

# TẢN MẠN VỀ XA LỘ BIÊN HÒA

Minh Đức



Xa lộ Biên Hòa, ngày nay gọi là xa lộ Hà Nội, cho đến ngày nay vẫn còn có người cho rằng Mỹ đã làm xa lộ này để làm phi đạo cho máy bay đáp xuống trong trường hợp phi trường Tân Sơn Nhất bị quân đội Cộng Sản tấn công làm hư hỏng. Chuyện này thật hư ra sao?

Xa lộ Biên Hòa có chiều dài 30 km chạy từ Sài Gòn lên đến Biên Hòa vì thế mà được gọi là xa lộ Biên Hòa. Xa lộ này được khởi công từ 1959 đến 1961 thì

hoàn thành.

Sự ra đời của xa lộ Biên Hòa gây ra nhiều bàn tán thời đó. Có nhiều điều mới lạ về xa lộ này khiến cho mọi người bàn tán.

Điều thứ nhất là xa lộ làm rất phẳng phiu. Từ trước đến nay người dân miền Nam chưa bao giờ nhìn thấy con đường nào rộng và phẳng phiu như thế. Những người đầu tiên chạy xe trên xa lộ Biên Hòa về kể lại xe chạy êm như ru, khiến cho người nghe náo nức muốn đi thử cho biết. Đó là vì xa lộ này được làm theo kỹ thuật mới. Xa lộ được trải nhựa bằng máy làm đường kiểu mới. Khác với cách làm đường kiểu cũ thời Pháp là đổ đá rậm trên mặt đường rồi xe chở nhựa đường đổ nhựa đường xuống từng chỗ, sau đó, xe hủ lô cán cho đều ra. Vì đổ nhựa từng chỗ một nên mặt đường không thể nào bằng phẳng bằng mặt đường đổ bằng máy có chiều ngang rộng và đổ nhựa cùng một lúc.



***Xây cất cầu Đồng Nai trên xa lộ Biên Hòa, 1959***

Điều thứ hai là lần đầu tiên dân miền Nam nhìn thấy đèn cao áp thủy ngân được gắn trên xa lộ Biên Hòa. Ban đêm chạy xe đèn chiếu sáng trưng nhìn rõ con đường chứ không tù mù như những ngọn đèn vàng trong thành phố gắn từ thời Pháp. Lại thêm không có ai bật đèn mà cứ chiều tối chạng vạng là đèn tự động bật lên. Có người hiểu biết giải thích rằng đó là vì các ngọn đèn có gắn bộ cảm ứng với ánh sáng. Khi ánh sáng xuống thấp đến một mức nào đó thì bộ cảm ứng ra lệnh cho đèn bật lên. Khi trời bắt đầu sáng thì đèn tự động tắt đi.

Điều thứ ba là trên xa lộ này có một cầu thật dài. Chiều dài của cầu gần một kilometre 986,12 m. Chiếc cầu này được làm với kỹ thuật mới nên khác với các cầu bằng sắt, lát ván của thời đó mà mỗi khi xe đi qua phải đi chậm vì cầu hẹp và kêu lọc cọc. Với chiếc cầu mới mặt cầu cũng đổ bê tông như mặt xa lộ và xe chạy qua không phải giảm tốc độ. Trên mặt cầu, cách quãng lại có khoảng nối với đầu nối bằng sắt để khi khí hậu thay đổi thì các khoảng bê tông giãn nở và thu lại không làm cho nứt cầu. Nếu ai muốn biết một kilometre dài như thế nào thì nhìn vào cầu này.



**Cầu Sài Gòn trên xa lộ Biên Hòa**

Điều làm cho nhiều người thắc mắc nhất là tại sao lại làm con đường rộng như thế, dài như thế chạy ngang qua những khu hai bên toàn là ruộng lúa, không có bao nhiêu người ở rồi đến Biên Hòa thì đột ngột dừng lại. Để giải đáp thắc mắc đó có người đưa ra câu trả lời là Mỹ làm con đường rộng rãi phẳng phiu như thế để cho phi cơ đáp xuống, phòng khi phi trường Tân Sơn Nhất bị quân đội Cộng Sản phá hủy. Từ đó họ suy ra rằng Mỹ làm đường xa lộ Biên Hòa để phục vụ cho quân sự là Mỹ có ý chiếm đóng lâu dài tại miền Nam.

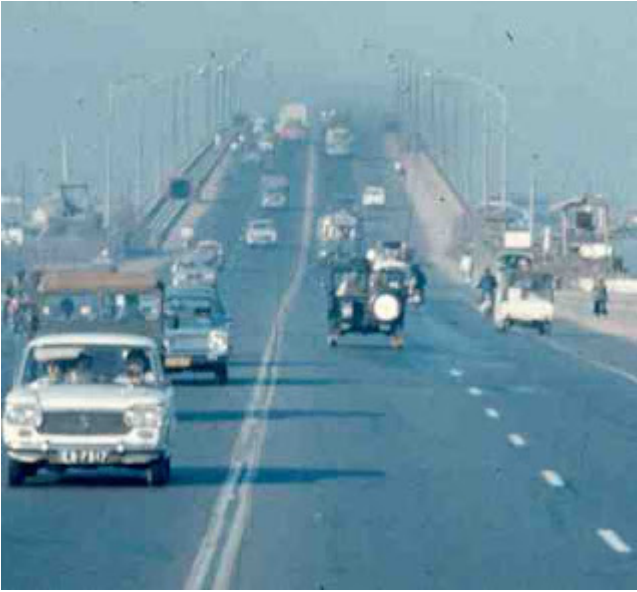
Nhưng có người đã từng đi học ở bên Pháp thì giải thích rằng đây là con đường xa lộ để nối liền khu dân cư tại Sài Gòn và khu kỹ nghệ, hay là khu công nghiệp, tại Biên Hòa. Họ kể ở bên Pháp, khu công nghiệp và khu dân cư lúc đầu được qui hoạch cách xa nhau và nối với nhau bằng xa lộ. Với thời gian, thì người dân xây nhà cửa san sát hai bên xa lộ khiến cho hai khu vực biến thành một thành phố chung.



***Ngã Tư Hàng Xanh lúc xa lộ vừa mới làm xong, 1961***

Theo kế hoạch thì chính phủ Việt Nam Cộng Hòa sẽ thành lập khu công nghiệp tại vùng Biên Hòa. Còn vùng Sài Gòn là trung tâm thương mại và khu dân cư sẽ tiêu thụ hàng hóa sản xuất từ khu công nghiệp Biên Hòa đồng thời những người sống tại Sài Gòn đi làm tại khu công nghiệp Biên Hòa sẽ có con đường cao tốc đi lại cho nhanh. Dự định đó ngày nay nhìn đã thấy rõ là nhiều người sống tại Sài Gòn đi làm tại khu công nghiệp Đồng Nai đã di chuyển trên xa lộ Hà Nội mỗi ngày và nhà cửa hai bên xa lộ Hà Nội ngày càng xây san sát. Theo cách thức phát triển mới thì làm hạ tầng cơ sở như đường xá, cầu cống trước rồi sau đó các nhà máy, hãng xưởng mới mở ra. Vì thế mà lúc đầu chỉ làm xa lộ thôi, còn các hãng xưởng sẽ được xây dựng tại khu công nghiệp Biên Hòa khi các chủ hãng thấy có đường xá lưu thông thuận lợi.

Đến năm 1975 xa lộ Biên Hòa đang làm đúng chức năng mà những nhà qui hoạch trước đó đã dự định. Có nhiều hãng xưởng mở ở khu công nghiệp Biên Hòa. Hàng ngày, nhiều công nhân tại Sài Gòn đi làm tại khu công nghiệp Biên Hòa được xe buýt của công ty chở đi. Các công nhân tụ tập tại một số điểm ở Sài Gòn, xe buýt ghé đón và chở đi Biên Hòa. Chiều xe buýt lại chở công nhân về thả ở các điểm tụ tập.



**Cầu Sài Gòn trên xa lộ Biên Hòa, 1969**

Như thế cùng một con đường, tùy theo kiến thức mà mỗi người nhìn nó với cặp mắt khác nhau. Người không có kiến thức về cách thức phát triển của một quốc gia công nghiệp thì tưởng rằng Mỹ làm xa lộ Biên Hòa để chiếm đóng miền Nam lâu dài. Từ đó họ nhìn Mỹ như là kẻ xâm lăng và tìm cách đánh đuổi người Mỹ.

Người có kiến thức về cách xây dựng một quốc gia công nghiệp thì xem người Mỹ là những người đang giúp cho miền Nam trở thành một nước công nghiệp hóa. Từ cách nhìn này, họ không xem Mỹ là kẻ thù mà xem Mỹ là người bạn giúp cho miền Nam phát triển mau chóng hơn.

Người nhìn Mỹ như kẻ xâm lăng thì xem những người Việt Nam cộng tác với người Mỹ là những kẻ bán nước, đi tiếp tay với kẻ xâm lăng. Họ nào biết đâu những người Việt đó cũng nuôi mộng muốn miền Nam đuổi kịp Nhật và họ thấy Mỹ đã giúp Nhật và Tây Âu phục hồi nhanh chóng sau Thế Chiến Hai nên họ hy vọng rằng nhờ Mỹ mà miền Nam phát triển nhanh chóng hơn.



**Cầu Đồng Nai trên xa lộ Biên Hòa, thập niên 1960**

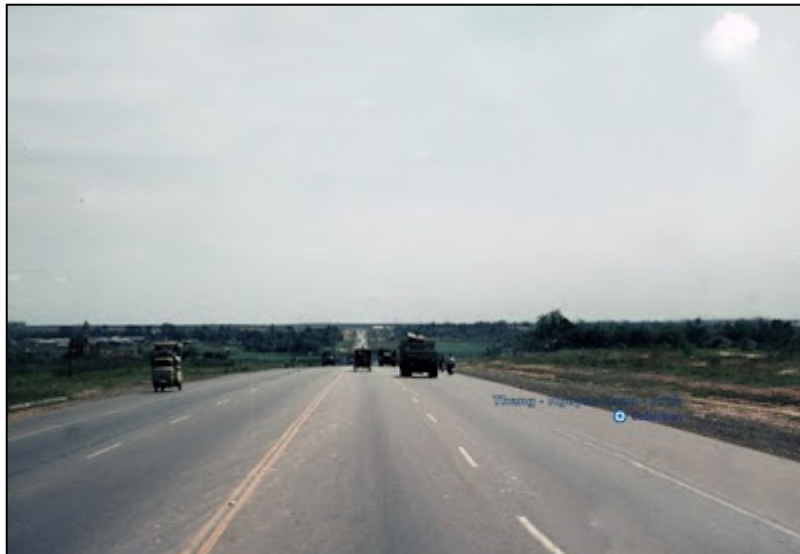
Nếu nhìn vào thời điểm xa lộ Biên Hòa được xây dựng thì có thể thấy mục đích của xa lộ Biên Hòa không phải là để phục vụ cho chiến tranh. Xa lộ Biên Hòa được khởi công

từ năm 1959. Vào thời điểm này, chính quyền Ngô Đình Diệm đã thành công trong việc tiêu diệt các cán bộ Cộng Sản được miền Bắc gài lại sau Hiệp Định Genève.

Sau khi ký Hiệp Định Genève thì đáng lẽ ra các cán bộ Cộng Sản phải đi ra miền Bắc hết theo như Hiệp Định qui định. Nhưng đảng Cộng Sản Việt Nam đã ra lệnh một số lớn cán bộ không tập kết ra Bắc mà chôn dấu vũ khí, giả làm dân sống như bình thường. Khi chính quyền Ngô Đình Diệm từ chối Hiệp Thương với miền Bắc vào năm 1956 thì đảng Cộng Sản Việt Nam ra lệnh các cán bộ được gài lại lấy vũ khí ra, nổi dậy lật đổ chính quyền miền Nam. Đến năm 1958 thì việc nổi dậy thất bại. Lê Duẩn, là người chỉ huy lực lượng Cộng Sản tại miền Nam lúc đó, đã đi về Bắc qua ngã Cầm Bốt để xin chỉ thị. Kết quả là đảng Cộng Sản Việt Nam ra nghị quyết dùng vũ lực giải phóng miền Nam vào năm 1960.

Khi người Mỹ khởi công xây dựng xa lộ Biên Hòa vào năm 1959, là lúc các lực lượng Cộng Sản tại miền Nam bị tiêu diệt gần hết thì Mỹ đâu cần phải làm xa lộ để phục vụ cho quân sự. Trái lại, người Mỹ nghĩ rằng chính quyền Ngô Đình Diệm đã thành công trong việc đem lại ổn định tại miền Nam. Miền Nam đã có hòa bình rồi, thì đó là lúc bắt đầu bắt tay vào xây dựng kinh tế. Xa lộ Biên Hòa được làm là để làm hạ tầng cơ sở cho một nền kinh tế công nghiệp tại miền Nam. Khi đã có xa lộ và các cơ sở hạ tầng thì các công ty Mỹ và các nước khác sẽ đến miền Nam đầu tư, mở nhà máy. Các cố vấn quân sự Mỹ sẽ có thể rút về vì quân đội miền Nam đủ sức để giữ cho tình hình ổn định. Miền Nam có thể tự lực phát triển như Singapore, Mã Lai hay Thái Lan mà không cần Mỹ phải can thiệp vào.

Không ngờ đến năm 1960, đảng Cộng Sản Việt Nam phát động chiến tranh để đánh chiếm miền Nam cho bằng được khiến cho Mỹ phải lún sâu vào quân sự tại miền Nam.



***Xa lộ Biên Hòa, 1970***

Đến cuối thập niên 1960, đầu thập niên 1970 thì Xa Lộ Vòng Đai được xây dựng ở xung quanh Sài Gòn. Gọi là xa lộ vòng đai vì xa lộ này không nối liền hai thành phố mà chỉ chạy xung quanh thành phố Sài Gòn. Xa Lộ Vòng Đai cũng được người dân gọi là xa lộ Đai Hàn vì xa lộ này do công binh của Nam Hàn xây dựng.

Khi xa lộ này được hoàn thành thì có người lại cũng cho rằng xa lộ này để chuyển quân quanh Sài Gòn cho nhanh. Có người lại cho rằng Xa Lộ Vòng Đai làm để phòng thủ Sài Gòn chống lại sự tấn công của quân đội Cộng Sản từ phía Củ Chi và ngày nay vẫn có người nghĩ như thế.

Còn những người từng đi Pháp, trước đây đã giải thích xa lộ Biên Hòa là để nối với khu công nghiệp thì không hiểu là Xa Lộ Vòng Đai này làm để làm gì vì chẳng nối với khu công nghiệp nào cả nên họ cũng thắc mắc.

Có người lúc đó mới đi du học ở Mỹ về mới giải thích rằng đây là cách xây xa lộ vòng đai như các thành phố bên Mỹ.

Ở bên Mỹ sau khi làm hệ thống xa lộ thì người ta thấy rằng các xa lộ đi xuyên qua thành phố sẽ có nhiều xe lưu thông làm kẹt xe. Nếu một người đi đường trường từ điểm này đến điểm kia phải đi qua nhiều thành phố mà mỗi lần đi xuyên qua thành phố thì lại bị kẹt xe sẽ làm cho tốc độ di chuyển chậm lại. Vì thế người Mỹ nghĩ ra cách làm xa lộ vòng đai để những ai đi đường xa, mỗi lần đi ngang qua một thành phố mà không có ý định dừng lại ở thành phố đó thì sẽ dùng xa lộ vòng đai để bỏ qua thành phố đó luôn thay vì phải dùng xa lộ đi xuyên qua thành phố, như thế sẽ tránh bị chậm lại một cách không cần thiết.

Dĩ nhiên trong thời chiến thì Xa Lộ Vòng Đai sẽ giúp cho việc di chuyển của quân đội dễ dàng hơn vì không phải đi xuyên qua thành phố đông đúc, nhưng đến thời bình thì Xa Lộ Vòng Đai sẽ nằm trong toàn bộ hệ thống xa lộ nối liền các thành phố khi có nhiều xa lộ khác được tiếp tục làm thêm.

Cùng là một con đường, mà với kiến thức khác nhau, người ta có thể gán cho con đường đó các mục đích khác nhau. Từ đó sinh ra các thái độ khác nhau với người làm ra con đường đó.

**Minh Đức**

**Nguồn:** <http://minhduc7.blogspot.com/2012/05/xa-lo-bien-hoa-co-phai-la-phi-ao-cho.html>