

BẢO TỒN NHÀ MÁY XE LỬA GIA LÂM THEO XU HƯỚNG KIẾN TẠO KHÔNG GIAN SÁNG TẠO CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

TRẦN ĐỨC NGUYỄN* - NGUYỄN TRÀ MY**

Tóm tắt: Di sản công nghiệp (DSCN) là một loại hình di sản đã được định hình ở nhiều nước trên thế giới. Ở nước ta những năm gần đây, loại hình này cũng đã được chú ý quan tâm, đồng thời có những hành động cụ thể nhằm bảo vệ và khai thác phát huy giá trị. Nhà máy Xe lửa Gia Lâm là một minh chứng cho sự phát triển ngành công nghiệp đường sắt ở nước ta với những dấu mốc lịch sử quan trọng. Hiện nay, tuy không còn giữ được vị thế trong ngành công nghiệp nhưng với những giá trị của mình, Nhà máy Xe lửa Gia Lâm cần được bảo tồn, khai thác các giá trị theo hướng trở thành các không gian sáng tạo, kết nối và thu hút công chúng. Đây việc làm theo xu hướng phát triển các ngành công nghiệp văn hóa của Hà Nội, cũng là sự gợi mở một giải pháp để chính quyền có thể tham khảo, đưa ra những quyết sách phù hợp.

Từ khóa: bảo tồn di sản, bảo tồn thích ứng, di sản công nghiệp, công nghiệp văn hóa, Nhà máy Xe lửa Gia Lâm.

Abstract: Industrial heritage refers to a type of cultural property that has been defined in various countries around the world. In Vietnam, there has been increasing attention paid to industrial heritages in recent years, leading to efforts to protect and promote their values. Gia Lam Train Factory - witness to the development of Vietnam's railway system during French colonial rule, the post-war reconstruction era, and the industrialization drive of the socialist period - stands as an important testimony to the growth of the Vietnamese railway industry. Despite its current inactivity, its values necessitate preservation and repurposing into a vibrant creative public space that could serve as a hub for art, culture, and community events. This approach aligns with the trend of developing Hanoi's cultural industries and offers a suggestion for the government to make relevant policy decisions.

Keywords: heritage conservation, adaptive reuse, industrial heritage, cultural industry, Gia Lam train factory.

1. Bảo tồn và phát huy giá trị di sản công nghiệp

DSCN là khái niệm xuất hiện gắn liền với quá trình công nghiệp hóa, đô thị hóa, hiện đại hóa của các quốc gia nói riêng và lịch sử nền văn minh công nghiệp thế giới nói chung. Hiến chương Nizhny Tagil (2003) đã cho rằng: “Di sản công nghiệp là những phần còn lại của văn hóa công nghiệp có giá trị lịch sử, công nghệ, xã hội, kiến trúc hoặc khoa học. Chúng bao gồm các tòa nhà, công xưởng, máy móc, các mỏ, nơi chế biến, kho và cửa hàng, cơ sở hạ tầng phục vụ sản xuất, và cả những địa điểm phục vụ các hoạt động xã hội liên quan đến công nghiệp như nhà ở, cơ sở thờ tự hoặc giáo dục” (1).

Trải qua thời gian, những địa điểm này không còn hoặc chỉ còn một phần tiếp tục duy trì hoạt động. Những nơi ấy tuy không còn giá trị sử dụng nhưng lại có ý nghĩa quan trọng đánh dấu những bước phát triển thậm chí là đỉnh cao của các ngành công nghiệp của một quốc gia, một vùng, một địa phương ở các giai đoạn lịch sử trước. Trong chặng phát triển tiếp theo có thể lưu giữ, bảo tồn và khai thác giá trị theo những cách thức khác nhau. Vì vậy, các DSCN đã được nhiều quốc gia quan tâm, nghiên cứu và cũng đưa ra nhiều cách thức, quan điểm bảo tồn, trong đó, quan điểm bảo tồn được áp dụng khá phổ biến cho loại hình di sản này là bảo tồn thích ứng. Bảo tồn



Không gian sáng tạo Nhà máy Xe lửa Gia Lâm - Nguồn ảnh: vr.com.vn

thích ứng (*adaptive reuse*) bắt đầu được thảo luận trên thế giới từ những năm 1960-1970. Từ đó đến nay, đã có nhiều ý kiến khác nhau về thuật ngữ này. Phillipe Robert cho rằng: “Bảo tồn thích ứng là câu chuyện của các lớp kế tiếp nhau, của sự định hình lại và bổ sung làm minh chứng cho thời đại tiếp theo” (2). Hay quan điểm của một số nhà nghiên cứu ở Việt Nam cho rằng: “Bảo tồn thích ứng là phương pháp bảo tồn chuyển tiếp được các giá trị cũ và bổ sung các giá trị mới phù hợp cho di sản tồn tại được với cộng đồng, với xã hội đương đại” (3). Có thể thấy, các quan điểm này tương đối thống nhất khi cho rằng nội dung cơ bản của bảo tồn thích ứng là cho phép đưa thêm chức năng mới hoặc điều chỉnh thích hợp chức năng cũ của công trình di sản, sao cho đáp ứng được những yêu cầu sử dụng hiện tại mà không làm sai lệch các giá trị vốn có của di sản.

Hiện nay, giới học thuật cũng như giới quản lý văn hóa, quản lý di sản ở nhiều quốc gia đặt trọng tâm vào việc làm thế nào để di sản “sống” và phát huy được tác dụng trong đời sống đương đại. Nhiều dự án cải tạo, chuyển đổi công năng, bảo tồn thích ứng di sản đã được thực hiện ở nhiều khu vực trên thế giới và gặt hái được những thành công nhất định. Chẳng hạn, dự án bảo tồn thích ứng tổ hợp công nghiệp khai thác than Zollverein (thành phố Essen, bang Nordrhein Westfalen, Đức) đã trở thành khu phức hợp bảo tàng - khu hòa nhạc, biểu diễn nghệ thuật - hội họp - nhà hàng, cà phê; hay dự án bảo tồn

thích ứng ga Halle Freyssinet thành vườn ươm khởi nghiệp lớn nhất thế giới Station F của nước Pháp; Dự án bảo tồn thích ứng nhà máy nhiệt điện than St James thành quảng trường di sản - trụ sở công ty Dyson (Singapore)...

Ở Việt Nam, bảo tồn các DSCN vẫn còn là một vấn đề mới và chỉ bắt đầu được thảo luận trong những năm gần đây. Năm 2020, một số các kiến trúc sư, đi đầu là PGS, TS, KTS Phạm Thúy Loan, TS, KTS Trương Ngọc Lân và các đồng nghiệp đã thực hiện chương trình khảo sát 10 nhà máy cũ ở Hà Nội như: Nhà máy Bia Hà Nội, Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, Nhà máy Thuốc lá Thăng Long, Nhà máy Cao su Sao Vàng... Đây là các nhà máy có không gian mang dấu ấn lịch sử, kiến trúc thuộc địa hấp dẫn, kết hợp độc đáo giữa kiến trúc dân dụng và công nghiệp; không gian thể hiện khí thế sản xuất hào hùng xây dựng đất nước giai đoạn hậu chiến... Từ đó đề xuất các cơ hội chuyển đổi và tái phát triển, khuyến nghị những giải pháp chính sách nhằm bảo vệ quỹ di sản và không gian lịch sử của Hà Nội (4). Năm 2022, Doanh nghiệp Xã hội bền vững Việt Nam (VSSE) tổ chức chương trình “Tái thiết Di sản Công nghiệp 2022 - Đổi mới và Bền vững” với 2 hội thảo chuyên đề: “Thảo luận kế hoạch chuyển đổi bền vững sáng tạo cho 9 công trình tại Hà Nội và kiến tạo cơ hội hợp tác đa bên” và “Thiết kế, xây dựng và vận hành bền vững các dự án tái thiết di sản công nghiệp tại Việt Nam” quy tụ nhiều chuyên gia châu Âu và Việt Nam.

Ở Hà Nội, một số dự án cải tạo, bảo tồn thích ứng DSCN do các cá nhân đầu tư thực hiện đã trở thành điểm đến hấp dẫn với giới trẻ thủ đô như: tổ hợp Complex 1 (quận Đống Đa) được cải tạo từ nhà máy in Công Đoàn; 282 Workshop (quận Long Biên) được cải tạo từ một nhà máy dầu cũ... Ở các địa phương khác, quan điểm bảo tồn thích ứng cũng bắt đầu được áp dụng ngày càng nhiều cho các dự án bảo tồn di sản như: Dự án bảo tồn thích ứng ngôi biệt thự cổ thời Pháp ở số 49-51 Hàm Nghi (Huế) thành Bảo tàng Mỹ thuật tổng hợp Cecile Le Pham; Dự án cải tạo ngôi biệt thự cổ ở 17 Lê Lợi (Huế) thành Trung tâm Nghệ thuật Điềm Phùng Thi; Dự án cải tạo, chuyển đổi công năng sử dụng tòa nhà 42-44 Bạch Đằng và 31 Trần Phú (vốn là tòa Thị chính Đà Nẵng thời Pháp thuộc) thành Bảo tàng Đà Nẵng... Các dự án bảo tồn thích ứng DSCN nói riêng và di sản đô thị nói chung mặc dù mới thực hiện trong những năm gần đây, nhưng đã cho thấy những ý nghĩa giá trị và hiệu quả về các mặt văn hóa, xã hội và kinh tế.

2. Nhà máy Xe lửa Gia Lâm và những giá trị

Nhà máy Xe lửa Gia Lâm là một trong những cơ sở công nghiệp đường sắt ra đời sớm nhất ở Đông Nam Á. Nhà máy được người Pháp cho xây dựng năm 1905, với mục tiêu khai thác tài nguyên phục vụ sự phát triển của nền công nghiệp Pháp. Quy mô diện tích ban đầu của nhà máy là 50ha, diện tích nhà xưởng khoảng 4.500m² với 14 vị trí lắp ráp đầu máy. Thời kỳ Pháp thuộc đã chứng kiến hàng loạt cuộc đấu tranh, biểu tình đòi tăng lương, giảm giờ làm, chống đánh đập và đuổi thợ của hàng trăm công nhân nhà máy...

Giai đoạn từ năm 1945-1954, thực dân Pháp nỗ lực nhằm tái chiếm Việt Nam, hàng vạn công nhân nhà máy đã tích cực tham gia vận chuyển máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu lên chiến khu Việt Bắc. Sau khi Hiệp định Giơ-ne-vơ được ký kết, công nhân nhà máy tiến hành thi đua khôi phục, xây dựng lại hệ thống đường sắt miền Bắc.

Những năm từ 1954-1975, Nhà máy Xe lửa Gia Lâm là biểu tượng cho tinh thần bất khuất, ý chí đấu tranh thống nhất đất nước và lòng kiên cường giữ vững hoạt động, giúp duy trì giao thông miền Bắc và vận chuyển hỗ trợ cuộc kháng chiến ở miền Nam. Ngày 19-5-1955, nhà máy vinh dự được đón Chủ tịch Hồ Chí Minh tới thăm vào đúng sinh nhật của Người. Tháng 4-1962, thực hiện nhiệm vụ xây dựng CNXH ở miền Bắc và sự nghiệp đấu tranh thống

nhất Tổ quốc, công nhân nhà máy phát động phong trào “Ngày thứ Sáu đẩy mạnh sản xuất, đấu tranh thống nhất”. Phong trào đã nhanh chóng lan rộng ra toàn ngành đường sắt và cả miền Bắc. Năm 1964, nhà máy lắp ráp thành công đầu máy xe lửa mang tên *Tự lực Nguyễn Văn Trỗi*.

Từ năm 1975 đến nay, đất nước thống nhất, nhà máy cũng bước vào giai đoạn thay đổi, cải tiến công nghệ, đa dạng hóa sản xuất. Tháng 2-1977, đầu máy SACM 4-6-2 “Siêu Thái Bình Dương” số 231-531 rời kho để thực hiện nhiệm vụ vận chuyển hành khách. Năm 1978, Nhà máy Xe lửa Gia Lâm và nhà máy Xe lửa Dĩ An phối hợp thiết kế và thi công xây dựng đoàn tàu Thiếu niên tiên phong Hồ Chí Minh. Dấu mốc đặc biệt quan trọng của giai đoạn này là việc xây dựng đồng bộ lại toàn bộ nhà máy do chính phủ Ba Lan tài trợ vào năm 1987-1988, thời kỳ này nhà máy phát triển mạnh mẽ với gần 3.000 công nhân, sản xuất đa dạng từ luyện kim đến cơ khí để đảm bảo việc làm và tăng thu nhập cho người lao động. Với những thành tích đạt được, năm 2000, nhà máy xe lửa Gia Lâm được Nhà nước trao tặng danh hiệu Đơn vị Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Năm 2003, nhà máy đổi tên thành Công ty Xe lửa Gia Lâm, hoạt động theo mô hình Doanh nghiệp nhà nước hạch toán độc lập. Năm 2004, nhà máy được Nhà nước trao tặng danh hiệu Đơn vị Anh hùng Lao động (5). Với một chặng dài lịch sử tồn tại, phát triển, đến nay, chúng ta hoàn toàn có thể coi Nhà máy Xe lửa Gia Lâm là một di sản đô thị, DSCN hàm chứa nhiều giá trị:

Giá trị lịch sử: nhà máy có vị trí quan trọng trong lịch sử ngành đường sắt Việt Nam, lịch sử đấu tranh giành độc lập của giai cấp công nhân Việt Nam cũng như lịch sử phát triển kinh tế, xã hội của Thủ đô nói riêng và cả nước nói chung. Sự phát triển của công thương nghiệp, với sự ra đời của hàng loạt các cơ sở công nghiệp trong đó có Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, là yếu tố tạo thị (tạo đô thị mới), làm thay đổi đáng kể cấu trúc không gian của đô thị Thăng Long - Hà Nội truyền thống thời phong kiến.

Giá trị văn hóa: nhà máy là nơi bảo lưu đời sống văn hóa, tinh thần của công nhân nhà máy và là một phần “ký ức đô thị”, là nơi lưu giữ những kỷ niệm về quá khứ trong tiềm thức của người dân Hà Nội. Năm 1987-1988, Nhà máy Xe lửa Gia Lâm được chính phủ Ba Lan hỗ trợ trùng tu, cải tạo toàn bộ nhà máy, do đó, nhà máy còn là một biểu tượng của tình

hữu nghị Việt Nam - Ba Lan, đại diện cho chủ nghĩa quốc tế và tình cảm gắn bó giữa các quốc gia trong hệ thống xã hội chủ nghĩa.

Giá trị kiến trúc - thẩm mỹ: nhà máy có vị trí quan trọng trong lịch sử kiến trúc công nghiệp Việt Nam. Kết cấu dạng hệ khung không gian, dàn thép với mái gấp dạng răng cưa của nhà máy thuộc loại tiên tiến nhất ở Việt Nam thời bấy giờ. Nhà máy Xe lửa Gia Lâm cũng được giới chuyên môn đánh giá là một ví dụ tiêu biểu, nổi bật của kiến trúc công nghiệp nặng, kiến trúc hiện đại miền Bắc nước ta TK XX.

Giá trị khoa học kỹ thuật - công nghệ: Nhà máy Xe lửa Gia Lâm là nơi khởi nguồn của công sức lao động, sự sáng tạo của các cán bộ, nhân viên tạo nên những thành tựu sản xuất của ngành công nghiệp đường sắt Việt Nam. Những năm 1960 bắt đầu xây dựng CNXH, công nghiệp đường sắt được hình thành với một số chuyên ngành tuy còn hạn hẹp nhưng đã tự túc sản xuất được một số mặt hàng phục vụ ngành. Tại Nhà máy Xe lửa Gia Lâm nhiều phân xưởng quan trọng làm tiền đề cho công nghiệp đóng tàu đường sắt sau này như phân xưởng sửa chữa đầu máy, đóng mới toa xe, rền, đúc... đã được hình thành. Năm 1962, nhà máy đóng toa tàu diesel đầu tiên của Việt Nam tên *Độc lập*, năm 1964 lắp ráp thành công đầu máy xe lửa đầu tiên ở Việt Nam tên *Tự lực Nguyễn Văn Trỗi*; sau đó sáng tạo chuyển đổi hàng trăm xe tải Trung Quốc thành xe tải đường sắt Giải Phóng với trọng lượng hàng hóa lên đến 10 tấn trên tuyến Thanh Hóa - Vinh (1965-1968), toa tàu cho tàu cao tốc thế hệ thứ hai SE 1/2 (2000)...

Giá trị kinh tế: nhà máy với vị trí trung tâm, quỹ đất rộng lớn 20ha có thể đem lại tiềm năng kinh tế lớn cho quận Long Biên nếu được quy hoạch bảo tồn đúng cách. Trải qua gần 40 năm hầu như không có sự cải tạo, sửa chữa, đến nay Nhà máy Xe lửa Gia Lâm đã bị xuống cấp, nhiều hạng mục không được sử dụng thường xuyên, nhiều đơn nguyên bị bỏ hoang. Những năm gần đây, ngành Đường sắt giảm dần lượng khách do sự cạnh tranh của loại hình vận tải khác (đường bộ, hàng không), vì thế nhà máy luôn trong hoàn cảnh khó khăn, buộc phải thu hẹp mạnh về quy mô sản xuất cũng như số lượng công nhân. Hai phân xưởng lớn nhất của nhà máy là xưởng 5B và 3B vẫn duy trì hoạt động sản xuất hằng ngày, các phân xưởng còn lại cũng duy trì hoạt động nhưng không sôi nổi. Các nhà kho như: 1B, 10B...

vẫn tiếp tục được sử dụng làm kho chứa máy móc, nguyên vật liệu của nhà máy. Các hạng mục công trình ở gần ga Gia Lâm và khu phía Đông của nhà máy đã bị bỏ hoang, cỏ dại phát triển mạnh che kín các bức tường bên ngoài. Không gian nhà máy hiện nay gồm các hạng mục công trình như hệ thống đường ray nội bộ để di chuyển toa xe, đầu máy ở trục giữa hai nhóm nhà xưởng (hệ thống đường ray này kết nối với tuyến đường sắt bên ngoài), các phân xưởng sản xuất và sửa chữa, cầu chuyển đầu máy và toa xe, tòa nhà hành chính, khu tiện ích (sân thể thao, hội trường, tháp nước), hồ ga, bốt gác bảo vệ và một số công trình khác chưa rõ chức năng. Toàn bộ diện tích nhà máy hiện chỉ còn khoảng 20ha. Bên cạnh đó, vị trí của nhà máy cũng không còn phù hợp với tốc độ phát triển đô thị, không gian, cảnh quan, môi trường của thành phố Hà Nội hiện nay nên đã có một số phương án di dời nhà máy, chuyển đổi không gian này sang công năng sử dụng khác.

Năm 2019, Hà Nội chính thức được UNESCO ghi danh vào Mạng lưới các Thành phố Sáng tạo trong lĩnh vực Thiết kế. Đây là yếu tố quan trọng thúc đẩy Hà Nội bắt kịp xu thế toàn cầu và trở nên hấp dẫn theo hướng đô thị thông minh, đô thị sáng tạo, lấy nền tảng di sản, các tài năng trẻ và tư duy thiết kế làm điểm tựa để phát triển bền vững. Hà Nội đã có nhiều chủ trương, chính sách và những hoạt động cụ thể để phát triển Thành phố Sáng tạo và phát triển công nghiệp văn hóa của Thủ đô. Nghị quyết số 09-NQ/TU năm 2022 của Thành ủy *Về phát triển công nghiệp văn hóa trên địa bàn Thủ đô giai đoạn 2021-2025, định hướng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*, đây có thể coi là bước đi chiến lược của thành phố để nguồn lực văn hóa trở thành động lực phát triển kinh tế, xã hội của Thủ đô. Nghị quyết tập trung vào xây dựng, phát triển và định vị thương hiệu “Thành phố Sáng tạo”, “Thành phố vì hòa bình”... phấn đấu đến năm 2045 đóng góp khoảng 10% GRDP cho Thủ đô. Quan điểm của chính quyền Hà Nội là phát triển công nghiệp văn hóa dựa trên nguyên tắc bảo đảm hài hòa giữa bảo tồn và phát triển, phát huy tối đa những tiềm năng, thế mạnh, giá trị văn hóa truyền thống mang bản sắc của Thủ đô ngàn năm văn hiến. Với mục tiêu công nghiệp văn hóa Thủ đô là ngành kinh tế mũi nhọn, phát triển toàn diện, là động lực phát triển các ngành, lĩnh vực khác, là tiền đề để xây dựng Hà Nội có chất lượng cuộc sống cao; kinh tế, văn hóa, xã hội phát triển

toàn diện, bền vững; trở thành Thành phố Sáng tạo của khu vực châu Á, thành phố kết nối toàn cầu và trung tâm văn hóa, du lịch lớn đặc sắc, có sức cạnh tranh quốc tế (6). Trong Kế hoạch thực hiện các sáng kiến gia nhập Mạng lưới các Thành phố Sáng tạo của UNESCO, Hà Nội đã đề ra các chương trình, nội dung thực hiện cho kế hoạch này, trong đó các di sản là một phần quan trọng trong các chỉ tiêu đặt ra “Mở rộng mô hình chuyển đổi, cải tạo, tái hiện, phát triển các di sản văn hóa (di sản công nghiệp, di sản đô thị, di sản kiến trúc, di sản ký ức, các thiết chế văn hóa...) trở thành các không gian văn hóa sáng tạo” (7). Điều đó đã cho thấy, mong muốn của chính quyền thành phố trong việc sử dụng, kết nối các di sản vào không gian sáng tạo, lấy di sản làm cơ sở để phát triển bền vững nền công nghiệp văn hóa của Thủ đô.

Đối với riêng khu vực Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, UBND thành phố đã ban hành một số văn bản pháp lý liên quan như: Quyết định số 6115/QĐ-UBND ngày 21-11-2014 của UBND thành phố Hà Nội *Về việc phê duyệt đồ án quy hoạch phân khu đô thị N10 Hà Nội, tỷ lệ 1/2000*; Quyết định số 3952/QĐ-UBND ngày 8-8-2023 của UBND thành phố Hà Nội *Về việc ban hành Danh mục nhà, đất phải di dời theo quy hoạch trên địa bàn thành phố Hà Nội (đợt 1)*. Năm 2023, Lễ hội Thiết kế Sáng tạo Hà Nội với chủ đề “Dòng chảy” có trọng tâm đặt tại Nhà máy Xe lửa Gia Lâm được đồng tổ chức bởi Sở Văn hóa Thể thao Hà Nội và Tạp chí Kiến trúc, dưới sự chỉ đạo của UBND Thành phố Hà Nội và Hội Kiến trúc sư Việt Nam. Sự kiện này cho thấy sự quan tâm của UBND thành phố Hà Nội với di sản Nhà máy Xe lửa Gia Lâm. Mặc dù chưa chính thức công nhận nhà máy là di sản, nhưng UBND thành phố Hà Nội đã đề cập đến việc sẽ phát triển khu đất Nhà máy Xe lửa Gia Lâm thành đất công trình công cộng, trên đó có bố trí công trình văn hóa, bảo tàng tại chính vị trí các nhà xưởng cũ (8). Lễ hội Thiết kế Sáng tạo Hà Nội 2023 có thể coi là thí điểm của UBND thành phố về một cách thức bảo tồn di sản mới, phù hợp với bối cảnh đương đại và mục tiêu phát triển của Thủ đô. Kết quả sau 12 ngày diễn ra lễ hội, có tới 200.000 lượt khách đến tham quan, trải nghiệm các hoạt động tại Nhà máy Xe lửa Gia Lâm.

3. Một số bàn luận về kiến tạo không sáng tạo tại di sản công nghiệp Nhà máy Xe lửa Gia Lâm

Bảo tồn thích ứng là một trong những phương

thức bảo tồn di sản quan trọng, đã và đang đem lại những hiệu quả nhất định được xác thực tại một số quốc gia, một số địa phương. Đặt trong bối cảnh các đô thị nơi diện mạo thay đổi nhanh chóng từng ngày, công tác bảo tồn di sản không nên gò bó theo một con đường duy nhất là bảo tồn nguyên trạng. Thực tiễn kinh nghiệm các dự án bảo tồn di sản đô thị, DSCN trên thế giới cho thấy, bảo tồn thích ứng là hướng đi phù hợp để giải quyết hài hòa 2 vấn đề bảo tồn và phát triển trong bối cảnh xã hội đương đại.

Nhà máy xe lửa Gia Lâm là một di sản điển hình ghi dấu cho lịch sử phát triển công nghiệp ngành đường sắt của nước ta, nơi ghi lại nhiều dấu ấn quan trọng, hội tụ nhiều giá trị. Do đó nếu được bảo tồn thích ứng, cải tạo để trở thành một trung tâm văn hóa - sáng tạo, nhà máy sẽ đóng góp tích cực vào quá trình phát triển bền vững Thủ đô Hà Nội về các mặt văn hóa, xã hội, kinh tế, môi trường theo đúng các mục tiêu phát triển Thủ đô đã đề ra. Việc cung cấp các trải nghiệm về di sản một cách mới mẻ và độc đáo nhằm đáp ứng nhu cầu khám phá, thưởng thức, phong cách sống của cộng đồng nói riêng và của con người nói chung sẽ tạo ra giá trị kinh tế từ Nhà máy Xe lửa Gia Lâm.

Năm 2019, Hà Nội đã xây dựng hồ sơ đề nghị và được UNESCO ghi danh vào Mạng lưới các Thành phố Sáng tạo ở lĩnh vực Thiết kế. Sau 5 năm tham gia Mạng lưới các Thành phố Sáng tạo, Hà Nội đã ban hành nhiều cơ chế, chính sách, kế hoạch để thúc đẩy xây dựng Thành phố Sáng tạo, phát triển công nghiệp văn hóa và đạt được một số kết quả tích cực. Tuy vậy, các hoạt động thiết kế sáng tạo hiện nay chỉ tập trung chủ yếu ở khu vực phố cổ và các quận trung tâm, số lượng không gian sáng tạo trên địa bàn thành phố nhìn chung còn rất hạn chế. Với bối cảnh hiện tại của Hà Nội, quỹ đất lớn sau khi di dời các cơ sở công nghiệp sẽ là một cơ hội tốt để thành phố tận dụng cho quá trình nhân rộng các không gian văn hóa - sáng tạo, thực hiện các cam kết với UNESCO và thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp văn hóa ở Thủ đô.

Trên cơ sở nghiên cứu các căn cứ khoa học, pháp lý và tình hình thực tiễn, tác giả đề xuất giải pháp xây dựng mô hình bảo tồn thích ứng Nhà máy Xe lửa Gia Lâm thành một tổ hợp Bảo tàng Công nghiệp đường sắt - Khu trải nghiệm, khám phá di sản Thăng Long Hà Nội - Khu nghiên cứu, chế tạo đường sắt tốc độ cao đầu tiên của Việt Nam. Bảo tàng được chuyển đổi

mục đích sử dụng từ một số đơn nguyên phân xưởng của Nhà máy Xe lửa Gia Lâm sẽ là một thiết chế văn hóa hoạt động vì sự phát triển đa dạng và bền vững, hướng tới phục vụ mọi đối tượng công chúng (bao gồm các nhóm đối tượng đặc biệt của bảo tàng như thể hệ trẻ, người khuyết tật, người cao tuổi...). Khu trải nghiệm, khám phá di sản tích hợp công nghệ cao có thể đặt những toa tàu, bên ngoài sử dụng các công nghệ hiện đại như: VR 360, 3D mapping... kết hợp với hệ thống âm thanh, ánh sáng để du khách ngồi bên trong toa được trải nghiệm quay về quá khứ... Có thể bố trí thêm khu vực các trò chơi trải nghiệm bằng công nghệ với nhiều thể loại, nội dung để tăng tính tương tác, hiệu quả giáo dục di sản và thu hút công chúng. Khu trưng bày - trải nghiệm ngoài trời của Nhà máy Xe lửa Gia Lâm không chỉ là nơi trưng bày các đầu máy, toa xe có giá trị lịch sử... mà còn có thể được cải tạo thành khu vực dịch vụ - bán các sản phẩm lưu niệm đặc trưng, trải nghiệm check-in với các đầu máy, toa xe lịch sử... Bên cạnh đó, có thể xây dựng thêm các tuyến tham quan kết nối di sản đô thị, DSCN như: tuyến tham quan di sản theo trục ngang sông Hồng (gồm các điểm: Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, ga Gia Lâm, sông Hồng, cầu Long Biên, ga Long Biên, ga Hà Nội và khu phố cổ Hà Nội), tuyến tham quan DSCN Hà Nội (gồm các điểm DSCN tiêu biểu của Thủ đô), tuyến tham quan di sản đường sắt Việt Nam (tùy theo nhu cầu du khách mà thiết kế tuyến tham quan với lịch trình và thời gian phù hợp).

Việc tái thiết các sân ga, nhà máy thành tòa bảo tàng cũng như các không gian sáng tạo nghệ thuật, kết nối các điểm di sản khác sẽ góp phần vào quá trình chuyển đổi công năng của một cơ sở công nghiệp cũ tạo ra những sản phẩm văn hóa mới, nguồn “tài sản” giá trị cho hoạt động sáng tạo của Hà Nội; tạo ra dịch vụ, sản phẩm mới và thu hút đầu tư; tạo ra việc làm, thực hiện chiến lược phát triển công nghiệp văn hóa Thủ đô, hướng đến phát triển bền vững. Với những cách chuyển đổi này, khởi đầu có thể từ Nhà máy Xe lửa Gia Lâm rồi đến nhiều DSCN khác là tiềm năng trở thành các tổ hợp văn hóa sáng tạo mới hấp dẫn, nâng cao đời sống văn hóa của người dân, đóng góp thiết thực vào sự phát triển chung của toàn xã hội.

Bên cạnh đó, để bảo tồn hiệu quả một cơ sở công nghiệp tầm cỡ lớn như Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, còn cần đến nhiều giải pháp khác như xử lý đất và ô nhiễm trước bảo tồn, tư duy đa ngành trong bảo tồn

di sản, truyền thông về giá trị di sản của Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, khuyến khích sự tham gia của cộng đồng vào quá trình bảo tồn và phát huy di sản công nghiệp, mô hình hợp tác công - tư trong bảo tồn di sản, xây dựng hành lang pháp lý về DSCN...

4. Kết luận

Với tư cách là Thủ đô của cả nước cùng bề dày văn hóa - lịch sử, Hà Nội cần có những bước đi tiên phong trong việc bảo tồn di sản đô thị, DSCN và tích cực đa dạng hóa cách thức ứng xử với các loại hình di sản khác nhau để phát triển bền vững. Nếu Thủ đô Hà Nội có thể áp dụng thành công giải pháp bảo tồn thích ứng DSCN cho trường hợp Nhà máy Xe lửa Gia Lâm, đây sẽ là bài học kinh nghiệm cho các địa phương khác trên cả nước học hỏi và noi theo, từ đó bảo tồn hiệu quả quỹ di sản của đất nước trong bối cảnh mới, giảm thiểu việc đánh mất di sản như đã diễn ra đối với một số trường hợp ■

T.Đ.N-N.T.M

1. TICCIH, T. I., *The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage (Hiển chương Nizhny Tagil cho di sản công nghiệp)*, ticcih.org, 2003.
 2. Robert, P., *Adaptations: New uses for old buildings (Chuyển thể công dụng mới cho các tòa nhà cũ)*, Princeton Architectural Press, New Jersey, 1989.
 3. Phạm Hùng Cường, *Bảo tồn các di sản đô thị, nông thôn theo hướng bảo tồn thích ứng*, Tạp chí Kiến trúc, số 11, 2020.
 4. Kim Tiến, *Kiến tạo các không gian để Hà Nội thêm văn minh*, laodongthudo.vn, 19-10-2021.
 5. Công đoàn Đường sắt Việt Nam, *Lịch sử phong trào công nhân và công đoàn Đường sắt Việt Nam (1880 - 2015)*, Nxb Lao động, Hà Nội, 2016.
 6. Thành ủy Hà Nội, Nghị quyết số 09-NQ/TU Về phát triển công nghiệp văn hóa trên địa bàn Thủ đô giai đoạn 2021-2025, định hướng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, 2022.
 7. UBND thành phố Hà Nội, Kế hoạch số 102/KH-UBND Thực hiện các sáng kiến gia nhập Mạng lưới các Thành phố Sáng tạo của UNESCO đến năm 2025, 2022.
 8. UBND thành phố Hà Nội, Quyết định số 6115/QĐ-UBND Về việc phê duyệt đồ án quy hoạch phân khu đô thị N10 Hà Nội, tỷ lệ 1/2000, 2014.
- Ngày Tòa soạn nhận bài: 10-1-2025; Ngày phản biện, đánh giá, sửa chữa: 22-1-2025; Ngày duyệt đăng: 3-2-2025.