

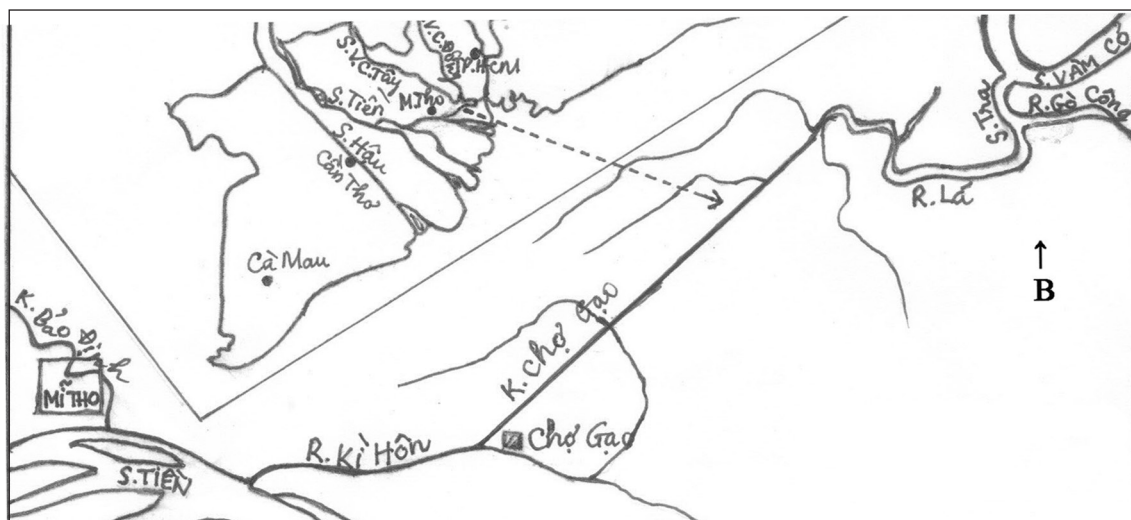
LỊCH SỬ KINH CHỢ GẠO, TIỀN GIANG

Lê Công Lý*

Địa hình đồng bằng sông Cửu Long nhìn chung trũng thấp với vô số sông, rạch, bầu, lung, trấp, lảng, địa... xen giữa các dây giồng, gò, rọc. Thủy lộ nhìn chung là sông rạch tự nhiên - đường nước lưu thông theo địa hình suốt mấy ngàn năm. Do địa hình bằng phẳng nên hầu hết sông rạch đều cong queo, uốn lượn, đôi khi thật khó theo dõi đường đi của nó ngay cả trên bản đồ. Bởi vậy mà có một nghịch lý là, kinh rạch tuy nhiều vô kể nhưng lại khó lưu thông. Nhiều mặt hàng từ miền Tây chở lên Sài Gòn phải đi rất dài ngày nên đến nơi thì đã hư hỏng khá nhiều, bởi vậy mà có câu: “*Rạch Già ăn cá tươi, Sài Gòn ăn ốc thú*”.

Bước đầu, khoảng cuối thế kỷ 17, đầu thế kỷ 18, lưu dân người Việt tới đây còn thưa thớt, chủ quyền của chúa Nguyễn đối với vùng đất này còn manh mún và yếu ớt; hơn nữa cần phải khoan thư trong cai trị để khuyến khích lưu dân vào khai phá vùng đất hoang vu này, nên việc bắt dân xâu đào kinh là rất hiếm. Đến năm 1705, do yêu cầu quân sự cấp bách mà chúa Nguyễn mới bắt dân xâu đào kinh Bảo Định và đến năm 1785, quân Tây Sơn mới cho đào kinh Bà Bèo để cô lập quân Đông Sơn trong Đồng Tháp Mười.

Sau khi thống nhất đất nước, nhà Nguyễn mới cho đào kinh Thủ Đoàn, kinh Thoại Hà, kinh Vĩnh Tế. Riêng khu vực Đồng Tháp Mười cần phải đào kinh tiêu úng và rửa phèn nên Nguyễn Tri Phương được giao nhiệm vụ Kinh lược sứ Nam Kỳ, xây dựng các đồn điền để vừa tập trung dân đinh phòng khi có giặc, vừa làm thủy lợi khai hoang. Tuy nhiên, công việc chưa hoàn tất thì thực dân Pháp tới.



Hình 1: Bản đồ kinh Chợ Gạo (Lê Công Lý vẽ).

* Phân viện Văn hóa Nghệ thuật Việt Nam tại Thành phố Hồ Chí Minh.



Hình 2: Cảnh người dân Việt Nam đào kênh Chợ Gạo, Tiền Giang (1876). Ảnh lưu giữ ở Thư viện Bộ Ngoại giao Pháp, ký số A000760. (Nguồn: <http://www.leanhtuan.com/hydraulicVietnamese.html>)

Do yêu cầu về quân sự và giao thương nên thực dân Pháp rất chú trọng đào kinh, chiếm đất được tới đâu thì đào vét kinh rạch tới đó. Hàng loạt kinh rạch mới xuất hiện mà quan trọng nhất là kinh Chợ Gạo.

1. Kinh rạch vùng Chợ Gạo trước khi thực dân Pháp xâm lược

Thời kỳ này chủ yếu chỉ có 3 tuyến đường giao thông thủy giữa sông Tiền và hệ thống sông Vàm Cỏ là:

- Rạch Kỳ Hôn từ sông Tiền nối với sông Vàm Cỏ bằng vàm sông Tra (dài khoảng 30km).

- Kinh Bảo Định (đào năm 1705, dài khoảng 20km).

- Kinh Bà Bèo (đào năm 1785, dài khoảng 50km).

Mặc dù rạch Kỳ Hôn nhỏ hẹp⁽¹⁾ và cong queo nhưng là đường thủy tự nhiên từ lâu đời. Theo sách *Gia Định thành thông chí* thì khi chưa có kinh Vũng Gù [tức kinh Bảo Định] và kinh Ruột Ngựa [1772] thì ghe thuyền từ Bến Nghé xuống miền Tây phải theo rạch Ong Lớn [nay thuộc quận 8] xuống hạ lưu sông Rạch Cát [nay thuộc huyện Nhà Bè], qua sông Phước Lộc [tức sông Cần Giuộc] lên sông Xá Hương [tức sông Bao Ngự/sông Vàm Cỏ], tới sông Tra, theo rạch Kỳ Hôn rồi ra sông lớn Mỹ Tho [sông Tiền].⁽²⁾

Sách *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* chỉ dẫn về rạch Kỳ Hôn như sau: “Từ cửa rạch [Kỳ Hôn] đi 2.453 tầm [tương đương 6.280m] tới chợ Cà [Kỳ] Hôn, đi thêm 380 tầm [tương đương 972m] đến Bến Me thì chia hai nhánh: Nhánh hướng đông đi 434 tầm [tương đương 1.111m] đến chợ Gạo, 6.205 tầm [tương đương 15.884m] giáp rạch Mương Đào; nhánh hướng bắc đi 111 tầm [tương đương 284m] đến chợ Quán Lương, đi thêm 2.098 tầm [tương đương 5.370m] đến chợ Lão Văn; 2.344 tầm [tương đương 6.000m] đến chợ Lão Sanh, 2.690 tầm [tương đương 6.886m] đến rạch Tra và rạch Thuộc Lãng rồi chảy ra sông lớn Vũng Gù [Vàm Cỏ]”.⁽³⁾

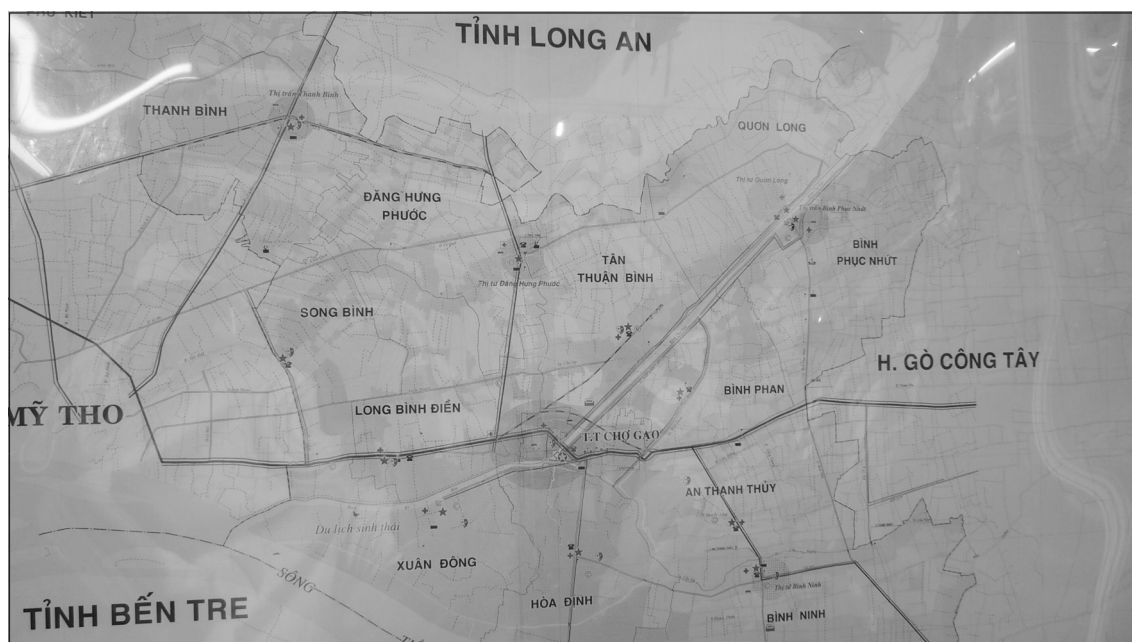
Do đường rạch cong queo phức tạp như vậy, khoảng giữa lại có chỗ giáp nước nên phần ngọn rạch Kỳ Hôn thường bị cạn lấp, giao thông khá khó khăn. Đã vậy, chợ Gạo lại chỉ nằm ở một nhánh (phía đông) rạch Kỳ Hôn nên chỉ là một chợ nhỏ, theo địa bạ Minh Mạng năm 1836 thì thuộc thôn Bình Phương [Phang],⁽⁴⁾ xứ Gò Kết [Kết Khư], tổng Hòa Hảo, huyện Kiến Hòa, tỉnh Định Tường. Vì chỉ là chợ nhỏ nên trong mục “Thị điểm” của sách *Đại Nam nhất thống chí* không có miêu tả chợ này ngoài việc dùng nó để định vị chợ Kỳ Hôn: “[Chợ Kỳ Hôn] ở huyện Kiến Hòa, cách phía đông một dặm có chợ Mễ [gạo]”.⁽⁵⁾

Tuy nhiên, điều đáng ghi nhận ở đây là, trước khi thực dân Pháp xâm lược và đào kinh Chợ Gạo thì đã có đường giao thông thủy (dù còn hẹp và cong queo) giữa sông Tiền và sông Vàm Cỏ. Quan trọng hơn nữa, ở đây đã có chợ Gạo - điểm trung chuyển lúa gạo trên tuyến miền Tây - Sài Gòn, nhờ vị trí giáp nước. Do đó, mặc dù không thấy xuất xứ rõ ràng, theo Trương Ngọc Tường thì sách *Phủ biên tạp lục* của Lê Quý Đôn có ghi nhận “*vào cuối thế kỷ XVIII chợ Gạo là một trung tâm mua bán lúa gạo*”.⁽⁶⁾

Trong *Định Tường Thủ khoa Nguyễn Hữu Huân tiểu truyện* (Vô danh thị), cuối hồi thứ sáu cũng có ghi nhận việc Nguyễn Hữu Huân sau khi trốn khỏi nhà Đỗ Hữu Phương đã ẩn náu tại chợ Gạo để “*chờ thuyền buôn qua giang về Trung Kỳ xin với vua Tự Đức Nam triều đem binh tới giúp. Ông ở đó được ba tháng*”⁽⁷⁾ [LCL nhấn mạnh]. Điều này cho biết lúc bấy giờ Chợ Gạo đã là điểm đến của ghe thuyền tứ xứ.

Trong *Petit cours de Géographie de la Basse-Cochinchine* (Tiểu giáo trình địa lý Nam Kỳ-1875)⁽⁸⁾ cũng ghi nhận chợ Gạo là trung tâm hành chính của huyện Kiến Hòa thuộc phủ Kiến An, tỉnh Định Tường.

Cần chú ý là, chợ Gạo trong các tài liệu nói trên không phải là chợ Gạo nằm tại trung tâm thị trấn Chợ Gạo hiện giờ mà nằm lệch về phía đông khoảng 500m về phía ngọn rạch Kỳ Hôn, nay thuộc khu III của thị trấn Chợ Gạo, huyện Chợ Gạo, tỉnh Tiền Giang. Do thực dân Pháp đào kinh Chợ Gạo ăn với khoảng giữa rạch Kỳ Hôn nên chợ Gạo cũ mất vị thế giao thương và thu nhỏ dần (nay là chợ Khu III), đồng thời chợ Gạo mới mọc lên tại vị trí như hiện nay, nằm ở giao điểm giữa rạch Kỳ Hôn và kinh Chợ Gạo.



Hình 3: Bản đồ huyện Chợ Gạo, tỉnh Tiền Giang hôm nay.

2. Thực dân Pháp với kinh Chợ Gạo

Do Chợ Gạo nằm ở vị trí yết hầu của miền Tây, là đầu mối giao thông quan trọng và nằm giữa hai trung tâm kháng chiến chống Pháp là Ba Giồng và Gò Công, lại là quê hương khởi nghĩa của Thủ khoa Huân và Âu Dương Lân nên thực dân đặc biệt quan tâm ngay từ khi chiếm được tỉnh thành Định Tường (12/4/1861). Sau khi triệt hạ được nghĩa quân Trương Định (20/8/1864) và Thủ khoa Huân (19/5/1875), Thống đốc Nam Kỳ là Duperré cho thành lập một Ủy ban thường trực lo việc hoàn chỉnh hệ thống đường thủy từ Sài Gòn đi các tỉnh miền Tây, mục đích chủ yếu là: *“Đặc biệt để phát triển giao thông, duy trì trật tự trị an trong các tỉnh, giúp cho việc trao đổi buôn bán và chuyên chở thóc gạo thuận lợi”*.⁽⁹⁾

Theo Sơn Nam, lúc này do nhu cầu xuất khẩu lúa gạo sang miền nam Trung Quốc, thực dân Pháp muốn tìm cách vận chuyển lúa gạo từ nơi dự trữ to nhất lúc bấy giờ là vùng Chợ Gạo lên Chợ Lớn.⁽¹⁰⁾ Công việc đầu tiên và chiến lược của họ là cho đào kinh Chợ Gạo mà họ gọi là Cannal Duperré (kinh Duperré - tên viên Thống đốc Nam Kỳ lúc bấy giờ). Kinh Chợ Gạo dài khoảng 12km, rộng 30m nối rạch Kỳ Hôn ăn ra sông Tiền với sông Tra ăn ra sông Vàm Cỏ. Thực dân bắt khoảng 11.000 dân xâu đào thủ công trong hai tháng với khoảng 676.000 ngày công, đào khoảng 900.000m³ đất, hai bên bờ làm đường lộ xe. Theo Sơn Nam, *“...đây là công trình lớn đầu tiên, khánh thành ngày 10/7/1877 do chính đô đốc Nam Kỳ tham dự, để trực tiếp thách thức những người từng hưởng ứng cuộc khởi nghĩa Thủ khoa Huân từ hai năm trước. Buổi lễ này kết hợp nghi thức cũ mới, dựng khải hoàn môn, kết bông tui, chưng hình tứ linh, tàu sắt của đô đốc chạy tới kinh, hai bên bờ lính mã tà sai ngựa, lại thả những trái khinh khí cầu cỡ nhỏ để khoa trương kỹ thuật của Pháp. Nhờ kinh Chợ Gạo, lúa gạo đến Chợ Lớn với giá thành thấp hơn trước”*.⁽¹¹⁾

Để phát huy khả năng vận tải lúa gạo theo đường thủy từ miền Tây lên Sài Gòn xuất khẩu mà kinh Chợ Gạo là đầu mối then chốt, cuối năm 1879 thực dân Pháp cho đào kinh Nước Mặn nối sông Vàm Cỏ với sông Cần Giuộc ở huyện Cần Đức. Kinh này chỉ dài 1,9km nhưng rút ngắn thủy trình đáng kể. Từ Sài Gòn, ghe thuyền theo sông Rạch Cát đến sông Cần Giuộc rồi theo kinh Nước Mặn qua sông Vàm Cỏ, ngược lên sông Tra, vào kinh Chợ Gạo để ra sông Tiền.

Về phía Bến Tre, trong năm 1878, Pháp cho đào kinh Chệt Sậy và kinh Phú Túc để ăn qua khu vực sông Hậu. Nhờ đó mà kinh Chợ Gạo phát huy tác dụng hết sức nhanh chóng và to lớn, trở thành *“đường giao thông thủy nhộn nhịp nhất ở Nam Kỳ”*.⁽¹²⁾ Dấu ấn đó còn để lại ở câu ca dao cho biết thủy trình qua kinh Chợ Gạo:

*Anh đi Chợ Gạo, Gò Công,
Trở về Bao Ngựợc bị giông rách buồm.*

Tuy nhiên, do ở khoảng giữa kinh Chợ Gạo có chỗ giáp nước, phù sa lắng đọng dẫn đến cạn lấp nhanh chóng nên Pháp phải thường xuyên cho

xáng cạp nạo vét lòng kinh mà quy mô nhất là vào các đợt: 1886-1887, 1895-1898, đặc biệt là điều chỉnh rạch Kỳ Hôn cho ngay thẳng và đào nối rạch Kỳ Hôn với kinh Chợ Gạo.⁽¹³⁾ Nhờ vậy mà lượng gạo xuất khẩu từ cảng Sài Gòn tăng vọt:

- Năm 1870: 128.894 tấn;
- Năm 1880: 293.207 tấn;
- Năm 1890: 540.998 tấn;
- Năm 1900: 747.635 tấn;
- Năm 1910: 1.108.561 tấn.⁽¹⁴⁾

Lượng gạo xuất khẩu khổng lồ nói trên chắc chắn phần lớn được vận chuyển lên cảng Sài Gòn bằng kinh Chợ Gạo vì một lượng không nhỏ có nguồn gốc từ Gò Công và Vĩnh Long: “Hai loại gạo ngon sẽ được bán cho thương nhân người Âu là gạo Gò Công hay gạo tròn, và gạo Vĩnh Long hay gạo dài, đúng theo hạt gạo làm mẫu”.⁽¹⁵⁾ Theo *Monographie de la province de Mytcho* [1902] thì lúc này toàn tỉnh Mỹ Tho có khoảng 8.000 chiếc ghe các loại để phục vụ giao thương trong tỉnh.⁽¹⁶⁾

Chủ yếu là thông qua kinh Chợ Gạo và kinh Bà Bèo mà toàn bộ lượng lúa của các tỉnh miền Tây nước ta và Campuchia được chuyên chở về các nhà máy xay xát ở Chợ Lớn để xuất khẩu. Năm 1910, Hiệp hội Lúa gạo Viễn Đông (*Sociétés des Rizeries d'Extrême-Orient*) được thành lập tại Sài Gòn với bốn xưởng máy xay xát lớn đặt tại Chợ Lớn là *Orient* [Đông Phương], *Tong-Wo*, *Ban-Hong - Guan* và *Les Joncques*. Trong đó xưởng máy *Les Joncques* có nghĩa là “ghè thuyền”, đủ thấy vai trò quan trọng của ghe thuyền đối với hiệp hội này. Khả năng sản xuất chung của bốn xưởng máy này là 2.650 tấn gạo trắng/24 giờ, đại diện cho khoảng một nửa số sản lượng của toàn bộ lúa gạo của Đông Dương. Riêng xưởng máy *Tong-Wo* được xem là xưởng lúa gạo quan trọng nhất trên thế giới.⁽¹⁷⁾

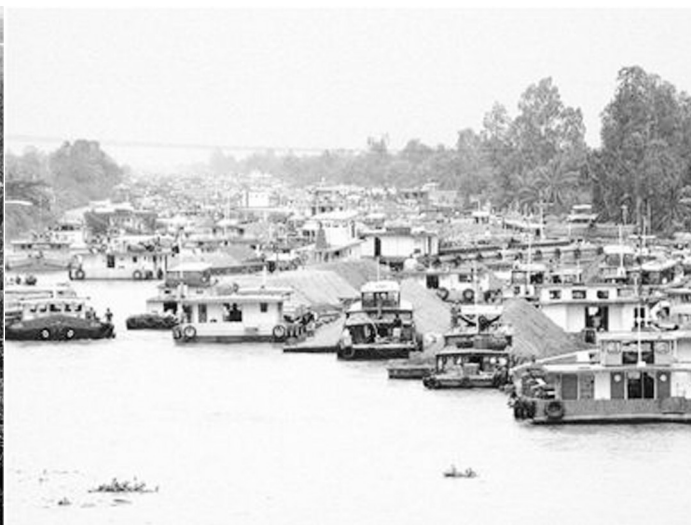
Năm 1913, kinh Chợ Gạo lại được xáng nạo vét sâu khoảng 5m và mở rộng khoảng 100m, trở thành “con đường lúa gạo” của Nam Kỳ, là đường thủy thuận tiện nhất giữa Sài Gòn và miền Tây. Theo báo cáo của chủ tỉnh Gò Công ngày 9/5/1942 thì chỉ trong vòng mấy tháng đầu năm đó, riêng tỉnh Gò Công đã chở về Chợ Lớn hơn 15.700 tấn lúa và 510 tấn gạo. Các ghe thuyền chỉ tốn có ba ngày để chở lúa từ Gò Công lên Chợ Lớn nhờ đi theo tuyến kinh Chợ Gạo - sông Vàm Cỏ - sông Soài Rạp.⁽¹⁸⁾

Ngoài mặt hàng lúa gạo, các loại nông sản của miệt vườn sông Tiền cũng được vận chuyển theo kinh Chợ Gạo để xuất khẩu qua cảng Sài Gòn với số lượng đáng kể.⁽¹⁹⁾

Năm	Mặt hàng	Nơi đến	
		Pháp	Nước khác
1894	Cơm dừa và các loại hạt	903.335 francs	312.960 francs
1895	Các loại hạt và trái cây	686.710 francs	235.793 francs
1896	Các loại hạt và trái cây	271.689 francs	279.439 francs



Hình 4: Trên dòng kinh Chợ Gạo
hôm nay
(Nguồn: <http://images.google.com.vn>)



Hình 5: Tắc nghẽn giao thông trên kinh Chợ Gạo
(Nguồn: <http://www.tienphong.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=123281&ChannelID=2>)

Nhờ có kinh Chợ Gạo mà vùng đất phía sông Tiền được tranh thủ khai thác trồng lúa. Theo Sơn Nam trong *Lịch sử khẩn hoang miền Nam*, khi mới chiếm cứ, thực dân Pháp chỉ chú trọng vào phần đất tốt, đông dân, có sẵn đường giao thông ở miền Tiền Giang. Các tỉnh này xem như giải quyết xong từ năm 1910 với tổng số là 651.000 mẫu, đến năm 1930 tổng số là 705.000 mẫu. Từ năm 1910 trở về sau, thực dân mới chú ý các tỉnh ở xa, hoặc đất xấu hơn thuộc Châu Đốc, Long Xuyên, Tân An, Sa Đéc, phía Đồng Tháp.

*

* *

Hiện nay, mặc dù giao thông đường bộ rất phát triển nhưng vai trò vận chuyển hàng hóa của kinh Chợ Gạo vẫn là rất lớn. Hàng ngày nó phải gồng mình tiếp nhận các loại ghe thuyền, xà-lan chở đủ thứ hàng hóa nối đuôi nhau. Tình trạng tắc nghẽn và sạt lở bờ kinh đang ngày càng đáng báo động. Vì vậy, hiện nay UBND tỉnh Tiền Giang đang có kế hoạch mở rộng con kinh này để nó trở thành “tuyến đường cao tốc thứ hai” trên đường giao thông huyết mạch Sài Gòn - Miền Tây.

L C L

CHÚ THÍCH VÀ TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

- (1) Sách *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* của Lê Quang Định (Bản dịch của Phan Đăng, Nxb Thuận Hóa, 2005, tr. 315) miêu tả [đầu vòm] rộng 18 tầm [tương đương 46m], sâu 3 tầm [tương đương 7,5m].
- (2) Trịnh Hoài Đức, *Gia Định thành thông chí*, Bản dịch của Lý Việt Dũng, Nxb Đồng Nai, 2005, tr. 47.
- (3) Sdd, tr. 315.
- (4) Hiện nay hầu hết các tài liệu điều viết “Bình Phan” là do không hiểu nghĩa gốc của chữ “Phang”.
- (5) Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí. Lục tỉnh Nam Việt*, Nha Văn hóa, Bộ Quốc gia Giáo dục xb, Sài Gòn, 1959, tr.121.

- (6) Trương Ngọc Tường, “Một số địa danh ở Tiền Giang”, Tạp chí Văn hóa Nghệ thuật số 11/2000, tr. 28.
- (7) Trích trong *Nguyễn Hữu Huân - nhà yêu nước kiên cường, nhà thơ bất khuất*, Phạm Thiều, Cao Tự Thanh, Lê Minh Đức, Nxb Trẻ, 2001, tr.132.
- (8) Trương Vĩnh Ký, 1^{re} Édition, Saigon, *Imprimerie du Gouvernement*, 1875, bản dịch của Nguyễn Đình Đầu, Nxb Trẻ, 1997, tr. 9.
- (9) A. Pouyarne, *Dragages de Cochinchine 1930* (dẫn theo Phan Khánh, *Nam Bộ 300 năm làm thủy lợi*, Nxb Nông nghiệp, TP Hồ Chí Minh, 2005, tr. 105).
- (10) Sơn Nam, *Đồng bằng sông Cửu Long - nét sinh hoạt xưa*, Nxb TP Hồ Chí Minh, 1985, tr. 61.
- (11) Sơn Nam, *Đất Gia Định xưa*, Nxb TP Hồ Chí Minh, 1984, tr. 124-125.
- (12) Báo cáo của Thanh tra khu Mỹ Tho gửi lên Giám đốc Nội vụ Nam Kỳ ngày 26/7/1878. (Dẫn theo Nguyễn Phúc Nghiệp, *Kinh tế nông nghiệp Tiền Giang thế kỷ XIX*, Nxb Trẻ, 2003, tr. 189).
- (13) Theo Sơn Nam, *Đất Gia Định xưa*, Nxb TP Hồ Chí Minh, 1984, tr. 129.
- (14) Theo báo cáo của Martini, *Cochinchine 1930* (dẫn theo Nguyễn Phan Quang, *Thị trường lúa gạo Nam Kỳ 1860-1945*, Nxb Tổng hợp TP Hồ Chí Minh, 2004, tr. 164).
- (15) Biên bản cuộc họp ngày 12/9/1874 của thương nhân người Âu và người Hoa ở Sài Gòn và Chợ Lớn - Tài liệu tại *Trung tâm Lưu trữ Quốc gia II*, ký hiệu IA.4/013 (dẫn theo Nguyễn Phan Quang, *Góp thêm tư liệu Sài Gòn-Gia Định từ 1859-1945*, Nxb Trẻ, 1998, tr. 173).
- (16) Dẫn theo Nguyễn Phúc Nghiệp, *Kinh tế nông nghiệp Tiền Giang thế kỷ XIX*, Nxb Trẻ, 2003, tr. 263.
- (17) Theo tờ rơi của *Sociétés des Rizeries d'Extrême-Orient*, chụp lại trên namkyluctinh.org. Xin cảm ơn nhà nghiên cứu Nguyễn Tiến Văn đã giúp dịch (Pháp-Việt) tờ rơi này.
- (18) Tài liệu tại *Trung tâm Lưu trữ Quốc gia II*, ký hiệu L.47/9 (dẫn theo Nguyễn Phan Quang, *Góp thêm tư liệu Sài Gòn-Gia Định từ 1859-1945*, Nxb Trẻ, 1998, tr. 155).
- (19) Tổng hợp theo Nguyễn Phan Quang, *Góp thêm tư liệu Sài Gòn-Gia Định từ 1859-1945*, Nxb Trẻ, 1998, tr. 90-91.

TÓM TẮT

Kinh Chợ Gạo được thực dân Pháp bắt dân xâu người Việt đào thủ công vào năm 1877, thời điểm khá muộn màng trong lịch sử Nam Bộ. Con kinh này được đào nối vàm rạch Kỳ Hôn (thông ra sông Tiền tại Mỹ Tho) với vàm sông Tra (thông ra sông Vàm Cỏ). Điều đáng ghi nhận là, trước khi có kinh Chợ Gạo thì đã có đường giao thông thủy (dù còn hẹp, cong queo) giữa sông Tiền và sông Vàm Cỏ, đồng thời ở đây đã có chợ Gạo - điểm trung chuyển lúa gạo trên tuyến Miền Tây - Sài Gòn, nhờ vị trí giáp nước.

Nhờ chủ trương vận chuyển lúa gạo từ miền Tây về Sài Gòn xuất khẩu mà kinh Chợ Gạo trở thành đường giao thông thủy nhộn nhịp nhất Nam Kỳ và thường xuyên được nạo vét bằng xáng chạy bằng máy hơi nước.

Hiện nay, vai trò vận chuyển hàng hóa của kinh Chợ Gạo vẫn là rất lớn, dẫn đến tình trạng tắc nghẽn và sạt lở nặng.

ABSTRACT

HISTORY OF CHỢ GẠO CANAL IN TIỀN GIANG

The French coerced the Vietnamese forced laborers to build the Chợ Gạo Canal in 1877, quite a late point of time as compared to the history of the South. This canal connects the confluent of the revulet Kỳ Hôn and the Tiền river in Mỹ Tho, with the confluent of the Tra rivulet and the Vàm Cỏ river. It should be noticed here that prior to the existence of the Chợ Gạo canal, there had been a navigation route linking the Tiền river and the Vàm Cỏ river, though this route was not straight and large enough yet. Also here, thanks to its waterfront location, there was already the Gạo market - an entrepot for rice on the Mekong Delta area-Sài Gòn transportation route.

Due to the policy for transportation of rice from the Mekong Delta area to Sài Gòn for export, the Chợ Gạo canal became the busiest canal in Cochinchina and was regularly dredged by steamed-powered dredging machines.

Nowadays, the quantities of goods transported through Chợ Gạo canal are still considerable, which leads to traffic jams and consequently landslide on the two banks of the river.