vực duyên hải phía Đông với khu vực đồi núi ở phía Tây các tỉnh Trung Kỳ... Mỗi tỉnh/vùng ở khu vực này đều được người Pháp hướng đến chiến lược khai thác tổng thể, gắn kết các trung tâm, các vùng kinh tế... trong đó có Quảng Nam, Đà Nẵng (nhượng địa tách ra khỏi Quảng Nam từ năm 1888)² và các tỉnh khác trong khu vực Trung Kỳ.

Ngày 22/3/1897, Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đưa ra chương trình hành động 7 điểm bao hàm những nội dung cốt lõi của cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất (Paul Doumer, 2016: 277, 374); chủ trương thiết lập tại Đông Dương nói chung, Trung Kỳ nói riêng một thiết chế kinh tế với hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ bao gồm hệ thống đường sắt, đường bộ, đường sông, hạ tầng cảng biển...). Trong đó có tuyến đường sắt từ Hà Nội vào Vinh, từ Đà Nẵng ra Quảng Trị; hệ thống đường bộ nối liền các trục Bắc - Nam (lớn nhất là đường thuộc địa số 1 (R.C-01) chạy qua các trung tâm đô thị và khu dân cư đông đúc của Trung Kỳ như Vinh, Đà Nẵng), trục Đông - Tây nối liền các trung tâm kinh tế ở Trung Kỳ với Lào; hệ thống đường thủy nội địa cũng như các bến cảng phục vụ cho các tuyến hàng hải...

Với cấu tạo địa hình và địa chất đa dạng, các mỏ khoáng sản ở Quảng Nam - Trung Kỳ được phân bố ở nhiều nơi, trong đó có một số mỏ vàng và mỏ than. Việc đãi cát lấy vàng ở nguồn Thu Bồn thuộc xứ Thuận - Quảng từ cuối thế kỷ XVIII đã được Lê Quý Đôn mô tả trong *Phủ biên tạp lục* như sau: “Chỗ có vàng thì đất mềm, chỗ không có vàng thì đất rắn. Dân thuộc đến đầu núi tìm thấy mạch đào lấy đất, làm nhà để che, chứa đất thành đống, múc nước dội vào, chỗ đất đào hoặc sâu đến hơn nghìn thước. Rửa đãi một ngày, thường được vàng vụn đầy một bong bóng trâu, nộp vào trường để nấu đúc” (Lê Quý Đôn, 2007: 285-286). Theo *Đại Nam hội điển sự lệ*, từ 1802 đến 1851, trong tổng số sáu mỏ được khai thác ở ba tỉnh Trung Kỳ được liệt kê³ thì Quảng Nam đã có ba mỏ được khai, đó là mỏ vàng Chiên Đàn, mỏ đồng Thạch Kiều - Đức Bồ, mỏ kẽm Phong Miêu Thượng (Phan Huy Lê, 2011: 589). Thống kê của Gaston Duyouy năm 1913 cho thấy các mỏ khoáng sản ở Trung Kỳ được khai thác trong nửa đầu thế kỷ XIX với các khoáng sản chủ yếu là vàng, bạc và đồng, trong đó Quảng Nam có các mỏ vàng, đồng và kẽm (Bùi Danh Phong, 1985: 73).

Những ghi chép của G.Malletterre và P.Legendre từ cuối thế kỷ XIX đã cho thấy Trung Kỳ là một xứ “có nguồn tài nguyên khoáng sản rất đáng kể, như đồng, antimoine, vàng, bạc, sắt, than, đá hoa” (G.Malletterre et P.Legendre, 1900: 36). Thông qua Hiệp ước Patenôtre (1884), Pháp đã giành được quyền được khai mỏ ở Trung Kỳ và Bắc Kỳ. Theo điều 2 của Hiệp ước thì mọi khoản thu được về lệ phí, thuế đối với các mỏ ở Trung Kỳ, đối với những sản vật của mỏ đó, hàng năm phải nhập vào ngân khố của Nam triều sau khi đã khấu trừ mọi phí tổn do nhà đương cục Pháp đã chi về các mỏ đó (Dương Kinh Quốc, 2001: 147). Một năm sau, triều đình Huế phải ký với Pháp *Công ước về mỏ ở Trung Kỳ và Bắc Kỳ* (*Convention relative au régime des mines de l'Annam et du Tonkin*), chấp nhận quy chế, cách thức khai mỏ do người Pháp đề ra, chấp nhận để người Pháp toàn quyền cai quản và khai mỏ ở Trung Kỳ⁴.

² Ngày 01/10/1888, vua Đồng Khánh ra chỉ dụ về việc thiết lập những khu nhượng địa của Pháp trên lãnh thổ Hà Nội, Hải Phòng và Đà Nẵng. Theo đó “lãnh thổ các thành phố Hà Nội, Hải Phòng và Đà Nẵng sẽ được thiết lập thành nhượng địa của Pháp và sang tay cho chính phủ Pháp với quyền sở hữu trọn vẹn. Chính phủ An Nam từ bỏ mọi quyền hành của mình đối với những lãnh thổ trên”. Chỉ dụ được thông qua và có hiệu lực từ ngày 03/10/1888 (Nguyễn Xuân Thọ, 2016: 584-585).

³ Gồm Thanh Hóa, Nghệ An và Quảng Nam.

⁴ “Le Roi d'Annam accepte de soumettre le régime et l'exploitation des mines situées dans des États aux règlements dont l'utilité aura été reconnue par le Gouvernement de la République”. Décret N^o16441 ký ngày 18/02/1885 tại Huế giữa

Cũng trong lĩnh vực công nghiệp khai mỏ, từ cuối thế kỷ XIX người Pháp đã nhận thấy giá trị và tiến hành khai thác các nguồn tài nguyên, đặc biệt là các mỏ than ở Nông Sơn, mỏ vàng Bồng Miêu ở Quảng Nam. Mỏ than Nông Sơn, cách Đà Nẵng khoảng 65 km, thuộc Công ty Kho cảng và than đá Đà Nẵng bắt đầu khai thác từ năm 1900. Tổng sản lượng của mỏ than Nông Sơn từ năm 1900 đến năm 1912 là 198.962 tấn, bình quân mỗi năm khai thác được 15.304 tấn⁵; từ năm 1923 đến 1918 là 61.324 tấn, trung bình 10.220,66 tấn/năm⁶. Từ năm 1922, ở Quảng Nam có thêm mỏ than Vĩnh Phước được đưa vào khai thác với tổng sản lượng giai đoạn 1920-1929 là 14.541 tấn. Trong khi đó, mỏ vàng Bồng Miêu, được thành lập năm 1896 với số vốn ban đầu là 800.000 francs. Từ năm 1903, mỏ này chính thức được khai thác với tổng sản lượng và giá trị từ năm 1903-1906 là: 32.905 tấn quặng, thu về 171,205 kg vàng ròng, trị giá 598.651 francs và 84,202 kg bạc⁷; từ năm 1913-1918, sản lượng vàng bạc do Công ty Bồng Miêu khai thác được 534,17 kg vàng và 211,8 kg bạc (Tạ Thị Thúy, 2018: 624).

Về thủ công nghiệp, từ cuối thế kỷ XIX, một số nghề truyền thống ở Quảng Nam - Đà Nẵng như: nung vôi, làm muối, nấu rượu, uơng tơ, dệt lụa... và các làng nghề vẫn được duy trì, bên cạnh một số nghề thủ công mới xuất hiện... Sang đầu thế kỷ XX, một số nghề thủ công như làm đường, uơng tơ, dệt lụa, dệt chiếu, làm hàng mỹ nghệ... tương đối phát triển. Một số tư sản người Việt đã đầu tư kinh doanh một số mặt hàng thủ công nghiệp như Lý Quý chuyên kinh doanh về bông vải sợi nội địa và lưu thông ở cả ba kỳ. Một số thương nhân người Hoa và người Ấn Độ thì kinh doanh vải lụa... Việc nhập khẩu nguyên liệu, hóa chất mới đã góp phần làm cho ngành sản xuất thủ công đạt chất lượng tốt hơn, đẹp hơn (Nguyễn Minh Phương, 2017).

Hoạt động thương mại ở Quảng Nam - Đà Nẵng - Trung Kỳ gắn liền với các nguồn hàng và các trung tâm trao đổi, buôn bán như Hội An, Tam Kỳ hay các cửa ngõ giao thông như cảng Đà Nẵng, ga Chợ Hàn, ga trung tâm Đà Nẵng... Việc xuất khẩu hàng hóa qua cảng Đà Nẵng thuận lợi đã thu hút các nguồn hàng lâm thổ sản như gỗ quý, vò quế, cau khô... Một số làng nghề thủ công mới ra đời như: làng thủ công mỹ nghệ Non Nước, làng nghề làm mắm Nam Ô, làng nghề đúc đồng Phước Kiều, làng nghề Dệt chiếu Cẩm Nê, làng nghề dệt chiếu Bàn Thạch, làng nghề gốm Thanh Hà, làng nghề Mộc Kim Bồng, làng nghề dệt vải Mã Châu, nghề làm lồng đèn Hội An... Các nghề và làng nghề có sự phân bố rộng khắp các vùng miền từ các đô thị (Đà Nẵng, Hội An, Thanh Chiêm) đến các nơi tập trung đông dân cư như các chợ, thị trấn, thị tứ, từ các vùng nông thôn, các vùng sông biển, vùng đồng bằng, miền núi... Ngoài ra, các sản phẩm khác như mộc Kim Bồng (bàn ghế, trường kỷ, giường, tủ), gốm sứ Thanh Hà (gạch lát, ngói âm dương, ngói âm, bộ ấm, chén trà, lục bình, chén đĩa sứ), giấy, gương đồng, cá chuồn khô... (Nguyễn Minh Phương, 2017) đã góp phần đưa Đà Nẵng - Hội An trở thành một trung tâm giao thương quan trọng ở Trung Kỳ đầu thế kỷ XX.

Về nông nghiệp, khi tới Đông Dương, người Pháp đã nhận thấy các cánh đồng phì nhiêu màu mỡ ở các tỉnh Trung Kỳ “có thể cung cấp một nền sản xuất nông nghiệp rất quan trọng”

Pháp và Nam triều. Promulgué trong *Journal officiel* ngày 04/3/1886. Xem thêm: Hoa Thám. (2002). Từ văn tự bán mỏ than Hòn Gai 1884 đến thành lập Công ty mỏ than Bắc Kỳ của Pháp 1888. *Xưa và Nay*. Số 129, tr.33.

⁵ Sản lượng của hàng năm công ty là: năm 1900: 6.500 tấn; 1901: 13.800 tấn; 1902: 15.300 tấn; 1903: 25.500 tấn; 1904: 28.000 tấn; 1905: 20.200 tấn; 1906: 13.500 tấn; 1907: 10.125 tấn; 1908: 16.859 tấn; 1909: 17.397 tấn; 1910: 16.175 tấn; 1911: 7.764 tấn; 1912: 12.445 tấn (Tạ Thị Thúy, 2018: 609-610).

⁶ Năm 1913: 13.109 tấn; 1914: 7.900 tấn; 1915: 13.600 tấn; 1916: 10.500 tấn; 1917: 7.355 tấn; 1918: 8.860 tấn (Tạ Thị Thúy, 2018: 618).

⁷ Cụ thể: Năm 1903: chế biến 4.000 tấn quặng thu được 17.830 gr vàng ròng trị giá 61.545 frs và 9.218 gr bạc; năm 1904: chế biến 10.853 tấn quặng, thu được 37.335 gr vàng với giá trị 129.664 frs và 17.218 gr bạc; năm 1905: chế biến 11.052 tấn quặng, thu được 74.290 gr vàng với giá trị 256.425 frs và 33.776 gr bạc; năm 1906: chế biến 7.000 tấn quặng, thu được 43.750 gr vàng với giá trị 151.015 frs và 23.990 gr bạc (Tạ Thị Thúy, 2018: 610-611).

(G.Malletterre et P.Legendre, 1900: 36). Trong chương trình khai thác thuộc địa của Albert Sarraut, nông nghiệp được coi là mục tiêu khai thác hàng đầu. Vì vậy Phòng Canh nông của các xứ được củng cố và đẩy mạnh (Tạ Thị Thúy, 2017: 130). Để phục vụ cho sản xuất nông nghiệp tại Quảng Nam - Đà Nẵng, người Pháp đã đầu tư xây dựng tại đây một số dự án thủy nông với sự hỗ trợ của các kỹ sư người Pháp. Việc mở rộng các cơ sở và phương tiện đường thủy được chú trọng trong đó có việc đào nối các con sông trong nội địa. Các con kênh được đào để phục vụ nông nghiệp và giao thông từ thời Nguyễn như: kênh Thanh Hà, Minh Châu, Phú Xuân, Thanh Khê, Dịch Thái, Đức An, Bạch Cầu... được duy trì và cải tạo (Nguyễn Minh Phương, 2017).

Từ cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, chính quyền thuộc địa cũng đẩy mạnh việc quy hoạch, mở mang hạ tầng ở các đô thị, nhất là ở Đà Nẵng sau khi thành phố này trở thành nhượng địa của Pháp. Theo đề nghị của Khâm sứ Trung Kỳ, ngày 26/7/1904, Toàn quyền Đông Dương ký Nghị định để “trích trong ngân sách dự phòng của Trung kỳ một khoản tiền 50.000 đồng dành cho việc xây dựng bến tàu và làm đường cho thành phố Đà Nẵng”. Đây là một khoản kinh phí rất lớn, bằng 1,5 lần tổng số thu ngân sách năm 1902 và bằng 1,6 lần tổng thu ngân sách năm 1904. Với nguồn ngân sách này, những con đường đất nhỏ hẹp của Đà Nẵng dưới thời Nguyễn nối các thành, đồn binh, khu dân cư, bến sông cũng bắt đầu được chỉnh sửa, mở rộng theo quy hoạch của một đô thị hiện đại; nhiều con đường mới được hình thành. Sau khi các trục đường chính hình thành, người Pháp tiến hành đặt tên đường phố, chủ yếu là tên các nhân vật cao cấp, sĩ quan Pháp và một số ít đường có tên và địa danh Việt. Việc đặt tên cho đường phố là một việc làm hoàn toàn mới mẻ đối với người Việt, nó đã giúp cho việc liên lạc, chuyển giao công văn, thư từ và thu thuế các loại được thuận lợi (Nguyễn Duy Phương, 2012: 33, 36).

Trong lĩnh vực giao thông, với quan điểm “không có những đường bộ, những đường sắt và kênh đào, các doanh nghiệp chắc sẽ không tiến hành được hoạt động sản xuất và người dân bản xứ chắc sẽ gặp nhiều vấn đề về con người và kinh tế”, người Pháp đã nỗ lực đầu tư cho hệ thống hạ tầng giao thông của thuộc địa (Jean Pierre Aumiphin, 1994: 109). Từ năm 1912, Toàn quyền Albert Sarraut đã đề xuất chủ trương xây dựng một mạng lưới đường bộ ở Đông Dương do ngân sách Liên bang và các xứ đài thọ.

Người Pháp xây dựng các đường thuộc địa số 7, 8, 9 nhằm kết nối Trung Kỳ với Lào, đường số 11 và 12 kết nối Nam Trung Kỳ với Đà Lạt, cũng như kết nối bờ biển Trung Kỳ với lưu vực sông Mê Kông. Họ cũng đặc biệt quan tâm tới việc xây dựng đường 14 chạy trong nội địa miền Nam Trung Kỳ, nối Sài Gòn, khu vực Tây Nguyên, xuống Quảng Nam ra tới Huế. Ngoài ra, ở Trung Kỳ còn xây dựng được hơn 5.420 km đường thuộc xứ, thuộc tỉnh và thị xã (A.A. Pouyanne, 1994). Ở khu vực đô thị, năm 1909, chính quyền thành phố Đà Nẵng đã chi một khoản ngân sách để kiên cố một số đoạn đường, trong đó có đường từ Đà Nẵng đi Hội An, đường từ Đà Nẵng đến Đài quan sát trên bán đảo Sơn Trà, đường Montigny... Ngoài các tuyến đường trong địa bàn thành phố và tuyến nối với kinh đô Huế, chính quyền thuộc địa còn củng cố và mở thêm các con đường chiến lược khác như: đường 14, đường Hà Lam đi Hiệp Đức, đường đi Nông Sơn, Bồng Miêu, đường Đà Nẵng đi Bà Nà dài 27 km ; đường Đà Nẵng đi Hội An, Vĩnh Điện... (Nguyễn Duy Phương, 2013: 36-37).

Các tuyến đường sắt xuyên Việt qua Trung Kỳ được người Pháp xây dựng theo lộ trình từng tuyến, trong đó có tuyến Đà Nẵng - Huế - Đông Hà dài 175 km xuyên qua đèo Hải Vân. Tuyến đường này có chi phí xây dựng 31.800.000 francs, được đưa vào khai thác toàn tuyến từ năm 1908, đã đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hành khách và lưu thông hàng hóa giữa Bắc Kỳ, Nam Kỳ với Trung Kỳ. Tuyến đường cũng góp phần phát triển các vùng đất đỏ ở miền Nam Trung Kỳ,

giúp người dân các khu vực đi vào làm việc tại các đồn điền ở Nam Kỳ mà không phải từ bỏ nơi sinh quán của mình (A.A. Pouyanne, 1994: 30). Tuyến Đà Nẵng - Nha Trang đi qua Quảng Nam dài 532 km được khởi công năm 1931, hoàn thành sau đó 5 năm, đã khép kín tuyến đường sắt xuyên Việt mà chính quyền thuộc địa đã ấp ủ từ nhiều thập kỷ trước.

Ga Đà Nẵng (Gare de Tourane central), do nằm quá xa các kho tập kết hàng hóa nên chính quyền thành phố đã xây dựng thêm một nhà ga phụ (ga Chợ Hàn - Gare de Tourane Marché) tại bờ sông Hàn với những bãi đỗ rộng rãi và hệ thống kho tàng thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa từ cảng Tiên Sa sang tả ngạn sông Hàn (Cổng thông tin điện tử Đà Nẵng, 2020). Vào đầu thế kỷ XX, trong khi Hội An đã sa sút thì Đà Nẵng ngày càng phát triển và mối quan hệ giữa hai đô thị này vẫn ngày càng chặt chẽ. Nhu cầu giao thương giữa hai đô thị, hai trung tâm thương mại của Trung Kỳ đòi hỏi sự cần thiết phải khắc phục tình trạng con sông Cổ Cò bị vùi lấp, gây trở ngại cho tàu bè bởi con sông đào Vĩnh Điện nối hai đô thị này bằng một đoạn đường dài hơn đã không thay thế được. Vào thời điểm đó, chính quyền thuộc địa đã đệ trình dự án xây dựng một tuyến đường sắt từ cảng Tiên Sa tới Hội An dọc theo những triền cát và Ngũ Hành Sơn. Năm 1905, tuyến đường xe lửa kiểu Decauville đã được vận hành với 5 chặng đỗ và chạy 3 chuyến mỗi ngày (Cổng thông tin điện tử Đà Nẵng, 2020).

Về hệ thống đường thủy, các con sông ở Trung Kỳ có lưu vực không rộng, các lưu vực bị chia cắt bởi các dãy núi ngang chạy từ Trường Sơn ra biển. Ở miền Trung Trung Kỳ, các sông Cam Lộ (Quảng Trị), các sông ở Huế và Hội An đều ngắn và rộng, phía hạ lưu tạo ra một chuỗi đầm, có những cồn cát ngăn với biển và thường thay đổi về vị trí và độ sâu, nên không thuận lợi lắm cho việc lưu thông tàu bè. Trung Trung Kỳ được xem là một trong các khu vực có nhiều sông đào với khoảng 600 km so với 2.400 km sông tự nhiên. Tại đây, các thuyền nhỏ có thể đi lại 4 mùa trên toàn hệ thống. Tàu sà lúp⁸ chỉ hoạt động trên chiều dài khoảng 1.000 km trong 5 tháng mùa nước lớn và trên 300 km vào mùa nước cạn (A.A. Pouyanne, 1994: 90).

Về cảng biển, ngoài hai cảng chính của Đông Dương lúc bấy giờ là Hải Phòng và Sài Gòn, người Pháp đã đầu tư vào ba cảng có quy mô nhỏ hơn ở Trung Kỳ là Bến Thủy, Đà Nẵng và Quy Nhơn. Trong khi Bến Thủy được người Pháp xây dựng để trở thành cảng xuất khẩu hàng hóa của Lào, hay Quy Nhơn được chọn cho việc xuất cảng các sản phẩm của cao nguyên Gia Rai thuộc tỉnh Kon Tum (A.A. Pouyanne, 1994: 27-28, 60) thì cảng Đà Nẵng được kỳ vọng sẽ đáp ứng nhu cầu vận chuyển tất cả hàng hóa của khu vực Trung Trung Kỳ về cảng này, nhất là khi tuyến đường sắt xuyên Đông Dương được hoàn thành (A.A. Pouyanne, 1994: 60). Ở Trung Trung Kỳ, cảng Đà Nẵng giữ vai trò quan trọng số một. Theo thống kê, năm 1924, số tàu vào cảng là 3.927 với trọng tải là 727.147T. Số tàu rời cảng là 3.977 với trọng tải là 721.142T. Trọng tải tổng cộng là 1.448.289T. Lượng hàng hóa năm 1914 đạt 66.700T, năm 1917 là 43.657T, năm 1920 là 70.578T, năm 1924 lên đến 112.320T trong đó có 70.441T hàng nhập và 41.871T hàng xuất (A.A. Pouyanne, 1994: 116).

Nhằm gia tăng hiệu quả của 3 cảng ở khu vực duyên hải Trung Kỳ, chính quyền thuộc địa đã đầu tư 8,5 triệu đồng Đông Dương vào các hạng mục như cải tạo nâng cao trọng tải của tàu thuyền vào cảng, đồng thời trang bị các cầu tàu cùng các thiết bị bốc dỡ để phục vụ lượng hàng hóa xuất nhập cảng ngày càng tăng. Để bảo đảm an toàn cho tàu bè di chuyển dọc bờ biển Trung Kỳ, người Pháp đã xây dựng một hệ thống đèn báo bão và chiếu sáng bờ biển, bao gồm Hải đăng Tiên Sa tại điểm bắt đầu vào cảng Đà Nẵng cũng như các hải đăng Poulo Canton - Poulo Gambir - Varella - HonLon - Paradan và Kega bảo đảm báo hiệu bờ biển Trung Kỳ (A.A. Pouyanne, 1994: 103).

⁸ Tàu sà lúp (tiếng Pháp: chaloupe) là loại tàu chở khách và chở hàng trên sông.

Cơ sở hạ tầng giao thông, bao gồm hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy được mở mang, nhất là sự bổ sung của các tuyến hàng hải đường dài và của các cảng nước sâu có thể đón tàu tải trọng lớn (như cảng Bến Thủy, Đà Nẵng và Quy Nhơn) đã góp phần thúc đẩy thương mại của Trung Kỳ gia tăng đáng kể. Các loại mặt hàng xuất khẩu của Quảng Nam cũng như của khu vực, thông qua các cửa ngõ giao thương ở đây, đã được xuất khẩu ra các thị trường quốc tế.

4. Một số nhận xét và kết luận

Trong những năm cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, hình ảnh của vùng đất Quảng Nam - Đà Nẵng đã được ghi lại trong những ghi chép của các thương nhân, du khách hay công chức của chính quyền thuộc địa. Trong một lần thị sát các tỉnh Trung Kỳ, Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đã phải thốt lên khi nhìn thấy một Đà Nẵng “thật đắm say. Không có một cảnh thân tiên nào của Địa Trung Hải mà vừa đẹp mắt lại vừa lớn lao như vậy... Thật vậy, khung cảnh ở đây đủ khiến những kẻ muốn khám phá phải đi từ Pháp sang Viễn Đông để thưởng thức biết bao sự vật hấp dẫn và kỳ thú” (Paul Doumer, 2016: 333). Đặc biệt, khi tới Quảng Nam, Paul Doumer cảm thấy vô cùng hứng khởi khi: “Chúng ta đang ở trên vùng đất Quảng Nam giàu có. Dân số ở đây khoảng 500.000 người, tinh ly của nó là Hội An. Đây là một thành phố thương mại với nhiều ngôi nhà có kiến trúc truyền thống, và là một thương cảng xuất khẩu quế, đón tiếp nhiều người Miên. Mía được vận chuyển trực tiếp từ Hội An sang Quảng Châu bằng những con tàu lớn hoặc những chiếc thuyền tam bản vẫn di chuyển trên sông Đà Nẵng. Đó là nơi các thương nhân Đức đến mua thường kỳ và chuyển hàng đến Hương Cảng, Quảng Châu. Đường được tinh chế từ mía trồng với số lượng lớn, không tiêu thụ tại chỗ mà được đưa đến các nhà máy mía đường ở Hương Cảng” (Paul Doumer, 2016: 343).

Trong những năm 20 của thế kỷ XX, trong tác phẩm *Từ Nam chí Bắc*, Hồ Văn Lang - Tổng lý tờ *Thời Báo*, đã viết: “Tourane gọi là Cửa-hàn, cũng gọi là Đà Nẵng (Quảng Nam). Còn tại châu thành thì gọi là nhượng địa (nhượng cho nhà nước Langsa). Tourane phong cảnh đẹp. Tourane châu thành dân số lỏi 7.000, còn người Pháp lỏi 200, có hơn 471 khách trú. Còn tỉnh Quảng Nam dân số lỏi 669.186 người, người Pháp lỏi 70, còn khách trú có 205. Tỉnh nhỏ, đồ thổ sản nhiều lắm, như là mỏ than, mỏ vàng, quế... Lại gần có phố Hội An buôn bán thịnh lắm, nhưng mà phải đem đồ thổ sản sang lại Tourane xuất dương mớiặng, nên mới có nhiều hãng tây, lại có ngành Đông Pháp ngân hàng, có hãng ngành Bạch Thái công ty, mà năm 1919 đức kim Hoàng thượng có ngự xem tàu Bình Chuẩn. Tại đây có nhiều chỗ du ngoạn như núi Ngũ hành, chùa Non nước, núi đá cẩm thạch... Quảng Nam dân số đông là vì dễ sinh nhai, ruộng sâu, vườn rộng, có cá, có cây, công nghệ cũng nhiều” (Hồ Văn Lang, 1924: 155-156). Năm 1925, Lương Văn Can in *Đại Việt địa dư* (Lương Văn Can, 1925) nói về (câu ca) địa dư các tỉnh, trong đó có các tỉnh Trung Kỳ với các điều kiện tự nhiên, sản vật thiên nhiên, địa hình, phong thổ... đa dạng, giàu có. Trong sách này, Quảng Nam được mô tả như sau: “Gia Long dinh gọi Quảng Nam; Tỉnh từ Minh Mệnh thập tam đó mà; Đến năm Đồng Khánh thứ ba; Đất nhượng Đà Nẵng ấy là Tu-ran (Tourane); Rất xa thời phủ Điện Bàn, Duy Xuyên, Diên Khánh cùng miền Hòa Vinh (ba huyện); Tam Kỳ phủ với Điện Bình (phủ); Lệ Dương, Đức Phổ lại thành Hà Đông; Mỏ vàng, bạc, kẽm, sắt, đồng; Yên sào, cau, thuốc lại cùng quế quan...” (Lương Văn Can, 1925: 67).

Đến những năm 40, Trần Hữu Tư, một nhân chứng đương thời khi đi từ Bình Định đến Tourane đã ghi chép: “Châu thành Tourane là nhượng địa, nhờ có ảnh hưởng của hải cảng Cửa Hàn nên sự mua bán có vẻ náo nhiệt. Hải cảng đẹp lắm, thường có những tàu hàng và tàu trận đến đậu... Tại Tourane có đường xe hơi lên Baná. Baná là nơi cao nguyên nghỉ mát như Dalat, các quan Lang-sa tại Huế lên cất dinh thự tại đây rất nhiều” (Trần Hữu Tư, 1941: 12-14). Năm 1938, trong bài “Les chasseurs de sang” (Những thợ săn máu) đăng trên *Bulletin des Amis du vieux Hué*, tác giả

J. Le Pichon đã mô tả Quảng Nam là “một trong các tỉnh đông dân và dĩ nhiên là giàu có nhất của vương quốc An-nam” với bờ biển trải dài trên 120 km. Tỉnh lỵ là Fai-fo, cảng xưa người Bồ Đào Nha và người Nhật hay lui tới. Quảng Nam gồm một vùng châu thổ, những đụn cát và gò đồi... Những sản phẩm chính của này là quế ở Trà My (loại đặc sản của Quảng Nam nổi tiếng ở Trung Hoa và Mỹ)” (Le Pichon, 1938: 359-360).

Như vậy, trong nhận thức chung của chính quyền Pháp sau khi hoàn thành công cuộc bình định Việt Nam, Quảng Nam - Đà Nẵng - Trung Kỳ là một trong những nơi được quan tâm đầu tư và khai thác hơn cả. Cảng Đà Nẵng cũng là một trong những cửa ngõ xuất khẩu hàng hoá lớn nhất ra thị trường thế giới. Trong chiến lược khai thác thuộc địa, chính quyền thuộc địa đã nhận ra tiềm năng của Trung Kỳ, từ đó có những chính sách đầu tư, khai thác phù hợp với từng khu vực, từng lĩnh vực khác nhau nhằm mục tiêu thu được lợi nhuận tối đa. Từ việc khai thác công nghiệp (khai mỏ ở Bồng Miêu, Nông Sơn), nông nghiệp, thương mại đến du lịch nghỉ dưỡng, du lịch biển, dịch vụ với những bãi biển đẹp, khai thác du lịch văn hoá - lịch sử... nhằm tận dụng triệt để các nguồn lực ở đây, phục vụ cho chiến lược khai thác kinh tế trên toàn xứ Đông Dương. Nhìn một cách tổng thể, cấu trúc kinh tế, xã hội của Quảng Nam - Trung Kỳ đã có những biến đổi (bước chuyển) nhất định dưới tác động từ chủ trương, chiến lược kinh tế của chính quyền thuộc địa Pháp cuối thế kỷ XIX - đầu thế kỷ XX.

Trong xu thế toàn cầu hóa, hội nhập quốc tế sâu rộng đang diễn ra mạnh mẽ, cũng như những tác động từ cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, của bối cảnh chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, Quảng Nam - Nam Trung Bộ đang từng bước (và hoàn toàn tự tin) chuyển mình mạnh mẽ với tầm nhìn chiến lược nhằm “đánh thức” (khơi dậy) mọi tiềm năng, định vị “giá trị thực/ thể mạnh thực”, tạo đột phá, động lực phát triển, hướng đến sự phát triển bền vững cho địa phương và khu vực.

Tài liệu tham khảo

- Alexandre de Rhodes. (1994). *Hành trình và truyền giáo*. Tủ sách đoàn kết - Ủy ban đoàn kết Công giáo Thành phố Hồ Chí Minh.
- Bùi Danh Phong. (1985). Tài nguyên khoáng sản và lịch sử khai thác, sử dụng chúng ở Việt Nam. *Nghiên cứu Lịch sử*. Số 222.
- Cổng thông tin điện tử thành phố Đà Nẵng. (2020). Hệ thống đường sắt Thành phố Đà Nẵng. https://www.danang.gov.vn/web/guest/gioi-thieu/chi-tiet?id=38660&_c=39
- Derville Philippe. (2006). *Người Pháp và người An Nam - Bạn hay thù*. Nxb. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
- Doumer Paul. (2016). *Xứ Đông Dương (Hồi ký)*. Nxb. Thế giới.
- Dương Kinh Quốc. (2001). *Việt Nam những sự kiện lịch sử 1858-1918*. Nxb. Giáo dục.
- G. Malletterre et P. Legendre. (1900). *Livre - Atlas des Colonies Francaise*. Librairie Ch. Delagrave. Paris.
- Géographie. (1926). *Sách địa dư*, Imprimerie de Quynhon. Annam.
- Hồ Văn Lang. (1924). *Từ Nam chí Bắc*. Sadec Imprimerie Hồ -Văn.
- Hoa Thám. (2002). Từ văn tự bán mỏ than Hòn Gai 1884 đến thành lập Công ty mỏ than Bắc Kỳ của Pháp 1888. *Xưa và Nay*. Số 129.
- Hoàng Hằng. (2021). Hệ thống giao thông đường bộ tại Việt Nam đã hình thành như thế nào?. *Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I*. <http://archives.org.vn/gioi-thieu-tai-lieu-nghiep-vu/he-thong-giao-thong-duong-bo-tai-viet-nam-da-hinh-thanh-nhu-the-nao.htm>
- Jean Pierre Aumiphin. (1994). *Sự hiện diện tài chính của Pháp ở Đông Dương (1859-1939)*. Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam xuất bản.
- Jules Silvestre. (2020). *Đế quốc An Nam và người dân An Nam: Tổng quan về địa lý, sản vật, kỹ nghệ, phong tục và tập quán An Nam*. Nxb. Đà Nẵng.
- Le Pichon. (1938). Les chasseurs de sang. *Bulletin des Amis du vieux Hué*. N°4 Octobre-Décembre.

- Lê Quý Đôn. (2007). *Phủ biên tạp lục*. Nxb. Văn hóa Thông tin.
- Lorin Amaury. (2021). *Paul Doumer: Toàn quyền Đông Dương (1897-1902) - Bàn đạp thuộc địa*. Nxb. Thế giới.
- Lương Văn Can. (1925). *Đại Việt địa dư*. Nhà in Nghiêm Hàm.
- Nguyễn Duy Phương. (2012). Đường phố Đà Nẵng thời thuộc Pháp (1888-1945). *Nghiên cứu Lịch sử xứ Quảng*. Số 1-6.
- Nguyễn Minh Phương. (2017). Thủ công nghiệp Quảng Nam - Đà Nẵng (1802-1945). [Luận án Tiến sĩ Lịch sử. Trường Đại học Sư phạm - Đại học Huế].
- Nguyễn Quang Ngọc, Nguyễn Văn Kim (đồng chủ biên - 2018). *Biển với lục địa: Vai trò và mạng lưới giao lưu ở khu vực các dòng sông miền Trung*. Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội.
- Nguyễn Văn Kim. (2021). *Việt Nam - Tiềm năng và vị thế*. Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội.
- Nguyễn Xuân Thọ. (2016). *Bước mở đầu của sự thiết lập hệ thống thuộc địa Pháp ở Việt Nam (1858-1897)*. Nxb. Hồng Đức.
- Phan Huy Lê. (2021). Tình hình khai mỏ dưới triều Nguyễn. Trong sách *Tìm về cội nguồn*. Nxb. Thế giới.
- Phan Huy Lê. (1963). Tình hình khai mỏ dưới triều Nguyễn. *Nghiên cứu Lịch sử*. Số 52.
- Phan Khoang. (2016). *Việt Nam - Pháp thuộc sử (1884-1945)*. Nhà sách Khai trí xuất bản.
- Pouyanne.A.A. (1994). *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*. Nxb. Giao thông vận tải.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2006). *Đại Nam nhất thống chí*. t.2. Nxb. Thuận Hóa.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007). *Đại Nam thực lục*. t.8. Nxb. Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2012). *Đại Nam nhất thống chí*. t.1. Nxb. Lao động - Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây.
- Tạ Thị Thúy. (chủ biên - 2017). *Lịch sử Việt Nam*. t.8 (từ năm 1919 đến năm 1939). Nxb. Khoa học xã hội.
- Tạ Thị Thúy. (2018). *Công nghiệp khai khoáng ở Việt Nam thời kỳ Pháp thuộc*. Nxb. Khoa học xã hội.
- Trần Hữu Tư. (2/9/20071941). Hải Long du ký. *Báo Tuổi trẻ online*. <https://tuoitre.vn/hai-long-du-ky-218224.html>
- Trần Quốc Vượng. (1998). *Việt Nam: cái nhìn địa - văn hóa*. Nxb. Văn hóa Dân tộc.