

KIẾN TRÚC CẦU TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Bridge architecture of Ho Chi Minh City

Nguyễn Thành Trung^{1*}, Hoàng Tâm²

*nguyentruong23@gmail.com

¹Khoa Kỹ Thuật Công Trình Trường Đại học Lạc Hồng

²Trường Đại học Kiến Trúc Thành Phố Hồ Chí Minh

Đến tòa soạn: 12/12/2014; Chấp nhận đăng: 3/1/2015

Tóm tắt. Kiến trúc cầu là một dạng công trình kiến trúc xây dựng mang tính đặc thù về mặt hình thái trong đô thị. Nhằm tạo điểm nhấn nghệ thuật quan trọng cho cảnh quan chung thông qua hình dáng kiến trúc và vị trí của những cây cầu trong quy hoạch đô thị. Lịch sử của một công trình kiến trúc cầu gắn liền với tiến trình phát triển lịch sử đô thị đó. Bài báo này nghiên cứu về các công trình kiến trúc cầu ở Thành Phố Hồ Chí Minh đã, đang và sắp xây dựng trong tương lai gần.

Từ khóa: Kiến trúc cầu; Kiến trúc cảnh quan; Kiến trúc đô thị

Abstract. Bridge Architecture is structures peculiar in terms of urban form. The bridges which are going to be built in the near future, in order to manage the design and build of the riverside landscape construction. Bridge Architecture in urban areas are created not only solving traffic problems but also highlights the important artistic landscape in urban planning. This paper will research of bridge architecture in Ho Chi Minh City.

Keywords: Bridge architecture; Landscape architecture; Urban architecture

1. GIỚI THIỆU

Trong xu thế hội nhập mang tính toàn cầu như hiện nay với những khối lượng các thông tin truyền tải là vô cùng lớn, chính điều đó làm tăng khả năng tìm hiểu và nhận thức thẩm mỹ của người dân đô thị, nhất là các đô thị phát triển mạnh như Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM) lại càng mạnh hơn. Từ những cảm nhận về “kiến trúc cầu” từ cổ kính đến hiện đại của các nước trên thế giới và Việt Nam, đặc biệt là các kiến trúc cầu được thiết kế bởi các kiến trúc sư danh tiếng thế giới. Có thể thấy rằng kiến trúc giữ một vai trò không kém phần quan trọng trong công trình cầu. Đồng thời, nó cũng tạo ra sự tương tác nhất định với con người, là yếu tố bổ sung quan trọng của cảnh quan sông nước đô thị.

Giao thông ngày nay trong đô thị không chỉ thuần túy là để giải quyết vấn đề công năng di chuyển, mà còn có vai trò tạo các trục cảnh quan, tạo lực hút tầm nhìn đẹp cho đô thị. Trong lịch sử phát triển của các đô thị gắn liền với sông nước không thể thiếu hình ảnh các công trình kiến trúc cầu, yếu tố cần và đủ để hoàn thiện cảnh quan sông nước. Kiến trúc cầu trong đô thị nằm trong tổng thể kiến trúc cảnh quan đóng góp nhiều ý nghĩa về tính về công năng và thẩm mỹ, cũng như thể hiện trình độ phát triển hội nhập về khoa học công nghệ. Để đáp ứng lại vấn đề xã hội nêu trên, các dự án kiến trúc quy hoạch ngày càng cải thiện về mặt chất lượng thiết kế, hướng tới phát triển bền vững.

Với mong muốn tiếp cận vấn đề từ góc độ lý luận khoa học chúng tôi chọn nghiên cứu “Kiến trúc cầu trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh” như một luận đề nhằm khơi dậy mối các quan hệ tương tác giữa hình dáng kiến trúc cầu với bộ mặt kiến trúc đô thị, làm rõ vai trò thiết kế kiến trúc cầu với các ngành nghệ thuật khác: Kiến trúc,

điều khắc, v.v. qua đó tạo mối gắn kết chặt chẽ mang tính chuyên môn nhằm đi đến một giải pháp định hướng cho kiến trúc cầu trên địa bàn TP. HCM hiện tại và trong tương lai, chung tay tạo dựng hình ảnh một thành phố bền vững, thân thiện với con người.

2. NỘI DUNG

2.1 Kiến trúc cầu trong các đô thị Việt Nam các thời kỳ

Theo chiều phát triển của lịch sử đô thị, ban đầu là do nhu cầu giao thông nên hình thức xây dựng cầu có kiến trúc giản đơn. Trải qua quá trình phát triển đô thị đã làm gia tăng sự cảm thụ về thẩm mỹ kiến trúc cộng với tính văn hóa bản sắc của vùng từ đó giúp tạo ra các sản phẩm kiến trúc cầu có hình dáng kiến trúc đẹp và thẩm mỹ cao. Với đặc trưng văn hóa và phát triển của vùng miền trên lãnh thổ Việt Nam khác nhau đã hình thành các cách thức kiến trúc cầu khác nhau qua từng giai đoạn và từng thời kỳ.

Thời kỳ Pháp thuộc:



Cầu Kiêu qua sông Nậm Thị - Lào Cai



Cầu Việt Trì - Phú Thọ



Cầu Long Biên

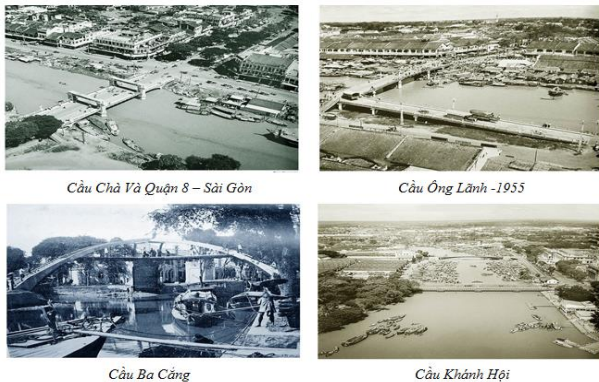


Cầu Phú Lăng Thương - Bắc Giang

Hình 1. Kiến trúc cầu Phía Bắc thời kỳ thuộc Pháp

Kiến trúc Pháp vào Việt Nam trong vòng gần một thế kỷ (cuối thế kỷ XIX đến nửa đầu thế kỷ XX) trong giai đoạn kiến trúc cận đại Pháp đang đạt đỉnh cao sự phát triển, nên kiến trúc có giá trị nhất định trong lịch sử kiến trúc thế giới tạo ảnh hưởng đến cả các nước Châu Âu và Châu Á.

Kiến trúc Pháp vào Đông Dương nói chung và đi đến Việt Nam nói riêng đã làm thay đổi về các mặt trong đô thị; quy mô, độ cao và đường nét nghệ thuật, kết cấu – công nghệ - vật liệu chịu sự thay đổi theo điều kiện kinh tế - xã hội, địa lý – khí hậu, tập quán sinh hoạt và truyền thống dân gian của kiến trúc mỗi nước. Kiến trúc cầu trong thời này chủ yếu tập trung ở các đô thị lớn phục vụ cho thuộc địa hóa. Ở phía Bắc có cầu *Long Biên* (Doumer) bắc qua sông Hồng; cầu *Bắc Giang* qua sông Thương; cầu đường sắt *Cao Lỗ*, Lạng Sơn; cầu *Đất* bắc qua sông Lấp Hải Phòng; cầu *Kiểu* qua sông Nậm Thi - thuộc Lào Cai - Lạng Sơn; cầu *Kỳ Cùng* qua sông Kỳ Cùng - Mai Pha - Lạng Sơn; cầu *Phủ Lý* tỉnh Hà Nam; cầu *Thị Cầu* - Việt Yên - Bắc Giang 1904; cầu *Việt Trì* - tỉnh Phú Thọ; cầu *Đáp Cầu* - Đáp Cầu - Bắc Ninh; cầu *Hàm Rồng* bắc qua sông Mã, do Pháp xây dựng năm 1904 là cầu vòm thép không có trụ ở giữa. Ở phía Nam có cầu *Móng* (1905); cầu *Bình Lợi* (1902); cầu *Chữ Y* (1938), v.v.



Hình 2. Kiến trúc cầu Phía Nam - Việt Nam thời kỳ thuộc Pháp

Thời kỳ 1954 – 1975: Ở miền Bắc từ 1954-1965 là những năm hàn gắn vết thương chiến tranh và cải tạo xã hội chủ nghĩa trong điều kiện hòa bình. Ở vĩ tuyến 17 cuộc đấu tranh diễn ra hầu như liên tục và rộng khắp, kinh tế phát triển theo thị trường, kiến trúc chịu ảnh hưởng của phương Tây. Kiến trúc cầu trong thời gian này không có nhiều nổi trội, có chăng cũng chủ yếu là những cây cầu sắt, cầu bê tông phục vụ cho việc giao thông và yếu tố thẩm mỹ chưa có điểm sáng cụ thể, chỉ nổi bật ở một số cây cầu như Cầu *Sài Gòn* (1958), cầu *Tân Thuận* (1968), v.v.

Từ sau 1975 đến nay: nền kiến trúc có một mốc quan trọng là từ khi chuyển đổi từ nền kinh tế bao cấp qua kinh tế thị trường. Khởi đầu năm 1986 và phát huy mạnh mẽ vào năm 1990 mở ra một cục diện hoàn toàn mới cho công cuộc phát triển và xây dựng và kiến trúc.

Kiến trúc cầu trong thời kỳ này đánh dấu nhiều sự phát triển vượt bậc với những thành tựu và tiến bộ trông thấy trong nền kiến trúc – kỹ thuật Việt Nam đương đại thể hiện rõ ở việc các kiến trúc sư, kỹ sư đã thiết kế và sáng tác các công trình kiến trúc cầu lớn về quy mô, về đầu tư và các yêu cầu kỹ thuật cao.



Hình 3. Kiến trúc cầu Việt Nam hiện nay

Đó là những công trình cầu áp dụng các công nghệ vật liệu mới với hình dáng đẹp như Cầu *Bính* (Hải Phòng), Cầu *Bãi Cháy* (Quảng Ninh), Cầu *sông Hàn*, cầu *Thuận Phước* – Đà Nẵng là cầu quay dây văng đầu tiên và duy nhất Việt Nam, Cầu *Cần Thơ* (Cần Thơ - Vĩnh Long), Cầu *Mỹ Thuận* (Vĩnh Long - Tiền Giang), cầu *Phủ Mỹ*, Cầu *Thủ Thiêm* (TP. HCM), v.v.

2.2 Kiến trúc cầu trong đô thị TP. HCM

Yếu tố lịch sử quá trình hình thành Sài Gòn – Chợ Lớn – Gia Định cho thấy giao thông thủy giữ vai trò chủ đạo, chứng tỏ yếu tố kênh rạch có tầm quan trọng lớn đối với đô thị. Sài Gòn là nơi đô hội, không chỉ hợp thủy, hợp nhân (*Hội nhân như hội thủy – Nhất cận thủy nhị cận giang*) mà còn là nơi hội tụ văn hóa tạo nên một truyền thống văn hóa đa dạng [1]. Do đó, việc nâng cao mỹ quan đô thị qua công tác cải tạo và chỉnh trang các dòng kênh rạch, tôn tạo và xây mới các kiến trúc cầu có hình dáng kiến trúc phù hợp với cảnh quan chung và đạt tiêu chí thẩm mỹ trở thành nhu cầu cấp thiết đối với đô thị TP. HCM. Nắm lấy thế mạnh mà tự nhiên đã ban tặng, việc TP. HCM quan tâm đến việc tôn tạo và phát triển kiến trúc cảnh quan sông rạch trong những năm gần đây là một yếu tố tích cực. Hệ thống kênh rạch là đặc thù của TP. HCM với dòng sông Sài Gòn làm trục chính, các dòng kênh ăn sâu vào đô thị như hình xương cá và có thể phân thành các dạng sau theo chức năng của nó trong đô thị. Trục cảnh quan đô thị: bao gồm sông *Sài Gòn*, *kênh Tẻ*, *kênh Đò*, đây là trục cảnh quan chính tạo nên hình dáng đô thị hiện nay và là đầu mối giao thông với các khu vực lân cận. Cảnh quan kênh rạch: *kênh Tàu Hủ*, *rạch Bến Nghé*, *rạch Thị Nghè*, *kênh Nhiêu Lộc*, *kênh Lò Gốm*, *kênh Ruột Ngựa*, v.v. tất cả đều có vai trò quan trọng trong việc giao thông và tổ chức cảnh quan cải tạo môi trường sống đô thị trong thời kỳ đô thị hóa tăng cao.



Hình 4. Hệ thống Kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè tại TP.HCM sau khi cải tạo

2.3 Thực trạng kiến trúc cầu đô thị TP. HCM

Ngoài sông Sài Gòn và các tuyến kênh nối với các huyện ngoại thành thì trong nội thành có hệ thống kênh với tổng chiều dài 55,6km. Với hầu hết các quận đều có sông hay kênh rạch chảy qua. Hệ thống kênh rạch chính chảy trong nội thành bao gồm: Kênh *Nhiêu Lộc*, *Thị Nghè* chảy qua các quận: quận 1, quận Bình Thạnh, quận Phú Nhuận, quận 3, quận 10, quận Tân Bình, quận Gò Vấp; Kênh *Tàu Hủ* - *Kênh Đôi* - *Kênh Tẻ* chảy qua các quận: quận 4, quận 5, quận 6, quận 7, quận 8 và quận Bình Chánh. Rạch *Cầu Bông*, *Cầu Sơn* chảy quanh co trong quận Bình Thạnh. Rạch *Bến Nghé* đóng vai trò ranh giới giữa hai quận: quận 1 và quận 4 gắn liền với nhiều lịch sử văn hóa của khu đô thị trung tâm TP. HCM. Rạch *Tân Hóa* - *Lò Gốm* - *Ông Buồng* chảy qua các quận: quận 6, quận 8 và quận Tân Bình.



Hình 5. Một vài cầu nhỏ bắc qua kênh tại TP.HCM

Đóng vai trò quan trọng trong hình thành và phát triển cảnh quan đô thị TP. HCM: cảnh quan sông nước tự nhiên, thông thương, du lịch, vi khí hậu, v.v. nếu có giải pháp khai thác một cách khoa học và thiết thực.

Đặc biệt, các dự án kiến trúc cầu trên các tuyến kênh trọng điểm đóng vai trò là điểm nhấn kiến trúc đô thị quan trọng. Kiến trúc cầu bổ sung phần sinh động cho kiến trúc cảnh quan, hình dáng kiến trúc đẹp của những công trình cầu góp phần tô điểm thêm vẻ đẹp uốn lượn của dòng kênh len lỏi khắp đô thị.

Tuy nhiên, thực tế hiện nay cho thấy hầu như dọc theo bờ kênh tồn tại các kiến trúc cầu dạng kết cấu bê tông cũ và mới đồng loạt, đồng dạng mọc lên với hình dáng rập khuôn và thiếu độ thẩm mỹ cho đô thị phản ánh một kiểu thiết kế tạm bợ, xập xệ.



Hình 6. Một vài cầu nhỏ bắc qua rạch tại TP.HCM

Hơn nữa cầu có chiều cao thông thủy (tĩnh thông) quá thấp làm triệt tiêu khả năng lưu thông dưới dòng kênh bằng thuyền, một hình thức du lịch thú vị để chiêm ngưỡng hình ảnh đô thị trên các con thuyền nhỏ và tạo điều kiện cho rác ứ đọng gây mất vệ sinh chung của khu vực. Trong khi trên thế giới bài học “khai thác thế mạnh mặt nước trong đô thị” của các quốc gia khác như Pháp, Hà Lan, Ý, Anh, Nga, v.v. đã là các hình ảnh đặc trưng lâu đời để ta có thể học hỏi và phát huy.

Việc xây dựng các cầu bê tông đồng dạng với mật độ dày đặc đã làm phá vỡ cảnh quan chung của đô thị hiện tại và trong tương lai, xé nát tuyến kênh và tạo ấn tượng xấu với du khách nước ngoài khi đến TP. HCM.

2.4 Nguyên tắc chung thiết kế kiến trúc cầu trong đô thị

Cầu là một ngành khoa học kết cấu với các nguyên tắc chặt chẽ, ngay từ xa xưa người ta đã xem cầu là một phần của kiến trúc mà kiến trúc là một ngành khoa học nghệ thuật lâu đời nhất của con người xuất hiện từ thời tiền sử khi con người bắt đầu rời khỏi hang đá ra sống ở lều cỏ. Cầu còn là một môn khoa học nghệ thuật kết cấu và cụm từ “nghệ thuật kết cấu” mới chỉ được công nhận thời gian gần đây. Cần có những nguyên tắc chung cho thiết kế kiến trúc cầu trong đô thị:

Công năng - chức năng: Trong kiến trúc yếu tố “công năng” rất quan trọng, hình dạng biểu hiện bên ngoài luôn bị chi phối bởi nó. Thực dụng bao giờ cũng đi trước rồi mới đến thẩm mỹ, đó là trình tự được nhiều nhà nghiên cứu mỹ học công nhận.



a) Cầu Magdeburg Water, Đức



b) Cầu Ponte Vecchio, Ý

Hình 7. Cầu được sử dụng từ công năng đến chức năng

Phát huy tính năng vật liệu: Có một sự thống nhất cao và đều khắp ở mọi dân tộc và ở mọi thời kỳ lịch sử về kỹ thuật chế tác và gia công vật liệu, tương ứng với sự tiến hóa với nhu cầu sử dụng. Năm bắt sự phát triển công nghệ

thời đại, trong công tác thiết kế kiến trúc cầu của ta cần phát triển xu hướng làm chủ và phát huy tối đa các tính năng của vật liệu, nhằm giải phóng chúng khỏi sức nặng của bản thân, giảm bớt những hạn chế tiềm tàng của chúng.

Tỉ lệ và tỉ xích trong thiết kế cầu: Trong trường hợp này bàn về kích thước cầu trong khung cảnh chung, quan hệ của nó với cảnh quan đô thị, quan hệ giữa tổng thể và các bộ phận cầu với cấu kiện hợp thành, kích thước liên quan đến con người, cầu thường có quy mô lớn, nhưng nhìn từ xa tạo cảm giác nhỏ hơn thực tế và ngược lại khi đứng gần ta lại có cảm giác lớn.

Chất cảm bề mặt: Từ những vật liệu sẵn có, những tri thức khoa học, kinh nghiệm, nhu cầu thực tế, quan niệm về ý nghĩa và giá trị thẩm mỹ của các hình thức kiến trúc, mỗi nền văn hóa thường để lại hàng loạt các công trình kiến trúc có chung những phong cách kiến trúc riêng, đặc trưng cho các thời kỳ lịch sử. Kiến trúc hiện đại đi theo xu hướng tôn sùng công nghệ và vật liệu mới, được áp dụng mạnh mẽ trong kiến trúc hậu hiện đại, mà áp dụng chúng một cách khôn ngoan đầy cảm xúc, nhằm nhấn mạnh các đặc thù của công trình và mối liên hệ của công trình đến khung cảnh tự nhiên văn hóa xã hội xung quanh.

Ánh sáng và bóng đổ: Kiến trúc cầu được quan sát trong ánh sáng hay qua ánh sáng, thông qua các sắc độ ánh sáng khác nhau làm nổi bật hình dáng kiến trúc của cầu. Ánh sáng tự nhiên (mặt trời) tạo cảm giác chuyển động thông qua bóng đổ (giữa các thành phần hay bóng trên mặt nước) trong khi ánh sáng nhân tạo ngoài việc đảm bảo giao thông cầu về đêm, còn đóng vai trò làm cho vẻ thẩm mỹ của cầu về đêm thêm phần lộng lẫy.



a) Cầu Khajur, Iran



b) Cầu Trinity, Mỹ

Hình 8. Nghệ thuật soi bóng và nhân đôi trong kiến trúc cầu

Quy luật này giúp làm nổi bật bố cục chính nhấn mạnh hình thức thu hút người xem. Mức độ sáng – tối, bóng dài – ngắn, bóng đổ nhẹ – tương phản cao tùy thuộc: thời gian trong ngày, theo mùa, góc chiếu, hướng chiếu. Và thường được các nhà thiết kế tính toán trong các thủ pháp làm

cho các cấu kiện kết cấu to lớn trở nên thanh mảnh hơn. Màu sắc, trong kiến trúc cầu màu sắc của các thành phần biểu hiện tính hài hòa của tổng thể kiến trúc cầu với không gian đô thị xung quanh, đối với các công trình cầu trong đô thị thì yếu tố màu sắc rất quan trọng. Nếu sử dụng không hiệu quả sẽ làm phá vỡ cảnh quan đô thị, tạo sự phản cảm và ảnh hưởng đến hình ảnh đô thị trong mắt người dân cũng như khách du lịch, ngược lại nếu màu sắc hài hòa sẽ tạo cho kiến trúc cầu có sự hòa nhập tốt với cảnh quan chung và tăng sự giao tiếp biểu cảm cũng như hình ảnh mềm mại uyển chuyển của kiến trúc cầu.

Yếu tố các điểm nhìn, góc nhìn, tầm nhìn: Định vị kiến trúc cầu trong không gian đô thị phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố quy hoạch. Việc hình thành kiến trúc cầu có toát lên được giá trị thẩm mỹ của nó không, điều đó được đánh giá theo một số nguyên tắc tạo giác quan thông qua điểm nhìn, góc nhìn hay tầm nhìn giúp tăng hiệu quả cảm thụ thị giác của con người.

Điểm nhìn: thể hiện qua hai vị trí thông dụng là đứng hay ngồi nhìn, việc cảm nhận cảnh quan tương tự như hình thức nghệ thuật nhiếp ảnh: nếu vị trí nhìn cùng chiều với ánh sáng thì chi tiết các vật thể được chiếu sáng, giúp điều chỉnh về mặt tổ hợp khối. Ngược lại nếu ngược sáng thì các chi tiết của vật thể sẽ bị mờ trong khi đường bao nổi rõ. Khi điểm nhìn có hướng vuông góc với đường chiếu ánh sáng vật thể sẽ tạo cho hình khối có cảm giác chắc, mạnh và tổng quan cũng như chi tiết vật thể được phát huy toàn diện. Góc nhìn: Kiến trúc cầu là một vật thể có quy mô và kích thước lớn trong không gian đô thị, khai thác góc nhìn đẹp dựa vào thể mạnh của cảnh quan mà nó tồn tại là yếu tố quan trọng trong bố cục công trình đô thị: các góc nhìn khi đi bộ, khi đi xe, góc nhìn trên cao và góc nhìn từ mặt nước, v.v. hay khi đứng tại trên cầu. Tầm nhìn: Khoảng cách từ mắt (điểm nhìn) đến vật thể gọi là tầm nhìn, trong quá trình quan sát vật thể, mắt của người vẽ sẽ điều tiết vùng nhìn rõ đối với từng vật thể với xa gần khác nhau. Trong công tác thiết kế kiến trúc cầu thì yếu tố tầm nhìn cần nắm rõ vì nó quyết định cho việc phác thảo quy mô và kích cỡ cầu trong đô thị đó có phù hợp với các tầm nhìn cụ thể trong cảnh quan của vị trí kiến trúc cầu đó có hợp lý hay không. Kiến trúc cầu là một vật thể có quy mô và kích thước lớn trong không gian đô thị, khai thác góc nhìn đẹp dựa vào thể mạnh của cảnh quan mà nó tồn tại là yếu tố quan trọng trong bố cục công trình đô thị: các góc nhìn khi đi bộ, khi đi xe, góc nhìn trên cao và góc nhìn từ mặt nước, v.v. hay khi đứng tại trên cầu. Khai thác tốt góc nhìn, tầm nhìn sẽ làm tăng giá trị thẩm mỹ của kiến trúc cầu lên gấp bội, tạo độ thẩm cảm cho người xem và tạo ký ức đẹp về cầu cho người dân đô thị.

Thị giác và phi thị giác: Một khối kiến trúc bất kỳ chỉ là một hình ảnh đơn thuần của không gian kiến trúc. Còn hình tượng không gian kiến trúc lại bao hàm ý nghĩa thẩm mỹ của hình ảnh không gian kiến trúc ấy. Nếu biểu đạt nghệ thuật là thể hiện tư tưởng, tình cảm bằng tác phẩm nghệ thuật thì biểu đạt kiến trúc là sử dụng thủ pháp tổ chức bố cục hình khối kiến trúc, mà hình khối kiến trúc đó mang nghĩa trong không gian mà nó hiện diện nhằm chiếm được sự cảm nhận sự tích cực từ phía người dân và du khách của đô thị. Tạo sự hòa nhập với tự nhiên, với môi trường sông nước và trong tâm thức văn hóa của mỗi quốc gia.

Hình và ý trong kiến trúc: Ngày nay những công trình cầu trên thế giới và trong tương lai gần là Việt Nam sẽ

không chỉ là một loại công trình công năng đơn thuần mà ngày nay đã đặt chân vào lĩnh vực kiến trúc, điêu khắc [2]. Do đó, có thể phân tích quá trình hình thành hình và ý trong thiết kế kiến trúc cầu theo các hướng: Thứ nhất, hình và ý trong tiếp cận triết học tư tưởng, trong sáng tác kiến trúc không phải lúc nào, các hình ảnh, hình dạng có sẵn cũng diễn đạt được ý niệm tạo hình, nhất là khi ý niệm hàm chất triết học, tư tưởng. Thứ hai, hình và ý trong tiếp cận cấu trúc và hình dạng tự thân môi trường thị giác mà chúng ta đang sống không chỉ là môi trường chứa đầy thông tin và hình ảnh tượng trưng. Môi trường đồ vật quanh ta, cảnh quan đô thị mà ta nhìn thấy phần lớn là không mang nghĩa. Thứ ba, hình và ý tiếp cận cấu trúc, cấu trúc mang khái niệm khác với cấu tạo hay kết cấu. Cấu trúc chủ yếu đề cập đến quan hệ và hệ thống các quan hệ, tác động giữa các yếu tố thành phần và tổng thể, giữa các thành phần hoặc một bộ phận thành phần với nhau. Thứ tư, hình và ý trong tiếp cận văn hóa truyền thống lịch sử, đây là hình thức tiếp cận mang tính xã hội và nhân văn rất cao. Và điều đáng nói là khối lượng tích lũy của văn hóa truyền thống là rất lớn, lát cắt thời gian nào cũng đầy hoài niệm và chứa đầy hình ảnh đa nghĩa và các lớp giá trị xếp chồng theo thời gian.

2.5 Giải pháp cho kiến trúc cầu hiện nay tại TP.HCM

2.5.1 Các yêu cầu cần đạt được đối với kiến trúc cầu trên địa bàn TP. HCM

Tạo dựng các công trình cầu có dáng vẻ kiến trúc mang tính nghệ thuật cao đậm bản sắc địa phương trên nền công nghệ hiện đại, có công năng phục vụ tốt cho cả hôm nay và trong tương lai. Chính vì vậy, nó cần một sự lưu ý đặc biệt trong kiến trúc và thiết kế. Nếu chúng ta chỉ xây những cây cầu bằng bê tông cốt thép và vô cảm thì chỉ thỏa mãn nhu cầu đi lại, vô tình làm lãng phí một cơ hội làm đẹp, làm giàu thêm cho đô thị, vô tình làm xa lánh cảm xúc với cư dân sinh sống ở khu vực lân cận. Các công trình cầu tôn tạo hoặc xây mới trên địa bàn TP. HCM, cần đảm bảo thông thủy (tĩnh không) hợp lý theo vị trí đặt tại sông có khoảng vượt lớn, tại các tuyến kênh có khoảng vượt nhỏ, có tính đến thủy triều sao cho có thể khai thác tốt hình thức du lịch mặt nước chiêm ngưỡng các kiến trúc cầu tuyệt đẹp như kinh nghiệm của một số quốc gia trên thế giới và trong khu vực đã làm [3].

Mạnh tay gạt bỏ các công trình cầu cũ không phù hợp (không thể đáp ứng được nhu cầu lưu thông với sự gia tăng dân số hiện nay), nghèo thẩm mỹ, yếu kém công nghệ (các kiến trúc cầu làm bằng bê tông cốt thép dọc kênh Nhiêu Lộc, Thị Nghè, v.v.) và thiếu tầm nhìn. Xây dựng các cây cầu đúng mức đầu tư về cả kinh tế lẫn công năng mỹ và thuật. Biến các dòng kênh thành các mạch máu du lịch của đô thị TP. HCM phát huy bản sắc cảnh quan vốn có. Quan tâm đến nhu cầu “cảm thụ - giao tiếp” giữa kiến trúc và con người sống trong đô thị từ đó có thể tăng khả năng nhận thức đến ý thức của người dân trong lòng ứng xử với môi trường sống đô thị.

Với các cây cầu trên địa bàn TP. HCM trong tương lai đòi hỏi áp dụng công nghệ mới và tạo dáng kiến trúc đa dạng sáng tạo, cần phải có sự hợp tác với các chuyên gia thiết kế nước ngoài. Hơn nữa, mối quan hệ giữa Kỹ sư thiết kế, Kiến trúc sư và nhà Quy hoạch trong việc thiết kế cầu là chưa tốt thậm chí chưa có, cần có sự thay đổi.

Nên chăng cần phát động những cuộc thi thiết kế cầu với những chủ đề khác nhau để thu hút được những người

có năng lực tham gia, đồng thời biểu dương và phát huy các đồ án đạt giải cao, v.v. Đồng thời có những ràng buộc về nguyên tắc, phối hợp thiết kế giữa ngành giao thông với ngành quy hoạch kiến trúc, xây dựng trong việc thiết kế cầu trong cảnh quan chung để mang lại các giá trị thẩm mỹ cao cho đô thị TP. HCM. Cần phải có sự tham gia của cộng đồng, đây là một phương pháp mới, khách quan và hoàn toàn khác hẳn với “*phương pháp hàn lâm*” hay còn gọi là phương pháp duy ý chí trước đây, trong phương pháp này cần: thỏa mãn tốt nhất các yêu cầu cộng đồng, đạt hiệu quả kinh tế giảm đầu tư cho nhà nước khi người dân có trách nhiệm với chính họ trong quá trình tham gia, tạo sắc thái riêng, tăng mối quan hệ cộng đồng và khả năng giao tiếp khu vực.

Quan tâm đến nhu cầu cảm thụ và giao tiếp giữa công trình kiến trúc cầu với con người trong tổng thể cảnh quan đô thị. Đó chính là cảm giác “*thấu hiểu*” khi đứng trước công trình đó, là tính chất có thể tham gia vào của con người trong quá trình “*giao tiếp*” đó.



Hình 9. Các dự án cầu mới bắt qua bán đảo Thủ Thiêm

2.5.2 Định hướng phát triển kiến trúc cầu trên địa bàn TP. HCM

Nền văn hóa kiến trúc như dòng chảy đôi lúc có sự đứt gãy, thiếu tính liên tục lại chịu tác động đan xen của nhiều dòng ảnh hưởng qua nhiều mặt; kinh tế - kỹ thuật, văn hóa - lịch sử và tư tưởng – nhận thức của trình độ công nghệ mới [4]. Do đó trong thiết kế cầu trên địa bàn TP. HCM cần có một hướng đi vững chắc nhằm tạo sự phát triển bền vững phù hợp với điều kiện kinh tế và công nghệ hiện tại.

Định hướng phát triển không gian đô thị TP. HCM trong tương lai để xây dựng các công trình kiến trúc cầu có quy mô tương xứng, hình thức hài hòa, đẹp mắt, mang sắc thái văn hóa nghệ thuật. Đánh dấu bước ngoặt phát triển công nghệ của Thành phố, tạo ra các tác phẩm có thể sống hòa hợp với đô thị sản sinh nền tảng lịch sử đô thị cho các thế hệ mai sau phát huy.

Hướng đến một đô thị sông nước đặc trưng, một Thành phố du lịch bằng các dự án thiết thực dựa trên bài học kinh nghiệm của các quốc gia có lịch sử đô thị phát triển lâu đời và công nghệ phát triển cao (*Pháp, Ý, Anh, Hà Lan, Nhật Bản Singapore*, v.v.) biết cách; tôn trọng và phát huy giá trị lịch sử đô thị, nâng tầm các thiết kế kiến trúc cầu lên tầm thế giới và đậm nét kiến trúc địa phương. Tiếp thu những tinh hoa nhưng có “*gạn lọc – khơi trong*”. Thúc đẩy sự thu hút các con mắt du lịch của thế giới góp phần cải thiện ngành công nghiệp không khói của TP. HCM bằng chính thể mạnh của một đô thị bên bờ sông Sài Gòn.

Tạo mối liên kết vững chắc của đội ngũ lao động trí

thức trong đó có các Kiến trúc sư, Kỹ sư, v.v. nâng cao tay nghề bằng các chương trình liên kết đào tạo chất lượng nhân tài để phục vụ cho quá trình tái thiết và xây dựng đô thị trở thành đô thị Thành phố đẹp, hiện đại, giàu bản sắc và phát triển bền vững với môi trường tự nhiên. Qua đó cho thấy rõ vấn đề của một đô thị hướng đến hiện đại có rất nhiều khả năng dung hợp các giá trị truyền thống mạnh mẽ và đặc sắc, tạo nên các giá trị đặc trưng của dân tộc trong quá trình hội nhập diễn ra mạnh mẽ [4].

Kiến trúc cầu hình thành trên sông và các tuyến kênh rạch TP. HCM trong tương lai cần phải đạt những tiêu chí như: tạo dấu ấn về kiến trúc công nghệ mang được dấu ấn trí tuệ sáng tạo và dấu ấn thời đại, tạo được thể đứng bền vững với thời gian và đón nhận các giá trị lịch sử của nó tạo ra để tích lũy khối di sản cho thế hệ mai sau.

Không quá chạy theo trào lưu làm đánh mất bản sắc riêng, mà cần vận dụng nhuần nhuyễn các yếu tố truyền thống lẫn hiện đại, bản sắc của văn hóa kiến trúc phương Đông và Việt Nam vào việc phát triển nét riêng cho đô thị TP. HCM hiện tại, thu hút cặp mắt của thế giới đồng thời góp phần bảo tồn và phát huy cảnh sắc đô thị vốn có bằng các công trình kiến trúc cầu phù hợp [5].

Vận dụng công nghệ hiện đại và tối ưu hóa cho những kiến tạo kiến trúc cầu, nhưng không quên khai thác tính truyền thống. Phải tạo dựng một nét riêng, đặc trưng cho diện mạo đô thị thời kỳ hội nhập và giao lưu mang tính quốc tế hiện nay. Quá trình vận dụng không nên quá gấp gáp và cuốn theo trào lưu thế giới, “*phải chậm, phải ngắm*” để tiếp nối và phát triển từng bước nhằm tạo bước chuyển êm ái xuất phát từ nền kiến trúc chậm phát triển sang kiến trúc hiện đại.

3. KẾT LUẬN

Dựa trên công tác tổng hợp và nghiên cứu những vấn đề liên quan đến “Kiến trúc cầu” trong đô thị, đã nêu bật lên tầm quan trọng và mối quan tâm nhất định cho sự hiện diện của các cây cầu cảnh quan trong đô thị.

Kết quả nghiên cứu trên là một bài toán so sánh mang tính khách quan và cụ thể dựa trên các yếu tố: Lược sử quá trình phát triển đô thị, sự phát triển của kiến trúc và khoa học công nghệ, quan điểm và lý luận của các nhà kiến trúc và quy hoạch, v.v.

Từ đó rút ra kết luận đối với đô thị TP. HCM trong thời điểm hiện tại và tương lai cần có những giải pháp mang tính cụ thể nhằm cải thiện về mỹ quan và yếu tố thích dụng của hàng loạt các kiến trúc cầu đã và đang xây dựng trong đô thị. Xứng tầm là một đô thị hiện đại nhưng vẫn mang đậm bản sắc kiến trúc riêng.

Dễ nhận thấy trên quy hoạch tổng thể của TP. HCM nổi bật hơn cả là những dòng kênh uốn lượn len lỏi trong đô thị. Chính vì thế với một tốc độ phát triển vũ bão của đô thị thì hệ thống hạ tầng giao thông ngày càng tăng và số lượng các cây cầu sẽ bắc qua các dòng kênh tăng lên là điều tất yếu.

Nghiên cứu đã nêu qua rất nhiều các thành phố trên thế giới đã dựa vào thế mạnh như TP.HCM để tạo nên dấu ấn riêng cho đô thị bằng cách tạo ra các sản phẩm kiến trúc cầu có nhiều hình thức đặc biệt và mang tính biểu tượng được thế giới công nhận. Các tổng hợp của nghiên cứu cũng cho thấy rõ: kiến trúc cầu trong đô thị TP.HCM nói riêng và trên lãnh thổ Việt Nam nói chung phần lớn là sản phẩm của quá trình thuộc địa hóa ngoại trừ một số di sản kiến trúc cầu cổ quý giá của văn hóa kiến trúc người Việt. Ngoài những sản phẩm kiến tạo truyền thống ấy, những kiến trúc cầu thời thuộc địa cũng là những sản phẩm mang tính kiến tạo của khoa học công nghệ của thời đại, thậm chí còn được xem là những kỳ quan kiến trúc mang dấu ấn trí tuệ và sáng tạo của một giai đoạn.

Những sản phẩm ấy vẫn đứng vững trong không gian và thời gian hàm chứa trong nó giá trị lịch sử và minh chứng cho tiến bộ khoa học công nghệ. Và phải được nhìn nhận như một di sản kiến trúc đô thị, để có thái độ ứng xử đúng mực với một di sản có giá trị khai thác cho hôm nay và các thế hệ mai sau về phương diện; văn hóa, kiến trúc, giáo dục, du lịch, v.v. tô điểm cho đô thị hiện đại thêm nét nghệ thuật “*hoài cổ*”, chung sống hài hòa và tạo sự cân bằng cho cảnh quan đô thị. Phát triển kiến trúc cầu trên địa bàn TP.HCM cần có sự quan tâm và phối hợp mang tính liên ngành (giao thông, kiến trúc, quy hoạch, khoa học công nghệ, v.v.) cũng như học hỏi tiếp nối sự phát triển của thế giới để hình thành nên một sản phẩm mang tính nghệ thuật có thể tôn vinh cảnh quan của Thành phố.

Tóm lại “Kiến trúc cầu” gắn liền với kiến trúc trong đô thị và chiếm giữ một phần vị trí quan trọng trong công năng đô thị và làm nổi bật tính thẩm mỹ trong diện mạo kiến trúc đô thị. Những nghiên cứu trong phạm vi bài báo còn nhiều thiếu sót mang tính khoa học cũng như tính logic. Nhưng qua sự tổng hợp, phân tích và so sánh đó làm cho chúng tôi nhận thấy một số vấn đề cần đưa ra kiến nghị trong công tác bảo tồn, xây dựng và phát triển kiến trúc cầu trên địa bàn TP. HCM nói riêng và trong các đô thị Việt Nam nói chung để tạo nên các dấu ấn riêng cho đô thị.

4. TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Doãn Minh Khôi, “Kiến trúc Việt Nam”, Tạp chí Kiến trúc Việt Nam, 3, tr. 18, 2003.
- [2] Nguyễn Luận, “Hình và ý trong kiến trúc”, Tạp chí Kiến trúc Việt Nam, 3, tr. 34, 2003.
- [3] Đào Xuân Lâm, “Bản vẽ mấy quy tắc thiết kế mỹ quan cầu”, Tạp chí Cầu hầm KSTK, 4, tr. 13-20, 2004.
- [4] Hoàng đạo Kính, “Bản sắc không phải chỉ là bề ngoài”, Tạp chí Kiến trúc Việt Nam, số 5, tr. 24, 2010.
- [5] Nguyễn Vĩnh Tiến, “Đề mỗi nhịp cầu là bến neo tình cảm trong ký ức”, Tạp chí Kiến trúc Việt Nam, 10, tr. 16-19, 2010.

TIỂU SỬ TÁC GIẢ



Nguyễn Thành Trung

Năm sinh 1986, Phù Cát, Bình Định. Tốt nghiệp đại học tại Trường Đại học Lạc Hồng năm 2009 và thạc sĩ tại trường Đại học Kiến Trúc Tp. Hồ Chí Minh năm 2013. Hiện đang là nhân viên khoa Kỹ thuật – Công Trình, Đại học Lạc Hồng. Lĩnh vực nghiên cứu: các công trình về cầu đường, quản lý giao thông, đô thị và công trình đô thị, v.v...