

ĐÔ THỊ HÓA VÀ HỆ THỐNG KÊNH RẠCH: NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA TRONG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG (Trường hợp kênh Tàu Hủ-Bến Nghé và Nhiêu Lộc-Thị Nghè, Thành phố Hồ Chí Minh)

**VÕ DAO CHI
TRẦN QUANG ĐẠO**

Hệ thống kênh rạch ở Sài Gòn - TPHCM đã thay đổi rất nhiều qua thời gian theo mục đích sử dụng của con người cũng như các chính sách ở từng giai đoạn lịch sử. Một số dòng kênh đã biến mất, bị ô nhiễm hoặc hạn chế chức năng vốn có của chúng. Bài viết này tập trung tìm hiểu quá trình chuyển biến của hai dòng kênh Tàu Hủ-Bến Nghé và Nhiêu Lộc-Thị Nghè qua các thời kỳ dưới sự tác động của quá trình đô thị hóa thông qua tư liệu, quan sát, phân tích hình ảnh và bản đồ. Hai chức năng chính của hai dòng kênh hiện nay là thoát nước và tạo cảnh quan đô thị, trong đó kênh Tàu Hủ-Bến Nghé đặc biệt nổi bật với chức năng giao thông vận tải, là tiềm năng cho hoạt động du lịch trên sông với việc khai thác các giá trị lịch sử và văn hóa. Bên cạnh đó, bài viết cũng thảo luận về sự tác động của quá trình đô thị hóa lên hệ thống đường thủy nội địa thông qua việc phân tích ba yếu tố cơ bản của phát triển bền vững bao gồm kinh tế, môi trường và văn hóa xã hội.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hệ thống sông, kênh rạch có vai trò rất quan trọng đối với sự hình thành

và phát triển của đô thị. Chúng là hệ thống đường thủy nội địa thúc đẩy “sự phát triển kinh tế-xã hội, bảo đảm an ninh, quốc phòng và góp phần giao thương với một số quốc gia lân cận” (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, 2014). Bên cạnh công năng vận tải, hệ thống sông, kênh rạch còn phục vụ cho những mục đích phát triển khác

Võ Dao Chi. Thạc sĩ. Trung tâm Nghiên cứu Môi trường, Viện Khoa học xã hội vùng Nam Bộ.

Trần Quang Đạo. Kỹ sư. Trường Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh.

nhau của đô thị. Trong đó, các chức năng phòng chống lũ lụt, cải tạo đất, thoát nước, tưới tiêu, tạo cảnh quan, được đánh giá là rất quan trọng để phát triển không gian của đô thị (International Navigation Association, Environmental Commission, and Working Group 6, 2003).

TPHCM có hệ thống kênh rạch khá chằng chịt cả ở trong và ngoại vi thành phố, bao gồm năm tuyến kênh: Nhiêu Lộc-Thị Nghè, Tân Hóa-Lò Gốm, Tàu Hủ-Bến Nghé, kênh Đòikênh Tẻ, Tham Lương-Bến Cát (Vũ Nhật Tân, 2013). Trong đó, Tàu Hủ-Bến Nghé (TH-BN) được đánh giá là kênh quan trọng nhất, gắn liền với lịch sử hình thành và phát triển của thành phố. Con kênh này dài 22km, chảy qua các quận 1, 5, 6, 4, 8. Theo Vương Hồng Sển (2013), kênh TH-BN (dưới thời vua Gia Long có tên là An Thông Hạ và dưới thời Pháp có tên là Arroyo Chinois⁽¹⁾) cùng với Rạch Chợ Lớn là hai đường thủy quan trọng nhất thời bấy giờ, giúp tối ưu việc chuyên chở thổ sản và mễ cốc với miền Tây, đồng thời thúc đẩy sự phát triển nhà máy xay Chợ Lớn, tăng cường hoạt động giao thương và xuất khẩu hàng hóa trong khoảng thời gian từ thế kỷ XVIII đến đầu thế kỷ XX (trích dẫn từ Vu Thi Hong Hanh, 2006). Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè (NL-TN) từ thế kỷ XIX về trước có tên Bà Nghè, sau là Thị Nghè. Dưới chế độ Việt Nam Cộng hòa, người Sài Gòn gọi kênh này là kênh Trương Minh Giảng. Kênh NL-TN dài 9km, khởi điểm từ quận Bình Thạnh đoạn giao với sông

Sài Gòn, có lưu vực nằm trong các quận 1, 3, 10, Phú Nhuận, Bình Thạnh, Tân Bình và Gò Vấp (riêng đoạn Gò Vấp hiện đã bị lấp) (Vũ Nhật Tân, 2013). Kênh NL-TN không chỉ có vai trò thoát nước ra sông Sài Gòn mà còn mang sứ mạng lịch sử là một phòng tuyến quân sự dưới thời nhà Nguyễn và ranh giới của Sài Gòn.

Do sự yếu kém trong quy hoạch và quản lý đô thị, đặc biệt là trong thời kỳ chiến tranh (1954 - 1975) và khoảng 20 năm sau giải phóng, hai dòng kênh từng bị đẩy vào tình trạng ô nhiễm nghiêm trọng, được mệnh danh là “kênh nước đen” hay là “dòng kênh chết”. Những năm gần đây, dưới sự quan tâm của chính quyền thành phố cũng như của các tổ chức thế giới hai dòng kênh đang được hồi sinh, mở ra triển vọng cải tạo toàn bộ hệ thống kênh rạch ở Thành phố.

TPHCM có tốc độ đô thị hóa mạnh mẽ cả về chiều sâu lẫn chiều rộng, đặc biệt nếu xét về quy mô dân số, thành phố đã vươn lên là thành phố đô thị lớn nhất Việt Nam. Cùng với những thành tựu mang lại nhờ quá trình đô thị hóa vượt bậc, những tác động của quá trình này lên hệ thống kênh rạch là không thể tránh khỏi và cần được chú trọng trong kỷ nguyên hướng tới phát triển bền vững. Với mục tiêu tìm hiểu về mối quan hệ giữa đô thị hóa và hệ thống kênh rạch nội địa, bài viết tập trung vào hai nội dung chính: (1) chức năng và vai trò của hệ thống kênh rạch qua các thời kỳ phát triển thông qua so sánh, phân tích hình ảnh và bản đồ; (2) thảo luận những cơ hội

và thách thức đối với hệ thống đường thủy nội địa của thành phố dưới các áp lực do đô thị hóa gây ra.

2. SỰ THAY ĐỔI HỆ THỐNG KÊNH RẠCH QUA CÁC THỜI KỲ PHÁT TRIỂN CỦA TP HCM (GIAI ĐOẠN TRƯỚC NĂM 1986)

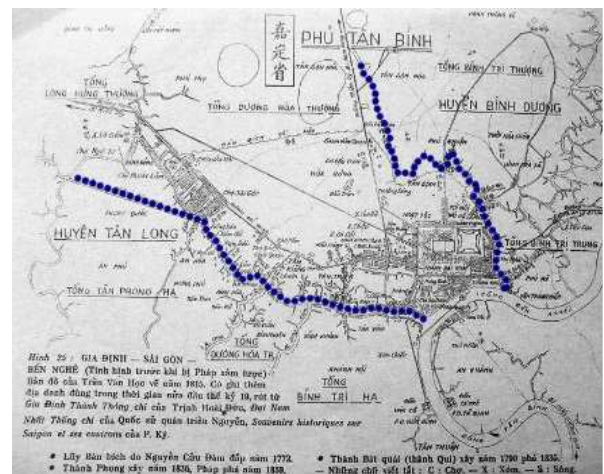
Có thể nói rằng yếu tố nước đóng một vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội. Hệ thống kênh rạch của TP HCM vừa mang chức năng hỗ trợ sinh học cho hệ sinh thái đô thị, như: cung cấp các dịch vụ sinh thái – ecological service (tạo môi trường sống cho hệ động thực vật thủy sinh, cung cấp nguồn nước sạch, không khí trong lành, cảnh quan đẹp); cung cấp tài nguyên (như tôm, cá, và động thực vật thủy sinh phục vụ cho hoạt động đánh bắt và nuôi trồng thủy sản); và giảm các tác động vật lý do cấu trúc đô thị gây ra (như điều tiết dòng chảy, tự làm sạch dòng ô nhiễm, giảm tác động của nhiệt đô thị do hiện tượng bê tông hóa). Bên cạnh đó, hệ thống kênh rạch đồng thời còn là yếu tố tạo nên tính hấp dẫn của đô thị, một dấu ấn mang tính vật lý (physical marker), góp phần xây dựng hình ảnh thành phố (city image).

Sự gắn kết giữa phát triển đô thị và hệ thống kênh rạch được thể hiện khá rõ trong lịch sử phát triển của TP HCM, bắt đầu từ khi chỉ là một đơn vị hành chính theo hướng “thành thị hóa” vào những năm 1.600 đến một đô thị qui mô lớn như ngày nay. Với sự tác động của đô thị hóa qua các thời

kỳ, hệ thống kênh rạch đã có sự chuyển đổi về chức năng và mục đích sử dụng, phản ánh mục tiêu phát triển và những tác động của lịch sử ở mỗi giai đoạn khác nhau.

Vào cuối thế kỷ XVIII và đầu thế kỷ XIX, nếu như thành phố Bangkok (Kingdom of Siam) nổi tiếng với tên gọi “Venice của phương Đông” - thành phố được bao bọc bởi nước (water-borne city) - thì Sài Gòn lại được mệnh danh “Hòn ngọc Viễn Đông” - hình ảnh một đô thị gắn liền với bờ phải sông Sài Gòn và phát triển dọc theo rạch Bến Nghé - kênh Tàu Hủ. Trong giai đoạn này, hạt giống đô thị được hình thành từ một đơn vị hành chính - huyện Tân Bình, ban đầu được lập với mục đích quân sự, nhưng sau đó lại phát triển nhanh chóng theo hướng thành thị hóa, và chuyển dần thành một khu vực trọng yếu cho hoạt động ngoại thương của cả khu vực phía Nam. Rạch Bến Nghé được mô tả như một hệ thống rạch tự nhiên -

Hình 1. Bản đồ Gia Định-Sài Gòn-Bến Nghé năm 1815



Nguồn: Tham khảo Trần Hữu Quang, 2012.

chiều sâu hơn 20 mét và chiều rộng hơn 300 mét, là lợi thế cho các hoạt động dựa vào sông nước (Hình 1). Sự thống trị của giao thông đường thủy thời kỳ này đã thúc đẩy khu vực dọc Rạch Bến Nghé trở thành phố thị “trên bến dưới thuyền”, được mô tả như “chỗ đỗ hội thương thuyền của các nước” (Trịnh Hoài Đức, 2005; tham khảo Trần Hữu Quang, 2012, tr. 12). Theo Phạm Thị Thanh Thao và Phạm Quang Diệu (2011), cấu trúc và hoạt động của đô thị gắn liền với 3 đối tượng Cảng, Thuyền và Chợ phát triển dọc theo tuyến kênh, sông, rạch, tạo nên một đô thị có cấu trúc dựa vào nước (water-base structured city). Cùng với hoạt động giao thương phát triển, những cụm dân cư thưa thớt cũng hình thành dọc theo tuyến đường thủy này. Theo Trần Hữu Quang (2012), nhà ở của cư dân thời kỳ này còn khá đơn sơ với “vách gỗ, mái tranh, hoặc lợp lá dừa nước”, hoặc nhà bán kiên cố có “mái ngói đỏ”. Hình thái nhà ở ven sông kết hợp với hoạt động giao thương đã xuất hiện trong giai đoạn này: “sát sau mỗi căn nhà ở bên mép nước đều có một cửa hàng xây trên nhà sàn lấn ra con rạch” (Trần Hữu Quang, 2012, tr. 13). Hướng về phía Bắc, đô thị mới này bị giới hạn bởi rạch Thị Nghè, hay còn gọi là sông Bình Trị, tạo ra địa thế bảo vệ tự nhiên vững chắc bao bọc thành Quy, thành Phụng bên dưới. Nhìn chung trong giai đoạn này, hai hệ thống kênh rạch nội địa - TH-BN và NL-TN – không những cung cấp các dịch vụ sinh thái, tạo cảnh quan đẹp, mà còn được sử

dụng như một vị trí quan trọng cho quân sự và giao thương. Hơn thế nữa, cảnh quan thiên nhiên và hoạt động sinh sống kết hợp với giao thương trên sông đã góp phần tạo nên một bản sắc riêng cho đô thị như Jean Bouchot đã mô tả Sài Gòn trong buổi sơ khai là “một thành phố nhỏ nổi trên sông” với các dãy tàu thuyền chen chúc nhiều màu sắc, hình dáng khác nhau hoặc theo J.Sory là một thủ phủ “huy hoàng rực rỡ [...] từng giao thương với những người Bồ Đào Nha, người Ả Rập, người Mã Lai” (dẫn theo Trần Hữu Quang, 2012, tr. 16).

Vào năm 1859, người Pháp xâm lược và chiếm thành Gia Định, biến Sài Gòn thành đô thị thuộc địa. Tuy nhiên, sau ba năm, Sài Gòn mới được quy hoạch để trở thành một thành phố trong tương lai – quy hoạch của Coffyn⁽²⁾ - với việc mở rộng khu vực đô thị lên tới 25 km² có sức chứa 500.000-600.000 cư dân sinh sống. Bản quy hoạch này vẫn dựa trên lợi thế về địa lý tự nhiên trước đó với vành đai bao bọc bởi ba hệ thống đường thủy: arroyo Chinonis (rạch Bến Nghé), arroyo de l'Avalanche (rạch Thị Nghè) và sông Sài Gòn. Mặc dù bản quy hoạch này bị bác bỏ, nhưng sự phát triển đô thị trong những năm sau này gần như đi theo hướng mà Coffyn đề xuất trước đó. Nhận thức được tầm quan trọng của địa thế sông rạch tự nhiên ở Sài Gòn, cả về mặt quân sự và tiêu thoát nước đô thị, trong những năm đầu cầm quyền, chính quyền Pháp bắt đầu đào một số con kênh nhân tạo, điển hình

là kênh Canal de Ceinture (được gọi là kênh Vòng Thanh) phục vụ mục đích quân sự. Con kênh này nối kênh Tàu Hủ với rạch Thị Nghè thông qua rạch Chợ Lớn, bao phủ 20km² khu vực đô thị.

Tuy nhiên, bắt đầu từ năm 1865, thành phố Sài Gòn chuyển dần từ một đô thị gắn liền với hệ thống đường thủy sang đô thị phát triển dựa vào hệ thống đường bộ. Trong khoảng 20 năm đầu, sự chuyển biến này chưa rõ rệt, bởi các loại xe thô sơ sử dụng lúc bấy giờ như xe bò, xe ngựa, xe kéo gây ra tiếng động lớn và sức chứa không cao, ít được sử dụng. Đến năm 1894, sự xuất hiện của các loại xe cơ giới (xe đạp, xe máy, xe lửa-tàu hỏa, xe điện, xe đồ,...) đã tạo động lực đáng kể cho sự chuyển đổi này. Nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển hệ thống giao thông đường bộ, các con kênh bắt đầu bị lấp và thay thế bằng các con đường⁽³⁾. Trong giai đoạn này, dưới áp lực của đô thị hóa cùng với làn sóng nhập cư ồ ạt từ các tỉnh lân cận, chức năng tiêu thoát nước và cân bằng sinh thái của hệ thống kênh rạch bắt đầu bị xâm phạm. Sự xuất hiện và phát triển các khu nhà ở tạm bợ, phi chính thức, đặc biệt ở những khu vực còn hoang sơ, được xem là nguyên nhân chính gây nên tình trạng trên. Kênh NL-TN trở thành một ví dụ điển hình nổi bật với sự xuất hiện những nhà trên sông (canal house) hay còn gọi là “nhà ổ chuột”. Hầu hết dân nhập cư đều là người nghèo từ các tỉnh phía Bắc đến, vì vậy họ thường cư trú dọc theo các con kênh

hoặc rạch nhỏ, bởi đây là vùng trũng, thấp, ít người ở và thường xuyên bị ngập khi thủy triều lên (Trần Hữu Quang, 2012). Cuối giai đoạn Pháp thuộc, chính quyền Pháp đã phải đối mặt với các vấn đề vệ sinh và tiêu thoát nước đô thị bởi sự quá tải của hệ thống cơ sở hạ tầng. Vấn đề này không những phát sinh ở những khu nhà ổ chuột mà ngay tại khu vực trung tâm thành phố - nơi đã được quy hoạch. Hệ thống kênh rạch trong giai đoạn này không đáp ứng được chức năng cung cấp và tiêu thoát nước do nguồn nước bị ô nhiễm nặng nề từ các hoạt động giao thương, sản xuất (chợ, trung tâm thương mại, tàu thuyền, khu chăn nuôi và giết mổ). Áp lực phát triển đô thị và kinh tế dẫn đến không gian dành cho hệ thống nước mặt bị thu hẹp. Một số điểm thoát nước bị lấp do phát triển nhà ở và kinh doanh, dẫn đến tình trạng nước bị tù đọng, gây ra những tiềm ẩn về dịch bệnh đe dọa đến sức khỏe cộng đồng.

Vào giai đoạn 1945 - 1975, cuộc chiến tranh Đông Dương bùng nổ đã ảnh hưởng sâu sắc đến sự phát triển đô thị, đặc biệt về không gian đô thị. Hiện tượng đô thị lan tỏa (urban sprawl) xuất hiện và phát triển khá mạnh mẽ ở các khu vực ngoài rìa thành phố (sub-urban) theo hướng Đông Bắc, mở rộng ra khỏi kênh NL-TN (Hình 2 và Hình 3). Ở phía Nam, luồng dân nhập cư đã lấp đầy những khoảng trống dọc theo tuyến kênh TH-BN và mở rộng dần về phía Bắc (theo hướng kênh Vòng Đai) và phía Nam (dọc

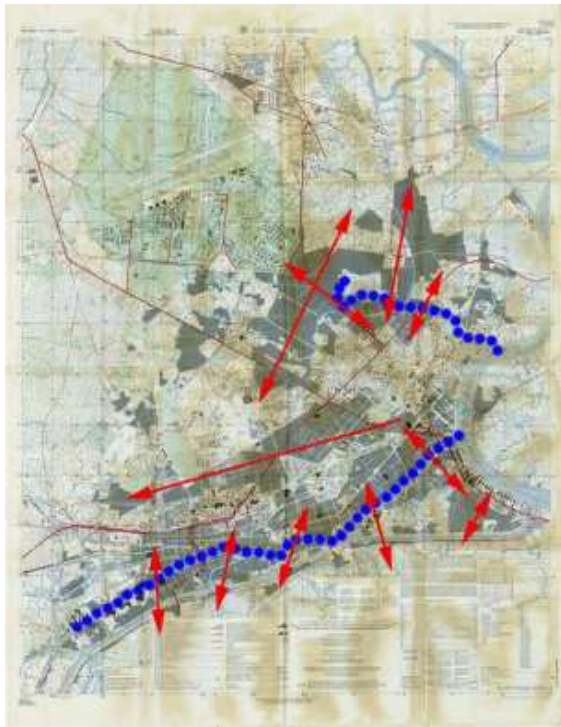
kênh Đồi, kênh Tè). Như vậy, có thể thấy rằng trong giai đoạn này, mặc dù đô thị đã phát triển hệ thống đường bộ, nhưng kênh rạch vẫn là một yếu tố ảnh hưởng mạnh đến sự mở rộng đô

Hình 2. Bản đồ Sài Gòn năm 1920



Nguồn: Trang web hình ảnh Việt Nam Xưa và nay, cập nhật vào ngày 11/8/2015.

Hình 3. Bản đồ Sài Gòn năm 1962



Nguồn: Trang web hình ảnh Việt Nam Xưa và nay, cập nhật vào ngày 11/8/2015.

thị, bởi sự mở rộng vẫn dọc theo hệ thống giao thông đường thủy chính trước đây là kênh TH-BN và kênh NL-TN. Nếu như năm 1954, Sài Gòn đón nhận dòng người nhập cư ào ạt nhưng có kiểm soát của Chính phủ Sài Gòn, thì trong giai đoạn 1965-1975, số lượng người tị nạn đổ vào thành phố một cách mất kiểm soát do chiến tranh ác liệt ở các vùng nông thôn. Họ dựng nhà và sinh sống bất hợp pháp dọc theo các tuyến kênh, mà điển hình nhất là kênh NL-TN. Theo Trần Văn Giàu, “họ sống chen chúc, có nơi mật độ sống lên đến 28000 người/km². Điều kiện sống ở đây thật tẻ nhạt” (dẫn theo Lê Văn Năm và Vũ Ngọc Thành, 2014, tr. 216). Không những tiếp nhận chất thải từ hoạt động sinh hoạt gây ra, trong giai đoạn này, dòng kênh còn phải gánh chịu thêm hoạt động nuôi cá bè, đánh bắt thủy sản. Kết quả là chức năng phục hồi và cung cấp dịch vụ sinh thái của các con kênh bị phá hủy nghiêm trọng: nguồn nước bị ô nhiễm nặng nề, mất cân bằng sinh học dẫn đến khả năng tự làm sạch dòng chảy và mục đích tiêu thoát nước không còn đáp ứng được.

Sau năm 1975, để phục hồi kinh tế sau chiến tranh, Thành phố có chính sách chú trọng phát triển công nghiệp nặng và kim hãm sự di cư giữa nông thôn và thành thị. Tuy nhiên, do ngân sách quốc gia hạn hẹp nên hệ thống hạ tầng bị phá hủy và xuống cấp từ thời kỳ trước, trong đó có hệ thống kênh rạch,

không được quan tâm đúng mức. Các khu nhà ở chuột vẫn tồn tại và phát triển cùng với hiện tượng xâm lấn đất để xây dựng công trình và nhà ở ngày càng tăng, dẫn đến một số đoạn kênh phụ thuộc hệ thống kênh TH-BN và NL-TN đã bị thu hẹp; thậm chí một số đoạn kênh bị lấp đi thay thế bằng các khu nhà ở tạm bợ và điều kiện vệ sinh dưới mức cho phép. Hậu quả là nước kênh bị ô nhiễm nặng với các loại chất thải rắn khác nhau làm cho khả năng tái tạo của hệ sinh thái nước gần như bằng không. Bên cạnh đó, do nước kênh bị ô nhiễm nặng, nên khả năng gây bào mòn các thiết bị cao, khiến hệ thống kênh rạch không còn thích hợp cho hoạt động di chuyển bằng đường thủy.

3. CẢI TẠO HỆ THỐNG KÊNH RẠCH TRONG THỜI KỲ ĐÔ THỊ HÓA-HIỆN ĐẠI HÓA (GIAI ĐOẠN SAU ĐỔI MỚI)

Sau năm 1986, chính sách Đổi mới được ban hành đã tạo nên biến đổi mạnh mẽ trong quá trình phát triển đô thị tại TP HCM. Chiến lược tập trung phát triển công nghiệp và dịch vụ đã thúc đẩy mọi loại hình kinh tế phát triển, dẫn đến mức độ đô thị hóa ngày càng cao cả về chiều rộng lẫn chiều sâu. Dân số thành phố gia tăng mạnh mẽ bởi dòng người nhập cư từ các tỉnh khác vào TP HCM. Thành phố có sự mở rộng không gian ra các vùng lân cận, như Thủ Đức, Nhà Bè, Gò Vấp, Bình Chánh,... Chính vì vậy, đầu tư xây dựng và nâng cấp cơ sở hạ tầng là một trong những điều kiện tiên quyết trong chính sách phát triển của thành phố nhằm chuẩn bị khả năng

Thành phố sẽ phát triển thành một siêu đô thị⁽⁴⁾ ở các giai đoạn tiếp theo. Theo đó, hệ thống kênh rạch được xem là đối tượng cần được chú trọng trong chiến lược phát triển. Hồi sinh những dòng kênh được xem là nhiệm vụ cấp bách nhằm giải quyết những hậu quả do quá trình đô thị hóa mạnh mẽ. Tình trạng bê tông hóa bề mặt cao và sự quá tải của hệ thống tiêu thoát nước do san lấp nhiều đoạn kênh rạch, gây nên tình trạng ngập úng kéo dài ở các khu vực dân cư sống ven các kênh rạch, chẳng hạn như Bến Phú Định (quận 8), Đoàn Văn Bơ (quận 4),... Ngoài ra, tình trạng ô nhiễm môi trường nghiêm trọng cùng với các tệ nạn xã hội phát sinh từ các khu vực nhà ở tạm bợ ven kênh đã tạo nên những áp lực đối với phát triển kinh tế, xã hội và môi trường thành phố. Xuất phát từ những nguyên nhân trên, bắt đầu từ năm 1985, chính quyền đã nỗ lực cải tạo hệ thống kênh rạch, xóa bỏ và di dời các khu vực nhà ở tạm bợ, đặc biệt ở hai hệ thống kênh NL-TN và TH-BN. Tuy nhiên, khác với thời kỳ đầu hình thành Sài Gòn, hệ thống kênh rạch được chú trọng vào mục đích vận tải và giao thương, lúc này chính quyền lại chú trọng vào mục đích cải tạo cảnh quan đô thị, xây dựng một diện mạo mới mang bản sắc riêng của thành phố (city identity).

Bên cạnh đó, thành phố cũng chú trọng khôi phục và cân bằng chức năng sinh thái của hệ thống kênh rạch.

3.1. Cải tạo phục hồi hai hệ thống

kênh Nhiều Lộc-Thị Nghè và Tàu Hủ-Bến Nghé

- *Kênh Nhiều Lộc-Thị Nghè*: Trong giai đoạn đầu của thời kỳ đổi mới, tình hình xuống cấp nghiêm trọng của dòng kênh vẫn chưa được khắc phục. Mãi đến năm 1993, theo Camp Dresser và Kee International Inc (CDM), một dự án với kinh phí là 120 triệu đôla từ nguồn vốn chính phủ nhằm làm sạch và cải tạo cảnh quan kênh NL-TN mới được đưa vào thực hiện (Le Tran Ngoc, 2008, tr. 81). Tiếp theo đó, vào năm 2003, Ngân Hàng Thế Giới (WB) đã hỗ trợ kinh phí 300 triệu đôla để cải thiện vệ sinh ở kênh NL-TN, bao gồm việc nạo vét bùn, lắp đặt hệ thống cống mới và bơm nước thải cho nhà máy xử lý (Hữu Công, 2012).

- *Kênh Tàu Hủ-Bến Nghé*: Tình trạng quá tải của hệ thống kênh này không chỉ do chất thải từ các khu nhà tạm bợ ven sông mà còn bởi các hoạt động sản xuất tiểu công nghiệp ven sông và hoạt động vận tải đường thủy. Từ năm 1997, chính quyền Thành phố đã lên kế hoạch đầu tư và xây dựng một hệ thống đường cao tốc chạy song song với kênh TH-BN để giảm áp lực cho dòng kênh. Đến năm 2001, dự án đại lộ Đông Tây (nay là đường Võ Văn Kiệt) được khởi công và hoàn thành vào năm 2010 với tổng mức đầu tư lên tới 13.400 tỷ từ nguồn vốn ODA (Đặng Vỹ, 2005). Công trình này không những đã cải thiện tình trạng kẹt xe, dẫn dân cư đô thị về phía Đông của thành phố mà còn tạo nên sự thay đổi đáng kể về chất lượng nước và diện mạo cho cả hệ thống

kênh TH-BN. Theo Vu Thi Hong Hanh (2006), để xây dựng đường, dự án đã di dời 2 cảng, 46 kho bãi, 15 nhà máy xay xát, một số nhà máy sản xuất đồ mỹ nghệ và hàng ngàn nhà ở tạm bợ, nhà ở đã xuống cấp ra khỏi lưu vực kênh.

Kết quả từ hai cuộc khảo sát thực địa tại hai con kênh, do nhóm tác giả thực hiện vào tháng 4/2015, sau khi có chính sách cải tạo cảnh quan và phát triển cơ sở hạ tầng ở hai lưu vực kênh rạch trên, cho thấy hai hệ thống kênh rạch đã có sự thay đổi đáng kể so với thời kỳ đầu Đổi mới.

Cả hai hệ thống kênh đều đã và đang trong quá trình phục hồi chức năng sinh thái: điều hòa dòng chảy, tiêu thoát nước, tái tạo lại hệ sinh thái thủy sinh và cảnh quan ven sông, giảm mức độ ảnh hưởng của ngập lụt do thủy triều... Tuy nhiên, tùy vào đặc điểm địa hình, cấu trúc đô thị và nguồn tiếp nhận chất thải mà có sự khác biệt ở mức độ phục hồi các chức năng. Ven kênh TH-BN với cấu trúc nhà ở và hoạt động sản xuất kinh doanh khá đa dạng đang có sự chuyển biến rõ rệt theo hướng Đông Bắc-Tây Nam⁽⁵⁾. Nếu như đoạn kênh tại khu vực quận 1 có sự cải thiện chất lượng nước và cảnh quan đáng kể thì tại các khu vực quận 4, 6, 8, tình trạng ô nhiễm vẫn còn nghiêm trọng, như đoạn cầu Chà Và nối với kênh Tân Hóa-Lò Gốm và khu vực Bến Bình Đông (Hình 4, xem trang Bìa 2), do đây là khu vực tập trung các hoạt động buôn bán nông sản trên đường bộ và đường thủy, hoạt động

sơ chế biến nông sản và hoạt động buôn bán nhỏ lẻ hay bán sỉ tại các chợ truyền thống. Do kênh TH-BN không phải là kênh độc lập mà nối kết với nhiều hệ thống kênh khác, nguồn chất thải từ các cụm dân cư và nhà máy ở các hệ thống kênh khác đổ về góp phần gây nên tình trạng ô nhiễm trên. Nước kênh ở đây có mùi hôi, đen và đặc quánh. Ngoài ra, quan sát và phân tích bản đồ cho thấy, mật độ các công trình, nhà ở ven kênh phía quận 4, 8 khá dày, chưa có khoảng không gian xanh như bờ quận 1, 5, 6, có thể giảm bớt tác động từ các hoạt động sinh sống và sản xuất đến hệ thống kênh rạch. Vì vậy, đây cũng là nội dung cần được quan tâm trong quá trình cải tạo kênh rạch. So với kênh TH-BN, kênh NL-TN có sự đồng nhất hơn về nhà ở và hoạt động kinh doanh dịch vụ (Hình 5, xem trang Bìa 2). Do đoạn kênh này khá độc lập và chỉ nối với sông Sài Gòn ở phía khu vực Thảo Cầm Viên, việc cải tạo, nạo vét và quản lý chất lượng kênh thuận lợi hơn so với kênh TH-BN. Chức năng sinh học của hệ thống kênh NL-TN đã được khôi phục: nước kênh trong, không có mùi hôi, khả năng tiêu thoát nước tốt, cùng với cảnh quan dọc bờ sông được cải thiện đã tạo nên một diện mạo mới cho cả khu vực. Trong thời gian gần đây, thành phố vẫn đang nỗ lực cải thiện hệ thống kênh nhằm tăng cường khả năng tự làm sạch thông qua phục hồi hệ sinh thái động thực vật (hoạt động thả cá trên sông; nghiêm cấm đánh bắt cá dưới mọi hình thức để bảo vệ

hệ động vật đang dần hồi phục). Ngoài ra, hệ thống cây xanh và không gian mở dọc bờ sông đã tạo nên không gian chuyển tiếp, giảm thiểu tác động trực tiếp từ khu vực sinh sống và buôn bán ở hai bên bờ kênh đối với hệ thống kênh.

3.2. Những thay đổi về công năng sử dụng cả hai hệ thống kênh rạch NL-TN và TH-BN

Sau khi các dự án cải tạo và nâng cấp được thực hiện, hai hệ thống kênh này được chú trọng cho công năng dự trữ và điều hòa lượng nước chảy tràn cho cả thành phố, đồng thời phát triển không gian công cộng kết hợp với hệ thống cây xanh phục vụ cho các hoạt động giải trí, tập thể dục, đi dạo,... của người dân nhằm tạo hình ảnh mới cho thành phố. Do đặc điểm địa hình liên thông với nhiều hệ thống kênh rạch nối liền với sông Sài Gòn, vận tải hàng hóa vẫn được duy trì ở hệ thống kênh TH-BN nhằm đáp ứng nhu cầu buôn bán, giao thương, dự trữ kho bãi đối với hàng nông sản và tiểu thủ công nghiệp ở khu vực Bến Bình Đông. Tuy nhiên, hoạt động vận tải phục vụ cho du lịch cũng bắt đầu được khai thác trên cả hai hệ thống kênh trong giai đoạn gần đây. Tại kênh TH-BN, hoạt động du lịch tham quan một số công trình mang tính lịch sử văn hóa được khai thác ở khu vực quận 8, Chợ Lớn. Còn tại kênh NL-TN, hoạt động du thuyền kết hợp khai thác các nét văn hóa như sử dụng thuyền phụng, đờn ca tài tử đã được giới thiệu vào tháng 9/2015.

4. CƠ HỘI VÀ NHỮNG THÁCH THỨC ĐẶT RA ĐỐI VỚI HỆ THỐNG KÊNH RẠCH TRONG QUÁ TRÌNH ĐÔ THỊ HÓA

Nhìn lại các giai đoạn phát triển đô thị của TPHCM, có thể thấy, mối quan hệ giữa tiến trình đô thị hóa và hệ thống kênh rạch là mang tính hai chiều: trong khi hệ thống kênh rạch được xem là nguồn lực cho sự phát triển đô thị thì quá trình đô thị hóa cũng gây ra những tác động tiêu cực lên hệ sinh thái của hệ thống kênh rạch. Chính vì vậy, để chuẩn bị cho sự phát triển siêu đô thị trong tương lai của TPHCM theo hướng bền vững, bài viết nêu lên một số cơ hội và thách thức mà hệ thống kênh rạch đang và sắp đối mặt trong giai đoạn sắp tới.

4.1. Cơ hội

Hoạt động cải tạo kênh rạch tại TPHCM bước đầu đã có những tác động tích cực trong việc xây dựng hình ảnh thành phố, gián tiếp mang lại nhiều giá trị kinh tế. Chẳng hạn ở kênh NL-TN: cảnh quan đẹp cùng với các hoạt động vui chơi giải trí từ không gian công cộng dọc bờ kênh đã tạo cơ hội cho các loại hình dịch vụ ăn uống góp phần thúc đẩy kinh tế vỉa hè phát triển, mà theo Annette Kim nhận định rằng “vỉa hè Sài Gòn là không gian công cộng sống động, nhân bản và hợp tác” (Nguyễn Đỗ Dũng và Đỗ Như Quỳnh, 2014). Bên cạnh đó, hệ thống đường sá được nâng cấp song song với hệ thống kênh rạch đã tạo điều kiện cho các hoạt động thương mại- dịch vụ mang tính chuyên nghiệp phát triển, điển hình là sự nở rộ của

các cao ốc văn phòng dọc bờ kênh phục vụ cho lĩnh vực tài chính, ngân hàng, nhà hàng, khách sạn,... Tiềm năng phát triển dịch vụ đường thủy, đặc biệt là du lịch ở cả hai hệ thống kênh hiện nay khá lớn. Có thể thấy sự giao thoa giữa lịch sử-văn hóa và hiện đại là lợi thế để khai thác du lịch tại kênh TH-BN; còn hình thái uốn lượn, cảnh quan đẹp cùng hệ thống cây xanh và không gian sinh hoạt cộng đồng là điểm thu hút của kênh NL-TN. Chính vì vậy, một số tuyến du lịch hướng tới các di tích và công trình mang tính lịch sử - văn hóa của người Hoa đã được đưa vào thực hiện trong những năm gần đây, với ý tưởng khôi phục lại hình ảnh “trên bến dưới thuyền” của Sài Gòn xưa⁽⁶⁾ tại Bến Ba Đình, Bến Bình Đông, Bến Mễ Cốc (Xuân Thủy, 2011).

4.2. Những thách thức và giải pháp

Để đảm bảo phát triển bền vững trong bối cảnh biến đổi khí hậu, thách thức lớn nhất của TPHCM hiện nay là tình trạng ngập lụt ngày càng tăng do nước biển dâng. Chính vì vậy việc tập trung vào khai thác chức năng thoát lũ của hệ thống kênh rạch nội địa là nhiệm vụ cấp bách của TPHCM, vừa để ứng phó với biến đổi khí hậu, vừa tạo cơ hội cho hệ thống đường thủy nội địa phát huy vai trò của mình. Thành công từ các dự án cải tạo, hồi sinh các dòng kênh chết TH-BN và NL-TN sẽ là cơ sở và kinh nghiệm cho các dự án tiếp theo, tạo một lý lịch tốt trong việc sử dụng nguồn vốn của các tổ chức thế giới để giải quyết vấn đề môi trường. Hiện nay, các mô hình

quản lý dựa vào cộng đồng đang được chú trọng, vì vậy cần tăng cường khuyến khích sự tham gia của người dân vào việc quản lý đoạn kênh mà họ sinh sống. Việc sử dụng nội lực của thành phố - chính là người dân - sẽ giảm bớt áp lực lên cơ quan chức năng trong việc quản lý, giúp người dân hiểu được trách nhiệm của mình trong việc giải quyết các vấn đề về môi trường liên quan đến kênh rạch.

Vấn đề rất lớn đặt ra hiện nay đó là tình trạng tái ô nhiễm ở những khu vực kênh rạch đã được cải tạo. Tình trạng này có nhiều lý do: một phần do các con kênh rạch trong thành phố thông nối với nhau; phần khác do hành vi xả thải từ các cơ sở sản xuất và các hộ gia đình sống dọc kênh rạch chưa được xử phạt và giải quyết triệt để. Lực lượng chức năng không thể nào kiểm tra, theo dõi từng ngày một đối với các đối tượng gây ô nhiễm. Vì vậy, trong khi chờ đợi các dự án nhà máy xử lý nước thải được triển khai và đi vào hoạt động, cần có các biện pháp chế tài nghiêm khắc hơn nữa đối với các cá nhân và tổ chức có hành vi xả thải xuống kênh, hoặc san lấp kênh rạch, gây ô nhiễm nguồn nước.

5. KẾT LUẬN

Nhìn chung, dưới tác động của quá trình đô thị hóa từ những năm 1600 đến nay, hai hệ thống kênh TH-BN và NL-TN đã có những thay đổi đáng kể

về chức năng và mục đích sử dụng. Chức năng cung cấp dịch vụ sinh thái đã từng bị phá hủy nghiêm trọng từ trong giai đoạn chiến tranh cho đến gần đây do hoạt động sản xuất, giao thương, sự gia tăng dân số ồ ạt, dẫn đến cơ sở hạ tầng của thành phố không đáp ứng nổi. So với với lúc đầu mới hình thành đô thị, hệ thống kênh rạch dần dần ít được sử dụng vào mục đích giao thông, chỉ còn tập trung vào mục tiêu thoát nước đô thị, điều tiết lũ. Tuy nhiên, từ năm 2000 đến nay, với các dự án cải tạo của Chính phủ và sự hỗ trợ từ các tổ chức quốc tế, hai hệ thống kênh TH-BN và NL-TN đã phục hồi một phần hệ sinh thái, cải thiện chất lượng nước, tạo cảnh quan xanh và không gian công cộng. Đây được xem là cơ hội tốt để bảo vệ và duy trì hệ thống kênh rạch, góp phần tạo các giá trị kinh tế mới như hoạt động du lịch và kinh doanh ven kênh. Nhưng cùng với các cơ hội, hệ thống kênh rạch cũng đang phải đối diện với các thách thức như biến đổi khí hậu, tình trạng tái ô nhiễm. Vì vậy, để đảm bảo phát triển đô thị bền vững, cần huy động sự tham gia của người dân trong các hoạt động bảo vệ nguồn nước, mà cụ thể là hệ thống kênh rạch cần được đặc biệt chú trọng, nhằm đảm bảo sự tuân thủ và kiểm soát nghiêm ngặt từ phía người dân và Chính phủ đối với việc bảo vệ hệ sinh thái kênh rạch trong thành phố. □

CHÚ THÍCH

⁽¹⁾ Arroyo Chinois là cách người Pháp gọi chung cho kênh Tàu Hủ và rạch Bến Nghé.

- ⁽²⁾ Đại tá Coffyn là Chỉ huy trưởng lực lượng công binh viễn chinh. Bản quy hoạch của Coffyn có tên là *Projet de Ville de 500.000 âmes à Saigon* (Dự án thành phố 500.000 người tại Sài Gòn), được đệ trình vào ngày 30/4/1862, và được Bonard chấp thuận (Tôn Nữ Quỳnh Trân và Trương Hoàng Trương, 2005).
- ⁽³⁾ Các con kênh Gallimard, Grand, Cá sấu, Olivier đã san lấp để xây dựng các con đường có tên gọi Lê Lợi, Nguyễn Huệ, Hàm Nghi và Pasteur hiện nay.
- ⁽⁴⁾ Siêu đô thị thường được định nghĩa là một khu vực đô thị với tổng dân số vượt quá mười triệu người (Michael Batty, 2006). Theo Hoàng Thanh (2010), dự báo đến năm 2025, TPHCM sẽ có 10 triệu dân và sẽ là một siêu đô thị năng động tầm cỡ thế giới.
- ⁽⁵⁾ Khu vực dịch vụ và tài chính tập trung ở khu vực quận 1, khu vực nhà ở kết hợp với văn phòng tập trung trải rộng ở hai bờ quận 4 và 5, khu vực chợ, kinh doanh vật liệu xây dựng, nông sản, kho bãi tập trung khá nhiều ở quận 5 và 6, đặc biệt là khu vực phía Bến Bình Đông, hoạt động giao thương bằng đường thủy khá nổi bật.
- ⁽⁶⁾ Nội dung được bổ sung trong Bản quy hoạch điều chỉnh quận 8 đến năm 2020.

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

1. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam. 2014. *Giáo trình Kinh tế vận tải* (Giáo trình nội bộ).
2. Đặng Vỹ. 31/01/2005. *Đại lộ Đông Tây - thêm đôi cánh cho TPHCM Đại lộ Đông Tây - thêm đôi cánh cho TPHCM*. <http://vnn.vietnamnet.vn/kinhte/2005/01/371397/>, xem ngày 19/10/2015.
3. Hoàng Thanh. 22/04/2010. *Không gian đô thị TPHCM tầm nhìn 2025*. <http://ashui.com/mag/chuyenmuc/quy-hoch-o-th/2591-khong-gian-do-thi-tphcm-tam-nhin-2025.html>, xem ngày 19/10/2015.
4. Hữu Công. 17/08/2012. *Gần 20 năm “hồi sinh” dòng kênh bản nhất Sài Gòn*. <http://vnexpress.net/tin-tuc/thoi-su/gan-20-nam-hoi-sinh-dong-kenh-ban-nhat-sai-gon-2240113.html>, xem ngày 25/04/2015.
5. International Navigation Association, Environmental Commission, & Working Group 6. 2003. *Guidelines for Sustainable Inland Waterways and Navigation*. Brussels, Belgium: International Navigation Association.
6. Le Tran Ngoc. 2008. *Rethinking Urban Streams: Opportunities for the Nhieu Loc-Thi Nghe River*. Massachusetts Institute of Technology, Dept. of Urban Studies and Planning.
7. Lê Văn Năm và Vũ Ngọc Thành. 2014. *Phát triển của đô thị Sài Gòn - TPHCM về không gian qua các giai đoạn lịch sử*. Trình bày tại Hội thảo khoa học: 20 năm đô thị hóa Nam Bộ - lý luận và thực tiễn.
8. Michael Batty. 2006. *How Big Can Cities Get?*. New Scientist Magazine, 17 June 2006.
9. Nguyễn Đỗ Dũng và Đỗ Như Quỳnh. 01/05/2014. *Giáo sư Annette Kim: “Vĩa hè Sài Gòn là không gian công cộng sống động, nhân bản và hợp tác”*. <http://dothivietnam.org/2014/01/05/via-he-sai-gon/>.
10. Pham Thi Thanh Thao và Pham Quang Dieu. 2011. *Remaking Image and Identity of the Water City-Redevelopment of Ho Chi Minh City's Waterfront to Regain Its Cultural Image and Identity*. In *Global Visions: Risks and Opportunities for the Urban Planet*. Retrieved from <http://www.ifou.org/globalvisions2011/Index/Group%207/FOUA00148->

00238P2.pdf

11. Tôn Nữ Quỳnh Trân và Trương Hoàng Trương. 2005. *Viết thêm về quy hoạch Coffyn 1862*. Tạp chí Khoa học Xã hội, số 2(150)/2011.
12. Trang web *Hình ảnh Việt Nam xưa và nay*. (n.d.). *Bản đồ Sài Gòn xưa*. <http://hinhanhvietnam.com/ban-do-sai-gon-xua/>
13. Trần Hữu Quang. 2012. *Hạ tầng đô thị Sài Gòn buổi đầu*. TPHCM: Nxb. Tổng hợp TPHCM.
14. Vũ Nhật Tân. 2013. *Lịch sử kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè*. Tạp chí Khoa học Xã hội, số 3(175)-2013.
15. Vương Hồng Sển. 2013. *Sài Gòn năm xưa*. TPHCM: Nxb. Tổng hợp TPHCM.
16. Vu Thi Hong Hanh. 2006. *Canal-Side Highway in Ho Chi Minh City (HCMC), Vietnam – Issues of Urban Cultural Conservation and Tourism Development*. GeoJournal, 66(3). <http://doi.org/10.1007/s10708-006-9024-1>.
17. World Wide Fund For Nature. 2009. *Mega-Stress for Mega-Cities: A Climate Vulnerability Ranking of Major Coastal Cities in Asia*. World Wide Fund For Nature (WWF). http://www.wwf.org.uk/wwf_articles.cfm?unewsid=3454.
18. Xuân Thủy. 27/02/2011. *Khôi phục cảnh “trên bến dưới thuyền” Sài Gòn xưa*. <<http://ashui.com/mag/tuongtac/phanbien/4264-khoi-phuc-canhtren-ben-duoi-thuyen-sai-gon-xua.html>, xem ngày 10/08/2015.