

## 2

# Đường sá và quy hoạch đô thị ở Hà Nội

*Emmanuel Cerise*

*René de Maximy*

### Thành phố và các dự án: các xu hướng

#### *Một thành phố đang thay đổi*

Hà Nội, thành phố nghìn năm tuổi, là một thành phố mới. Bề ngoài nghịch lý này chỉ phản ánh sự đảo lộn diễn ra từ mấy năm nay đã làm cho thủ đô của Việt Nam từ một thành phố nhỏ bé trở thành một đô thị lớn phát triển nhanh và mạnh. Đây là nhận xét ngắn gọn về sự phát triển của thành phố lớn nhất miền Bắc Việt Nam, theo quan sát từ nhiều năm nay của một kiến trúc sư vốn quan tâm đến kiến trúc và các khu phố của Hà Nội và một nhà nghiên cứu địa lý và quy hoạch đô thị, người đã có nhiều chuyến công tác tại Việt Nam từ khi đất nước chuyển đổi sang cơ chế kinh tế thị trường (1986). Những nhận xét này dựa trên kết quả của một công trình nghiên cứu mà các dữ liệu được thu thập tại chỗ qua hàng loạt cuộc phỏng vấn các đối tượng với tư cách là: công dân thường, người sử dụng các công trình, nhà đầu tư, những người phụ trách và nhà chuyên môn về quy hoạch đô thị. Dữ liệu này đã được đối chiếu với những nguồn tài liệu khác như tài liệu lưu trữ, các ấn phẩm đã xuất bản, và được bổ sung bằng các dữ liệu liên quan đến thuế, được chọn lọc và chỉnh lý thường xuyên. Những nghiên cứu của các sinh viên kiến trúc trong lĩnh vực này cũng được tham khảo. Đây không phải là kết quả điều tra cứng nhắc và không chuẩn xác, mà là những phân tích với sự hiểu biết sâu sắc về thành phố, được kiểm định lại bằng những lần đi bộ, đi

xe đạp hoặc xe máy – những phương tiện giao thông thích hợp nhất với mỗi người dân Hà Nội vào đầu thế kỷ XXI này.

Ngoài sự phát triển về kiến trúc và đô thị, ở đây chúng tôi còn đề cập đến động lực thúc đẩy các tác nhân đặc biệt và chính thức tham gia bảo tồn và tạo chuyển biến – hai mặt của việc quản lý phát triển Hà Nội. Trên thực tế, thành phố phải đối mặt với những vấn đề lớn và mang tính thời sự như: tôn trọng di sản kiến trúc đô thị, đặc biệt là các công trình xây dựng và phương thức quy hoạch đô thị; luôn tính đến các phong tục, truyền thống vẫn còn đậm nét của người dân đô thị cũ và những người mới chuyển đến; nâng cao điều kiện sống của đại bộ phận dân cư, nhà ở và việc sử dụng không gian công cộng; chủ động phát triển và mở rộng để Hà Nội trở thành trung tâm của khu vực đô thị đặc biệt năng động. Đó chính là cách thức mà người dân Hà Nội đã áp dụng để tổ chức nơi ở và sử dụng không gian công cộng gần nơi ở của họ. Chính quyền phải thỏa hiệp với cách suy nghĩ đã ăn sâu vào tập quán này. Như vậy, có thể thấy trong sự việc này một cách tiếp cận rất thực tế trong đó các lực lượng xã hội, kinh tế và chính trị phối hợp và hòa hợp bằng cách nhượng bộ lẫn nhau.

Để nắm được một cách cụ thể ý thức thực tế đang được điều tiết ở những phương diện có vẻ tương phản với nhau, giữa một bên là chủ nghĩa tư bản thị trường với một chính sách dựa trên cơ sở tư tưởng cộng sản chủ nghĩa được chính thức công nhận và một bên là truyền thống vẫn còn đậm nét, chúng tôi sẽ nghiên cứu cụ thể hơn ví dụ về trục đường lịch sử đang chuyển biến mạnh mẽ. Giới hạn phía nam của trục đường này một mặt là “trung tâm lịch sử” và khu phố thời Pháp thuộc, mặt khác là các không gian đã được xây dựng hay đang trong quá trình đô thị hóa sau thời Pháp thuộc, và những khu đô thị mới được mở rộng nhanh chóng. Trục đường này đã tạo ra hàng loạt tình huống chứng minh cho sự đối đầu giữa các lực lượng xã hội ở Hà Nội, nơi có sự năng động đặc biệt trong quy hoạch đô thị.

Ở đây, chúng tôi chỉ trình bày một hình mẫu tiêu biểu trong các vấn đề đang đặt ra cho Hà Nội. Hiện nay, khi thành phố còn đang có những vấn đề chưa được làm rõ, thì lại phải sửa đổi hệ thống pháp lý về đất đai, đưa ra quy chế lưu thông bằng xe máy vì những vấn đề này ngày càng chịu sự chi phối của sáng kiến cá nhân và của việc sử dụng không đúng quy cách không gian đô thị, do đó cần tạo ra sự thống nhất giữa lãnh đạo thành phố và những sáng kiến cá nhân.

### *Hà Nội, thành phố nghìn năm tuổi*

Hà Nội được hình thành từ cách đây 10 thế kỷ, trong đó 120 năm gần đây, với sự có mặt của người Pháp, Hà Nội đã có những thay đổi đáng

kể về diện mạo. Hoàng thành trước đây có tường bao kín, cạnh đó là khu phố buôn bán. Khi quân Pháp chiếm Hà Nội, khu vực buôn bán vẫn được giữ lại, còn hoàng thành – biểu tượng của một chính quyền bị lật đổ, đã trở thành khu vực dành cho các cơ quan hành chính và quân sự. Ngược lại với cách sử dụng của người Pháp, người Việt Nam đã biết đánh giá, tiếp nhận và bảo tồn những di tích kiến trúc và phong cách quy hoạch đô thị thời Pháp thuộc. Trong suốt quá trình lịch sử này, một số nét đã ảnh hưởng đến phần còn lại của thành phố cổ. Những biểu hiện này có thể nhận ra được, nhưng không nhất thiết phải ở nơi người ta mong muốn. Thực vậy, chúng ta vẫn còn thấy trong thành phố những công trình có kiến trúc và lịch sử riêng biệt, minh chứng cho kiến trúc và lịch sử của những thời đại đã qua. Cũng vẫn còn những di tích rất lâu đời mới được phát hiện ở trung tâm hoàng thành, mặc dù hoàng thành đã bị người Pháp phá vào cuối thế kỷ XIX.

Tuy nhiên, ở đây đối tượng quan tâm của chúng tôi không phải là những di tích này, mà là nghệ thuật sống và làm việc có được từ lịch sử nghìn năm của Hà Nội, vẫn tồn tại như trầm tích không ngừng thay đổi, chứa đựng các yếu tố cấu thành phong phú. Bề dày văn hóa đã ăn sâu vào tập quán của người Hà Nội đến mức tiếp tục theo họ chuyển đến những nơi thành phố mới mở rộng hiện nay. Hiện tượng này không phải của riêng Hà Nội, nhưng việc chú ý tới vị trí và ý nghĩa của nó giúp chúng tôi đánh giá khả năng sử dụng không gian đô thị, phản ánh sự hội nhập của người dân ở mỗi thành phố. Đó là điều dễ nhận thấy qua phố xá và các công trình xây dựng ở đây.

Rất nhiều thành phố ở Đông Nam Á vẫn giữ kiểu quy hoạch khu phố riêng cho mỗi ngành kinh doanh hay mỗi nghề thủ công. Đây là tình trạng cơ bản, chứng tỏ sự hiện diện thường xuyên của văn hóa đô thị, gắn việc sử dụng hiện tại với một quá khứ luôn được chấp nhận.

Nhưng ngoài khía cạnh tổ chức và xã hội, phố phường còn cho chúng ta thấy nhiều điều. Ở Hà Nội rõ nét hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Hình ảnh đầu tiên mà chúng tôi nhận được khi đi dạo phố, nhất là những phố đông dân, là việc sử dụng những khu phố này. Phần lớn không gian chung xen lẫn các công trình xây dựng, mặt đường được trải nhựa và có vỉa hè (trừ các phố nhỏ và ngõ cụt) bị người dân chiếm dụng. Từ khi mặt trời ló rạng đến khi màn đêm buông xuống, hoạt động của người dân thay đổi theo thời gian trong ngày. Tuy nhiên, con người luôn có mặt, không chỉ ở những khu vực dành cho hoạt động của thành phố và dành cho người đi bộ mà người dân sống tại và người qua đường còn chiếm dụng lòng đường và các ngã tư. Người đi bộ, đi xe đạp hoặc xe máy xen lẫn nhau. Đây là

những “hình người, mặt ngựa”<sup>1</sup> khi họ di chuyển. Họ chấp nhận ô tô với điều kiện không làm ảnh hưởng đến mình. Đầu thế kỷ XXI này, xe hai bánh vẫn là đôi hài bầy dặm trong truyền thuyết. Chúng gắn liền với người dân thành phố đến mức vào giờ mở cửa các cửa hàng, quán ăn, xe máy được dựng trên vỉa hè ở các phố nhỏ, cản trở việc đi lại của người đi bộ, và ban đêm chúng được cho vào trong nhà.

Tuy mức độ có giảm, nhưng những người có nhà ở mặt đường vẫn sử dụng vỉa hè và mặt đường vào mục đích riêng. Họ đương nhiên coi vỉa hè và đường phố là phần kéo dài thêm của nhà hoặc của nơi hoạt động của mình. Phố đối với họ còn hơn thế. Đó cũng là chỗ bành trướng của cửa hàng hoặc của cơ sở sản xuất. Mỗi bước đi, người ta đều phải tránh những người thợ đang làm việc (như ở phố Hàng Thiếc, một trong “36 phố phường”, nơi hành nghề của thợ sắt); hoặc phải đi giữa những người nội trợ đang rửa bát hoặc nấu ăn. Nhiều người ăn ngay trước cửa hoặc trên hè phố. Những quán ăn nhỏ mở ngay trên hè trong giờ ăn. Hoặc nữa, sau khung cửa mở rộng nhìn ra phố, đàn ông nằm trên ghế dài ngủ hoặc xem báo, hay túm năm, tùm ba tán gẫu, hút thuốc lào; đàn bà ngồi trên những chiếc ghế đầu thấp bàn tán về việc buôn bán, việc nhà hoặc nói chuyện phiếm. Đây là cách sống hiện nay và nó cho thấy rằng các khu phố bình dân của Hà Nội lúc này vẫn giữ cách sử dụng hè phố có từ hàng nghìn năm nay. Cách sống này bắt nguồn từ truyền thống sống chan hòa với hàng xóm láng giềng. Nhân chứng đặc biệt của việc sử dụng đường phố là đình, một công trình công cộng kiểu thôn quê với quy mô kích thước giống nhau. Ở thành phố, nó trở thành nơi hội họp do tập thể quản lý và dành cho những thị dân có gốc gác cùng một làng hay một huyện, nay ở trong cùng một *phường* – đơn vị hành chính thấp nhất ở thành phố, và vẫn làm cùng một ngành nghề. Đó là những địa điểm thể hiện bản sắc của một vùng theo cách tượng trưng hoặc bằng vật chất. Cũng như chùa, đình có ở khắp nơi, cho dù đôi khi người qua đường không nhận ra.

Nhiều chứng cứ khẳng định cách sử dụng nêu trên, giải thích sự hiện diện thường xuyên, và nêu lý do tại sao chúng vẫn được tiếp tục giữ gìn. Theo như lời những người đã tiếp chuyện chúng tôi, một số thói quen theo kiểu thôn quê vẫn được gìn giữ ở Hà Nội, thậm chí một số điều còn được buộc phải tuân thủ. Đó là vì thành phố này vẫn đang tiếp tục được mở rộng, và như vậy vẫn tiếp tục thu hút nông dân vào thành phố, nhất là sau tình trạng kinh tế khó khăn trong thế kỷ XX, hay sau những cuộc chiến tranh dưới

<sup>1</sup> Sinh vật đầu người mình ngựa, theo truyền thuyết sống ở Thessalie thuộc Hy Lạp cổ đại. Nhân mã là hiện thân của sức mạnh của người lính và sự nhanh nhẹn của loài ngựa. Chiếc xe máy đường như đã gắn liền với người Hà Nội hiện nay, ngay cả khi chỉ đi vài chục mét.

những hình thức kéo dài suốt 50 năm<sup>2</sup> đã khai sinh nước Việt Nam hiện nay, và những di chứng của nó vẫn còn rất nặng nề, mặc dù từ 15 năm nay, cuộc cải cách kinh tế đã giảm thiểu các hậu quả. Cư dân mới của thành phố, vốn gốc nông dân, cho rằng các vùng phụ cận bên ngoài nhà mình, như không gian công cộng, là thuộc về họ. Ở quê họ là như vậy, và họ mang quan niệm này vào nơi ở mới trong thành phố. Nếu ở nông thôn hay vùng bờ biển, không gian bên cạnh ruộng đồng hay vườn quả của họ không thiếu, thì ở Hà Nội, không gian này rất hiếm hoi, và họ có thể biến nó thành một mảnh vườn hay một cái sân nhỏ, nhất là ở phố nhỏ hoặc ngõ cụt. Và cách thức này đôi khi được thực hiện ngay cả ở hè phố. Tuy nhiên, những người sống ở mặt đường phải đàm phán việc sử dụng này với các nhân viên trật tự. Những người này cũng ngại cách phản ứng và cách nói sỗ sàng của những người phụ nữ. Họ thích thỏa thuận với các ông chồng hơn, để nhận được khoản tiền dút lót. Đó là cách để người ta không chỉ giữ được những thói quen theo kiểu thôn quê khi sống ở thành phố mà còn giải thích vì sao xe máy xếp đầy đường suốt ngày.

Những thói quen này là một hiện tượng xã hội, ảnh hưởng không ít đến đời sống đô thị và việc mở rộng thủ đô, nơi không gia đình nào không có xe máy hoặc nếu quá nghèo thì cũng có xe đạp. Những chiếc xe này đã trở thành phương tiện di chuyển thiết yếu, dùng để đi làm hoặc để kiếm tiền, chuyên chở mọi loại hàng hoá, giải trí và nhờ những phương tiện này họ có thể sống ở vùng ngoại vi nơi giá nhà đất không cao. Do vậy, người ta có thể bán nhà ở trung tâm thành phố<sup>3</sup>, những căn nhà thường là lỗi thời, quá chật hẹp và có nhiều gia đình hoặc nhiều thế hệ cùng chung sống, để mua một chỗ ở mới rộng gấp hai hoặc ba lần, đầy đủ tiện nghi hơn và dễ quản lý hơn, với cùng một số tiền. Đối lại, chỗ ở mới này thường ở xa trung tâm, đôi khi còn ở bên ngoài khu đô thị. Sự di dân nội thị này cũng góp phần giảm bớt dân của các khu phố cổ, tạo điều kiện để tu tạo và sử dụng không gian có lợi hơn. Sau khi được tôn tạo, các khu nhà này sẽ được sử dụng dưới một hình thức khác.

Ta có thể thấy ở Hà Nội vẻ cổ kính. Hà Nội có những phố chỉ là lối đi tới những khu nhà khiêm nhường nhất và những khu nhà ven đô bình thường nhất. Đó là những hành lang hẹp, đôi khi dài hàng vài chục mét, chạy qua những ngôi nhà thấp, dẫn đến lối vào của nhiều khu nhà, qua những chiếc

<sup>2</sup> Từ năm 1940: thời gian Nhật Bản chiếm đóng; 1946-1950: chiến tranh Đông Dương; 1964-1975: chiến tranh Việt Nam; 1978-1979: xung đột với Campuchia; 1979: xung đột vũ trang với Trung Quốc; 1991: ký hiệp định hòa bình với Campuchia và bình thường hóa quan hệ với Trung Quốc.

<sup>3</sup> Ở các khu phố cổ của Hà Nội, những khu phố bình dân nhưng dễ làm ăn buôn bán.

sân nhỏ. Đó là những đường đi riêng và có mái che, được tạo ra tùy theo mật độ nhà ở trên khu đất. Việc bố trí mái che và những lối đi thẳng tương tự cũng quan sát thấy ở các khu phố cổ của các thành phố Việt Nam. Những cấu trúc này còn bao gồm nhiều phố ngõ, lối đi ngang nhện, phù hợp với người đi bộ, đi xe đạp và đặc biệt là xe máy. Khi ở bên ngoài, những không gian này mang tính nửa tư hữu, nếu không thì cũng sử dụng, bổ sung cho không gian của phố đã được mô tả ở trên và được quy hoạch lại. Những khu phố được người Hà Nội tự nâng cấp để cải thiện chỗ ở mà không có giấy phép của thành phố, là sự thỏa thuận giữa người dân với nhau.

Cũng không là quá đáng khi khẳng định rằng rất nhiều người dân thành phố sống một cách khiêm nhường trong những khu phố đông dân, nơi có những ngôi nhà rất thấp, hiếm khi vượt quá 2 tầng, họ chia nhau những không gian chung nơi không được dùng vào các mục đích công cộng. Ở Hà Nội, người ta coi đó là nhà mình. Quy hoạch đô thị không chuẩn xác đã thúc đẩy sự đảo lộn trật tự đô thị thông qua việc người dân tự phát thỏa thuận với nhau mà chính quyền địa phương phải chấp nhận. Sẽ dễ dàng giải quyết hơn khi các nhà quy hoạch đô thị và những chủ đầu tư ý thức được việc này trước tiên.

Khu vực "36 phố phường" – nhân chứng của Hà Nội cổ – và vô số những căn nhà, những phố lớn, phố nhỏ, được xây dựng trong thời kỳ Pháp thuộc, và trong nửa thế kỷ sau khi người Pháp ra đi, dần dần chiếm những vùng đất mà trước đó là đất nông nghiệp để đối phó với sự phát triển đô thị không kìm hãm được, từ đó ít nhiều tạo ra những đặc tính mà chúng tôi gọi là đặc tính văn hoá và đạo đức. Những khu giàu có, được quy hoạch đầy đủ hơn với sự có mặt của người Pháp chính là một trong những khía cạnh để chúng ta thấy rõ vai trò xã hội của thành phố ở thế kỷ XX. Người ta cũng tính đến việc cân đối thành phố bằng cách xây dựng những khu phố mới. Những khu phố này hiện vẫn đang còn là những bản thiết kế.

Để có tầm nhìn mang tính phân tích chính xác, cần bổ sung những nhận xét trước đây bằng cách xem xét thái độ đối với đô thị của những người dân thành phố ngày càng tự thích ứng với cuộc sống hiện đại có tính toàn cầu. Thái độ này liên quan đến khả năng mới về xác định địa điểm và xây dựng nhà mới cũng như sử dụng nó. Hơn nữa, xuất hiện nhiều tầng lớp thị dân mới. Có nhiều lý do có thể ảnh hưởng đến hành vi ứng xử của người dân thành phố. Đó là mức thu nhập trên trung bình cho phép họ có được cách sống mới. Hoặc một sự lựa chọn đầu cơ địa ốc nhằm lợi dụng thời cơ do những lỗ hổng trong quy chế quy hoạch tạo ra, với giả thiết rằng quy chế được thực hiện ở mọi nơi. Hoặc mức thu nhập thấp đã thúc đẩy người dân vượt qua những điều kiêng kỵ truyền thống như làm nhà ở khu nghĩa địa cũ hoặc những nơi bị coi là không tốt.

Tầng lớp thứ nhất có thu nhập cao thường quen với cách sống khác do đã từng sống ở nước ngoài một thời gian dài, nơi họ có một chỗ ở phù hợp hơn với sở thích cá nhân, hoặc do muốn chấp nhận ý nghĩ là họ có thể tạo cho mình một cuộc sống hiện đại hơn theo kiểu phương Tây. Để có thể sống như vậy, cần có đủ phương tiện để lựa chọn, nhất là khả năng tài chính để có thể có được không gian sống phù hợp. Những hình thức kiến trúc mới được đưa ra đương nhiên đã ảnh hưởng đến những lựa chọn này. Ngay cả khi các mối quan hệ thay đổi, người ta lại tìm những người có điều kiện tương tự, cách chọn bạn khác đi, vai trò của gia đình bị mờ nhạt.

Tầng lớp thứ hai muốn tìm kiếm những mối quan hệ xã hội cao hơn và một chỗ ở chứng minh cho sự hưởng ngoại của họ, nhất là thế giới phương Tây. Điều này đi đôi với niềm hy vọng về sự phát triển khả năng xã hội hay thương mại, hoặc cả hai. Nếu đến thăm nơi ở của họ, người ta sẽ thấy sự hào nhoáng đặc trưng của tầng lớp mới giàu lên nhanh chóng.

Tầng lớp thứ ba có thu nhập thấp mong muốn có được chỗ ở tốt hơn chỗ hiện có, dù chỗ này gần trung tâm thành phố hơn. Điều này khiến họ quyết định bán chỗ ở cũ để mua một chỗ khác và mua một chiếc xe máy để đi lại cho thuận tiện, dù họ ở bất kỳ chỗ nào trong thành phố. Cũng giống như hai tầng lớp đã nói ở trên, đây là cách đoạn tuyệt với chỗ ở cũ kỹ, lỗi thời hoặc theo kiểu nông thôn, cắt đứt với bụi bặm của khu phố đông dân ở trung tâm thành phố, để có được một ngôi nhà chắc chắn, tiện nghi và sạch sẽ hơn, tóm lại là có được một chỗ ở "hợp vệ sinh và tiện nghi". Chính sách xây dựng những khu nhà mới ở ven đô như hiện nay, việc có thể bán những chỗ ở cũ trong trung tâm với giá trị cao hơn thực tế đã thúc đẩy phong trào thay đổi chỗ ở, điều này phù hợp với việc đưa ra thị trường kiểu nhà chung cư chất lượng với giá chấp nhận được. Chính sách xây dựng những khu chung cư lớn, các *khu tập thể* (KTT) là những bằng chứng, như chúng ta sẽ thấy trong phần sau của bài viết này.

Hiện nay, hai tầng lớp đầu có tiềm lực lớn hơn dù số lượng ít hơn. Họ được coi như những hình mẫu tạo ra một cách sống đang trở thành mốt. Ngược lại, tầng lớp thứ ba khẳng định những mục tiêu của chính sách nhà ở, có khả năng nhanh chóng phân bố lại mật độ dân số trong các khu phố của Hà Nội.

### *Khu phố cổ được thay đổi và bố trí lại, giữ gìn và mở rộng*

*Trước năm 1954*

Năm 1954, khi người Pháp rút đi, Hà Nội có khoảng 380.000 dân sống trên 1.300 hec-ta. Thành phố gồm 3 kiểu khu phố.

Khu cổ nhất lúc đầu được chia làm 36 phố: “Vào cuối thế kỷ XV, Hà Nội được chia thành 36 phố phường. Những phố này ngày nay vẫn là trái tim của thủ đô”<sup>4</sup>. Đó là tam giác với đỉnh phía bắc giáp cầu Long Biên, giới hạn phía đông là đê sông Hồng; phía tây là đường tàu hỏa, chính xác hơn là tường thành cổ; phía nam là phố Hàng Bông, kéo dài đến phố Hàng Gai và Cầu Gỗ. Đây là khu vực buôn bán và sinh sống đúng theo kiểu đời sống đô thị của người dân Việt Nam thuộc mọi tầng lớp, và sôi động bởi hoạt động của rất nhiều xưởng thủ công, cửa hàng, quán ăn và dịch vụ. Người dân ở đây quen sử dụng mọi không gian, kể cả không gian công cộng, như của riêng mình.

Ở phía tây, người Pháp xây dựng trên đất Hoàng Thành cũ một khu vực hành chính và quân sự. Khu vực này kéo dài về phía tây với một công viên lớn. Trên vùng đất rộng, thoáng, khu quân sự tạo thành một quần thể khép kín, bên cạnh đó là khu hành chính, phục vụ lợi ích chung. Ở đây có Phủ Chủ tịch, trụ sở Đảng Cộng sản, các bộ, Quốc hội và nhiều ngôi nhà lớn của các cơ quan trung ương. Ngoài ra còn nhiều biệt thự được xây dựng từ thời Pháp thuộc theo phong cách “nghệ thuật trang trí”, nay là trụ sở của một số đại sứ quán. Đó chính là khu vực của người Pháp trước đây. Người Việt Nam đã giữ lại vì hai lý do: nhu cầu cấp thiết có những khu đồng bộ như thế này và quyết định sở hữu khu phố thuộc địa mà người Việt Nam hiện nay coi là báu vật trong di sản đô thị. Việc làm này rõ ràng hay hơn nhiều so với hành động phá hủy phần lớn những gì còn lại của thành lũy và các cửa ô của Bắc Kinh cũ trong Cách mạng văn hóa ở Trung Quốc. Khu vực của người Pháp này nằm trọn trên đất hoàng thành xưa.

Khu vực của người Pháp, nơi “người ta khắc quyền lực vào đá” (Papin, 2001) kéo dài về phía nam theo cùng một kiểu bố trí không gian. Trong khu vực này còn có một số Bộ và nhất là các cơ quan trung ương đóng tại những ngôi nhà do người Pháp xây dựng. Và ở đây cũng có những ngôi nhà kiểu thuộc địa rất đẹp, có vườn, và một số đã trở thành trụ sở của đại sứ quán các nước. Chức năng của những khu phố này cũng giống như trước đây: Bưu điện trung tâm, Tòa Thị chính trở thành trụ sở UBND Thành phố, các trường học được xây dựng trong khu vực hành chính của người Pháp, nằm giữa hồ Hoàn Kiếm và sông Hồng. Bên bờ đối diện và ở phía nam hồ là khu phố có mặt đường rộng, chỉ có rất ít xưởng thủ công và cửa hàng buôn bán. Trong thời kỳ đô hộ, người Pháp muốn đánh dấu sự có mặt của mình bằng việc xây dựng những đường phố rộng giao nhau, hai bên có các biệt thự lộng lẫy và những

<sup>4</sup> Lời của Lê Bá Thảo (1997, tr. 300). Chúng tôi sử dụng dữ liệu về những khu phố cổ nhất của Hà Nội của tiến sĩ Hocquart (1999), bản in do Philippe Papin (Viện Viễn Đông bác cổ Pháp) giới thiệu và chú dẫn. Chúng tôi cũng sử dụng nhiều bản đồ và sơ đồ được đăng trong một số đặc biệt của Carnet de l’IPRAUS (Clément và cộng sự, 2001).



ngôi nhà lớn có kiến trúc đẹp để làm công sở. Việc xây dựng những khu nhà ở mang tính xã hội không nằm trong chính sách thể hiện ưu thế này.

Khu đô thị đặc sắc này một mặt giáp hồ Hoàn Kiếm, một phía kéo tới sát đê sông Hồng, mặt kia sát đường tàu. Nó kéo dài về phía nam theo cùng kiểu đường phố giao nhau. Trên các đường phố này có một số lô nhà lúc đầu được xây dựng làm nơi ở cho các công chức thuộc địa. Đây là cách thể hiện một ý tưởng về thành phố miền nhiệt đới, cho dù, và có thể là vì chịu ảnh hưởng của nền cộng hòa Pháp, và hiện nay vẫn là lối kiến trúc cân đối, thị hiếu tinh tế được giới trí thức và chính quyền thành phố Hà Nội tôn trọng<sup>5</sup>.

Giới hạn phía nam của thành phố là đường Đại Cồ Việt và Trần Khát Chân hiện nay, và kết thúc bằng con đường xây dựng trên đê ở cửa ngõ thành phố, nối Sơn Tây với thủ đô. Từ thời Pháp thuộc, dọc các đường ra vào Hà Nội đã có rất nhiều ngôi nhà của những người Việt Nam làm việc ở thủ đô.

#### *Từ 1954 đến 1986<sup>6</sup>*

Đây là thời kỳ Việt Nam phải trải qua các cuộc chiến tranh, bị cô lập và khẳng định nền kinh tế theo hướng của Liên Xô, cường quốc bảo trợ mà Việt Nam có kim ngạch thương mại cao nhất. Nhưng Liên Xô cũng phải xây dựng nền kinh tế XHCN, nhất là tự cung cấp lương thực. Từ lúc này, Hà Nội lại một lần nữa thoát khỏi sự có mặt bất đắc dĩ của người nước ngoài, nỗ lực xây dựng thủ đô của một đất nước mới. Như vậy, lúc này, chính phủ không còn hài lòng với những di sản được xây dựng dưới thời Pháp thuộc, bởi họ phải đối diện với sự xuống cấp nặng nề của các ngôi nhà. Hoàn cảnh đã khiến chính phủ phải chịu ảnh hưởng của mô hình Liên Xô trong lĩnh vực này. Vì vậy các KTT, những dãy nhà thường là ba hoặc bốn tầng hợp thành một khu rộng lớn, được xây dựng; kiểu nhà này phát triển mạnh ở Hà Nội<sup>7</sup>. Việc thực hiện cũng rất lý thú. Đây là dịp để từ bỏ việc sử dụng những vật liệu truyền thống, chuyển sang lắp ghép các tấm bê tông đúc sẵn. Nhà không cao, được xây dựng xung quanh những khu thiết bị hạ tầng tập thể, gần một làng ven đô, và ngay từ khi ra đời đã chứng tỏ một sự cải thiện về điều kiện sống cho người dân thành phố.

<sup>5</sup> Những cuộc thảo luận được thực hiện trong những lần gặp gỡ không chính thức của chúng tôi, và vì vậy không có nghi thức lễ tân. Những quan chức cao cấp và giáo sư các trường đại học Việt Nam đã thuyết phục chúng tôi về điều này. Tập san của IPRAUS về Hà Nội, xuất bản năm 2001, trong cuộc triển lãm do Viện Kiến trúc Pháp tổ chức, cũng xác nhận điều này.

<sup>6</sup> Công cuộc Đổi mới được tuyên bố năm 1986, nhưng chỉ thực sự bắt đầu vào đầu những năm 1990.

<sup>7</sup> Tuy nhiên, kiểu nhà này không phải là một kiểu đặc trưng ở các nước xã hội chủ nghĩa như người ta vẫn nói.

Việc bố trí một KTT cạnh một ngôi làng, có đường ô tô rải nhựa, khiến không gian xung quanh đô thị bị "gặm nhấm". Tình trạng này, rất nhạy cảm nhưng cũng tương đối tế nhị, đã đẩy mạnh xu hướng mở rộng thành phố, nếu không bất hợp pháp thì cũng không kiểm soát được, bằng cách chiếm khoảng lưu không giữa các khu được quy hoạch và các khu của thành phố xây trước năm 1954. Sức ép xây dựng tăng dần và là điều không thể tránh khỏi. Như vậy, khu nhà ở không được kiểm soát không nhất thiết là khu nhà kém chất lượng. Có thể thấy dọc các đường phố chính, lùi sâu vào trong phố nhỏ hoặc ngõ, những ngôi nhà thuộc loại giàu có bên cạnh những ngôi nhà thấp, bất chước theo kiểu sống và tổ chức của khu vực "36 phố phường".

Với bề mặt và sự sắp xếp, phân bố các ngôi nhà và lối đi, những công trình xây dựng này là kết quả của một chiến lược thận trọng. Tuy nhiên phương thức sản xuất của một nền kinh tế được coi là không chính thức đã hiển hiện, sự xuất hiện các khu chợ không được xây dựng minh chứng cho điều đó.

Có vẻ như không có sự gián đoạn về nhịp độ phát triển và mức độ sử dụng, trừ mật độ dân, giữa những khu dân cư này và khu vực "36 phố phường". Thành phố của năm 1986, do việc sử dụng và lĩnh vực được xây dựng thích hợp hơn đã tiến sát đến sông Tô Lịch ở phía tây và đường Trường Chinh ở phía nam, với phố Minh Khai là đường kéo dài và mở rộng của con đường dọc sông Tô Lịch, uốn sang phía đông tới sông Hồng. Trong sơ đồ qui hoạch mới nhất, người ta dự kiến xây dựng ở đây một cây cầu.

#### *Mở rộng Hà Nội sau 1986*

Từ lúc này cần phải ghi nhận sức mạnh của các lực lượng xã hội. Những lực lượng này, độc lập với chính sách đô thị hiện tại, đang không ngừng tu tạo lại các khu bình dân của thành phố theo hướng bảo tồn hình dáng ban đầu. Sức mạnh này được khẳng định ở những khu vực mà chúng tôi vừa nói đến, và cũng rất rõ nét trong việc hình thành diện mạo và tổ chức một số KTT có mặt tiền bị thay đổi nặng nề bởi những phần làm thêm lấp ghép vào. Đây không chỉ là vấn đề tác động kỹ thuật mà còn là tác động văn hoá-xã hội, đến mức khi đi trong một số phố dọc hoặc ngang trong những khu nhà lớn này, cách sống, cách sử dụng đường phố dưới chân những tòa nhà cao tầng và các hoạt động thủ công hoặc thương mại chiếm một phần không gian chung của tập thể, làm người ta quên rằng đã từng tồn tại các con đường này.

Việc xây dựng các chợ thường xuyên ở Hà Nội đã cho thấy điều này. Có chợ có mái che do thành phố xây dựng, có chợ ngoài trời và thường là lấn chiếm đường phố hoặc ngã tư làm xe cộ không thể đi lại, trừ xe máy và xe máy cũng phải nhích từng bước. Toàn bộ các chợ này cho thấy một hình ảnh

sinh động về sự rối rắm của các kiểu chiếm lĩnh không gian đô thị. Có kiểu được ghi nhận bằng một chính sách nhà ở xây dựng theo kế hoạch, có kiểu lại là nhân chứng của cơ cấu làng xã còn sót hay được giữ lại phần nào, hoặc là một yếu tố do người dân mới đến thành phố mang theo và bị bó buộc bởi sức ép về dân số và hoàn cảnh nên phải dùng chỗ ở để hành nghề thủ công. Trong trường hợp này, họ lại tạo ra những hình thức được áp dụng tùy theo kỹ thuật họ nắm được. Dù những hình thức này có liên quan đến cơ cấu nhà ở hoặc cấu trúc không gian chung, việc sử dụng của họ cũng phù hợp với nhu cầu của các hình thức đã được miêu tả trong phần "36 phố phường". Ở đây, cách sử dụng nhà ở và đường phố cũng tương tự. Đó chính là những vấn đề mà chúng tôi đã nhấn mạnh tầm quan trọng của nó. Tuy nhiên, có vẻ không gian đô thị hóa kiểu này nằm rải rác, mặc dù nó đã giảm đi trong các phố cổ. Chúng ta chứng kiến một sự sắp đặt dưới sức ép của người sử dụng tuân thủ theo nhu cầu kinh tế cần được thỏa mãn.

Các khu chợ cũng cho chúng ta biết các giai đoạn phát triển đô thị. Dựa vào các khu chợ này, ta có thể nhận thấy các lô nhà ở tập thể nằm rải rác mà chợ là công trình cơ bản trong các khu tập thể và trở thành công trình cơ bản trong khu đô thị, cũng như hướng ưu tiên của đô thị hóa. Người ta cũng nhận thấy sự lấp đầy không gian bằng các hoạt động ít được kiểm tra, dẫn tới việc sử dụng không gian công cũng giống như khu phố cổ. Ở đây có xu hướng phân bố các vùng đô thị hóa theo hình quạt, điều này có thể thấy trong việc xây dựng các KTT và các khu chợ. Ấn tượng về các chợ ngoài trời không rõ ràng: một mặt nó củng cố vai trò của các trục đường chính, mặt khác nó cho phép xác định các khu vực có mật độ dân cư rất cao. Nhưng tình trạng này cũng vạch ra giới hạn phía nam của Hà Nội thời Pháp thuộc, đánh dấu sự khởi đầu của việc đô thị hóa thiếu kiểm soát ở các vùng ven ngay từ trước năm 1954, khi các chợ phiên là một phần của truyền thống ở các làng giáp ranh và là nơi tiếp nhận những người dân nông thôn tới tìm việc làm ở thành phố: họ muốn thuê nhà ở với giá rẻ ở bên ngoài khu đô thị. Những làng này đã bị thành phố thôn tính. Nếu những ngôi làng này bị thay đổi và chuyển đổi một phần, hay bị phá hủy và quy hoạch lại, và nếu chỗ ở của họ được xây dựng san sát theo mô hình khác để đáp ứng nhu cầu ngày càng lớn, có khi tới gấp 10 lần, thì các chợ vẫn được giữ lại và hoạt động tốt bằng cách tăng thêm hàng hóa.

Chợ là những điểm cố định để xác định thành phố. Tuy vậy, những dấu mốc khiêm tốn này bị những tòa nhà và những công trường lớn đang được xây dựng thay thế và nó cho thấy một tầm vóc mới của quy hoạch đô thị Hà Nội. Không hề đoạn tuyệt với giai đoạn trước, việc mở cửa kinh tế và lựa chọn các loại hình kinh tế tự do đã được nhà nước chính thức cho phép, khuyến khích và quản lý. Điều này tạo thuận lợi cho thị trường. Các doanh

nghiệp nhà nước có quyền tự chủ quản lý đã phát triển, thương nghiệp và các doanh nghiệp tư nhân được phép hoạt động, từ nay sự năng động của những doanh nghiệp này đánh dấu khung cảnh và cách điều hành những vùng đô thị mới được mở rộng. Những doanh nghiệp này đặc biệt bởi sự đa dạng, phong phú, mức độ đầu tư và tiến độ nhanh chóng của các công trường tạo ra sự thay đổi quy mô chưa từng thấy cho tới những năm gần đây. Có thể nhận thấy trào lưu thích xây dựng phát triển mạnh mẽ. Nhất là những "khu đô thị mới" đang được thực hiện. Tuy nhiên, những khu nhà xây theo lô chiếm một vị trí quan trọng trong việc xây dựng nhà ở cá nhân theo kế hoạch. Từ nay, những ngôi nhà kiểu này sẽ đi kèm với việc xây dựng các chung cư. Những căn hộ giá cả phải chăng này được đưa ra thị trường và được coi là tốt hơn những ngôi nhà đang xuống cấp, trong đó hàng vạn người vẫn đang sống. Hơn nữa, đó là những chỗ đảm bảo nơi ở cho những gia đình đã bị trưng dụng nhà ở nhưng cho tới lúc này chưa được đền bù. Nhờ các phương tiện cơ giới, khoảng cách giữa các KĐT này với trung tâm thành phố không còn cản trở việc di dời dân đến một khu vực có điều kiện sống tốt hơn nhưng xa hơn. Kể từ nay, tại Hà Nội, xây dựng cơ sở hạ tầng và sắp nhập xảy ra đồng thời.

Tuy nhiên, mang tính cải cách rõ nét nhất là chính sách của nhà nước về xây dựng đường sá và các hệ thống đi kèm nhằm hoàn thiện mạng lưới đường sá từ trung tâm ra các vùng ngoại vi và đường trong thành phố; sắp tới, hai cây cầu vượt sông Hồng nằm trong các dự án quy hoạch đô thị mới sẽ được xây dựng; cuối cùng là chính sách xây dựng các khu nhà cao cấp mới, như khu nhà trên đường đi sân bay có tên gọi là "Hanoi New Town", bao gồm nhà ở chia lô và văn phòng. Những lô nhà này rập theo khuôn mẫu của Hồng Kông, ưu tiên kiểu kiến trúc thẳng đứng và phương thức quy hoạch đô thị theo kiểu chồng xếp, không phù hợp với văn hóa Việt Nam. Một điều chắc chắn là thủ đô Hà Nội bắt đầu quan tâm đến vùng ngoại thành và dần có xu hướng trở thành một trung tâm đô thị lớn với việc đô thị hóa toàn vùng, kể cả bên ngoài giới hạn hành chính. Như vậy, từ gần năm năm nay, trên tả ngạn sông Hồng đã xuất hiện nhiều khu nhà ở mới và một khu công nghiệp rộng lớn. Đây là một mắt xích trong hàng loạt các nhà máy tạo thành một chuỗi các thành phố được xây dựng nối tiếp nhau trên đường từ Hà Nội đến Hải Phòng. Liệu chúng ta có được thấy ở đây một thành phố liên hợp như kiểu thành phố trong thung lũng Ruhr ở Đức hoặc Loyang ở Mãn Châu Lý.

Tất nhiên tình hình mới này có những khía cạnh rõ ràng mang tính quảng cáo và đầu cơ, buộc lãnh đạo thành phố Hà Nội phải xem xét lại một cách hợp lý mạng lưới đường sá, trang bị đầy đủ hệ thống tín hiệu, để đẩy mạnh việc tôn trọng luật giao thông, nhanh chóng đưa các phương tiện giao thông công cộng vào hoạt động, thay đổi việc sử dụng một cách tùy tiện

không gian công cộng, nhất là đường phố. Đây là sự đảo lộn chưa từng có, do đó cần nghiên cứu ngay mức độ ảnh hưởng, đồng thời xem xét những thay đổi về tập quán chiếm dụng không gian đô thị mà người dân sống ven đường, người buôn bán, thợ thủ công hoặc làm dịch vụ, và nhất là những người sử dụng xe máy phải tuân thủ. Tất nhiên những người làm công tác quy hoạch đô thị phải thể hiện cách nhìn mở đối với những vấn đề này và những nhà thầu phải chia sẻ cách nhìn này. Hiểu biết sâu sắc về văn hóa-xã hội là cần thiết nếu chúng ta không muốn chứng kiến việc người Hà Nội chiếm dụng một cách tự nhiên khoảng lưu không rộng rãi giữa những lô nhà đang hoặc sẽ được xây dựng. Gần đây, Luật đất đai đã được soạn thảo theo hướng này song chưa có hướng dẫn thi hành. Bộ luật về quy hoạch đô thị cũng đã được đề cập nhưng không thể được soạn thảo theo các sơ đồ có sẵn, được sao chép theo những mô hình trước đây, dù những mô hình này rất đáng được ghi nhận. Những hoạt động của Hà Nội trong quá khứ nhằm đấu tranh vì sự nhận thức về các quyền cần được thực hiện với sự hiểu biết, khiêm tốn và chặt chẽ, chứ không phải bằng ý chí, sự máy móc và cứng nhắc.

Chính sách đô thị này nhằm mục tiêu biến Hà Nội thành một thủ đô hiện đại và thiết thực, phù hợp với những đòi hỏi của quốc tế hóa thương mại.

### *Bối cảnh đô thị của một thành phố đang biến đổi*

Những thay đổi về mặt đô thị hiện nay của Hà Nội đều liên quan ít nhiều đến hệ thống đường sá mới được dự kiến trong sơ đồ quy hoạch từ nay đến năm 2020. Trước đây thiếu phương tiện, nhưng ngày nay Hà Nội đang thực hiện các công trình với quy mô chưa từng có, đưa thủ đô của Việt Nam tới một giai đoạn lịch sử mới. Sự đa dạng của các công trường đang được thi công phản ánh một chính sách hiện đại hóa duy ý chí: khu công nghiệp, đường mới, nạo vét và quy hoạch các ao hồ, tổ chức mạng lưới giao thông công cộng đô thị, những khu nhà ở mới, tiện nghi cao cấp v.v., và cả soạn thảo Luật đất đai. Những điều kiện kinh tế mới giúp Việt Nam hội nhập vào thị trường thế giới đã dẫn đến sự thay đổi quy mô cần thiết về tài chính, cách thức thực hiện và quản lý các dự án đô thị mới. Bằng cách thay đổi thói quen làm việc trong những lĩnh vực hoạt động biệt lập của người Việt Nam, các dự án trở nên tổng hợp hơn, tập hợp những êkíp mới có chuyên môn đa dạng.

### *Sơ đồ mạng lưới giao thông mới*

Việc phân tích mạng lưới giao thông được thực hiện trên cơ sở những bản đồ sẵn có. Những bản đồ Hà Nội có thể dùng cho việc nghiên cứu các

tụ điểm dân cư lớn tương đối hiếm. Ngoài sơ đồ quy hoạch đến năm 2020, chúng tôi chỉ có ba bản đồ tương đối rõ về hệ thống giao thông hiện nay hay các dự án đang thực hiện<sup>8</sup>. Bản đồ thứ nhất, tỉ lệ xích 1/10000, do Viện Địa lý Việt Nam xuất bản năm 1992, đưa ra một cách nhìn về hệ thống giao thông của khu vực đô thị những năm đầu thực hiện chính sách mở cửa. Bản đồ thứ hai do công ty TRAMOC và IMV<sup>9</sup> thực hiện trong khuôn khổ dự án Asiatrans 2002, đường giao thông cũng được thể hiện theo tỉ lệ như vậy và trong tình trạng cập nhật nhất lúc bấy giờ. Tuy nhiên, mặc dù khá chính xác, song do thiếu một vài khu vực của thành phố nên bản đồ này sử dụng tương đối khó. Bản đồ ba là bản đồ du lịch đang được bán ở Hà Nội, có tên là "Where Hanoi" do Nhà xuất bản Bản đồ ấn hành với tỷ lệ xích 1/25000, vẽ thành phố với những dự án giao thông đầy tham vọng. Tấm bản đồ đặc biệt này là bản đồ ảnh của Hà Nội cho "Seagames 22" được tổ chức cuối năm 2003 ở Việt Nam. Là một bản đồ du lịch, tỉ lệ các con đường không được coi trọng lắm nhưng nó truyền tải được tầm quan trọng thực tế hay mong đợi của mỗi đường phố. Mặt khác, bản đồ quy hoạch thể hiện hình ảnh một thành phố ước mơ; bản vẽ với tỷ lệ xích 1/25000 trước hết là phân vùng khu vực dự kiến mở rộng và kế hoạch sử dụng đất dựa trên mạng lưới giao thông tương lai có cấu trúc còn chưa rõ ràng.

Sau khi phân tích những bản vẽ trên và qua quá trình thực địa, chúng tôi nhận ra một kiểu tổ chức hệ thống đường giao thông ở Hà Nội dựa trên hệ thống đường vành đai với những trục đường từ trung tâm ra và xuyên suốt. Sơ đồ này vẽ một "nửa mạng nhện" tập trung vào khu Hà nội cổ<sup>10</sup> và nối với sông Hồng. Các con đường vành đai được gọi là "Ring road", trong khi những con đường khác đi từ trung tâm thành phố ra được gọi là "Main road" (đường chính). Chúng được giới thiệu là những đại lộ trong đô thị hay ở ngoại ô, rộng khoảng 50m. Như vậy, xu hướng ở đây là xây dựng những con đường kiểu như trên, thật rộng mà không tính đến hiệu quả giao thông và tuyến đường.

Cầu vượt cũng là một phần của công việc phải làm theo sơ đồ quy hoạch đến năm 2020. Cho đến nay đã có ba cầu vượt được triển khai thực hiện: chiếc thứ nhất ở trên đê sông Hồng và dẫn lên cầu Chương Dương, tới huyện Gia Lâm và đường đi Hải Phòng; chiếc thứ hai trên quốc lộ 1, bắc qua con phố sẽ là vành đai thứ hai của Hà Nội; chiếc thứ ba nằm trên đường đi sân bay, được

<sup>8</sup> Do nhận thức được sức sống mãnh liệt của Hà Nội, các bản đồ và sơ đồ về thành phố cũng thường xuyên thay đổi.

<sup>9</sup> TRAMOC: Công ty vận tải công cộng Hà Nội; IMV: Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội, kết quả của sự hợp tác giữa UBND TP. Hà Nội và Vùng Ile-de-France.

<sup>10</sup> Bao gồm khu vực "36 phố phường", thành cổ và khu phố do người Pháp xây dựng.

bắc vượt qua phía trên đường Cầu Giấy, là cửa ngõ quan trọng ở phía tây của thành phố.

Việc xây dựng những cây cầu vượt này và hệ thống đại lộ mới trong thành phố chủ yếu nhằm tạo thuận lợi cho giao thông trên phố, với tham vọng giải toả được những nút giao thông chính ở trung tâm thành phố và giúp cho việc đi lại ở trung tâm và vùng ngoại vi thuận tiện hơn.

Các vấn đề giao thông do mật độ dân cư quá lớn ở thành phố, do người dân đi lại liên tục và do thiếu các hệ thống đường giao thông, ngày càng gây khó khăn cho việc đi lại ở thành phố và ngoại ô. Tắc đường trong giờ cao điểm ngày càng kéo dài và thường xuyên hơn, làm tê liệt hệ thống giao thông.

### **Nhận xét về xu hướng giao thông ở Hà Nội<sup>11</sup>**

Hiện nay, tình trạng quản lý giao thông cơ giới trên các đường phố ở Hà Nội kém, khiến lãnh đạo Ban quản lý các dự án trọng điểm phát triển đô thị và UBND TP. Hà Nội lo lắng. Nhằm cứu vãn tình thế, người ta đã xây dựng một danh sách các hoạt động ưu tiên mà theo họ tốn khoảng 1.333.333 đôla Mỹ (200.000 triệu đồng năm 2003). Ngân hàng Nhật Bản JIBIC tài trợ một phần. Để thực hiện các dự án giao thông này, cần tái định cư 20.000 người. Mức bồi thường do HĐND thành phố qui định. Tùy mức phục vụ cho lợi ích công cộng ở từng đoạn đường, mà việc đền bù tài chính và vật chất sẽ được thực hiện. Bồi thường cho những hộ gia đình có đất bị thu hồi giải tỏa là một vấn đề tế nhị. Trong quá khứ, vấn đề này không được nhận thức đầy đủ và hiện trở thành nhân tố chính dẫn đến việc phải từ bỏ một số dự án. Việc các nhà chức trách giải quyết vấn đề này bằng tài chính đã thể hiện mong muốn hoàn thành các công trình giao thông theo kế hoạch đến năm 2020.

### **Những công trình trên hệ thống thủy lợi**

Hiện nay, ba hồ lớn chứa nước thải của thành phố đã được nạo vét. Đó là hồ Thiên Quang, hồ Giảng Võ và hồ Thành Công. Hồ Thiên Quang nằm ở phía nam khu phố do người Pháp xây dựng. Từ những năm 1940 bờ hồ đã được xây dựng thành khu vui chơi công cộng của thành phố. Hai hồ còn lại nằm ở khu mở rộng đầu tiên của Hà Nội, cạnh những KTT. Kèm theo đó là các công trình cơ sở hạ tầng đồng bộ: các trạm cấp nước, hệ thống nạo vét những hồ có khả năng chứa nước thải từ những khu vực lân cận. Tuy nhiên,

<sup>11</sup> Nhận xét này sử dụng những thông tin trong buổi làm việc tháng 11/2003 với bà Dương Thị Vương, quyền Trưởng ban các dự án loại 1, Ban quản lý các dự án trọng điểm phát triển đô thị Hà Nội, UBND TP. Hà Nội.

do không phân chia được hệ thống thoát nước, những công trình trên đã trở thành nơi ứ đọng nước thải không thể tiêu thoát được.

Hiện nay, hệ thống thoát nước chủ yếu dựa vào hồ; nhưng số lượng hồ, bất kể kích thước hay vị trí ở trung tâm hoặc ngoại ô, đang giảm mạnh. Tuy nhiên, thành phố đã có quy chế bảo đảm duy trì một số hồ. Vùng quanh hồ đã được quy hoạch và những ngôi nhà gần hồ do đó đã lên giá.

Hơn nữa, hiện nay đang có dự án nghiên cứu lớn nhằm xây dựng một công viên rộng khoảng 200 hecta ở phía nam thành phố, tại vùng trũng có nhiều ao, hồ. Cũng tại đây, phần lớn những khu trũng sẽ được lấp nhưng sẽ có một vài hồ ở trung tâm.

Một số con sông (trong đó có sông Tô Lịch và sông Kim Ngưu) đã được thông dòng và kè bê tông hai bên bờ, nạo vét lòng sông. HẸND thành phố dự kiến nạo vét hồ Hoàn Kiếm, trái tim thực sự của thành phố. Giá trị biểu tượng của hồ Hoàn Kiếm khiến người Hà Nội phải chú ý hơn đến tình trạng môi trường của nó.

### *Những khu đô thị mới*

Ngay sau khi giành được độc lập, Hà Nội bắt đầu xây dựng những khu nhà tập thể. Nguyên nhân đầu tiên là do dân cư đổ về thành thị làm việc trong các cơ quan và doanh nghiệp nhà nước. Họ phải sống ngay tại thủ đô của nước CHXH Việt Nam. Nhu cầu cấp thiết đến mức ngay trong những đợt Mỹ ném bom, việc xây dựng cũng không ngừng lại. Cuối những năm 80, khối SEV (Hội đồng tương trợ kinh tế) tan vỡ ngay sau khi Liên Xô và Đông Âu sụp đổ, gây nên cuộc khủng hoảng kinh tế, ảnh hưởng đến các nước châu Á anh em khác. Do đó, chính phủ Việt Nam đã nhanh chóng dừng chương trình xây dựng nhà tập thể. Những ngôi nhà đã xây dựng được chuyển sang quyền sở hữu của người dân với điều kiện họ tự trang trải các khoản chi phí bảo dưỡng. Mãi tới gần đây, khi chính sách về nhà ở thay đổi hoàn toàn, chính phủ Việt Nam mới tiếp tục việc xây dựng.

Như vậy, người ta đã xây dựng những khu đô thị và các doanh nghiệp nhà nước có quyền tự chủ tham gia những chương trình xây dựng nhà ở mới này. Những doanh nghiệp này quản lý vốn nhằm làm cho vốn đầu tư ngắn hạn sinh lời như những công ty tư nhân. Do đó, những chương trình xây dựng nhà ở của họ rất khác với KTT trước đây. Căn hộ trong những toà nhà cao tầng ở khu đô thị (KĐT) có diện tích sinh hoạt lớn hơn căn hộ ở KTT hay nhà ở những quận trung tâm đông đúc trong thành phố. Tuy vậy, chất lượng kiến trúc và không gian trong những căn hộ này còn nhiều điều phải bàn.



Phần lớn KTT được xây dựng cho một loại đối tượng nhất định, chủ yếu là công nhân viên chức, hoặc cán bộ quân đội. Một số toà nhà dành cho nhân viên bưu điện, cho cán bộ của một Bộ, một nhà máy gần đó, v.v... Căn hộ là một trong những ưu đãi dành cho những người thu nhập thấp. Việc phân phối ưu tiên những căn hộ trong KĐT không hiệu quả được như vậy và cũng không dựa trên nền tảng tư tưởng hay xã hội nào, không đúng với mục tiêu mà các doanh nghiệp xây dựng đề ra. Những căn hộ này không được cho thuê mà bị đem bán và việc thương mại hoá được làm trước cả khi khởi công xây dựng. Mặc dù thực tế này đi ngược lại lợi ích cộng đồng nhưng lại phù hợp với việc đầu cơ tư nhân ngay từ lần bán đầu tiên. Hiện nay, nhu cầu về nhà ở tăng cao, việc đầu cơ được tổ chức dưới dạng bán đi bán lại các căn hộ. Do vậy, giá của chúng bị đẩy lên gấp hai ba lần so với giá ban đầu.

Như vậy, mặc dù có các công trình phụ trợ đồng bộ đi kèm do công ty quản lý toàn bộ KĐT lắp đặt, các công trình này cũng chỉ được xây dựng và đưa vào hoạt động sau khi xây dựng các toà nhà, đôi khi sau khi người dân chuyển đến sống. Các doanh nghiệp nhà nước thường yêu cầu người dân tham gia quản lý nhằm đẩy nhanh tiến độ vốn bị trì hoãn do thành phố chậm hoàn lại tiền.

Những khu dân cư mới được xây dựng gắn với các dịch vụ như: công viên, nhà trẻ, trường học, cơ quan hành chính, v.v. Quá trình này là sự tiếp nối kiểu quy hoạch kiểu Xô viết mà các nhà quy hoạch đô thị Việt Nam đã tiếp nhận khi xây dựng những KTT. Tuy nhiên đã xuất hiện một sự khác biệt có chủ ý: không xây dựng chợ cho những KĐT trong khi chợ luôn nằm ở trung tâm một KTT.

Giống như những công trình phụ trợ đồng bộ đi kèm, cơ sở hạ tầng được các doanh nghiệp nhà nước quản lý khi có sự đồng ý của cơ quan chủ quản (Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính và UBND thành phố). Số tiền đầu tư xây dựng hệ thống đường giao thông quanh khu đô thị mới không được thành phố hoàn lại như dự định ban đầu. Những quần thể kiến trúc này, cũng như những KTT, được xây dựng trên những mảnh đất vốn là đất nông nghiệp được UBND thành phố quyết định làm khu đô thị và trên những quận mới của thành phố (quận chứ không phải huyện). Chúng được xây cạnh những con đường có sẵn, đôi khi là đường mở rộng hay nối với một con đường mới. Chúng nằm ở vùng ngoại ô Hà Nội, bao gồm các KTT, các làng cũ, các công trình, đất trồng trọt bạc màu, khu công nghiệp và hiện là KĐT. Một số toà nhà được triển khai xây dựng đầu tiên theo thể loại này (đặc biệt là Khu đô thị Định Công) rất lộn xộn và nhiều khiếm khuyết. Do nhu cầu về nhà ở tăng, nên diện tích những căn hộ ở đây đủ lớn để thuyết phục người dân rằng những vấn đề gặp phải chỉ là thứ yếu. Người dân phải tự lấp điều hoà nhiệt

độ cho các căn hộ. Nước không được quản lý một cách tập trung. Phí tổn bảo dưỡng những toà nhà chung cư phụ thuộc vào đóng góp của người dân. Những điều khoản này vẫn chỉ là lý thuyết, việc quản lý không thoả đáng báo hiệu sự rối loạn hoạt động trong thời gian tới.

Cách thức xây dựng cũng được quy chế hoá trên lý thuyết, nhưng lại rất đa dạng theo ý của người dân.

UBND thành phố đã ra chỉ thị cấm chia lô đất xây nhà trong những khu đô thị này<sup>12</sup>. Tuy nhiên, nhà phân lô vẫn là một mô hình nhà ở và là sự lựa chọn của một bộ phận lớn dân chúng ở thành phố. Chỉ thị này dường như là một văn bản chết, không có hiệu lực, việc chia lô đã được lên kế hoạch và xây dựng trong các KĐT và thậm chí chính quyền cũng không làm gì được những chủ sở hữu tư nhân lạm dụng kiểu xây dựng này.

### *Tổ chức lại những KTT*

Một số phương pháp xây nhà theo kiểu lồng vào nhau rất được khen ngợi tại Pháp những năm 1960-1970, khi Pháp phải đối mặt với thực trạng cần tu tạo những căn hộ giá rẻ đã trở nên lỗi thời. Tuy một số người cho rằng kiểu kiến trúc đó là cứng nhắc, nhưng nó thực sự có hiệu quả. Dù sao đi nữa, nó cũng thể hiện mong muốn của chính quyền tu bổ lại những căn nhà bình dân mà không phải di dời người dân vốn sống tại đó. Cách thức này đang được thực hiện ở Kim Liên: người dân trong những toà nhà 4 tầng vẫn ở lại đó trong khi hai toà nhà 12 tầng đang được xây dựng; khi chúng được hoàn thành, người dân sống trong những toà nhà nhỏ sẽ chuyển đến những tầng thấp, nơi họ được đảm bảo có một căn hộ với diện tích tương đương với căn hộ cũ. Những toà nhà 4 tầng khi đó sẽ bị phá huỷ, trên phần diện tích đó sẽ xây dựng lại 4 toà tháp 18 và 22 tầng.

### *Những dự án khác*

Trên sơ đồ định hướng quy hoạch, thành phố được mở rộng sang bên kia sông Hồng. Dù hiện nay có rất ít dự án so với những dự kiến khi quy hoạch, song chúng ta có thể kể ra một số dự án, trong đó có:

- Dự án thành phố mới "Hanoi New Town" là kết quả của sự phối hợp nghiên cứu với một nhà đầu tư Nhật Bản. Thành phố nằm ở bờ bên kia

<sup>12</sup> Chỉ thị số 123/2001/OD-UB, ký ngày 6/12/2001. Điều 7 quy định rằng các khu đô thị mới cần phải có 60% là nhà chung cư cao từ 9 tầng trở lên và 40% là biệt thự có vườn bao quanh. Khoản 2 của điều này quy định không được xây nhà phân lô trong những khu đô thị mới này.

sông Hồng, trên đường đi sân bay Nội Bài, gồm nhà ở, thiết bị, dịch vụ, khu công nghiệp và thương mại. Mỗi khu có nhiều dạng nhà ở khác nhau: nhà chung cư cao tầng và biệt thự. Những ngôi làng hiện có sẽ được sáp nhập vào những khu nhà ở mới này với mật độ thấp hơn;

- Khu công nghiệp Gia Lâm trên đường đi Hải Phòng và khu công nghiệp Thăng Long trên đường đi sân bay Nội Bài sẽ đón nhận các doanh nghiệp trong và ngoài nước;
- Sân bay quốc tế Nội Bài đã được mở rộng năm 1999. Công việc mở rộng vẫn tiếp tục. Đây là công trình thuộc dự án quy hoạch do Nhật Bản đầu tư và khi hoàn thành sẽ sáp nhập vào khu công nghiệp và công nghệ bên cạnh.

## Chuyển đổi đường Đê La Thành

Sau khi trình bày ngắn gọn về các giai đoạn, điều kiện và đặc điểm chính trị xã hội và đô thị của quá trình đô thị hóa Hà Nội, không phải là vô ích nếu chúng ta bàn một chút về lịch sử của con đê-thành lũy một thời là giới hạn của thành phố, rồi trở thành một con đường xuyên từ đông sang tây, nối thành phố cổ với vùng mở rộng, giờ đây được coi như một tuyến thiết yếu của đường vành đai. Ngoài nhiệm vụ nối các khu dân cư, đây còn là đường biên của thành phố trong thế kỷ XX với kiến trúc và kiểu dáng quy hoạch đô thị mang dấu ấn văn hóa Việt Nam và thành phố của thế kỷ XXI với tầm cao hơn hẳn. Con đường này được hoạch định trở thành đường phố lớn nằm giữa một vùng được đô thị hóa mạnh, và việc khởi công đòi hỏi những giải pháp cho hàng loạt các vấn đề kỹ thuật và văn hóa xã hội, thể hiện những khó khăn và trở ngại khi xây dựng một mạng lưới đường sá sơ đẳng.

Nhờ việc xây dựng cơ sở hạ tầng của mạng lưới đường sá, một thủ đô có tầm vóc khiêm tốn đang chuyển thành một thủ đô lớn năng động. Hiểu rõ lịch sử Đê La Thành cho phép xử lý được các xung đột đô thị và các tác động về mặt kiến trúc và xã hội mà Hà Nội gặp phải để trở thành nền kinh tế thị trường và tham gia vào quá trình toàn cầu hóa.

### *Xây dựng đường giao thông trên đường Đê La Thành cũ*

*Tình hình hiện tại*

Đường Đê La Thành nối đê sông Hồng ở phía nam trung tâm thành phố cổ<sup>13</sup> với Cầu Giấy trên sông Tô Lịch, được kéo dài nối với đường Cầu Giấy

<sup>13</sup> Trung tâm lịch sử: xem chú thích 10.

và đường cao tốc đi sân bay Nội Bài. Đường đê đi qua các quận Hai Bà Trưng, Đống Đa, Ba Đình và kết thúc ở phía tây tại quận Cầu Giấy (trở thành quận nội thành từ năm 1999). Đường dài 7,7 km, bề rộng thay đổi tùy từng đoạn, từ 2,7 m đến 50 m.

Một đoạn của đường Đê La Thành nối với phía nam thành phố được xây dựng thời Pháp thuộc, với phần mở rộng đầu tiên của thành phố sau khi giành độc lập. Đoạn đường còn lại đi qua khu mới mở này. Do vậy, đường đi qua và phục vụ một khu vực đa dạng bao gồm:

- Các làng cũ được thành phố mở rộng tới (Kim Liên, Trung Tự, Giảng Võ, Thành Công, Trần Khát Chân);
- Các vùng mở rộng của thành phố được xây dựng thời Pháp thuộc, từ khu nhà ở công chức, trường đại học và bệnh viện Bạch Mai (trước đây là Bệnh viện René Robin);
- Những KTT lớn: Kim Liên, Trung Tự, Thành Công;
- Những quần thể chức năng: trường đại học (Giao thông, Bách khoa, Mỹ thuật công nghiệp, Văn hóa), Đài Truyền hình quốc gia, khu ngoại giao Nga.

### Nguồn gốc tên

Đê La Thành là một con đường trên đê. Hà Nội nằm trong vùng châu thổ sông Hồng là vùng đất có nhiều đê, và cách tổ chức này cho phép Hà Nội có thể dùng nước tưới tiêu từ nhiều nguồn, đồng thời có khả năng chủ động chia nguồn nước - đòi hỏi cấp thiết cho trồng trọt và cuộc sống con người trong vùng.

La Thành có nghĩa là “tường bao ngoài thành”. Chữ La được dùng để chỉ một không gian khép kín hoặc vòng tròn, còn chữ Thành có nghĩa là “tường” (có thể tìm thấy chữ này trong từ Thành phố). Cấu trúc từ vựng này được dùng để nói về những bức tường thành đầu tiên được xây dựng trên vùng đất Hà Nội ngày nay, trước cả khi được chọn làm kinh đô năm 1010. Năm 767, Kinh lược sứ nhà Đường (Trung Quốc) Trương Bá Nghi đã cho xây dựng ở phía bắc sông Tô Lịch tòa thành có tên là La Thành. Do các cuộc nổi dậy, người Trung Quốc đã phải nhiều lần xây dựng lại thành trì. Năm 806, Đô hộ sứ Trung Quốc là Trương Chu đã gọi tòa thành vừa được ông ta xây dựng ở phía nam sông Tô Lịch, nơi có Hà Nội ngày nay, là An Nam La Thành (Papin, 2001). Từ La Thành sau đó được dùng để gọi bức tường bao ngoài cùng. Bức tường này nằm trên đê sông Kim Ngưu và trở thành bức tường ngoài cùng bao quanh thành phố với cái tên Đê La Thành.

Tại sao lại nghiên cứu con đường này chứ không phải là một con đường khác? Có hai điểm tác động đến sự lựa chọn này: thứ nhất, đây là tuyến đường nằm vắt ngang thành phố nối hai khu vực sôi động nhất của thành phố, và thứ hai, quy định hai chiều của con đường đang được thay đổi.

Theo sơ đồ định hướng quy hoạch của Hà Nội đến năm 2020, trong mạng lưới đường sá, Đê La Thành được xây dựng thành một đường phố lớn, là "vành đai" thứ nhất trong hệ thống bốn vành đai quanh trung tâm thành phố. Hiện nay, toàn bộ con đường vẫn chưa là đường lớn, mà còn đang trong thời kỳ thay đổi từng đoạn một. Đường dài hơn 7 km và các biện pháp được sử dụng để nâng cấp thành đường lớn không cho phép thực hiện các công việc cùng một lúc trên toàn tuyến đường. Hiện nay con đường đang được thi công, đồng thời thực hiện những quy trình khác nhau trên các đoạn khác nhau. Như vậy, việc quy hoạch đô thị đi kèm với dự án xây dựng đường sá sẽ dễ dàng đồng nhất.

Do vị trí ở gần khu trung tâm cũ và đi qua khu mở rộng thứ nhất, trục đường sẽ là gạch nối đặc biệt giữa phần phía nam khu phố xây dựng thời Pháp thuộc và phần phía tây của khu mở rộng thứ nhất: hai khu vực đang được đô thị hóa mạnh mẽ những năm gần đây. Vậy nên xung quanh giới hạn phía nam là Đê La Thành, bốn con đường của mạng lưới cơ sở đã được mở rộng trong vòng 4 năm (1999-2003), 8 ngôi nhà cao hơn 15 tầng đang được xây dựng, các khu vực đang được cải tạo toàn diện (khu Đại học Bách khoa, khu Bệnh viện Bạch Mai, quy hoạch lại một công viên mới...), và kế hoạch tu tạo lại hai KTT đã được đề cập. Ở khu vực thứ hai, nằm ở phía tây khu mở rộng thứ nhất, các công trình xây dựng cũng chứng minh cho những thay đổi đang được thực hiện: 5 công trường xây dựng đường được hoàn thành từ 1999 đến 2003 (kéo dài đường Liễu Giai năm 2003); đã có 6 tòa nhà hơn 15 tầng được hoàn thành, hơn 10 tòa nhà khác đang được xây dựng và khoảng một chục tòa nhà từ 10 đến 15 tầng đã được xây dựng trong những năm 1997-2000. Giao thông giữa hai khu vực này hiện nay vẫn còn khó khăn. Một trong những thách thức của việc mở đường này là làm sao cân bằng hai cực này bằng một trục phát triển là Đê La Thành.

### *Từ con đê trở thành đại lộ*

Dù không nằm trong khu trung tâm cũ, đường Đê La Thành vẫn sớm có vai trò quan trọng trong quần thể đô thị. Thành phố được hình thành năm 1010 dưới triều đại nhà Lý (1009-1225). Vua Lý Thái Tổ, sau một giấc mộng, đã chuyển kinh đô ra vùng đất Hà Nội ngày nay. Hà Nội thời đó bao gồm Hoàng Thành với các cung điện, và các khu thủ công nghiệp, buôn bán và nông nghiệp. Kinh đô mới được giới hạn bởi 3 con sông: sông Hồng ở phía

đông, sông Tô Lịch ở phía bắc và phía tây, sông Kim Ngưu ở phía nam. Như vậy, những con đê trên bờ các sông này trở thành những tường thành, được đắp bằng đất. Đê La Thành là giới hạn phía nam, với nhiệm vụ vừa là tường bao quanh vừa là đê bảo vệ thành phố trước dòng nước sông Kim Ngưu.

Đường Đê La Thành, trong suốt chiều dài lịch sử của mình, chuyển từ một con đường trên đê thành con đường trải nhựa nhưng vẫn trong khung cảnh nông thôn, sau đó dần thành đường nội thị, xuyên qua các khu nhà ngày càng được quy hoạch tốt hơn và trở thành một phố buôn bán. Cuối cùng, hôm nay đường đê ấy được xây dựng thành một đường phố lớn. Như vậy, nếu đường đã mất đi vai trò là một con đê, thì trong quá trình phát triển nó vẫn giữ nguyên tuyến đi của mình.

### *Đường-đê qua bản đồ*

Đường-đê đã có từ ngày thành phố ra đời. Để hiểu được lịch sử phát triển của đường đê này, chúng tôi đã phân tích sự hiện diện của nó trên các bản đồ Hà Nội. Chúng tôi quan tâm đến các sơ đồ lịch sử, hiện đại, trong những giai đoạn quan trọng của quá trình phát triển thành phố<sup>14</sup>.

Đê xuất hiện trong bản đồ năm 1470. Trên bản đồ này có các lớp tường vành đai bao quanh kinh đô: lớp tường thứ nhất bao quanh thành cổ, nơi có các cơ quan quyền lực chính trị, quân sự và hành chính; lớp tường thứ hai bao ngoài một khu vực rộng hơn rất nhiều, gồm cả khu thành cổ, địa phận các làng<sup>15</sup> cũng như các yếu tố có ý nghĩa của lãnh thổ, nhất là chùa và các gò đồi. Đường Đê La Thành xuất hiện vào lúc này dưới dạng một con đê có đoạn ở phía Tây là một phần của vành đai thứ hai. Có nhiều luận thuyết về việc thành phố chuyển dần về phía đông. Trên bản đồ, vành đai ngoài chưa bao quanh phần đất nằm giữa sông Hồng và thành phố cổ (khu vực 36 phố phường ngày nay) cũng không bao quanh Văn Miếu và các đền chùa lớn khác. Tuy nhiên, toàn bộ Đê La Thành bảo vệ vùng đất bên ngoài tường thành này. Cũng trên bản đồ này, toàn bộ vành đai ngoài có tên là Đê La Thành.

Năm 1873, khi người Pháp bắt đầu đến Hà Nội, đê La Thành nối Cầu Giấy trên sông Tô Lịch với sông Hồng. Đê xuất hiện trên bản đồ do Phạm

<sup>14</sup> Để làm được điều này, chúng tôi đã sử dụng những công trình có liên quan đến việc rà soát lại các bản đồ, sơ đồ các thành phố ở châu Á-Thái Bình Dương do Nathalie Lancret ở IPRAUS thực hiện, đặc biệt là CD-rom "Hà Nội, thành phố trên các bản đồ 1873-1943" do Trung tâm lưu trữ của Viện Kiến trúc Pháp thực hiện năm 2001.

<sup>15</sup> Địa phận: thuật ngữ địa lý dùng để chỉ các ranh giới, phạm vi của cơ quan hành chính, pháp lý hoặc lãnh thổ một xã. Từ "lãnh thổ" thường được sử dụng thay cho địa phận.

Đình Bách<sup>16</sup> thực hiện, và được đặt chồng lên phần phía nam của tuyến vành đai ngoài. Cũng cần nêu rõ rằng vành đai thứ hai này đã dịch chuyển nhiều lần, nhưng vẫn dựa trên tuyến đê. Sơ đồ này thể hiện phần trung tâm Hà Nội rất cụ thể và cũng thể hiện rất chính xác phần mà chúng ta quan tâm: xung quanh đường Đê La Thành. Cụ thể, chú thích chỉ ra 3 cửa ô nằm trên vành đai này: ô Chợ Dừa, ô Kim Liên trên đường cái quan với ghi chú là "đầm", và ô Cầu Dền. Sông Kim Ngưu còn được gọi là sông Tô Lịch với lời bình như sau: Viên quan tên là Tô Lịch được nhà Đường phái sang làm thái thú An Nam, đã cho đào một con kênh mang tên ông ta.

Những sơ đồ - dự án đầu tiên của thời kỳ Pháp thuộc là những kế hoạch tu tạo hoặc kế hoạch quy hoạch, mà Sở Lục lộ đóng vai trò chủ đạo. Năm 1890, Sở Lục lộ, dưới sự chỉ đạo của Leclanger, lập kế hoạch mở rộng thành phố<sup>17</sup>. Bản đồ này nhằm hai lợi ích: một mặt, xác định chính xác giới hạn thực tế và hành chính phía nam của thành phố trên đường Đê La Thành, đồng thời miêu tả thực trạng của đường này năm 1890. Mặt khác, bản đồ này đã minh chứng cho quy hoạch đầu tiên của người Pháp và giới thiệu dự án chia lô thời Pháp thuộc ở phía nam hồ Hoàn Kiếm theo hướng phố Paul Bert (phố Tràng Tiền ngày nay), đường phố chính nối nhượng địa của Pháp trên bờ sông Hồng và thành cổ (trở thành khu quân sự của Pháp). Trên bản đồ này, đường Đê La Thành được coi như ranh giới giữa thành phố và nông thôn. Có 4 cửa ô nằm trên đường ranh giới này với các huyện giáp ranh thành phố (Thanh Trì và Thanh Oai). Trên bản đồ này chỉ ghi tên những làng nằm bên trong vành đai, các làng có vị trí không rõ ràng so với đê không được đưa vào bản đồ. Ví dụ, những khu nhà ở bên ngoài vành đai của làng Trung Tự được ghi trên bản đồ năm 1873 nhưng không được ghi trên bản đồ này. Hơn nữa, không có gì chứng tỏ rằng có thể đi lại được trên đê. Ở các cửa ô, hình ảnh của con đê được trình bày giống như một bức tường thành, nhưng ở đầu phía tây của vành đai này, có một con đường (nay là đường Giảng Võ) nối với vành đai.

<sup>16</sup> Bản đồ thể hiện thành phố năm 1873, do Sở Địa lý Đông Dương xuất bản năm 1916. Bản tài liệu gốc có tỉ lệ xích 1/12500 (không có thang tỉ lệ), in màu trên giấy, hướng tây-bắc, có chú thích "tỉ lệ khoảng 1/12500", chú thích gồm 4 đề mục: cửa ô (1-16), các công trình (17-74), nhượng địa (a-g) và thành cổ (A-R), hai tờ (bản đồ và chú thích), khổ 68 x 65 cm.

<sup>17</sup> Bản đồ thành phố do Leclanger, chánh Sở Lục lộ thành phố, lập ngày 9/4/1890, được *Eveil économique de l'Indochine* tái bản tháng 11/1924. Tài liệu gốc có tỉ lệ xích 1/10000 (có thước tỉ lệ), in màu trên giấy, hướng đông-bắc, chú thích "đúng với sơ đồ tổng thể giới hạn được thông qua ngày 9/4/1890". Chú thích còn cho biết về những công trình xây dựng theo lệnh của chính quyền thuộc địa (1-50), các công trình xây bằng gạch và những ngôi nhà tranh, những công trình công cộng và tôn giáo, các mạng lưới giao thông và địa lý thủy văn cũng như những đặc điểm địa lý của thành phố. Khổ 77 x 63 cm.

Năm 1924, sơ đồ quy hoạch do Ernest Hébrard<sup>18</sup> lập dường như không dự kiến một phương thức xử lý nào cho Đê La Thành. Ngược lại, việc xây dựng mạng lưới đường giao thông nối trung tâm với những vùng xung quanh được đưa ra gồm hàng loạt những con đường vượt qua đê. Dự án mạng lưới mới này bao trùm một phần khá lớn vùng đất chưa đô thị hóa.

Với sự năng động này, suốt thời kỳ Pháp thuộc, vùng đất được đô thị hóa mở rộng dần về phía nam thành phố cổ (lúc đầu bao gồm thành cổ và khu "36 phố phường"), tiến gần đến đê La Thành. Trong những năm 1940, thành phố phát triển vượt qua ranh giới. Đây là thời kỳ mà những khu phụ trợ đồng bộ, trong đó có bệnh viện René Robin (bệnh viện Bạch Mai ngày nay) được xây dựng hai bên đường cái quan dẫn đi các tỉnh phía nam. Trên khu đất này, những khu đô thị mở rộng kéo theo việc xây dựng các khu phụ trợ đồng bộ, nơi được coi là những điểm cố định của hạt nhân đô thị ngày nay, cho dù đó là sự phát triển những "vùng ngoại ô" hay sáp nhập các làng. Sơ đồ quy hoạch đô thị do Pineau xây dựng năm 1943 đã gộp toàn bộ đê La Thành vào thành phố<sup>19</sup>. Một số đoạn đã được nâng cấp thành đường lớn. Sơ đồ cũng dự kiến mở rộng toàn bộ đường đê. Nhưng cả ở đây, việc chuyển đổi cũng không đặc biệt, nó chỉ góp phần tạo ra một mạng lưới mới, giống như hàng loạt những con đường khác ở ngoại ô. Kiến trúc sư dự định nhập con đê vào thành phố bằng cách nối nó vào mạng lưới đường giao thông.

Từ cuối cuộc chiến tranh Đông Dương, những sơ đồ quy hoạch được các cơ quan mới thành lập của một chính phủ cũng non trẻ đưa ra với nhiệt tình nóng bỏng, mong muốn biến Hà Nội thành một thành phố xã hội chủ nghĩa và hiện đại.

Sơ đồ quy hoạch được thực hiện với sự giúp đỡ của các nhà quy hoạch đô thị Liên Xô, "*Hanoi General Plan of City up to Year 2000*", được công bố trong tập bản đồ Hà Nội năm 1984, dự kiến xây dựng một loạt các đường ngoại vi theo logic đồng tâm xung quanh trung tâm phố cổ<sup>20</sup>. Phố La Thành được mở rộng, tuyến đường được thay đổi (tuyến không đi qua phía nam mà là phía bắc công viên Thủ Lệ - nay đã trở thành vườn bách thú) để tạo thành đường vành đai thứ nhất trong số các đường ngoại vi này. Sơ đồ không được thực hiện và định hướng chỉ đạo là củng cố, nâng cấp tuyến đường đã có.

<sup>18</sup> Ernest Hébrard là kiến trúc sư trưởng về Nhà ở và Cung điện quốc gia. Ông là kiến trúc sư trưởng đầu tiên của Sở Kiến trúc và quy hoạch đô thị Đông Dương năm 1923.

<sup>19</sup> Louis Georges Pineau là kiến trúc sư hàng đầu về công trình công cộng ở Đông Dương từ 1930 đến 1945, phó giám đốc Sở Quy hoạch đô thị và kiến trúc trung ương Hà Nội 1941-1942.

<sup>20</sup> Trong hình thế này, trung tâm phố cổ đã được phát triển mạnh lên phía bắc, bao gồm cả hồ Tây.



Bản đồ năm 1986 do Cục Bản đồ ấn hành. Theo hiểu biết của chúng tôi, đây là bản đồ cuối cùng của thành phố trước khi mở cửa kinh tế, và thủ đô Hà Nội tham gia vào bàn cờ các thành phố lớn của thế giới. Nó gọi cho chúng ta nhớ đến hoàn cảnh trước khi tu tạo lại về mặt kiến trúc và đô thị. Đây là một tài liệu tham khảo cho việc nghiên cứu hàng loạt các sơ đồ thủy lợi (các hồ và kênh) dọc theo đê. Có những hồ ở Cầu Giấy, trước làng Thành Công, gần Ô Chợ Dừa, giữa làng Kim Liên và khu tập thể cùng tên, một phần của đường Đại Cồ Việt. Chúng là những dấu tích còn lại của sông Kim Ngưu. Vào thời gian này, việc đô thị hóa đã vượt qua đường Đê La Thành. Con đê này đi qua một vùng đô thị chưa đông đúc và không đồng nhất (làng, đất nông nghiệp, vùng có thể bị ngập úng và các khu nhà... xen kẽ nhau). Chỉ riêng mảnh đất nằm giữa công viên Lênin và phố Trần Khát Chân là có mật độ dân cư cao, nơi các khu bổ trợ đồng bộ được xây dựng từ thời Pháp thuộc gần đường cái quan cũ.

### *Đường Đê La Thành qua sơ đồ quy hoạch*

Nếu các sơ đồ quy hoạch liên tục đưa ra những định hướng khác nhau, đôi khi đối lập nhau, đặc biệt liên quan đến tính đồng nhất của các tác nhân tham gia lập phương án, thì việc quy hoạch và mở rộng đường Đê La Thành lại không hề phải xem xét lại. Đây là một trong những yếu tố xuất hiện trong mọi dự án.

Trong sơ đồ quy hoạch mới nhất, trong hình ảnh thành phố đến năm 2020, đường Đê La Thành được giới thiệu như một đại lộ đô thị nối Cầu Giấy trên sông Tô Lịch với đê sông Hồng, đi từ quận Cầu Giấy, qua quận Ba đình, Đống Đa và Hai Bà Trưng. Đại lộ vành đai mới này cho phép nối thông suốt hơn các quận trung tâm với các huyện ngoại thành nhiều thách thức của thành phố hiện nay. Thế mạnh thứ hai của con đường này là nối trực tiếp với đường đi sân bay quốc tế Nội Bài.

Văn phòng kiến trúc sư trưởng Hà Nội đã ra một bản giới thiệu sơ đồ quy hoạch tới năm 2020 ở cấp quận, huyện. Sơ đồ này, dù chính xác hơn bản đồ tỉ lệ xích 1/25000 ở cấp thành phố, vẫn chia khu vực theo các chức năng được thể hiện trên sơ đồ. Nó đưa ra sự chỉ đạo và định hướng cho mỗi quận, nhưng không xác định rõ các dự án: đây là một cuộc triển lãm hình ảnh thành phố trong tương lai.

Việc quy hoạch đường Đê La Thành sẽ được thực hiện theo nhiều giai đoạn. Dự án được giao cho Bộ Xây dựng. Các công đoạn do các doanh nghiệp lớn của nhà nước hoặc nước ngoài thực hiện, với nguồn vốn của các tổ chức địa phương, nhà nước và nước ngoài. Nhật Bản tham gia tích cực vào các dự án đầu tư cần thiết cho các công trình cơ sở hạ tầng đòi hỏi chi phí cao, đồng

thời tài trợ (qua các ngân hàng như JIBIC) cho việc xây dựng cầu, đường phố hoặc khu tái định cư phục vụ việc di dân.

Sự cản trở của các cơ quan địa phương là một thách thức thực sự cho việc thi công một số đoạn. Họ làm chậm tiến độ hoặc phản đối các công trình, như trường hợp đoạn đê đi qua các làng Kim Liên và Trung Tự. Giải tỏa và đền bù đôi khi là vấn đề thảo luận gay gắt với những người có liên quan, làm tăng thêm chi phí của các công trình. Về vấn đề này, việc lập kế hoạch xây dựng đường vành đai cần hợp lý, sao cho không phát sinh hoàn cảnh mới quá căng thẳng với người dân. Sự mềm dẻo này cần được tăng thêm khi các khoản tài trợ bấp bênh

## Kết luận

Hà Nội là một thành phố có lịch sử lâu đời mà dân cư vẫn luôn gắn bó với truyền thống và thói quen của mình, đồng thời dám nghĩ, dám làm và không có tổ chức. Những nét đặc trưng này trong cách ứng xử của người dân đô thị đã được lưu giữ và dù đã trải qua những thời kỳ bị chiếm đóng và nửa thế kỷ chiến tranh, vẫn được thể hiện trong thành phố hiện đại.

Sự gắn bó với truyền thống và khả năng tiếp thu kinh nghiệm từ bên ngoài đã cho phép bảo tồn được phần khu phố buôn bán của thành phố cổ đã bị thay đổi và xây dựng dày đặc trong nhiều thập kỷ. Nghệ thuật sống được gìn giữ, di sản được xếp hạng. Cách thức bố trí đô thị, quan niệm về cư trú và một vài cách sinh sống vẫn còn là những hình mẫu sinh động, đặc trưng của những khu phố nằm rải rác ngoài khu phố được xây dựng từ thời Pháp thuộc, làm hạt nhân cho những làng mạc bị đô thị hóa mạnh, làm cầu nối giữa các khu chung cư được xây dựng từ cách đây gần 50 năm, và đôi khi điều này lặp lại ở các khu mới mở rộng. Sự gắn bó này đã khiến người dân Hà Nội coi việc đô thị hoá do người Pháp thực hiện là của mình, và coi đó là di sản quốc gia.

Tuy nhiên, từ ngày độc lập năm 1954 và ngay cả trong thời kỳ bị Mỹ ném bom, sức ép về dân số đã đòi hỏi thành phố phải được mở rộng. Động lực của giai đoạn đô thị hoá mới này xuất phát từ sự cần thiết và không tốn kém là xây dựng các khu tập thể, khu chung cư. Đó là các khu nhà ở tập thể xung quanh có khu phụ trợ cần thiết cho hoạt động của nó và phục vụ cho nhu cầu của người dân. Những người dân này đã tạo động lực để mở rộng một cách hợp lý mạng lưới đường giao thông và cũng làm cho các làng ngoại ô này trở nên gần hơn. Từ trước năm 1954, những làng này đã bắt đầu đón những cư dân mới. Tinh thần dám nghĩ dám làm đã được thực hiện dưới

dạng quy hoạch đô thị kinh nghiệm chủ nghĩa, mặc dù lúc đó chịu ảnh hưởng mạnh của các mô hình du nhập từ Liên Xô.

Đổi mới đã giải phóng cách thức thực hiện của một số người có khả năng phù hợp nhanh chóng với những qui tắc tư bản chủ nghĩa, được đưa vào áp dụng ở một đất nước chính thức tự khẳng định mình là nước xã hội chủ nghĩa. Các công ty nhà nước vốn được điều hành một cách tương đối tự do đã bắt đầu tiến hành quy hoạch đô thị các mạng lưới đường giao thông đan chéo nhau bằng việc xây dựng một con đường mang tính biểu trưng và được đánh dấu bằng một loạt các ngôi nhà đủ kiểu được xây trên đất trống trống theo sơ đồ quy hoạch (ở thời điểm này, sơ đồ phần nào giống với một kiểu găm nhám nhanh chóng không gian mở đối với việc đô thị hoá các vùng xung quanh). Như vậy, cơn sốt xây dựng đã biến các vùng đất quanh thành phố thành những khu nhà ở kiểu mới theo sáng kiến riêng của những nhà thầu xây dựng nhỏ. Những ngôi nhà này được xây dựng gần các khu đô thị và cạnh tranh với chúng. Cuối cùng, sự can thiệp liên tục của một số công ty lớn dường như muốn tạo ra những khu ngoại ô riêng biệt. Tuy nhiên, không nên quên những cây cầu và đường cao tốc được xây dựng bên cạnh Hà Nội và báo hiệu sự ra đời của các đô thị ở châu thổ sông Hồng.

Chúng tôi đã rất cố gắng mô tả tình hình hiện tại, sức mạnh của những thay đổi đô thị đang được thực hiện, phản ứng của người dân chịu ảnh hưởng của sự thay đổi này, khả năng giữ gìn tập quán của người dân Hà Nội, và cả các xu hướng của một thế hệ những người khá giả đang hình thành và mở rộng tầm nhìn ra thế giới. Cách tiếp cận của chúng tôi rất sát. Theo chúng tôi, tất nhiên các phố và các kiểu nhà ở mới đã, đang và tiếp tục là kiểu cách riêng của Hà Nội. Nhưng, cũng tất nhiên là chỉ cách chiếm dụng hợp lý không gian đô thị của mỗi người dân là điều kiện tiên quyết để các dự án quy hoạch hiện nay tại Hà Nội thành công, dẫn đến đạt được điều kiện sống tốt đẹp hơn. Đó là lời hứa về sự phát triển kinh tế và xã hội mà nếu chỉ đơn độc, một thành phố mới đang hình thành không dám đảm bảo thực hiện.

## Tài liệu tham khảo

Cerise Emmanuel, 1999, Hanoi: ville et habitat. Mémoire de TPFE à l'École d'architecture de Nancy sous la direction de Marie-Josée Canonica, 220 p.

[Cerise Emmanuel, 1999, Hà Nội: thành phố và cư dân. Tiểu luận TPFE Trường Đại học Kiến trúc Nancy dưới sự hướng dẫn của Marie-Josée Canonica, 220 tr.]

Chardonneau François, Do Hau (dir.), 2002, Hanoi, enjeux modernes d'une ville millénaire. Editions Trames, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 270 p.

[Chardonneau François, Đỗ Hậu (chủ biên), 2002, Hà Nội, thách thức thời hiện đại của một thành phố nghìn năm tuổi. NXB Trames, Khoa Quy hoạch, Đại học Montréal, 270 tr.]

Clément Pierre, Lancret Nathalie (dir), Cerise Emmanuel, Delaunay Dominique, Gaulis Inès, Ros Lisa (collab.), 2001, Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes architecturales et urbaines. Paris: Editions Recherches, IPRAUS, 351 p. (Les Cahiers de l'IPRAUS, architecture, urbanistique, société).

[Clément Pierre, Lancret Nathalie (chủ biên), với sự cộng tác của Cerise Emmanuel, Delaunay Dominique, Gaulis Inès, Ros Lisa, 2001, Hà Nội. Chu trình biến đổi. Các hình thức kiến trúc và đô thị. Paris: NXB Recherches, IPRAUS, 351 tr. (Tập san của IPRAU, kiến trúc, đô thị và xã hội).]

Culot Maurice, Théveraud Jean-Marie (dir.), 1992, Architectures françaises outremer. Liège: Editions Mardage, 407 p. (Collection villes).

[Culot Maurice, Théveraud Jean-Marie (chủ biên), 1992, Kiến trúc hải ngoại của Pháp. Liège: NXB Mardage, 407 tr. (Bộ sách các thành phố).]

Decoster François, Klouche Djamel, 1995, Hanoi, dynamiques urbaines, fragments de mutation. Rapport de mission, 333 p.

[Decoster François et Klouche Djamel, 1995, Hà Nội, biến động đô thị, những mảnh thay đổi. Báo cáo. 333 tr.]

Études Vietnamiennes n° 48, 1977, Hanoi (1), Des origines au XIX<sup>e</sup> siècle, Hanoi, 190 p.

[Nghiên cứu Việt Nam, số 48, 1977, Hà Nội (1), Từ cội nguồn đến thế kỷ 19, Hà Nội, 190 tr.]

Hocquard Docteur, 1999, Une campagne au Tonkin (présenté par Philippe Papin). Paris: Editions Arléa, 683 p.

[Hocquard Docteur, 1999, Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài (Philippe Papin giới thiệu). Paris: NXB Arléa, 683 tr.]

Lê Bá Thảo, 1997, Vietnam, the country and its geographical regions. Hanoi: The Gioi, 617 p.

Logan William S., 2000, Hanoi, biography of a city. Sydney: University of New South Wales Press, 304 p.

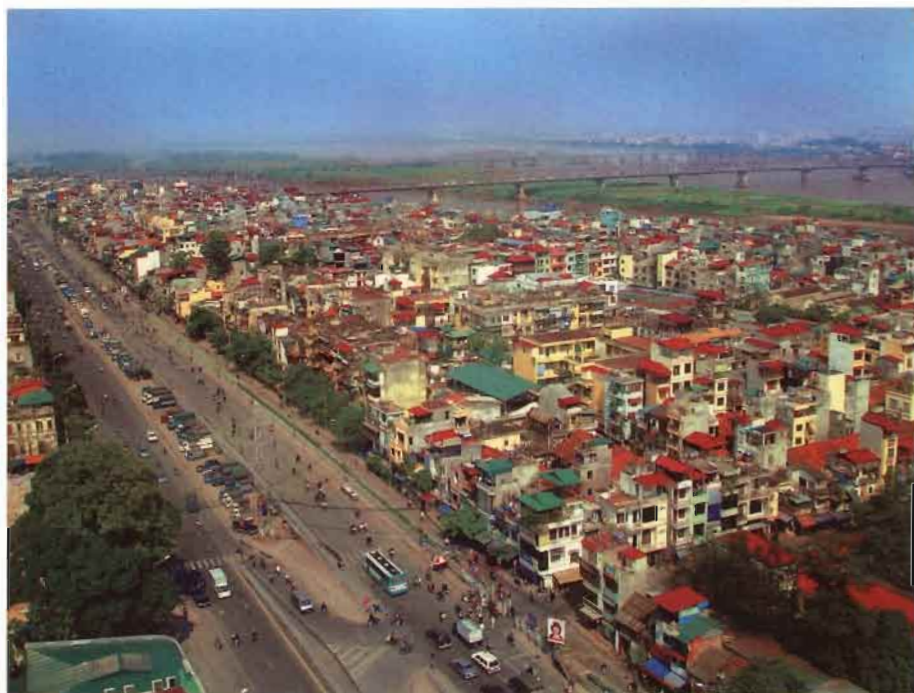
Papin Philippe, 2001, Histoire de Hanoi. Paris: Fayard, 404 p.

[Papin Philippe, 2001, Lịch sử Hà Nội. Paris: Fayard, 404 tr.]

CHỦ BIÊN

Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry  
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset

# Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ



IMV  
VIỆN ĐÀO TẠO  
CHUYÊN NGÀNH ĐÔ THỊ  
HÀ NỘI

  
THẾ GIỚI  
NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI

PADDI  
TRUNG TÂM DỰ BÁO  
VÀ NGHIÊN CỨU ĐÔ THỊ  
TP. HỒ CHÍ MINH

Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry, Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset (chủ biên).- Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ.  
- Hà Nội: Nhà xuất bản Thế Giới, IMV, PADDI, 2006, 324 tr.; 24 cm.

Internet Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV): [www.imv-hanoi.com](http://www.imv-hanoi.com)  
Thư điện tử PADDI: [paddi@hcm.fpt.vn](mailto:paddi@hcm.fpt.vn)  
Internet Thế Giới: [www.thegioipublishers.com.vn](http://www.thegioipublishers.com.vn)

Cuốn sách này được xuất bản với sự hợp tác của Vùng Île-de-France, Vùng Rhône-Alpes và Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam.

Ảnh trang bìa:

Khu phía đông quận Hoàn Kiếm, trên hữu ngạn sông Hồng. Khu này được xây ngoài đê (bên kia đường Trần Quang Khải) nên thường bị ngập vào mùa mưa. Ở đây có các dãy nhà ống nằm lẫn với các khu tập thể. Ta cũng nhận ra hai cây cầu chính của Hà Nội: cầu Chương Dương dành cho xe cơ giới, và phía sau là cây cầu Long Biên lịch sử (trước đây là cầu Doumer). Cầu Long Biên được xây dựng từ năm 1898 đến 1902, do Gustave Eiffel thiết kế, công ty Daydé và Pillé của vùng Creil và các công nhân Việt Nam thực hiện. Với chiều dài 1.682 m, khung kim loại, có 19 nhịp, cây cầu này được coi như một kỳ tích về kỹ thuật và kiến trúc thời bấy giờ; từ năm 1967 đến năm 1971, cầu bị Mỹ ném bom nhiều lần. Hiện nay, cầu dành cho tàu hỏa, người đi xe đạp và người đi bộ; hiện nay đã có chương trình khôi phục và tôn tạo cầu. Bên kia sông, trên tả ngạn sông Hồng là quận Long Biên (trước đây là Gia Lâm) (ảnh: Patrick Gubry, 11/2005).

- © Nhà xuất bản Thế Giới, IMV, PADDI, 2006  
[Xuất bản bằng tiếng Pháp lần thứ nhất:
  - © Nhà xuất bản Karthala, Paris 2006]
- VN-ThG-1-16-0

Chủ biên  
Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry  
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset

# Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ

IMV  
243A Đê La Thành  
Quận Cầu Giấy  
Hà Nội, Việt Nam

NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI  
46 Trần Hưng Đạo  
Hà Nội,  
Việt Nam

PADDI  
216 Nguyễn Đình Chiểu  
Quận 3, TP.Hồ Chí Minh,  
Việt Nam