

HỆ THỐNG CẢNG THỊ Ở THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH NHÌN TỪ KHẢO CỔ HỌC ĐÔ THỊ VÀ CÔNG NGHIỆP

NGUYỄN THỊ HẬU*

1. Khảo cổ học đô thị và khảo cổ học công nghiệp

1.1. Khảo cổ học đô thị

Khảo cổ học Đô thị (Urban Archaeology) là một chuyên ngành của khảo cổ học, nghiên cứu tổng thể hệ thống cơ sở vật chất - hạ tầng, những vật dụng, sinh hoạt vật chất và tinh thần của con người trong các thị trấn, thành phố đã từng và đang tồn tại, nhằm khôi phục lại diện mạo lịch sử của các đô thị, trong đó đặc biệt chú trọng tới khôi phục “diễn trình” quy hoạch đô thị, đặc trưng hệ thống các công trình kiến trúc, vật liệu và kỹ thuật xây dựng... Qua đó góp phần “phục dựng” sự phân bố dân cư, đời sống kinh tế vật chất, văn hóa - tinh thần của thị dân, cũng như các hoạt động chính trị, văn hóa, tôn giáo, giao thương, trao đổi giao lưu kinh tế của đô thị (Colin Renfrew, Paul Bahn 2007). Khảo cổ học đô thị đặt đối tượng nghiên cứu chính là diễn trình cấu trúc đô thị và các di tích lịch sử - văn hóa, di tích khảo cổ trong đô thị. Vì vậy khảo cổ học đô thị, ngoài sự gắn bó hữu cơ với lịch sử, với nhân học và xã hội học, còn có mối liên quan mật thiết tới qui hoạch và kiến trúc công trình lẫn kiến trúc cảnh quan đô thị.

Khảo cổ học đô thị bao gồm ba lĩnh vực: Khai quật, nghiên cứu di tích các thời đại lịch sử trong đô thị hiện hữu, khai quật di tích các đô thị cổ trong lòng đất đô thị hiện hữu hoặc trong môi trường, cảnh quan khác, và nghiên cứu các công trình di tích lịch sử còn hiện hữu trên mặt đất trong đô thị hiện nay. Định hướng sự ứng xử với hệ thống di sản đô thị, khảo cổ học đô thị không chỉ là bộ môn nghiên cứu về quá khứ hiện hữu mà còn là ngành khoa học ứng dụng có thể “phát biểu” cho tương lai.

Ở Việt Nam, ngành Khảo cổ học Lịch sử bao trùm toàn bộ các lĩnh vực nghiên cứu di tích kiến trúc cổ - kiến trúc nghệ thuật, thương cảng, thương điểm... Một vấn đề đặc biệt khó khăn cho khảo cổ học đô thị Việt Nam là hiện nay trong quá trình đô thị hóa, nhiều địa phương không quan tâm giữ gìn bảo tồn công trình kiến trúc đô thị mà thường phá bỏ để xây công trình khác. Điều đó thể hiện sự hiểu biết giá trị di sản văn hóa đô thị còn hạn chế, kéo theo cách ứng xử đối với những chứng tích lịch sử cận - hiện đại một cách khá cực đoan, một thái độ hiện tại “phủ nhận” quá khứ nhất là về văn hóa.

* Trường ĐH KHXH & NV TP HCM

1.2. Khảo cổ học công nghiệp

Ngành Khảo cổ học công nghiệp nghiên cứu từ góc độ khảo cổ học di sản từ thời công nghiệp hóa, tức là những công xưởng, cơ sở hạ tầng đô thị như nhà máy và hệ thống cung cấp điện, nước, xử lý môi trường, hệ thống cầu đường và cảng biển - chính là những thành phần quan trọng kết cấu nên đô thị cận hiện đại. Khởi đầu là từ các nghiên cứu về lịch sử thời đại công nghiệp ở nước Anh. Từ năm 1990 Unesco bắt đầu ghi nhận các cơ sở công nghiệp vào danh sách di sản văn hóa thế giới, mà nổi bật nhất là Con đường di sản công nghiệp Châu Âu - một tuyến đường du lịch nổi tiếng xuyên qua nhiều quốc gia (Lê Thanh Hải 2016). Gần đây khái niệm Di sản công nghiệp đã được phổ biến rộng rãi hơn, do quá trình hiện đại hóa ở nhiều đô thị đã phá hủy hoặc phế bỏ nhiều công trình công nghiệp, thậm chí đó là những công trình từng mang lại sự phồn thịnh cho đô thị đó.

Khảo cổ học, theo cách tiếp cận trong ngành khảo cổ công nghiệp, sẽ không còn đặt nặng việc khai quật trong lòng đất mà là “đào bới” trong nhiều hệ thống kho tư liệu kiến trúc khác nhau, sử dụng tư duy phân tích để ghi lại và diễn giải lịch sử phát triển của thời đại công nghiệp thông qua những di sản văn hóa mà quá trình công nghiệp hóa đã để lại: hầm mỏ, công xưởng, máy móc, cầu đường, cảng biển và cả những khu đô thị nằm trên tuyến đường phát triển.

Cuối thế kỷ XIX, những cơ sở vật chất của nền công nghiệp bắt đầu có mặt ở Việt Nam. Sau hơn một thế kỷ phát triển, dù quy mô không lớn nhưng “văn minh công nghiệp” đã để lại một hệ thống di tích có giá trị lịch sử, văn hóa, xã hội. Trong đó nhiều công trình gắn bó với đời sống của cộng đồng dân cư, thành “thương hiệu” của một số thành phố, là đặc trưng cho một giai đoạn phát triển của địa phương hoặc quốc gia. Mặc dù những công trình này hình thành trong thời kỳ thuộc địa nhưng hiện nay là tài nguyên văn hóa có giá trị để khai thác du lịch, làm cơ sở kiến trúc để hiểu rõ hơn về một giai đoạn lịch sử Việt Nam gắn liền với quá trình phát triển của thế giới.

Trên thực tế tại Việt Nam, khái niệm “di sản công nghiệp” chỉ mới bắt đầu gần đây, mặt khác, trải qua chiến tranh và trong quá trình phát triển, nhất là thời kỳ “hiện đại hóa” từ đầu thế kỷ XXI, nhiều di sản công nghiệp ở các đô thị đã bị phá hủy. Nguyên nhân đầu tiên là do hạn chế về nhận thức, về quan điểm đánh giá giá trị di sản đô thị, di sản công nghiệp. Thứ hai là do việc cải thiện và bảo vệ môi trường nên cần thiết phải di dời cơ sở công nghiệp ra khỏi đô thị, việc di dời đồng thời cũng là hủy hoại những tài sản vật chất của ngành công nghiệp. Thứ ba là diện tích các cơ sở công nghiệp khá lớn, vị trí trong đô thị ngày càng trở nên “đắc địa”, trở thành “đối tượng” mà giới đầu tư bất động sản rất quan tâm. Vì vậy, các cơ sở công nghiệp cũng như nhiều di sản ở đô thị trở nên “yếu thế” giữa việc “bảo tồn” hay “phát triển”.

1.3. Khảo cổ học đô thị, khảo cổ học công nghiệp ở Thành phố Hồ Chí Minh

Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh hoàn toàn không phải là “vùng đất mới” như quan niệm phổ biến hiện nay. Trải qua thời kỳ tiền sử nằm trong văn hóa khảo cổ lưu vực sông Đồng Nai (3000 năm đến khoảng 2000 năm cách ngày nay), trải qua thời kỳ Văn hóa Óc Eo của vương quốc Phù Nam (thế kỷ I - thế kỷ VII) và thời kỳ sau đó kéo dài đến thế kỷ XVII... Đô thị cổ Sài Gòn - Chợ Lớn hình thành từ cuối thế kỷ XVIII và phát triển liên tục đến nay.

Từ nửa sau thế kỷ XIX với sự hoạch định và xây dựng của người Pháp, thành phố Sài Gòn - Chợ Lớn được xây dựng trên cơ sở một trung tâm hành chính - quân sự - trung tâm giao lưu buôn bán mà đầu mối là cảng Sài Gòn gắn liền với trung tâm sản xuất hàng hóa thủ công nghiệp và vựa lúa đồng bằng Nam Bộ - loại hàng hóa quan trọng bậc nhất. Chính đó yếu tố cùng với sự hoạch

định cụ thể, lâu dài, đủ làm cho Sài Gòn - Chợ Lớn thành một đô thị đúng nghĩa về cơ sở vật chất, các thiết chế văn hóa và sự hình thành một tầng lớp thị dân. Khu dân cư, khu thương mại, nhà thờ, quảng trường, công sở... xuất hiện, đường bộ dần thay thế vai trò giao thông của kênh rạch trong nội thành, cùng với hệ thống vỉa hè, cây xanh, cấp thoát nước và vệ sinh môi trường của thành phố (Nguyễn Thị Hậu, Hoàng Anh Tuấn 2015). Đặc biệt là sự hình thành và phát triển từ rất sớm hệ thống các nhà máy, công xưởng, bến cảng, công trình giao thông, các công trình phụ trợ của công nghiệp dịch vụ như hệ thống điện, nước...

Nghiên cứu từ khảo cổ học đô thị, Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh có 4 đặc trưng cơ bản - những ADN tạo nên bản sắc của đô thị Sài Gòn, nếu thiếu hay mất đi thì thành phố Hồ Chí Minh không còn bản sắc riêng. Những đặc trưng đó là:

- Sài Gòn là một đô thị sông nước;
- Sài Gòn là đô thị trung tâm kinh tế;
- Sài Gòn là đô thị đa dạng văn hóa;
- Sài Gòn là đô thị sớm được quy hoạch theo kiểu phương Tây (Nguyễn Thị Hậu 2017).

Đặc thù của khảo cổ học đô thị ở thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và các tỉnh Nam Bộ nói chung là các công trình kiến trúc đa số là từ thế kỷ XIX đến nay. Với niên đại như vậy rất hiếm khi phải xử lý các tầng văn hóa nằm quá sâu mà chủ yếu là phải làm việc với di tích tồn tại trên mặt đất. Trong đó phần lớn là các công trình kiến trúc nghệ thuật, công trình tôn giáo tín ngưỡng. Đặc biệt liên quan đến “đặc trưng sông nước” đô thị Sài Gòn có loại hình di sản cảnh quan đô thị “trên bến dưới thuyền” và di tích công nghiệp (hệ thống cảng). Đây cũng là đặc trưng của nhiều đô thị Nam bộ. Hệ thống cảng thị này nằm dọc theo sông Sài Gòn ra cửa biển Cần Giờ và từ rạch Bến Nghé đi vào Chợ Lớn về đồng bằng sông Cửu Long. Có thể coi “Xưởng thủy” được xây dựng từ thời chúa Nguyễn Ánh lập Thành Gia Định (1790) là dấu mốc khởi đầu cho hệ thống cảng thị ở Sài Gòn.

Là trung tâm kinh tế - văn hóa lớn nhất Việt Nam, hiện nay các di sản văn hóa của thành phố Hồ Chí Minh đang chịu nhiều thách thức do quá trình hiện đại hóa - đô thị hóa, việc thực thi bảo tồn di sản văn hóa còn rất nhiều khó khăn... Khảo cổ học đô thị và khảo cổ học công nghiệp Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh là hướng nghiên cứu, tiếp cận phù hợp để góp phần hữu hiệu giải quyết mâu thuẫn giữa bảo tồn và phát triển - một trong những vấn đề quan trọng hiện nay của nhiều đô thị ở Việt Nam.

2. Hệ thống cảng thị Sài Gòn đến giữa thế kỷ XX - di tích lịch sử công nghiệp

2.1. Di tích công nghiệp “công xưởng Ba Son”

Đây là di tích công nghiệp nổi tiếng nhất ở thành phố Hồ Chí Minh, do có quá trình phát triển lâu dài và vai trò quan trọng trong hoạt động công nghiệp của thành phố.

Xí nghiệp Liên hợp Ba Son (Di tích Lịch sử Ba Son) nằm tại quận 1 trung tâm thành phố Hồ Chí Minh. Toàn bộ diện tích lên đến 22,5ha với trên 100.000m² kho, xưởng sản xuất và phòng làm việc, trên 13.000m² ụ, triền; trên 1km cầu tàu, hơn 4km đường nhựa, có hai ụ chìm (Ụ lớn; 10.000 tấn, Ụ nhỏ: hơn 2000 tấn); hai dốc nổi có sức nâng 8.500 tấn và 2.000 tấn, một triền nề dài hơn 120m (Trần Thị Quang Khuynh 2017).

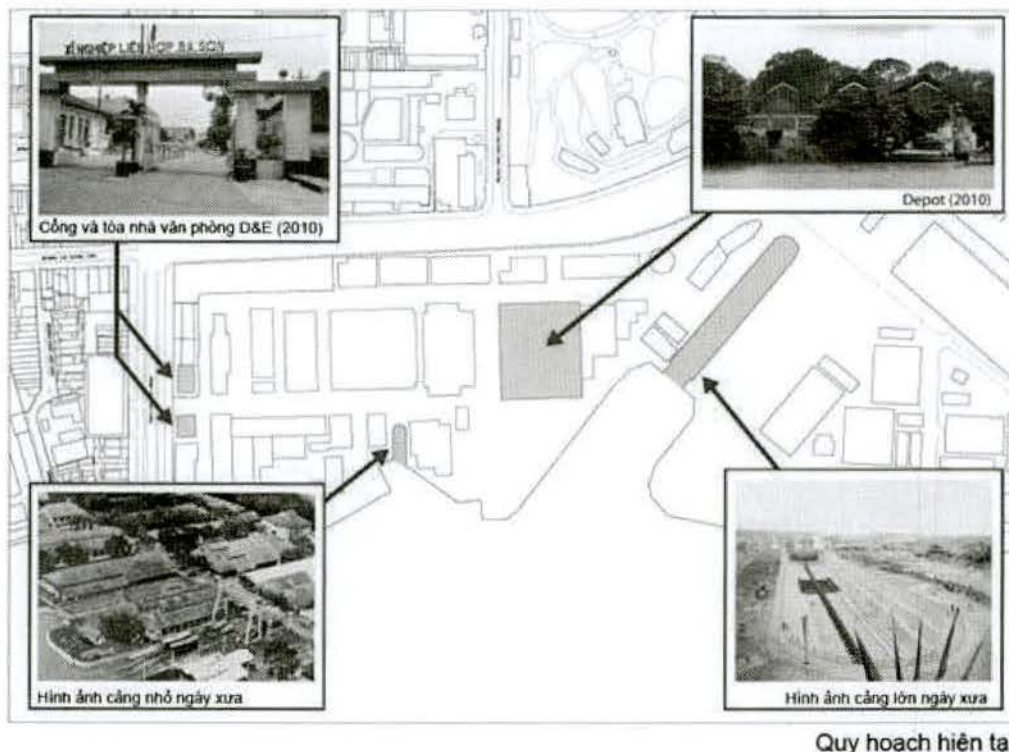
Khu vực này chính là Xưởng thủy từ thời chúa Nguyễn Ánh. Theo sách *Gia Định thành thông chí*: “Xưởng chiến thuyền ở cách phía đông thành một dặm, dọc theo sông Tân Bình (sông Sài Gòn) quanh qua sông Bình Trị (rạch Thị Nghè)... là mái che cho các thuyền hải đạo, chiến hạm, nhiều loại ghe với dụng cụ thủy chiến... xưởng giăng dài 3 dặm” (Trịnh Hoài Đức 2019). Xưởng thủy ra đời lúc đó không chỉ vì mục tiêu thương mại mà quan trọng hơn là nhằm củng cố quân sự và chính trị, thông qua việc Chúa Nguyễn Ánh cho đóng các loại tàu lớn đi sông, biển và phát triển hải quân.

Sau khi đánh chiếm thành Gia Định (thành Phụng) vào tháng 2.1859, năm 1861 Pháp cho xây dựng một ụ nhỏ cùng lán trại để sửa chữa các chiến thuyền. Năm 1863, chính phủ Pháp quyết định tổ chức, xây dựng và điều hành Nhà máy “Arsenal de Saigon” - xưởng quân giới Sài Gòn tại một vị trí thuận lợi là thủy trại và cơ xưởng thời Gia Long được mở rộng. Là chi nhánh của Arsenal de Toulon thuộc hải quân Pháp, xưởng Ba Son tiếp nhận kỹ thuật châu Âu, được trang bị máy móc tương đối hiện đại và quản lý theo cung cách công nghiệp phương Tây. Qua những lần đầu tư hiện đại hóa, xưởng Ba Son được mở rộng quy mô, xây dựng cầu tàu và xây dựng mới toàn bộ những trại xưởng của trại cơ khí, lắp đặt cầu trục và thay thế, bổ sung các thiết bị cho các xưởng gia công chế tạo. Những máy móc, thiết bị mới, hiện đại cần thiết cho việc sửa chữa, đóng tàu từ Pháp đưa sang lắp đặt và khai thác sử dụng tại Ba Son trước và sớm hơn các nơi khác ở Việt Nam (Trần Thị Quang Khuyên 2017).

Đặc biệt “Từ xưởng Ba Son đã xuất hành các chuyến tàu trong các chương trình nghiên cứu hải dương học, động và thực vật học, và địa chất học ở quần đảo Hoàng Sa. Theo tờ *L’Economie de l’Indochine* (21/2/1932), ngày 16/5/1931 tàu De Lanessan rời xưởng Ba Son ở Sài Gòn, mở đầu một chu kỳ mới của các chương trình thám hiểm nghiên cứu quần đảo Hoàng Sa” (Nguyễn Đức Hiệp, 2018). Đây là một tư liệu quý đối với việc nghiên cứu vấn đề chủ quyền biển đảo của Việt Nam.

Ba Son còn là nơi tập trung số lượng công nhân đông nhất tại Sài Gòn vào đầu thế kỷ XX, lực lượng thợ có tay nghề, chuyên nghiệp, hội đủ những yếu tố để hình thành một giai cấp. Như vậy di tích Ba Son có ý nghĩa quan trọng đối với lịch sử công nghiệp đóng tàu, nền kinh tế biển và an ninh quốc phòng. Về lịch sử cách mạng Việt Nam, di tích Ba Son gắn liền với vai trò của Chủ tịch Tôn Đức Thắng và phong trào công nhân Sài Gòn đầu thế kỷ XX. Để ghi nhận những giá trị lịch sử của Xưởng thủy - Ba Son, địa điểm lưu niệm Chủ tịch Tôn Đức Thắng tại Xí nghiệp Liên hợp Ba Son (xưởng Cơ khí 323) đã được công nhận Di tích Lịch sử quốc gia. Theo “Quy chế quản lý không gian, kiến trúc đô thị khu trung tâm hiện hữu thành phố Hồ Chí Minh 930ha”¹ trong khu vực Ba Son các công trình và kiến trúc cần được bảo tồn bao gồm:

A. Depot: Công trình kết cấu bê tông chịu lực có mái 3 cột nhìn ra sông Sài Gòn. B. Xưởng nhỏ: Nằm gần depot, ngay góc phải ra sông Sài Gòn. C. Xưởng lớn: Nằm xéo ra sông Sài Gòn. D. Văn phòng 1: Cổng Tôn Đức Thắng, kế cận Văn phòng 2. E. Văn phòng 2: Cổng Tôn Đức Thắng, kế cận Văn phòng 1 (Xưởng nhỏ, xưởng lớn chính là hai ụ tàu lớn và nhỏ, xây dựng năm 1884 - 1888) (*Hình 1*).



Hình 1. Sơ đồ các công trình và kiến trúc cần được bảo tồn trong khu vực Ba Son

Nguồn: QĐ số 3457/QĐ-UBND ngày 28/6/2013 về duyệt quy chế quản lý không gian, kiến trúc cảnh quan đô thị khu trung tâm hiện hữu thành phố Hồ Chí Minh (930ha)

Ngoài những giá trị di sản công nghiệp và ý nghĩa lịch sử nói trên, di tích Ba Son còn có nhiều giá trị về văn hóa - xã hội, giá trị kinh tế đối với sự phát triển của thành phố Hồ Chí Minh. Vị trí cảnh quan khu vực Ba Son đối với thành phố Hồ Chí Minh tương tự như nhiều thành phố lớn trên thế giới cũng có khu vực cảng và công xưởng ven sông, biển. Quá trình phát triển các thành phố cũng là quá trình chuyển hóa chức năng khu vực công nghiệp ven sông, biển. Thế giới có rất nhiều ví dụ về giữ gìn và khai thác di sản lịch sử, phần nhiều là công trình công nghiệp, cầu cảng, kho bãi, được giữ lại để ghi nhớ quá trình phát triển của đô thị ấy. Tại đó di sản công nghiệp được bảo tồn và sử dụng với công năng mới, phát huy giá trị về lịch sử - văn hóa và đặc biệt là trong kinh tế di sản.

2.2. Hệ thống thương cảng Sài Gòn

Ngay sau khi đặt chân đến Sài Gòn, mặc dù tình hình chưa ổn định, thực dân Pháp đã quyết định thành lập cảng Sài Gòn (22.2.1860). Cảng Sài Gòn vận hành và phát triển đòi hỏi phải có dịch vụ sửa chữa tàu. Chức năng này thuộc về xưởng Ba Son. Cảng Sài Gòn nằm trên con sông cùng tên, cách bờ biển 45 dặm. Đây là nơi duy nhất ở Nam kỳ cho phép các tàu hiện đại có thể tiến vào (Trung tâm lưu trữ quốc gia II 2021). Thương cảng Sài Gòn nhanh chóng phát triển và nổi tiếng nhờ việc xuất khẩu lúa gạo và nông sản của Nam kỳ.

Cảng Sài Gòn bao gồm một cảng biển và một cảng sông. Cảng biển trải dài ở phần hạ lưu của chiến cảng. Đây là phần cảng trú ẩn quan trọng và rất ít khi bị ảnh hưởng của bão. Phần sông Sài Gòn được trang bị làm chỗ neo đậu tàu và trung chuyển hàng hóa. Các công trình cảng biển bao gồm; các điểm neo đậu tàu, các bến bãi, xưởng sửa đóng tàu, kho hàng, các kho nhiên liệu...

Vị trí cảng Sài Gòn: Trên hữu ngạn sông Sài Gòn, gồm hai phần: Quân cảng: từ vàm Thị Nghè (Rạch Thị Nghè đổ ra sông Sài Gòn), khoảng từ nhà máy Ba Son đến công trường Mê Linh (đầu đường Hai Bà Trưng ngày nay, lúc đó đoạn này gọi là Quai Primauguet) dài khoảng 600m.

- Thương cảng: Từ công trường Mê Linh đến cầu Khánh Hội, ngã ba sông Sài Gòn với rạch Bến Nghé (khu vực cột cờ Thủ Ngữ và phía bên kia là tòa nhà Bến Nhà rồng).

Đến thập niên 50 của thế kỷ XX Thương cảng Sài Gòn dài khoảng 4.000m (không kể quân cảng) chia ra 3 phần:

- Từ ranh giới quân cảng tới vàm rạch Bến Nghé (nay là đường Tôn Đức Thắng) có 3 cầu tàu dài 81m, 64m và 43m để tàu thuyền chạy đường sông sử dụng.

- Từ rạch Bến Nghé đến Kinh Tế (đọc đường Nguyễn Tất Thành) có 2 bến: Nhà Rồng (dài 380m với 3 cầu tàu) và Khánh Hội (dài 1032m với 9 cầu tàu). Trên sông có 21 phao neo tàu (5 phao bên phải và 16 phao bên trái)

- Hải cảng Nhà Bè nằm trên sông Nhà Bè cách Sài Gòn 16km, dành cho tàu thuyền chở các hàng dễ cháy nổ, có 5 cầu tàu cho tàu chở dầu đậu và 3 phao neo tàu (Nguyễn Đức Hòa 2013).

Cảng sông băng qua Sài Gòn và Chợ Lớn trên một chiều dài 12km đường chim bay. Ban đầu chỉ bao gồm rạch Bến Nghé, tuy nhiên rạch khá hẹp và không sâu nên không đáp ứng nhu cầu thông thương ngày càng phát triển. Sau đó, kênh Tè, kênh Đồi cùng với 3 kênh nhỏ nối với rạch Bến Nghé. Các kênh mới này đều rộng hơn và sâu hơn rạch Bến Nghé nên góp phần quan trọng, tích cực cho thông thương ở tuyến đường thủy này.

Giang cảng Sài Gòn - Chợ Lớn (Port Fluvial de Saigon - Cholon) trải dài trên 26,5km, trên các con rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ, rạch Lò Gốm, kênh Tè, kênh Đồi và những con kênh nối. Nhìn lên bản đồ Chợ Lớn năm 1923, từ Cầu Mống xuống cầu Chà Và dọc theo rạch Bến Nghé là các bến Chương Dương, Hàm Tử, Vân Đồn, Phạm Thế Hiển, còn theo đi từ cầu Chà Và xuống rạch Lò Gốm, dọc theo kinh Tàu Hủ, hai bên là các bến như: bến Lê Quang Liêm, bến Bình Đông... Đây là khu vực dày đặc các nhà máy lúa gạo và lưu lượng thuyền bè rất lớn phục vụ cho ngành công nghiệp địa phương. Các cảng sông không có các công trình cầu cảng công cộng, nhưng lại có các cơ sở của tư nhân có máy móc băng chuyền vận chuyển lúa gạo vận chuyển vào Chợ Lớn. Từ khu vực Chợ Lớn lúa gạo được xay sát đóng bao và vận chuyển ra cảng biển để xuất khẩu. Dọc theo kênh Bến Nghé và khu vực cảng sông có nhiều xưởng sửa chữa và đóng tàu gỗ.

Cảng Sài Gòn không chỉ là thương cảng mà còn là hải cảng loại 1, nhờ vị trí chiến lược cũng như hạ tầng cơ sở tại đây. Cũng từ điều kiện này Pháp đã xây dựng một xưởng đóng tàu hải quân được coi là quan trọng nhất thuộc địa, có thể cho phép xây dựng và sửa chữa các loại tàu trọng tải lớn. Trong xưởng này có một ụ tàu rất hiện đại được xây dựng theo Nghị định ngày 26/8/1884 (Trung tâm lưu trữ quốc gia II 2021), chính là Ụ tàu lớn trong di tích Ba Son.

2.3. Sự biến đổi cảnh quan và di tích còn lại của hệ thống cảng thị

Cho đến nay, những di tích thuộc cơ sở hạ tầng đô thị Sài Gòn còn lại không nhiều, hệ thống bến, cảng Sài Gòn cũng vậy. Hầu hết các cơ sở công nghiệp này ra đời trong thời Pháp thuộc, niên đại cuối thế kỷ XIX và đầu thế kỷ XX. Dưới thời Việt Nam cộng hòa nhiều công trình hạ tầng và bến cảng đã được sửa chữa, xây mới, trang thiết bị kỹ thuật hiện đại nhằm phục vụ cho chiến tranh Việt Nam, cảnh quan các bến, cảng hồi đầu thế kỷ XX cũng đã thay đổi ít nhiều.

Đến đầu thế kỷ XXI các cầu tàu của hệ thống thương cảng Sài Gòn thời Pháp hầu như không còn tồn tại, chỉ còn vài cầu tàu tập trung ở khu vực Bến Bạch Đằng và bến Nhà Rồng. Dọc kênh Tàu Hủ thì không còn dấu tích các bến bãi do việc xây dựng đại lộ Đông Tây. Đáng chú ý là dù phà Thủ Thiêm đã ngừng hoạt động vào ngày 1.1.2012 nhưng cầu tàu dùng cho phà Thủ Thiêm cập bến vẫn được giữ lại ở cả hai đầu quận 1 và quận 2 (nay là thành phố Thủ Đức), hiện sử dụng làm bến thủy nội địa. Những cầu tàu bằng sắt có dáng vẻ hiện đại nhưng cũng khá mỹ thuật.

Hệ thống văn phòng của cảng thương mại, hiện còn tòa nhà của hãng thương mại biển của Pháp, nay là nhà bảo tàng Hồ Chí Minh (Nhà Rồng). Đây là công trình nổi bật với lối kiến trúc thuộc địa cuối thế kỷ XIX. Ở khu vực bến Bình Đông quận 8 chỉ còn một vài khu văn phòng là đây nhà cổ mang phong cách kiến trúc Pháp và Trung Hoa, nhưng cũng đã hoang phế.

Trước đây dọc kênh Bến Nghé các hoạt động diễn ra hàng ngày rất tấp nập, đủ loại ghe thuyền neo đậu ở các bến. Từ bến Lê Quang Liêm, hàng hóa nông phẩm, trái cây được đưa đến chợ Bình Tây và các chợ khác khắp Sài Gòn và hàng sản xuất từ Chợ Lớn được đưa xuống trở lại miền Tây. Đối diện bên kia các bến Vân Đồn, Phạm Thế Hiển, Bến Bình Đông xưa kia là các nhà máy xay lúa gạo nơi lúa gạo từ miền Tây đổ về, và từ đây được xuất cảng đi nhiều nước. Vì thế Chợ Lớn là trung tâm thương mại ở miền Nam. Cho đến thập kỷ 1990 dọc theo Rạch Bến Nghé, kinh Tàu Hủ, các bến tàu vẫn còn hoạt động phục vụ vận chuyển hàng hóa, nông sản: bến Chương Dương (Quai de Belgique), bến Hàm Tử (Quai Le Marne), bến Lê Quang Liêm (Quai de My Tho - vì là bến nơi tàu, ghe từ Mỹ Tho và miền Tây đổ về đây). Tuy nhiên từ khi đại lộ Đông Tây (đại lộ Võ Văn Kiệt) được xây dựng và hoàn thành (2011), các bến/bãi này dần ngừng hoạt động (Nguyễn Thị Hậu 2017).

3. Giá trị di sản của hệ thống cảng thị Sài Gòn trong sự phát triển của thành phố Hồ Chí Minh

Phần lớn đô thị ở Nam Bộ hình thành và phát triển bên những dòng sông thành “đô thị sông nước”, Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh trải qua hơn 300 năm đã định hình là một thành phố ven sông Sài Gòn. Từ đó hình thành Ba Son, Tân Cảng, hệ thống thương cảng Sài Gòn lớn nhất nước... Rồi từ Cầu Mống vào Chợ Lớn là rạch Bến Nghé hai bên là nhà máy bến cảng phố chợ... Do đó, sông Sài Gòn - rạch Bến Nghé được coi là “mặt tiền” của đô thị Sài Gòn (xưa) vì ở đó hiện diện khá đầy đủ những đặc trưng kinh tế - văn hóa của thành phố.

Trong quá trình hiện đại hóa, từ đầu thế kỷ XXI thành phố Hồ Chí Minh có tốc độ đô thị hóa mạnh mẽ và lan rộng. Hệ thống bến - cảng công nghiệp đã di dời ra khỏi thành phố, để bảo vệ môi trường và tạo điều kiện phát triển hệ thống cảng hiện đại hơn. Tuy nhiên, những di tích, di vật của hệ thống cảng thị (cảng biển, cảng sông) đã không được kịp thời được bảo vệ, sưu tầm và lưu giữ tại các bảo tàng của thành phố cũng như các Nhà truyền thống của hệ thống cảng Sài Gòn.

Việc nhà máy Ba Son bị phá bỏ để xây tại vị trí ấy một cụm lớn nhà cao tầng ven sông Sài Gòn gây sự chú ý của không ít người quan tâm tới không gian di sản của đô thị lớn nhất nước. Điều đáng tiếc là giới nghiên cứu khảo cổ, bảo tàng ở thành phố Hồ Chí Minh đã không được tiếp cận di tích để sưu tầm, lưu giữ và nghiên cứu di tích, di vật ở đây. May mắn là có hai công trình mà chủ nhân là một kiến trúc sư, đã tận dụng phế liệu thu được sau khi Ba Son bị đập bỏ, gồm khách sạn The Myst Đồng Khởi (quận 1) và một căn nhà ở quận Bình Thạnh².

Hiện nay, tại Bảo tàng thành phố Hồ Chí Minh có trưng bày một số hiện vật về “Cảng Sài Gòn”, niên đại hiện vật từ thời Pháp thuộc (trước 1954). Gồm có:

- Dụng cụ neo tàu: bích neo tàu, dây xích neo tàu, neo có ngáng;
- Dụng cụ xếp dỡ hàng: khayên đầu dây chống mài mòn cáp, quả nặng chống xoắn cáp, móc sắt cầu hàng, móc cầu bành bông;
- Sưu tập thẻ đếm bao lúa xuất nhập kho thể hiện nét nhộn nhịp của cảng;
- Sưu tập hiện vật trên tàu lai dắt 240: còi tàu, phao cứu sinh cá nhân, máy viễn thông truyền lệnh từ buồng chỉ huy xuống gian máy trên tàu hơi nước để điều khiển tốc độ, bộ đèn tín hiệu;
- + Đèn trắng phát tín hiệu, khoảng chiếu sáng 3600, treo ở buồng lái.
- + Đèn mạn, khoảng cách chiếu sáng 112030', đèn xanh ve treo phía trước mũi qua mạn bên phải, đèn đỏ treo phía trước mạn bên trái. Đèn mạn đặt thấp hơn ít nhất 1/4 chiều cao đèn trắng mũi.

Lịch sử phát triển của Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh đã gắn liền với sông Sài Gòn, nền kinh tế năng động và hội nhập của thành phố này gắn liền với hệ thống cảng thị, văn hóa lối sống thành phố này có tính chất khai mở, phóng khoáng của sông của biển... Di sản đô thị, di sản công nghiệp của thành phố Hồ Chí Minh có giá trị to lớn về lịch sử công nghiệp và đô thị VN. Trong quá trình hình thành và phát triển vùng đất Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh, nhờ luôn hội tụ và phát huy những lợi thế về vị trí địa lý, sự giao thương rộng rãi với bên ngoài và nguồn lực vật chất của lưu vực Đồng Nai - Cửu Long, “cảng thị sơ khai” Cần Giờ xưa kia, cảng Bến Nghé thời Nguyễn, cảng Sài Gòn trong thế kỷ XXI và hiện nay là hệ thống cảng biển, thành phố Hồ Chí Minh đã giữ vững vai trò quan trọng trong những giai đoạn lịch sử khác nhau. Đó là một lợi thế mà hầu như không có một đô thị biển nào ở Việt Nam có được (Nguyễn Thị Hậu 2010).

Tuy nhiên, khái niệm di sản công nghiệp chưa được pháp lý hóa tại Việt Nam. Tức là chưa được ghi nhận, thừa nhận bởi các tổ chức, cơ quan của nhà nước. Cụ thể hơn, nó chưa được đưa vào các văn bản pháp luật liên quan (như Luật Di sản, Luật Quy hoạch Đô thị, Luật Kiến trúc...). Do không có khái niệm di sản công nghiệp được chính thức hóa, không có những nghiên cứu sâu và các tiêu chí đánh giá được đưa thành quy định, thì không thể thực hiện đánh giá, phân loại và ghi nhận di sản một cách chính thức cho các đối tượng này. Việc nghiên cứu di sản công nghiệp từ nhiều góc độ: khảo cổ học đô thị và công nghiệp, kiến trúc, quy hoạch đô thị... góp phần “luật hóa” những khái niệm công cụ do thực tiễn đời sống đang đòi hỏi, góp phần tích cực và kịp thời bảo vệ di sản văn hóa đô thị nói chung, di sản công nghiệp nói riêng.

Chú thích:

1. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Xay-dung-Do-thi/Quyết-dinh-3457-QĐ-UBND-Quy-che-quan-ly-khong-gian-kien-truc-canh-quan-do-thi-198757.aspx>
2. <https://kienviet.net/2017/06/27/kts-nguyen-hoa-hiep-va-tiep-bien-bason/>

TÀI LIỆU DẪN

- COLIN RENFREW, PAUL BANH 2007. *Khảo cổ học Lý thuyết, phương pháp và thực hành* (Đặng Văn Thắng, Lê Long Hồ, Trần Hạnh Minh Phương dịch). Nxb. Trẻ.
- TRỊNH HOÀI ĐỨC 2019. *Gia Định thành thông chí*. (Phạm Hoàng Quân dịch, chú và khảo chứng). Nxb. Tổng hợp TPHCM: 546.
- LÊ THANH HẢI 2016. Quản trị tài nguyên văn hóa: kinh nghiệm khảo cổ đô thị trong hệ thống Anh - Mỹ. Trong *Kỷ yếu HTKH Những vấn đề về bảo tồn di sản văn hóa đô thị Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh (giai đoạn 2010 - 2015)*. Hội Khoa học Lịch sử thành phố Hồ Chí Minh tháng 4.2016.
- NGUYỄN THỊ HẬU 2017. *Đô thị Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh khảo cổ học và bảo tồn di sản*. Nxb. Tổng hợp thành phố Hồ Chí Minh.
- NGUYỄN THỊ HẬU, HOÀNG ANH TUẤN 2015. Khảo cổ học đô thị Việt Nam: nghiên cứu tại Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh. Trong *Khảo cổ học*, số 4: 88 - 95.
- NGUYỄN ĐỨC HÒA 2013. *Kỷ yếu Hội thảo "150 năm lịch sử & phát triển Cảng Sài Gòn"*, do Đại học Sài Gòn và Cảng Sài Gòn tổ chức tháng 6/2014.
- NGUYỄN ĐỨC HIỆP 2018. *Lịch sử doanh nghiệp và công nghiệp ở Sài Gòn và Nam kỳ từ giữa thế kỷ XIX đến năm 1945*. Nxb. Tổng hợp thành phố Hồ Chí Minh.
- TRẦN THỊ QUANG KHUYÊN 2017. Di tích lịch sử Ba Sơn di sản văn hóa công nghiệp của Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh. *Kỷ yếu HTKH Những vấn đề về bảo tồn di sản văn hóa đô thị Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh (giai đoạn 2010 - 2015)*. Hội Khoa học Lịch sử TPHCM tháng 4.2016.
- TRUNG TÂM LƯU TRỮ QUỐC GIA II 2021. *Đô thị Sài Gòn Chợ Lớn trước năm 1945 qua tài liệu lưu trữ*. Nxb. Thông tin và Truyền thông: 252 - 256.

URBAN-PORT SYSTEM IN HỒ CHÍ MINH CITY IN VIEW OF URBAN AND INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY

NGUYỄN THỊ HẬU

Sài Gòn is a "river city", which is a natural landscape and an important trade route. Therefore, Saigon has a developed port system that contributes to the bustle and civilization of the city.

The port system demonstrated very early dynamic and integrative characteristics of Sài Gòn urban, reflecting the commercial and open nature of this urban area. However, in the current modernization process, the remaining port system including ports and workshops have not been preserved, exploited and their values of "industrial heritage", the important heritage and characteristics of the city's history, have not been valorized

Urban and industrial archeology contributes to identification of the values and the contributions of the port industrial heritage to the sustainable development of the Hồ Chí Minh city.