

# ĐÀ NẴNG – NGÀY ĐẦU ĐÔ THỊ HÓA

 ĐẶNG VIỆT DŨNG\*

ĐÀ NẴNG LÀ VÙNG ĐẤT NẴM HAI BÊN BỜ SÔNG HÀN, SÁT BỜ BIỂN. VÀO ĐẦU THẾ KỶ THỨ XIV ĐÀ NẴNG VẪN CÒN LÀ VÙNG ĐẤT HOANG VU, CHƯA ĐƯỢC BIẾT ĐẾN. ĐÂY LÀ NƠI SINH TỰ CỦA NGƯỜI DÂN CÁC LÀNG: HÒA KHÊ, THẠC GIÁN, LIÊN TRÌ, CẨM LỆ BÊN TẢ NGẠN SÔNG HÀN; HÓA KHÊ, MỸ THỊ Ở HỮU NGẠN SÔNG HÀN. TỪ THẾ KỶ THỨ XVI, BẮT ĐẦU CÓ HIỆN TƯỢNG DI DÂN VÀO TỪ CÁC TỈNH PHÍA BẮC, NHIỀU LÀNG MỚI ĐƯỢC THÀNH LẬP, DÂN SỐ TĂNG NHANH, CÓ TÍNH TẬP TRUNG [1]. HIỆN TƯỢNG QUẦN CƯ BÊN SÔNG LÀ MỘT TRONG NHỮNG TIỀN ĐỀ ĐỂ HÌNH THÀNH MỘT ĐÔ THỊ TRONG TƯƠNG LAI. ĐÂY CŨNG LÀ MỘT TRONG NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CỦA ĐÔ THỊ THỜI KỶ VĂN MINH NÔNG NGHIỆP. ĐƯỢC ĐÁNH GIÁ LÀ THƯƠNG CẢNG QUỐC TẾ TỪ RẤT SỚM, SONG BAN ĐẦU ĐÀ NẴNG CHỈ LÀ TIỀN CẢNG CỦA HỘI AN TRONG SUỐT CÁC THẾ KỶ XVII - XVIII. SAU ĐÓ, ĐÀ NẴNG DẦN THAY THẾ HỘI AN VÀ CHÍNH THỨC TRỞ THÀNH TRUNG TÂM NGOẠI THƯƠNG DUY NHẤT, CẢNG BIỂN QUỐC TẾ CỦA CẢ NƯỚC VÀO ĐẦU THẾ KỶ THỨ XIX.

## I. Giai đoạn đầu của quá trình đô thị hóa

### 1. Mô hình đô thị

Ngay sau khi xác định quyền sở hữu đối với vùng đất Đà Nẵng bằng đạo dụ do vua Đồng Khánh ký ngày 3.10.1888 nhượng đứt chủ quyền lãnh thổ Đà Nẵng cho Pháp, Toàn quyền Đông Dương đã có nghị định thành lập thành phố Đà Nẵng vào ngày 24.5.1889, biến Đà Nẵng trở thành đô thị thực dân,



Đà Nẵng những thập niên đầu thế kỷ XX. Ảnh tư liệu.

khởi đầu của quá trình đô thị hóa ở Đà Nẵng và khu vực miền Trung. Là thành phố hướng quy chế tương tự như các thành phố của Pháp, Đà Nẵng hoạt động theo mô hình chính quyền đô thị theo kiểu phương Tây gồm có Đốc lý - Chủ tịch, một Hội đồng thành phố, Tòa sơ thẩm và các Sở chuyên ngành giúp việc.

Lần đầu tiên thành phố Đà Nẵng được xây dựng theo một bản quy hoạch đô thị có tầm nhìn lâu dài, khoa học, có chủ đích, hướng đến một mô hình đô thị công nghiệp, làm nền tảng quan trọng để phát triển Đà Nẵng những năm sau này. Trong thời gian đó, cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ nhất (Cách mạng công nghiệp 1.0) đã thúc đẩy sự hình thành nhanh chóng của nhiều đô thị công nghiệp ở Anh và Pháp, dẫn tới sự ra đời của xu hướng quy hoạch thành phố công nghiệp [2]. Thành phố công nghiệp có bố cục từ tổng thể đến chi tiết, được phân khu chức năng như khu ở, khu thương mại, khu hành chính, khu văn hóa, khu công nghiệp... Cụ thể, quy mô đô thị vào khoảng 35.000 - 40.000 dân, hệ thống giao thông dạng bàn

\*TS., Chủ tịch Tổng hội Xây dựng Việt Nam.

cờ, các tuyến đường thẳng và vuông góc, tổ chức khu ở theo lô phố phù hợp với điều kiện tự nhiên và khí hậu. Các nhà máy, xí nghiệp, kho tàng được xây dựng tập trung, kết nối với khu vực cảng và thương mại. Hệ thống hạ tầng được đầu tư đồng bộ. Quỹ đất được dùng chủ yếu phát triển sản xuất công nghiệp.

## 2. Quy mô đô thị

Quy mô đô thị Đà Nẵng theo nghị định do Toàn quyền Đông Dương ký ngày 24.5.1889 có diện tích khoảng 10.000 ha, thuộc 5 xã nằm bên tả ngạn sông Hàn. Do nhu cầu khai thác thuộc địa, dưới sức ép của thực dân Pháp, ngày 15.1.1901 vua Thành Thái tiếp tục ký đạo dụ mở rộng nhượng địa Đà Nẵng lên 19 xã gồm 13 xã bên tả ngạn và 6 xã bên hữu ngạn sông Hàn, tăng diện tích đô thị Đà Nẵng lên gấp 4 lần. Đến năm 1905, Toàn quyền Đông Dương ký nghị định tiếp tục mở rộng thành phố Đà Nẵng lần thứ 3, bổ sung huyện Hòa Vang phụ thuộc về mặt hành chính vào đô thị Đà Nẵng [1].

Quy mô dân số đô thị tăng khá nhanh, từ 9.892 người năm 1888 lên đến 50.900 người năm 1943. Tốc độ bình quân giai đoạn 1921 - 1936 là 3,5%/năm.

| Năm            | 1888  | 1921   | 1936   | 1943   |
|----------------|-------|--------|--------|--------|
| Dân số (người) | 9.892 | 16.355 | 25.000 | 50.900 |

Nguồn: Lịch sử Đà Nẵng 1858 - 1945.

Cấu trúc dân cư khá đa dạng, bao gồm người Việt, người Pháp, người Hoa, người Ấn Độ, người Nhật và một ít người châu Âu khác.

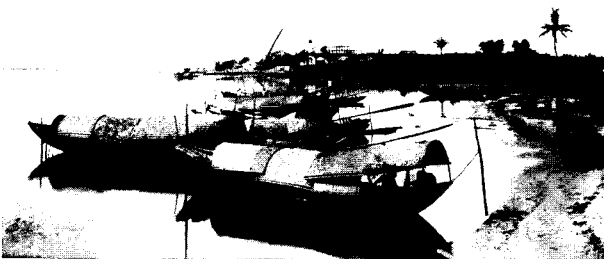
Cơ cấu lao động xã hội biến đổi sâu sắc, trong khi phần lớn nông dân vẫn tiếp tục duy trì cuộc sống trong các làng xã sản xuất nông nghiệp, thủ công nghiệp hoặc chài lưới trên sông, trên vịnh hay ngoài

biển thì một bộ phận cư dân được thu hút vào các hoạt động dịch vụ hay thương mại của đô thị, trong số đó có một số vươn lên làm giàu trở thành tầng lớp tư sản Đà Nẵng. Những cư dân có học vấn trở thành viên chức, một số đông dân cư làm thuê cho các doanh nghiệp, hộ buôn bán nhỏ trở thành công nhân hoặc dân lao động tự do. Trong đô thị hình thành tầng lớp thị dân.

Phân hóa giai cấp trở nên rõ rệt, trong xã hội hình thành giai cấp tư sản, tiểu tư sản và công nhân bên cạnh tầng lớp địa chủ và nông dân. Sự phân tầng trong xã hội dẫn đến sự thay đổi lối sống của người dân, kéo theo sự thay đổi về văn hóa và bộ mặt đô thị.

## 3. Hạ tầng và không gian đô thị

Trên mặt bằng được ấn định và mở rộng như vậy, thành phố Đà Nẵng dần dần được hình thành. Hệ thống đường nội thị, đường phố có mạng lưới hình bàn cờ, ô phố, cấu trúc giao thông điển hình của đô thị công nghiệp bắt đầu được đầu tư. Mạng lưới bao gồm những con đường chạy từ bắc xuống nam, nằm song song bên tả ngạn sông Hàn, tiếp theo là những con đường vuông góc chạy từ đông sang tây, có khoảng cách tương đối đều đặn, được xây dựng để mở rộng lãnh thổ thuộc địa về phía tây. Từ 13 con đường cuối thế kỷ XIX, đến năm 1945 Đà Nẵng có 45 con đường có tên. Các con đường nội thị được phân loại căn cứ vào bề rộng, chiều dài và các công trình hai bên đường. Các đường phố chính đều nằm ở khu vực trung tâm, ở khu người Pháp, thuộc 5 xã nhượng địa ban đầu. Các đường phố chính đều được tráng nhựa, có vỉa hè, có hệ thống thoát nước và trồng nhiều cây xanh. Đường ở khu người Việt sinh sống phần lớn là đường đất có một ít được rải đá [3]. Thành phố được chiếu sáng ban đầu bằng dầu lửa, đèn khí đá, sau này là năng lượng điện. Việc thu gom rác được



Ven sông Hàn khoảng năm 1899. Ảnh: Corpi, M. (18.-19..).



Vịnh Đà Nẵng năm 1934. Ảnh tư liệu.

**Xuất nhập khẩu hàng hóa thời Pháp thuộc**

| Năm                   | 1895 | 1905 | 1909 | 1914 | 1923 | 1926 | 1929 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Xuất khẩu (Nghìn tấn) | 1,4  | 8    | 47   | 38   | 53   | 64   | 32   |
| Nhập khẩu (Nghìn tấn) | 0,8  | 13   | 27   | 29   | 43   | 51   | 24   |

*Nguồn: Lịch sử Đà Nẵng 1858 - 1945.*

thực hiện bằng xe bò [4]. Công sở, văn phòng công ty và khu dân cư cùng các công trình công cộng được thiết lập. Các công trình kiến trúc mang đậm phong cách Pháp, được xây dựng kiên cố. Việc thực thi quy hoạch được quản lý chặt chẽ. Hệ thống giao thông kết nối thành phố với bên ngoài được ưu tiên đầu tư mặc dầu khá chậm chạp. Tuyến đường bộ Đà Nẵng - Huế vượt đèo Hải Vân được tiến hành cải tạo và nâng cấp từ năm 1883 đến năm 1913 thì khai thông, tuyến đường Đà Nẵng đi Tây Nguyên được đầu tư từ 1936 - 1939. Tuyến đường sắt Đà Nẵng - Huế được khởi công vào năm 1902 và hoàn thành vào năm 1906, đoạn Đà Nẵng - Nha Trang được khởi công vào 1931 và hoàn thành 1936. Thời gian này tại Đà Nẵng còn có đường xe điện nối với Hội An được đầu tư từ năm 1903 đến 1905 nhưng vào năm 1915 đã ngưng hoạt động. Sân bay Đà Nẵng được khởi công vào năm 1926 nhưng đến năm 1940 vẫn chỉ được khai thác với mục đích dân dụng cho các đường bay ngắn, nội địa. Sau này được mở rộng phục vụ cho mục đích quân sự và trở thành sân bay quốc tế.

Cơ sở hạ tầng quan trọng bậc nhất, tiềm năng nhất cho sự phát triển kinh tế của đô thị Đà Nẵng - yết hầu giúp thực dân Pháp thực hiện chương trình khai thác thuộc địa chính là cảng Đà Nẵng. Tuy nhiên việc đầu tư cho cảng Đà Nẵng rất chậm chạp. Từ việc cho ra đời mô hình quản lý đến việc đầu tư các công trình hạ tầng cho cảng như: cầu tàu, bến cảng, hệ thống hoa tiêu, thông tin tín hiệu... đều bị kéo dài. Tháng 9.1901, cảng Đà Nẵng bắt đầu được xây dựng nhưng mãi cho đến 1922 mới hoàn thành hạng mục đầu tiên là 2 con đê chắn sóng, 1930 lắp đặt xong hai cần cầu trục bằng hơi nước, năm 1933 có 13 cầu tàu và một bến cảng rộng 1.800 m<sup>2</sup>. Cảng không có cơ quan điều hành và quy chế hoạt động như các cảng thực sự khác. Lý do của việc trì hoãn là vấn đề kinh tế. Đầu tư vào cảng thường cần vốn lớn và khả năng hoàn vốn chậm trong khi chính quyền Đông Dương đang cần kinh phí để đầu tư cơ sở hạ tầng thiết yếu còn thiếu. Hơn nữa, chính quyền thực dân muốn tận dụng lợi thế của một thương cảng đang hoạt động

sầm uất nhờ vào vị thế và điều kiện tự nhiên thuận lợi để tiếp tục khai thác nhằm tối đa lợi nhuận.

**4. Kinh tế đô thị**

Kinh tế đô thị chủ yếu tập trung vào hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu hàng hóa, đứng bản chất khai thác thuộc địa. Hoạt động thương mại sôi động, hàng hóa xuất nhập khẩu liên tục tăng và tăng khá nhanh cho cả tuyến quốc tế và tuyến nội địa. Cán cân xuất - nhập thay đổi từ nhập khẩu là chủ yếu (trong giai đoạn đầu Đà Nẵng trở thành nhượng địa) sang xuất khẩu chiếm tỷ trọng lớn hơn trong những năm sau này. Hàng hóa xuất là nông sản, khoáng sản, hàng hóa nhập là hàng tiêu dùng.

Số lượng tàu cập bến cũng tăng liên tục. Theo số liệu thống kê không đầy đủ, chỉ tính riêng tàu hơi nước, năm 1902 số tàu cập bến là 10 tàu thì năm 1912 tăng lên 98 tàu. Số lượng các công ty, tổ chức kinh doanh của Pháp, Hoa kiều và một số nước châu Âu đặt trụ sở tại Đà Nẵng ngày càng nhiều. Lĩnh vực hoạt động của các tổ chức này khá đa dạng, tập trung vào các ngành như: ngân hàng, hàng hải, thương mại, khách sạn, kinh doanh chè, mề cốc, nấu rượu. Một trong những hoạt động kinh tế khác là kinh doanh bất động sản, chủ yếu là khai thác đất dưới hình thức chia lô để bán đấu giá nhằm tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố. Ngành công nghiệp ẻo uột, chỉ có một công ty khai thác mỏ nhưng đến năm 1922 thì đóng cửa. Ngành thầu khoán xây dựng khá phát triển, trong lĩnh vực này xuất hiện nhiều nhà tư sản người Việt. Ở khu vực nông thôn Hòa Vang, bên cạnh canh tác nông nghiệp, chăn nuôi, đánh bắt cá bằng kỹ thuật hết sức thô sơ và lạc hậu, các ngành nghề thủ công truyền thống như: nghề rèn, nghề mộc, nghề nề, nghề chế tác đá, nghề nhuộm không có điều kiện phát triển.

**5. Văn hóa đô thị**

Quá trình đô thị hóa cũng làm lối sống văn hóa biến đổi sâu sắc, bên cạnh văn hóa đậm nét nông nghiệp truyền thống đã xuất hiện sự xâm thực của

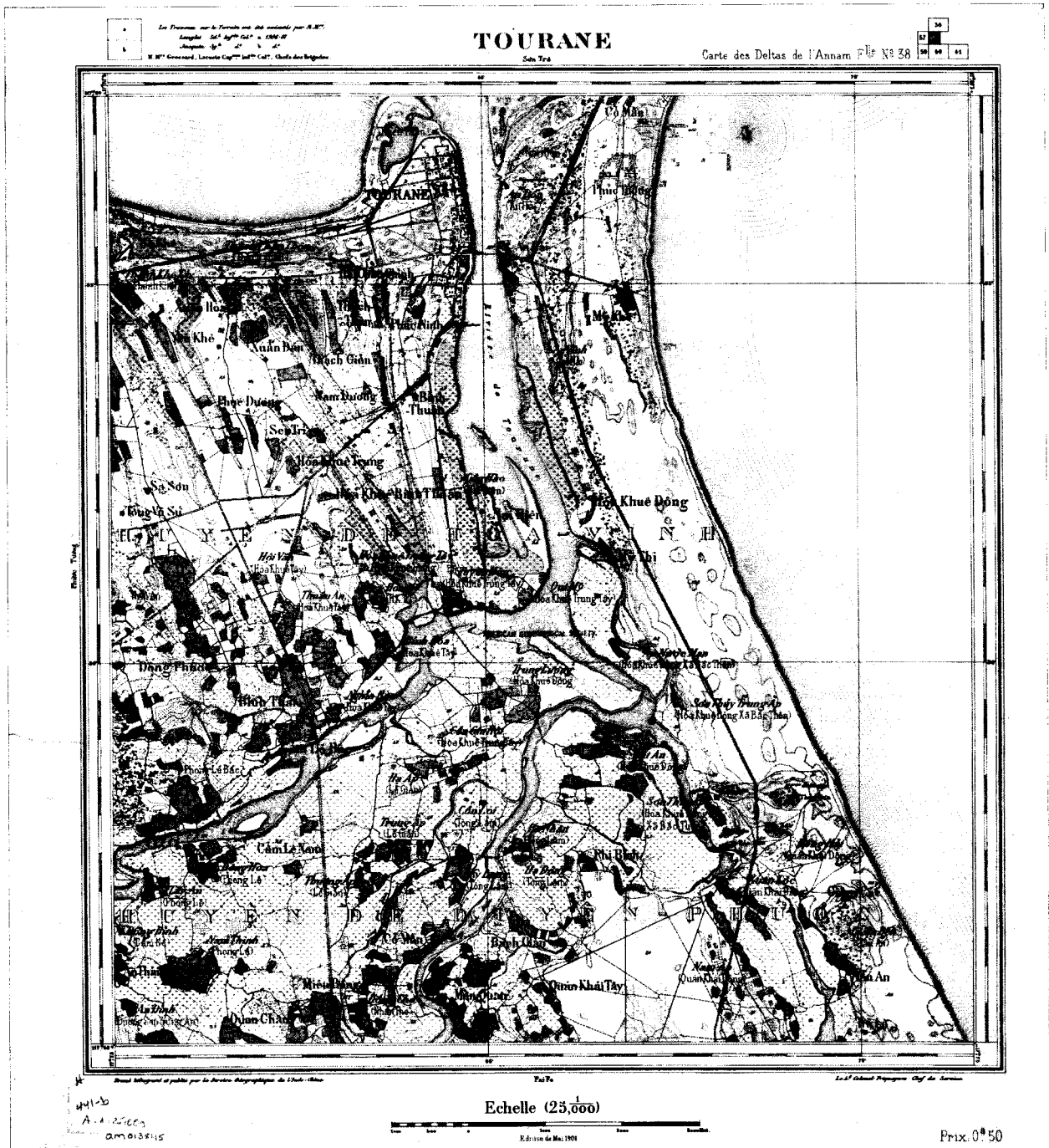
văn hóa đô thị phương Tây, cả tốt lẫn xấu. Một số thiết chế hạ tầng xã hội cũng được chính quyền đầu tư như: Bảo tàng Chăm (nay là Bảo tàng Điêu khắc Chăm Đà Nẵng), trường tiểu học, nhà thương, sân vận động... mặc dầu còn rất khiêm tốn.

Phong trào Duy Tân kêu gọi giáo dục theo lối mới, bài xích khoa cử, hủ tục, phát triển kinh tế, dùng hàng nội địa với khẩu hiệu “Khai dân trí, chấn dân khí, hậu dân sinh” xuất hiện và phát triển mạnh mẽ.

## II. Một số nhận xét

Nhìn lại quá trình hình thành và phát triển của đô thị Đà Nẵng trong giai đoạn đầu tiên, giai đoạn bình minh của quá trình đô thị hóa, có thể có một số nhận xét như sau:

1. Đầu thế kỷ XIX, Đà Nẵng đã có dáng dấp của một đô thị khi triều đình nhà Nguyễn quyết định bố trí ở đây một số cơ quan quản lý nhà nước, xây dựng hệ thống phòng thủ dẫn đến sự tập trung dân cư,



Bản đồ Đà Nẵng năm 1908.

hình thành khu vực trung tâm, khu vực buôn bán, đưa Đà Nẵng trở thành trung tâm ngoại thương duy nhất của cả nước. Tuy nhiên quá trình đô thị hóa Đà Nẵng chỉ chính thức bắt đầu khi vua Đồng Khánh ký đạo dụ 1888.

Quá trình đô thị hóa được thực hiện bằng một quyết định hành chính của Toàn quyền Đông Dương, dựa trên một bản quy hoạch có tầm nhìn, một kế hoạch đầu tư rất cụ thể và thành phố Đà Nẵng được hình thành, phát triển, quản lý theo mô hình quản lý đô thị tiên tiến. Quá trình đô thị hóa đã tạo ra một đô thị có hệ thống đường sá khang trang, kết nối thông suốt, có vỉa hè, có chiếu sáng ban đêm, công trình có kết cấu bền vững, kiến trúc hiện đại, không gian đô thị mở rộng, phân khu chức năng rõ ràng. Nhờ vậy, bộ mặt đô thị Đà Nẵng đã có sự biến đổi rõ rệt, dần trở thành một đô thị hiện đại, một thương cảng sầm uất, một cửa ngõ ra thị trường quốc tế.

Không chỉ trong lĩnh vực hạ tầng, quá trình đô thị hóa đã thúc đẩy sự phát triển kinh tế thành phố, làm thay đổi cơ cấu lao động, phân tầng xã hội, thay đổi nếp sống, đời sống văn hóa của người dân. Nhiều thành tựu kỹ thuật đã được áp dụng trong quá trình đầu tư phát triển đô thị, hoạt động sản xuất kinh doanh đã khơi nguồn tư tưởng cách tân, đột phá. Sự phát triển đô thị Đà Nẵng đã tạo ra lực hút lan tỏa, kéo theo sự ra đời của 6 thị xã: Thanh Hóa, Vinh, Huế, Hội An, Quy Nhơn, Phan Thiết vào năm 1899, đánh dấu bước khởi đầu căn bản của quá trình đô thị hóa ở khu vực miền Trung thời cận đại.

2. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa của Đà Nẵng thực chất do thực dân Pháp tiến hành bắt đầu từ khâu quy hoạch, đầu tư đến việc quản lý, khai thác cho một mục đích duy nhất là vơ vét làm giàu cho chính quốc. Thực dân Pháp quy hoạch Đà Nẵng theo mô hình đô thị công nghiệp, nhưng xây dựng Đà Nẵng theo mô hình đô thị thực dân.

Với bản chất thực dân, thực dân Pháp chỉ tập trung đầu tư vào các công trình có thể khai thác thuộc địa nhanh nhất, sớm nhất với trọng tâm là đầu tư các công trình hạ tầng giao thông như hệ thống đường sắt, đường bộ và tận dụng tối đa năng lực của các cơ sở sản xuất sẵn có, vì vậy cho đến khi kết thúc thời gian nhượng địa, Đà Nẵng vẫn không thể phát triển thành một đô thị tương xứng với vị thế, tầm quan trọng của một thương cảng, trung tâm kinh tế của khu vực, một đô thị công nghiệp.

Đô thị Đà Nẵng phát triển thiếu cân đối cả về không gian đô thị lẫn hạ tầng đô thị, thiên lệch về cơ cấu kinh tế. Đô thị thực chất chỉ được hình thành chủ yếu phía bên tả ngạn sông Hàn, tập trung vào ranh giới 5 xã theo đạo dụ 1888, nơi được xem là trung tâm thành phố, chỉ dành cho người Pháp. Các khu vực khác, kể cả khu vực đã là nhượng địa, không được đầu tư các điều kiện về hạ tầng thiết yếu vì vậy đời sống vật chất của người dân hầu như không thay đổi. Động lực chính để thúc đẩy quá trình đô thị hóa không phải từ nền công nghiệp như các đô thị công nghiệp khác mà đến từ hoạt động xuất nhập khẩu, thương mại và khai thác tài nguyên. Nền kinh tế đô thị què quặt, cơ cấu kinh tế mất cân đối, không tận dụng được lợi thế về xuất khẩu để phát triển kinh tế nội địa, đặc biệt là công nghiệp chế biến, công nghiệp sửa chữa tàu thuyền, dịch vụ hàng hải. Thành tựu kỹ thuật chưa được áp dụng trong đời sống đô thị.

3. Cảng Đà Nẵng đóng một vai trò hết sức quan trọng trong tiến trình phát triển của Đà Nẵng, cả về kinh tế cũng như quá trình đô thị hóa. Không chỉ là cửa ngõ ra thị trường quốc tế, việc phát triển cảng Đà Nẵng sẽ kích thích hoạt động xuất khẩu, kéo theo sự phát triển các ngành công nghiệp chế biến, ngành logistics, ngành dịch vụ, trở thành động lực thúc đẩy nền kinh tế đô thị, hình thành mô hình đô thị cảng.

**Đ.V.D.**

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Hội Khoa học Lịch sử thành phố Đà Nẵng. 2007. *Lịch sử Đà Nẵng (1858 - 1945)*. Đà Nẵng: Đà Nẵng.
2. Nguyễn Thế Bá. 1997. *Quy hoạch xây dựng phát triển đô thị*. Hà Nội: Xây dựng. 51.
3. Sở Giao thông Vận tải thành phố Đà Nẵng. 2015. *Giao thông vận tải Đà Nẵng - Những chặng đường về vang*. Hà Nội: Giao thông vận tải.
4. Võ Văn Dật. 2007. *Lịch sử Đà Nẵng 1306 - 1975*. Hà Nội: Hồng Đức.

## **6 Phát triển Kinh tế - Xã hội** Đà Nẵng