



Bài báo nghiên cứu

QUÁ TRÌNH ĐÔ THỊ HÓA Ở SÀI GÒN – CHỢ LỚN CUỐI THẾ KỈ XIX ĐẦU THẾ KỈ XX

Nguyễn Thị Thanh Tâm

Trường Đại học Sài Gòn, Việt Nam

Tác giả liên hệ: Nguyễn Thị Thanh Tâm – Email: tamncs.sgu@gmail.com

Ngày nhận bài: 24-02-2022; ngày nhận bài sửa: 07-4-2022; ngày duyệt đăng: 23-4-2022

TÓM TẮT

Sài Gòn – Chợ Lớn trở thành thị tứ phát triển dưới thời Nguyễn với sự giao lưu buôn bán trong và ngoài nước nhưng đô thị này chưa hoàn chỉnh và đồng bộ. Khi Pháp tiến hành chiến tranh xâm lược, chiếm Nam Kỳ lục tỉnh với mưu đồ thôn tính toàn nước Việt Nam và bành trướng thế lực ở khu vực Viễn Đông nên Pháp tiến hành dự án xây dựng đô thị và phát triển hạ tầng cơ sở để chuyển Sài Gòn – Chợ Lớn thành trung tâm đô thị của Nam Kỳ với phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa. Bằng các phương pháp nghiên cứu lịch sử – logic và phân tích, khảo cứu tư liệu, bài viết đề cập những nhân tố tác động đến quá trình đô thị hóa Sài Gòn – Chợ Lớn, làm thay đổi diện mạo kinh tế - xã hội của Nam Kỳ vào cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX.

Từ khóa: Chợ Lớn; Sài Gòn; đô thị hóa

1. Đặt vấn đề

Đô thị hóa là quá trình thể hiện sự phát triển của lịch sử loài người, có mối quan hệ chặt chẽ giữa kiến trúc thượng tầng với cơ sở hạ tầng của từng giai đoạn lịch sử nhất định. Quá trình đô thị hóa ở Việt Nam trải qua hai thời kì: Thời kì hình thành xuất hiện sau năm 1778, với sự tập trung dân số cao, sự hình thành khu vực trao đổi buôn bán và những công trình kiến trúc công cộng được xây dựng cùng bộ máy quản lí hành chính của Nhà nước (Vu, 2009, p.13). Thời kì phát triển hình thành vào cuối thế kỉ XIX, đầu thế kỉ XX với sự chuyển biến hạ tầng cơ sở về cơ cấu kinh tế, kĩ thuật hiện đại, sự gia tăng dân số cũng như sự chuyển đổi lối sống của cư dân từ truyền thống sang tác phong công nghiệp ngày càng được định hình... Bài viết này góp phần làm rõ: Yếu tố tác động đến quá trình đô thị hóa; đặc điểm của quá trình đô thị hóa và sự thay đổi diện mạo của Nam Kỳ; trong đó, đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế, xã hội của Nam Kỳ cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX dưới tác động của tư bản Pháp.

Cite this article as: Nguyen Thi Thanh Tam (2022). Urbanization in Sai Gon – Cho Lon last XIX century early twentieth. *Ho Chi Minh City University of Education Journal of Science*, 19(4), 640-652.

2. Giải quyết vấn đề

2.1. Những yếu tố tác động đến quá trình đô thị hóa của Sài Gòn – Chợ Lớn

Sài Gòn – Chợ Lớn là vùng đất đầm lầy, hoang sơ, cư dân thưa thớt gồm hai khu vực Kampong Krabei (Bến Nghé) và Brai Nokor (bờ rạch Bến Nghé hay kênh Tàu Hủ). Nơi đây, là vùng đất thuộc nước Phù Nam (I – VI), Chân Lạp (VII – XVI) được sát nhập vào đất nước Đại Việt (XVII – XVIII) thông qua hôn nhân, khai phá và đàm phán ngoại giao. Sau khi gả công chúa Ngọc Vạn cho quốc vương Chân Lạp năm 1620, chúa Nguyễn Phúc Nguyên đã lập thương điểm nơi đây để thu thuế (năm 1623) (Vu, 2009, p.8). Đây là cơ sở để Đại Việt từng bước mở rộng lãnh thổ một cách hợp pháp. Sài Gòn – Chợ Lớn ra đời đã làm cho diện mạo Nam Kỳ ngày càng khởi sắc dưới sự tác động của nhiều nhân tố dưới đây.

2.1.1. Nhu cầu buôn bán, trao đổi giữa Việt Nam với nước ngoài (các nước trong khu vực và trên thế giới)

Trước năm 1802, Sài Gòn – Chợ Lớn thường xảy ra những cuộc chiến tranh giành giữa các thế lực. Tuy nhiên, cuộc binh biến này không làm cản trở sự phát triển của vùng đất vốn có nhiều ưu đãi do thiên nhiên ban tặng, tiềm năng kinh tế và nguồn nhân lực dồi dào. Về sau, nơi đây có sự giao lưu buôn bán với một số nước trên thế giới và trong khu vực trên hệ thống giao thông đường thủy, như: Ai Lao, Xiêm La, Miên, Miến Điện, Singapore, Quảng Đông, Macao, Hongkong... (Tran, 2017, p.5) với những mặt hàng nông – lâm thổ sản như gạo, vải vóc, trân châu... mà theo nhận định của Trịnh Hoài Đức: “Kể buôn tụ tập, thuyền biển, ghe sông buồm cuỗm neo đậu, đầu thuyền, đuôi thuyền sát nhau nối đuôi, thật đồ hội lớn” (Trinh, 1972, p.38). Những giao dịch thương mại này mang tính dịch vụ nhiều hơn sản xuất hàng hóa, có tính chuyên môn hóa và trở thành trung tâm thương mại của thị tứ lúc bấy giờ với khối lượng hàng hóa cao mà mặt hàng nông sản chủ yếu là gạo.

Như vậy, thời nhà Nguyễn, Nam Kỳ đã diễn ra quá trình đô thị hóa, bước đầu hình thành các trung tâm hành chính – chính trị và từng bước hoàn thiện trong bối cảnh chính quyền nhà nước phong kiến quản lý; trong đó, Gia Định thành là trung tâm đô thị lớn nhất và quan trọng nhất lúc bấy giờ. Tuy nhiên, đây chỉ là thị tứ phát triển theo kiểu phong kiến, từ các công trình xây dựng đến cấu trúc dân cư và đời sống đô thị.

2.1.2. Tác động của yếu tố tư bản Pháp

Vùng đất Sài Gòn – Chợ Lớn là đầu mối giao thông thủy, bộ giữa miền Tây Nam Kỳ và miền Đông Nam Kỳ. Nơi đây đất đai trù phú, có tiềm năng kinh tế và nguồn nhân lực dồi dào nhưng vẫn còn là vùng kinh tế nông nghiệp lạc hậu, cơ sở hạ tầng chưa hoàn chỉnh và đồng bộ (Vu, 2009, p.15). Vì vậy, sau khi chiếm Nam Kỳ lục tỉnh (1867), Pháp mưu đồ lấy nơi đây làm bàn đạp để thôn tính Đông Dương, tiến tới việc xác lập khu vực ảnh hưởng của Pháp tại Viễn Đông, đồng thời thuận tiện cho quá trình bình định hoàn toàn Việt Nam cũng như có ý nghĩa lâu dài đối với công cuộc khai thác thuộc địa, nhất là Nam Kỳ. Theo

sự giải thích của Charner với viên Thượng thư Pháp: “Nếu chúng ta muốn vững chắc ở Nam Kỳ thì tạo nơi đây một trung tâm buôn bán quan trọng vì Nam Kỳ là xứ những tỉnh phì nhiêu nhất và giàu nhất trong toàn vương quốc (Việt Nam – TG)” (Cao, 1968, p.126). Đầu tiên, Pháp muốn biến Sài Gòn – Chợ Lớn thành một trung tâm sầm uất của cả Nam Kỳ lục tỉnh, từ trung tâm hành chính – quân sự trở thành trung tâm hành chính – công nghiệp với nhiều chức năng, đồng thời là trung tâm thương mại, tập trung chợ đầu mối trao đổi hàng hóa nông sản, thủ công nghiệp của các tỉnh Nam Kỳ theo chương trình quy hoạch của nền văn minh đô thị phương Tây.

Với dự án thiết kế đô thị trên, Pháp đã cải tạo các vùng đầm lầy, đào các kênh cũ sâu và rộng hơn ở vùng thấp dọc theo sông Bến Nghé của Sài Gòn và cho san bằng vùng đồi phía Bắc để lấy đất lấp kênh đắp đường (Nguyễn Huệ, Lê Lợi, Tôn Đức Thắng ngày nay). Ngoài ra, Pháp còn thiết lập bộ máy hành chính với việc ra đời của dinh Thống đốc và khu quân sự, những trại lính cùng các công trình mới được hình thành như bến cảng, kho bãi, giúp cho tàu thuyền ra vào cập bến bốc dỡ hàng... (Tran, 2017, p.200).

2.1.3. Tác động của sự phân hóa xã hội

Các giai cấp trong xã hội Việt Nam dưới triều Nguyễn bao gồm: Vua, quan lại, địa chủ và nông dân. Sự xuất hiện phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa đã tạo nên những biến động sâu sắc trong đời sống người dân, làm xuất hiện nhiều giai tầng mới đó là tư sản, tiểu tư sản và công nhân. Sự phân hóa này đã phá vỡ kết cấu xã hội truyền thống của cộng đồng dân cư Sài Gòn – Chợ Lớn.

Bước sang thế kỉ XX, kinh tế hàng hóa phát triển nhanh đã tạo ra nhu cầu về nhân lực, thu hút lực lượng di dân, hình thành tầng lớp thị dân và gián tiếp tạo ra các giai tầng khác nhau trong xã hội. Cụ thể, tư sản bị phân hóa thành 2 tầng lớp: tư sản mại bản (doanh nghiệp người Pháp và Hoa) và tư sản dân tộc (doanh nhân Việt). Trong đó, số lượng tư sản mại bản ngày càng đông đảo do tốc độ đầu tư, nhập hàng hóa ngày càng nhiều (3000 tấn – 7000 tấn) (Nguyễn, 1959, p.103). Còn tư sản dân tộc thì “phụ thuộc vào tư bản Pháp, vì họ không cạnh tranh được với các xí nghiệp ngoại quốc” (Bui, 2003, p.62). Ngoài ra, còn có tầng lớp tiểu tư sản; đặc biệt là tầng lớp công nhân mà đa số là do nông dân bị bán cùng hóa, không có ruộng đất cày cấy. Lực lượng này tập trung nơi đây ngày càng đông do có nền kinh tế phát triển, điều kiện sinh hoạt tiện nghi, cơ sở vật chất hiện đại, thuận lợi cho việc nâng cao trình độ dân trí và cải thiện đời sống người dân.

2.1.4. Nhu cầu nâng cao cuộc sống của người dân Sài Gòn – Chợ Lớn

Xã hội càng phát triển thì tư duy người dân càng hoàn thiện, vì vậy, nhu cầu nâng cao cuộc sống của cư dân Việt ngày càng thể hiện rõ trong giai đoạn Pháp thuộc. Đầu thế kỉ XIX, Sài Gòn – Chợ Lớn là nơi “đất rộng người thưa”, nhưng dưới sự tác động của phương thức tư bản chủ nghĩa, sự xuất hiện một số ngành kinh tế mới, các giai tầng xã hội cùng với sự giao dịch thương mại nhộn nhịp, sôi nổi nên nơi đây đã từng diễn ra cuộc “di dân ồ ạt” từ các nơi khác đến, từ 18.000 dân (năm 1864), tăng lên 33.000 dân (năm 1877)

và lên 500.000 dân (năm 1945) (Tran, 2017, p.5). Tốc độ dân số tăng nhanh làm cho cộng đồng dân cư ngày càng đông đúc, đa dạng, nhiều thành phần và lối sống sinh hoạt của người dân cũng dần thay đổi. Từ đó, hình thành nên lối sống cởi mở, thoáng và “hướng ngoại”; dung nạp nhiều tôn giáo như: “Phật giáo, Nho giáo, Thiên Chúa giáo, Tin Lành, Hồi giáo, Cao Đài, Hòa Hảo” (Nguyen, 2012, p.87), và các hình thức tín ngưỡng như “Tứ Ân Hiếu Nghĩa, Bửu Sơn Kỳ Hương, Tịnh Độ Cư sĩ”... (Vu, 2009, p.22). Nhu cầu cải thiện đời sống được hình thành, người dân muốn thoát ra khỏi “lũy tre làng”; đồng thời, họ muốn tiếp thu những thành tựu khoa học kỹ thuật trên thế giới để nâng cao trình độ dân trí nhằm thay đổi cuộc sống hiện tại của họ với những đòi hỏi tiện nghi, lợi ích ngày càng cao.

Những nhân tố trên đã thúc đẩy quá trình đô thị hóa nơi đây diễn ra mạnh mẽ nhất trong thời kì Pháp chiếm Nam Kỳ với dự án thiết kế xây dựng đô thị theo chương trình quy hoạch của nền văn minh phương Tây, thay đổi cơ sở hạ tầng đô thị của Sài Gòn – Chợ Lớn phù hợp với điều kiện kinh tế – xã hội lúc bấy giờ.

2.2. *Khái quát quá trình đô thị hóa Sài Gòn – Chợ Lớn cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX*

Thế kỉ XIX, dưới triều Nguyễn, sự tập trung dân số cao, sự hình thành khu vực trao đổi buôn bán và những công trình kiến trúc công cộng được xây dựng cùng bộ máy quản lí hành chính của nhà nước đã tạo điều kiện cho sự ra đời của đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn. Tuy nhiên, cảnh quan nơi đây vẫn đậm nét phong kiến từ công trình xây dựng đến cấu trúc dân cư nông nghiệp và cảnh quan nông thôn. Đây là lí do để Pháp nhanh chóng hoàn thành quá trình đô thị hóa Sài Gòn – Chợ Lớn.

Khi Pháp thực hiện dự án thiết kế đô thị, đã cải tạo mặt bằng, xây dựng cơ sở hạ tầng phù hợp với hoạt động thương mại phương Tây. Cải tạo các vùng đầm lầy cho ghe thuyền lưu thông bằng cách đào nhiều kênh ở vùng thấp của Sài Gòn và cho san bằng vùng đồi phía Bắc để lấy đất lấp các con kênh đào. Ngoài ra, Pháp còn xây dựng một khu hành chính làm trung tâm ở gần Đồn Đất, trên gò cao, có rào bao bọc xung quanh, bên trong là dinh Thống đốc, các cơ quan hành chính, nhà dây thép, nhà thương, nhà thờ... tất cả đều bằng gỗ. Phía sau là khu quân sự với những trại lính và phía trước nhìn ra sông Sài Gòn là các nhà kho của hải quân.

Quá trình đô thị hóa diễn ra trong hai năm làm thay đổi bộ mặt Sài Gòn – Chợ Lớn. Các công trình mới được hình thành như bến cảng, kho bãi. Nhiều công trình được xây dựng theo kiến trúc phương Tây (dinh Toàn quyền, nhà thờ...). Những “ngôi nhà gạch ngói được mọc lên thay thế cho nhà lá, gỗ” (Tran, 2017, p.200), và những con đường đá được trải nhựa phẳng phiu có hàng cây xanh thẳng tắp hai bên được thay thế cho vùng đầm lầy trước đây. Cơ sở hạ tầng được đầu tư xây dựng. Hệ thống giao thông thủy – bộ hoàn chỉnh cùng điều kiện tự nhiên ưu đãi đã giúp Sài Gòn – Chợ Lớn trở nên khang trang, sạch đẹp. Nơi đây trở thành trung tâm của ba tỉnh miền Đông, thủ phủ của Nam Kỳ và là thương cảng quan trọng ở khu vực Viễn Đông, trung tâm chính trị, kinh tế quan trọng của toàn Đông Dương.

Từ cuối thế kỉ XIX, Sài Gòn – Chợ Lớn trở thành trung tâm công nghiệp ở phía Nam. Với sự lớn mạnh của mình, thành phố Sài Gòn – Chợ Lớn đã khẳng định được vị thế của một trung tâm kinh tế, tài chính, khoa học kĩ thuật, có sự giao lưu liên kết giữa các nơi trong và ngoài nước. Quá trình đô thị hóa đã tạo điều kiện cho trung tâm thành phố phát triển theo “hướng công thương nghiệp, dịch vụ”. Mức độ tập trung dân cư diễn ra khá nhanh, sự phân công lao động theo hướng tư bản chủ nghĩa với “lực lượng phục vụ cho công thương nghiệp” tăng lên (Vo, 1996, p.39). Như vậy, dưới thời Pháp thuộc, quá trình đô thị hóa đã diễn ra nhanh chóng tại Sài Gòn – Chợ Lớn. Nơi đây đã tiếp thu những yếu tố của nền văn hóa phương Tây, vừa mang dáng dấp của một đô thị cổ điển kiểu phương Tây, lại vừa có những tính chất của một đô thị Việt Nam. Sự đô thị hóa đã kéo theo sự lớn mạnh của Nam Kỳ lục tỉnh và Sài Gòn – Chợ Lớn trở thành trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa, khoa học kĩ thuật hiện đại nhất tại Nam Kỳ, một thương cảng nổi tiếng ở Đông Nam Á và Đông Bắc Á có đầu mối giao thương với Singapore và Hồng Kông.

Tóm lại, đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn được hình thành trên nền tảng của nhà Nguyễn và trở thành đô thị đông dân, là trung tâm chính trị, kinh tế quan trọng của cả nước với những công trình kiến trúc hiện đại, cơ sở hạ tầng được mở rộng, và trở thành trung tâm sầm uất nhất.

2.3. Sự chuyển biến về hạ tầng cơ sở tại Sài Gòn – Chợ Lớn cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX

2.3.1. Chuyển biến về giao thông đường bộ

Đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn mặc dù là vùng đất được thiên nhiên ưu đãi và là thủ phủ của Nam Kỳ, nhưng đối với Pháp, nó vẫn là một vùng đất nông nghiệp lạc hậu cần được chỉnh trang. Do đó, Pháp tiến hành dự án thiết kế đô thị, xây dựng cơ sở hạ tầng sao cho phù hợp với hoạt động thương mại phương Tây. Đầu tiên, Pháp cho chỉnh trang lại hệ thống giao thông đường bộ với quy mô lớn được trích từ ngân sách chung. Đường giao thông chính trước đây là những con đường hẹp để đi từ làng này sang làng khác và được ngăn bởi các đồng ruộng tại các vùng châu thổ, đây là một khó khăn lớn cho sự trao đổi hàng hóa giữa các vùng miền. Hệ thống giao thông đường bộ được Pháp đầu tư sửa chữa bao gồm: Đường thuộc địa, đường liên tỉnh, đường tỉnh. Ngoài ra, còn xuất hiện một số loại xe cơ giới với trang thiết bị kĩ thuật mới như: Xe ô tô, xe đạp, xe đồ được đưa vào hoạt động với 2 tuyến đường chính là “Sài Gòn – miền Tây và Sài Gòn – miền Đông” (Nguyen 2016, p.114).

Tóm lại, việc mở mang giao thông đường bộ chủ yếu phục vụ cho công cuộc khai thác và bóc lột của Pháp. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa đã tạo điều kiện cho hệ thống giao thông được hoàn thiện, đa dạng hóa các phương tiện vận chuyển, làm thay đổi bộ mặt kinh tế ở Nam Kỳ. Và lần đầu tiên, vật liệu mới, kĩ thuật hiện đại được áp dụng vào công trình xây dựng giao thông.

2.3.2. Chuyển biến về giao thông đường thủy

Nam Kỳ là vùng đất giàu tài nguyên thiên nhiên với hệ thống sông lớn (Đồng Nai và Cửu Long) và kênh rạch chằng chịt, mặc dù rất thuận lợi cho phát triển kinh tế nông nghiệp trồng lúa nước, nhưng việc đi lại khó khăn do phải di chuyển bằng ghe xuồng cổ truyền. Vì vậy, sau khi chiếm được Nam Kỳ lục tỉnh, Pháp tận dụng tiềm năng sẵn có tại Nam Kỳ để khai thác và đầu tư một hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại nhằm tạo điều kiện thúc đẩy công cuộc khai thác được nhanh chóng. Bên cạnh đó, việc phát triển giao thông còn thuận lợi để cung cấp lương thực cho quân đội, chuyên chở lúa gạo của đồng bằng sông Cửu Long và vận chuyển công văn từ Sài Gòn đến các tỉnh miền Tây. Bên cạnh đó, trang thiết bị hiện đại đường thủy cũng được nhập vào Việt Nam như: Ca nô, xà lan, tàu thủy chạy bằng hơi nước có trọng tải lớn, tốc độ nhanh. Các tuyến giao thông đường thủy kết nối với Sài Gòn bao gồm: Sài Gòn – sông Mêkong; Sài Gòn – Hà Tiên; Sài Gòn – vịnh Rạch Giá; Sài Gòn – Cà Mau; Sài Gòn – Bạc Liêu; Sài Gòn – Vũng Tàu; Sài Gòn – Phnom Pênh. Ngoài ra, còn có một số kênh rạch được Pháp đầu tư nạo vét như: Kênh Đồi, Kênh Tẻ, rạch Tàu Hũ rạch Bến Lức... (Nguyen, 2004).

Ngoài ra, Pháp còn đầu tư xây dựng cảng Sài Gòn (22/02/1860), đây là một quân cảng hạng nhất ở Đông Dương và đứng hàng thứ 12 trong các quân cảng của Pháp về mặt trọng tải, có vị trí chiến lược quan trọng trong việc thôn tính toàn bộ Đông Dương, mà theo Nguyễn Phan Quang “Thương cảng Sài Gòn thông thương với giang cảng Chợ Lớn tạo thành hệ thống đường thủy và cửa khẩu hoàn chỉnh” (Nguyen, 2004, p.582). Việc đầu tư trên nhằm biến Sài Gòn – Chợ Lớn thành trung tâm của “Địa Trung Hải ở châu Á, có vị trí chiến lược nằm trên các tuyến hàng hải nối liền Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, đầu mối của tuyến hàng hải từ Âu sang Á” (Nguyen, 2004, p.584).

2.3.3. Chuyển biến về giao thông đường sắt

Chiếm xong Nam Kỳ lục tỉnh, nhằm phục vụ công cuộc bình định Việt Nam cũng như sớm khai thác tiềm năng nơi đây, Pháp vạch ra kế hoạch mở mang giao thông đường sắt để nối các tỉnh Nam Kỳ với trung tâm Sài Gòn – Chợ Lớn. Năm 1881, với sự nghiên cứu tình hình cũng như lắng nghe ý kiến của “Thống đốc thuộc địa cùng Bộ Tư vấn lao động hàng hải và sắc lệnh của Tổng Thống Pháp thì Le Myre de Vilers – Thống đốc Nam Kỳ quyết định xây dựng giao thông đường sắt” (Nguyen, 2012, p.20) với các tuyến đường như sau:

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho: “dài 70,827km được khởi công vào ngày 8/11/1881 với đường khổ 1000mm” (Indochinese Federal Government, 1910, p.10). Tuyến đường này là tuyến đầu tiên được Pháp xây dựng tại Nam Kỳ, xuất phát từ ga Sài Gòn và đi đến là Mỹ Tho. Nhà ga Sài Gòn tọa lạc trên đường giao nhau giữa “De La Somme và Charner (Nguyễn Huệ ngày nay), gần cảng Sài Gòn trên bờ sông Bến Nghé (sông Sài Gòn ngày nay)” (Railways Indochina Network not conceded, 1940, p.4) với kết cấu xây dựng

nhỏ và thấp, không quy mô như ga Hà Nội sau này. Ga cuối của tuyến đường này là Mỹ Tho, tọa lạc ở đầu đường Trưng Trắc gần vườn hoa Lạc Hồng, bên bờ sông Tiền.

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Biên Hòa: Tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho đã đem lại hiệu quả cao trong việc khai thác nên Pháp tiếp tục thiết lập tuyến đường sắt thứ 2 tại Nam Kỳ là tuyến đường sắt Sài Gòn – Biên Hòa. Đây là trục đường chính của hệ thống giao thông đường sắt xuyên Việt Sài Gòn – Hà Nội với “độ dài khoảng 32km được xây dựng vào ngày 15/01/1904” (Frederic, 1990, p.144). Giao thông đường sắt lúc bấy giờ đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân vì toa chở hành khách có những toa ngồi, toa giường nằm, có thể so sánh với đường sắt ở châu Âu hay châu Mỹ lúc bấy giờ... (Vietnam Railways, 2006, p.50).

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Lộc Ninh (140km): Là tuyến nhánh của giao thông đường sắt xuyên Việt Sài Gòn – Hà Nội, cũng là tuyến cuối cùng trong hệ thống giao thông đường sắt do Pháp xây dựng và khai thác ở Nam Kỳ với sự lắp ghép 3 tuyến đường sắt nội ô: Sài Gòn – Thủ Dầu Một, Thủ Dầu Một – Bến Đồng Xổ, Bến Đồng Xổ – Lộc Ninh. Toàn tuyến đường này được đưa vào “khai thác ngày 01/8/1933” (Frederic, 1990, p.144). Đây là tuyến quan trọng “kết nối các đồn điền cao su ở Hớn Quản, Lộc Ninh, Bù Đốp, tỉnh Thủ Dầu Một (nay là tỉnh Bình Phước) với cảng Sài Gòn và được đưa xuống tàu thủy để xuất sang chính quốc cùng một số nước ở châu Âu” (Railways Indochina Network not licensed, 1937, p.3).

Tóm lại, quá trình đô thị hóa đã giúp hạ tầng cơ sở có những chuyển biến đáng kể tại Sài Gòn – Chợ Lớn; trong đó, có sự góp phần của ngành đường sắt – một ngành công nghiệp lâu đời nhất ở Việt Nam được Pháp đầu tư xây dựng và làm thay đổi diện mạo Nam Kỳ, tạo bước tiến mới trong nền công nghiệp Việt Nam cuối thế kỉ XIX – đầu thế kỉ XX.

2.3.4. Chuyển biến về giao thông hàng không

Hệ thống giao thông được Pháp quan tâm nhằm phục vụ đắc lực cho công cuộc chiến tranh, nội chính và ngoại giao để tăng cường cho chính sách khai thác và bóc lột thuộc địa đó là giao thông hàng không. Lịch sử ngành hàng không Việt Nam chính thức ra đời (1910) với “chiếc máy bay Farman, sân bay Tân Sơn Nhất cũng như nhà ga được xây dựng và đường băng được trải nhựa” (Vo, 1996, p.90). Pháp chủ trương sử dụng máy bay vào mục đích quân sự để đàn áp các cuộc đấu tranh của nhân dân Việt Nam cũng như tham gia vào cuộc chiến tranh thế giới sau này. Năm 1923, để đáp ứng nhu cầu xã hội lúc bấy giờ, ngành hàng không được chuyển sang mục đích dân sự, vận chuyển hành khách với những chuyến bay nội địa và quốc tế.

Tóm lại, hệ thống giao thông được xây dựng có ý nghĩa quan trọng trong việc đẩy mạnh tốc độ vận chuyển hàng hóa, làm nhiệm vụ liên kết các vùng miền, tạo điều kiện cho tất cả địa phương cùng gia nhập vào sự vận động của guồng máy kinh tế Nam Kỳ.

2.4. Vai trò của quá trình đô thị hóa ở Sài Gòn – Chợ Lớn đối với kinh tế, xã hội tại Nam Kỳ

2.4.1. Đối với kinh tế tại Nam Kỳ

Khi chiếm được thành Gia Định, muốn nhanh chóng bành trướng thế lực ở khu vực Viễn Đông nên Pháp tiến hành dự án thiết kế xây dựng đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn theo chương trình quy hoạch của nền văn minh phương Tây, thúc đẩy nhanh quá trình đô thị hóa Sài Gòn – Chợ Lớn. Quá trình này đã phát huy tiềm năng trong các lĩnh vực nông nghiệp, thủ công nghiệp, thương nghiệp với sự ra đời và mở rộng các ngành kinh tế mới tư bản chủ nghĩa.

Về nông nghiệp, lúa gạo là nguồn lương thực chủ yếu của cả nước và là nông sản hàng hóa quan trọng bậc nhất của Việt Nam nên sự ra đời của cảng Sài Gòn và những nhà máy xay lúa Chợ Lớn cũng như giá trị dinh dưỡng của gạo Nam Kỳ cao hơn hẳn gạo “Caroline” (Mĩ), gạo “Piemont” (Bắc Ý), làm cho việc xuất khẩu lúa gạo với khối lượng rất lớn ngày càng gia tăng. Vì vậy, Việt Nam trở thành nước xuất khẩu gạo đứng hàng “thứ hai trên thế giới sau Miến Điện” (Dinh, 2001, p.214). Đây là khoản lợi nhuận “kéch xù” mà Pháp hướng đến khi đặt chân lên vùng đất Sài Gòn – Chợ Lớn và cũng chính là nguyên nhân làm cho Pháp càng chú trọng hơn trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng. Ngoài ra, những loại nông sản (ngô), cây công nghiệp (cao su, thầu dầu, đậu phộng, tiêu) cũng được xuất khẩu với số lượng lớn: “Sản lượng gạo xuất khẩu từ 500.000 tấn (1880) lên đến 750.000 tấn (1900) và 1.286.804 tấn (1913)” (Nguyen, 2016, p.15); “Sản lượng cao su xuất khẩu ngày càng tăng từ 520 tấn (1918) lên 10.300 tấn (1929) lên 44.000 tấn (1937), 68.835 tấn (1939)” (Nguyen, 1963, p.48).

Về thủ công nghiệp, sự mở rộng và tập trung dân số cũng như sự đầu tư trang thiết bị hiện đại của đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn đã thúc đẩy sự phát triển của ngành thủ công nghiệp truyền thống và vật liệu xây dựng tăng nhanh nhằm đáp ứng nhu cầu xây dựng đô thị và các công trình khác ở Nam Kỳ. Tiêu biểu: “Dệt vải, làm đường, gốm sứ, nung gạch ngói...” (Tran, 2017, p.152). Ngoài ra, còn có ngành thủ công mỹ nghệ (điêu khắc, thêu...) với những hoa văn tinh xảo được người nước ngoài ưa chuộng.

Về thương nghiệp, quá trình đô thị hóa đã tạo điều kiện cho sự ra đời hàng loạt trung tâm thương mại, các chợ trao đổi buôn bán tại Sài Gòn – Chợ Lớn để giao thương nội địa và cung cấp nguyên vật liệu cho ngành công nghiệp của chính quốc cũng như nhu cầu sinh hoạt của quân Pháp tại Việt Nam: “Tòa thương mại “Nhà rồng” (sau đổi tên là Messageries Maritimes); tòa nhà thương mại Denis Frères (1875), chợ Bến Thành, chợ Đakao...” (Tran, 2017, p.136). Các hoạt động giao thương trên chủ yếu do tư bản người Pháp và người Hoa nắm giữ, còn tư sản người Việt chỉ hoạt động trong lĩnh vực thầu khoán hoặc đóng vai trò trung gian giữa thị trường Việt Nam với nước ngoài (Nhật Bản, Indonesia, Singapore, Philippines, Malaysia, Ấn Độ...).

Pháp đẩy mạnh đầu tư vốn và xây dựng cơ sở hạ tầng tại Sài Gòn – Chợ Lớn với mục đích khai thác tối đa nguồn tài nguyên, biến thuộc địa thành nơi cung cấp nguyên liệu cho chính quốc. Tuy nhiên, quá trình này đã làm xuất hiện một loạt nhân tố kinh tế mới, lương thực trở thành hàng hóa và là mặt hàng xuất khẩu quan trọng trong hoạt động thương mại. Nó góp phần khẳng định thế mạnh của vùng: lúa gạo (miền Tây) và cao su (miền Đông); lưu thông hàng hóa, kết nối các thị trường trong và ngoài nước; đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế, nâng vị thế Nam Kỳ trên thương trường quốc tế.

2.4.2. Đối với xã hội tại Nam Kỳ

Quá trình đô thị hóa theo nền văn minh phương Tây cùng sự xuất hiện phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa đã tạo nên những biến động sâu sắc trong đời sống người dân, làm xuất hiện nhiều giai tầng trong xã hội.

Giai cấp công nhân ra đời do sự kìm tính ruộng đất. Sự đầu tư xây dựng và mở rộng kinh doanh của các doanh nghiệp cũng cần phải có một lực lượng lao động dồi dào, chủ yếu là nhân công ở các tỉnh thành trong cả nước, vì vậy, số lượng công nhân ngày càng đông. Tầng lớp công nhân ra đời đầu tiên ở Sài Gòn – Chợ Lớn. Họ bị hạn chế về trình độ văn hóa, chuyên môn vì đa số đều xuất thân từ nông dân, nhưng sự giác ngộ cách mạng trong phong trào giải phóng dân tộc ngày càng được tôi luyện, điển hình là công nhân Ba Son.

Sự hình thành dự án kiến thiết đô thị theo nền văn minh phương Tây ở Sài Gòn – Chợ Lớn đã làm xuất hiện giai cấp tư sản; đây là tầng lớp giàu có, hoạt động kinh doanh theo phương thức trên trong các lĩnh vực kinh tế, công nghiệp nhẹ. Giai cấp này bị phân hóa rõ rệt tạo thành 2 tầng lớp: tư sản mại bản được ưu đãi của chính quyền Pháp và tư sản dân tộc luôn bị chèn ép. Địa vị kinh tế của tư sản dân tộc rất thấp kém, họ trở thành bộ phận tư sản dân tộc có tinh thần dân tộc dân chủ, chống thực dân Pháp và tay sai.

Sự phát triển nền giáo dục Pháp – Việt làm xuất hiện bộ phận tiểu tư sản và ngày càng trở nên đông đảo. Tầng lớp này bao gồm: trí thức, tiểu thương và thợ thủ công. Họ đều là tầng lớp thị dân, sở hữu một ít tư liệu sản xuất (chất xám); trong đó, đội ngũ trí thức chiếm tỉ lệ cao, được Pháp đào tạo có chuyên môn vững và có vai trò quan trọng trong bộ máy cai trị của Pháp ở Nam Kỳ với số lượng đi “du học ở Pháp rất đông, khoảng 400 sinh viên (1930)” (Nguyen, 2009, p.170).

Dự án thiết kế đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn theo phong cách phương Tây với sự đầu tư, áp dụng khoa học kỹ thuật tiên tiến vào việc xây dựng hạ tầng cơ sở đã làm cho đời sống nhân dân lao động bị bần cùng hóa bởi chính sách mộ phu tàn bạo, sưu cao thuế nặng. Việc phát triển đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn chủ yếu phục vụ cho quân đội viễn chinh cũng như tầng lớp thượng lưu nhằm đáp ứng cho nhu cầu khai thác, bóc lột và chính sách cai trị của Pháp. Tuy nhiên, nó cũng tạo nên những thay đổi trong đời sống người dân, làm xuất hiện nhiều giai tầng mới trong xã hội.

2.5. Đặc điểm của quá trình đô thị hóa ở Sài Gòn – Chợ Lớn cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX

Dự án thiết kế đô thị được Pháp thực hiện không ngoài mục đích phục vụ quân đội viễn chinh Pháp đang đóng trên địa bàn Sài Gòn – Chợ Lớn. Cùng với sự tác động của các yếu tố chủ quan, khách quan, quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng và Sài Gòn – Chợ Lớn trở thành thủ đô kinh tế của Liên bang Đông Dương, là đầu cầu giao thương với thị trường quốc tế. Quá trình này đã làm thay đổi diện mạo Nam Kỳ với những đặc điểm như sau:

Quá trình đô thị hóa chịu tác động bởi sự quản lí của nhà nước: Nếu như đô thị phương Tây chủ yếu mang tính kinh tế được hình thành trên nền tảng tự phát với những nơi đông dân cư, sản xuất công nghiệp và tập trung buôn bán, thì đô thị Việt Nam nói chung và Sài Gòn – Chợ Lớn nói riêng được hình thành trên cơ sở là các kinh thành do nhà nước quản lí về mặt hành chính. Vì vậy, dưới triều Nguyễn, nơi đây là thị tứ phát triển sơ khai của thủ công nghiệp và thương nghiệp thông qua việc trao đổi buôn bán tại “các cảng sông, biển được xây dựng hài hòa với tự nhiên sông nước bởi thành quách để bảo vệ vùng đất mới phía Nam” (Vu, 2009, p.24). Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa diễn ra dưới triều Nguyễn là giai đoạn tiền đô thị hóa và quá trình này diễn ra mạnh mẽ, hoàn chỉnh, đồng bộ khi Pháp mở rộng địa bàn chiếm đóng cùng việc tiến hành khai thác thuộc địa.

Thực dân Pháp tiến hành quá trình đô thị hóa dựa trên nền tảng đã có trước đó: Sài Gòn – Chợ Lớn là nơi Pháp đặt chân đầu tiên trong việc thực hiện chiến lược “lấy chiến tranh nuôi chiến tranh” nhằm vơ vét tài nguyên, bóc lột thuộc địa với mưu đồ mở rộng chiếm đóng Đông Dương để bù đắp chi phí chiến tranh. Pháp tận dụng những tiềm năng sẵn có và thiết lập dự án đô thị. Quá trình đô thị hóa đã làm cho Sài Gòn – Chợ Lớn trở thành đô thị sầm uất, trung tâm của Địa Trung Hải ở châu Á, đầu mối giao thương của tuyến hàng hải từ Âu sang Á. Nơi đây từng được mệnh danh là “Hòn ngọc Viễn Đông” và “Paris phương Đông” (Tran, 2017, p.110). Do chịu ảnh hưởng của nền văn hóa ở miền Nam nước Pháp nên khi xây dựng các công trình kiến trúc, Pháp đã “bê nguyên si nghệ thuật kiến trúc Pháp và châu Âu vào” (Nguyen, 1990, p.420); điển hình là nhà thờ Đức Bà, Bến Nhà Rồng, Bưu điện, Nhà hát Thành phố, Trụ sở Ủy ban nhân dân thành phố... Vì vậy, đô thị hóa đã tạo nên những công trình đặc trưng với kiến trúc Á – Âu mang tính cổ điển phương Tây của Pháp, tính truyền thống của Việt Nam và điêu khắc Roma kết hợp với hoa văn họa tiết của Trung Hoa (đình, chùa, nhà thờ, dinh Toàn quyền, dinh Thống đốc, dinh Xã Tây, Nhà hát lớn...). Bên cạnh đó, nó cũng tạo nên một nền văn hóa phong phú và đa dạng với sự giao lưu, hội tụ, giao thoa, tiếp biến, đan xen giữa hai nền văn hóa Á – Âu và Đông – Tây trong sự chọn lọc của cộng đồng cư dân Sài Gòn – Chợ Lớn. Sự dung hòa nhiều tôn giáo lớn trên thế giới (Phật giáo, Nho giáo, Thiên chúa giáo) cùng sự tiếp nhận tôn giáo địa phương (Cao Đài, Hòa Hảo) cũng như tín ngưỡng dân gian (thờ cúng tổ

tiên ông bà, các vị thần cai quản đất đai); đồng thời, phong tục tập quán vẫn duy trì (lễ hội, tang ma, cưới hỏi)...

Đô thị hóa nhằm phục vụ cho công cuộc khai thác và bóc lột thuộc địa của Pháp: Quá trình này đã làm thay đổi sâu sắc cơ sở hạ tầng của hệ thống giao thông được đầu tư xây dựng chủ yếu nhằm phục vụ cho thực dân Pháp trong công cuộc khai thác thuộc địa cũng như sử dụng phương tiện vận chuyển này vào mục đích quân sự. Theo báo cáo của Rigault, khi chuyển hướng chiến lược vào Nam, gửi cho Bộ Hải quân Pháp ở Paris “Sài Gòn nằm trên một con sông mà chiến thuyền của chúng ta (Pháp – TG) dễ vào” (Nguyen, 1990, p.249). Tuy nhiên, nằm ngoài ý muốn của Pháp, sự thay đổi trên đã góp phần làm thay đổi diện mạo Nam Kỳ, có những tác động tích cực trong sự phát triển và kết nối giữa các địa phương với trung tâm Sài Gòn – Chợ Lớn. Nó cũng tạo bước tiến mới trong nền công nghiệp Việt Nam và tạo điều kiện cho sự hình thành trung tâm đô thị mới theo kiểu châu Âu cuối thế kỉ XIX – đầu thế kỉ XX.

3. Kết luận

Quá trình đô thị hóa phát triển hoàn chỉnh, đồng bộ đã làm thay đổi diện mạo Nam Kỳ lúc bấy giờ. Với nhu cầu buôn bán, trao đổi giữa Việt Nam với nước ngoài cùng sự xuất hiện phương thức tư bản chủ nghĩa cũng như nhu cầu nâng cao cuộc sống của người dân đã làm cho quá trình đô thị hóa Sài Gòn – Chợ Lớn diễn ra và phát triển trên mọi lĩnh vực, đóng vai trò chủ lực trong nền kinh tế. Mặc dù không tạo ra sản phẩm nhưng nó tạo điều kiện cho hoạt động sản xuất phát triển, làm gia tăng giá trị đất đai, là cầu nối để giao lưu sản phẩm giữa các vùng miền và thương trường quốc tế. Tuy nhiên, quá trình này đã tạo nên những biến động sâu sắc trong xã hội, đời sống người dân ngày càng được cải thiện và nâng cao, đồng thời làm xuất hiện nhiều giai tầng mới: Tư sản, tiểu tư sản, công nhân.

Đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn đóng vai trò là trung tâm kinh tế, chính trị, thương mại, văn hóa của xã hội, là sản phẩm mang tính kế thừa của nhiều thế hệ cả về vật chất kĩ thuật lẫn văn hóa. Là một bộ phận quan trọng trong nền kinh tế quốc dân, đô thị có vai trò đặc biệt quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế, tạo điều kiện cho giao thương và sản xuất phát triển, thúc đẩy nhanh chóng quá trình công nghiệp hóa. Đô thị giữ vai trò đầu tàu cho sự phát triển, lôi cuốn các cộng đồng cư dân nông thôn vào các hoạt động trao đổi kinh tế thị trường và phát triển văn hóa.

❖ *Tuyên bố về quyền lợi: Tác giả xác nhận hoàn toàn không có xung đột về quyền lợi.*

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bui, T. H. (2003). *Nhung bien doi kinh te xa hoi tren dia ban tinh Binh Phuoc thoi Phap giai doan 1897–1939*. [Socio-economic changes in Binh Phuoc province during the French period 1897–1939]. Master's thesis in history. Ho Chi Minh City: Ho Chi Minh City University of Education.
- Cao, H. T. (1968). *Colonial Christianity in Vietnam 1857-1914*. National Doctoral Thesis in Political Science University of Paris, Copyright by Huong Que (1988), P. O. Box 4294, USA, Las Angeles: CA 90051.
- Dinh, X. L. (editor) (2001). *Dai cuong Lich su Viet Nam tap II [An overview of Vietnamese history, Episode II]*. Ho Chi Minh City: Education Publishing House.
- Frederic, H. (1990). *The railways of France, overseas – Sea. Episode 1: Indochina and Yunnan*, Paris: Publisher La Régordane, Saint Laurent-du-Var. Translated by Nguyen Van Truong and Nguyen Thuc Hap (2021). Hanoi: Social Science Publishing House – MaiHaBooks.
- Indochinese Federal Government (1910). File relating to the history, concession and operation of the Western Cochinchina railways and Saigon – Cholon Tramway (High Road) years 1889–1910. Governor's Palace of Cochinchina. File 5374. National Archives Center 2.
- Nguyen, C. B. (1959). *Tim hieu giai cap tu san Viet Nam duoi thoi Phap thuoc*. [Understanding the Vietnamese bourgeoisie under the French colonial period]. Hue: History of Literature Publishing House.
- Nguyen, D. L. (2009). Yeu to kinh te thi truong trong nong nghiep – nong thon Nam Bo duoi thoi Phap thuoc (1859-1945). *Co cau xa hoi Nam Ky trong thoi ki can dai* [Market economic factors in agriculture and rural areas in Southern Vietnam under the French colonial period (1859-1945). *Cochinchina social structure in the modern period*]. Southern scientific conference The Ministry of Modern Time March 2008. Hanoi: World Publishing House.
- Nguyen, D. T. (2016). *Che do thuc dan Phap tren dat Nam Ky (1859-1954)*, Tap 2 [French colonial rule in Cochinchina (1859–1954), Episode 2]. Ho Chi Minh City: Synthetic Publishing House.
- Nguyen, D. N. (editor) (2020). *Lich su giao thong van tai tu the ki X den nam 1884 [History of transportation from the 10th century to 1884]*. Hanoi: Social Science Publishing House.
- Nguyen, H. T., & Vo, D. D. (1990). Tong quan ve kien truc o thanh pho Ho Chi Minh [Overview of architecture in Ho Chi Minh City]. *Cultural Geography of Ho Chi Minh City, Episode III*. Ho Chi Minh City: Ho Chi Minh City Publishing House.
- Nguyen, P. Q. (2004). Theo dong lich su dan toc: Su kien va tu lieu – Cang Sai Gon thoi Phap thuoc [Following the line of national history: Facts and documents – Saigon port the French colonial period]. *Journal of History study*, (309). Ho Chi Minh City: Synthetic Publishing House.
- Nguyen Phong (1963). *Tu ban Phap va van de cao su o Mien Nam Viet Nam*. [French capital and rubber problem in South Vietnam]. Hanoi: Science Publishing House.
- Nguyen, T. T. T. (2012). *Ga Sai Gon tu khi thanh lap den nay (1881-2010)*. [Saigon Railway Station since its establishment (1881–2010)]. Master's Thesis in History. Vinh: Vinh University.

- Railways Indochina Network not licensed. Material & Traction (1937). Line from Locninh to Thudaumot: Service on Oct. 18, 1937. Paris: S.I: S.n Publishing House. File M 1104. National Library of Vietnam.
- Railways Indochina Network not conceded (1940). Line from Saigon to Mytho: Service on April 15, 1940. Saigon: Impr de L'Union Nguyen Van Cua. File M 14308. National Library of Vietnam.
- Tran, T. T. T. (2017). *Qua trình đô thị hóa Sài Gòn trong thực trạng xã hội Việt Nam và bối cảnh quốc tế cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX [The urbanization of Saigon in the current social situation of Vietnam and the international context of the late 19th century and early 20th century]*. Ho Chi Minh City: Ho Chi Minh City University of Education.
- Trinh, H. D. (1998). *Gia Dinh thanh thong chi [Gia Dinh becomes a communication]*. Hanoi: Education Publishing House.
- Vietnam Railways (2006). *Lịch sử đường sắt Việt Nam [History of Vietnam Railways]*. Hanoi: National Political Publishing House.
- Vo, V. S. (1996). *Sự phát triển của chủ nghĩa tư bản ở miền Nam Việt Nam [The Development of Capitalism in South Vietnam]*. Ho Chi Minh City: Synthetic Publishing House.
- Vu, M. G. (editor) (2009). *Luộc sử vùng đất Nam Bộ [A Brief History of the Southern Region]*. Vietnam Historical Science Association. Hanoi: World Publishing House.

URBANIZATION IN SAI GON – CHO LON LAST XIX CENTURY EARLY TWENTIETH

Nguyen Thi Thanh Tam

Sai Gon University, Vietnam

Corresponding author: Nguyen Thi Thanh Tam – Email: tamncs.sgu@gmail.com

Received: February 24, 2022; Revised: April 07, 2022; Accepted: April 23, 2022

ABSTRACT

Saigon – Cho Lon became a developed town under the Nguyen Dynasty with domestic and foreign trade exchanges, but this urban area was not complete and synchronous. When France waged a war of aggression and occupied Cochinchina six provinces with the intention of annexing the whole of Vietnam and expanding its influence in the Far East, France carried out a project to build urban areas and develop infrastructure. to transform Saigon - Cho Lon into the urban center of Cochinchina with the capitalist mode of production. Using historical and logical methods, analysis and documentation, the paper presents the basic factors affecting the urbanization process of Saigon - Cho Lon that change the economic and social face of Cochinchina in the late 19th and early 20th centuries.

Keywords: Cholon; Saigon; urbanization