

GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỈNH SƠN LA THỜI PHÁP THUỘC

TỔNG THANH BÌNH*

Nghiên cứu về giao thông Việt Nam qua các thời kỳ đã thu hút sự quan tâm của các nhà nghiên cứu, một số công trình đã bước đầu tìm hiểu về giao thông các tỉnh thành Việt Nam thời Pháp thuộc, trong đó có Sơn La. Tuy nhiên, cho đến nay chưa có một nghiên cứu cụ thể và có hệ thống về giao thông đường bộ tỉnh Sơn La nửa đầu thế kỷ XX. Bài viết này tập trung làm rõ quá trình mở đường và nâng cấp các tuyến đường bộ nối tỉnh Sơn La với các tỉnh Tây Bắc, đồng bằng sông Hồng, vùng Thượng Lào và một số tuyến nội tỉnh. Từ đó, đánh giá, lý giải sự chuyển biến và tác động của giao thông đường bộ đối với sự phát triển kinh tế, xã hội tỉnh Sơn La so với giai đoạn trước Pháp thuộc.

1. Giao thông Sơn La trước năm 1904

Sơn La là một trong những tỉnh lớn nằm ở vị trí trung tâm của vùng Tây Bắc, giáp ranh một số tỉnh Tây Bắc và một phần Thượng Lào. Trong nhìn nhận của thực dân Pháp, Sơn La có vị trí chiến lược quan trọng về chính trị, kinh tế, xã hội, an ninh quốc phòng. Đầu tháng 12-1887, thực dân Pháp đánh chiếm Sơn La, tháng 4-1888, về cơ bản, thực dân Pháp đã chiếm được khu vực trung tâm của Sơn La và bắt đầu xây dựng bộ máy cai trị. Ngày 20-8-1891, Toàn quyền Đông Dương ban hành Nghị định đưa địa hạt Sơn La vào địa bàn của Đạo quan binh số 4.

Ngày 27-2-1892, Toàn quyền Đông Dương ra Nghị định thành lập một Tiểu quân khu trực thuộc Đạo quan binh số 4 gọi là Tiểu quân khu Vạn Bú. Theo Nghị định ngày 10-10-1895 của Toàn quyền Đông Dương, Tiểu quân khu Vạn Bú trở thành vùng đất theo chế độ dân sự, thay thế quan chủ tỉnh từ một viên sĩ quan quân đội Norminot bằng một phái viên chính phủ bảo hộ M.Caillat. Căn cứ vào sự kiện này, năm 1895 được coi là mốc thành lập tỉnh Vạn Bú, trụ sở đầu tiên được đặt tại Vạn Bú (nay thuộc huyện Mường La, tỉnh Sơn La).

Do địa hình thấp hơn các địa điểm khác nên thời tiết ở Vạn Bú rất nóng, khí hậu vô cùng khắc nghiệt đối với người Pháp, giao thông lại lệ thuộc chặt chẽ vào đường thủy sông Đà. Không chỉ vậy, giao thông đường bộ nối Vạn Bú với các tỉnh Tây Bắc lại bị ngăn cách bởi đèo Cao Pha dốc đứng, không thể đi lại vào mùa mưa. Để đảm bảo sức khỏe cho những người Pháp làm việc tại Tòa Công sứ cũng như thuận tiện cho việc kiểm soát vùng Tây Bắc, năm 1904, thực dân Pháp quyết định chuyển trụ sở chính quyền từ Vạn Bú (Mường La) ra Sơn La. Từ đây, tên tỉnh Vạn Bú được đổi thành tỉnh Sơn La. Cũng từ thời điểm này, giao thông Sơn La bước đầu được thực dân Pháp chú ý mở mới và nâng cấp kết nối các địa điểm trong và ngoài tỉnh.

*TS. Trường Đại học Tây Bắc

Trên địa bàn có hai con sông lớn chảy qua là Sông Đà và sông Mã cùng hệ thống suối lớn, nhỏ. Sông Đà là tuyến đường giao thương quan trọng khi Sơn La chưa có hệ thống đường bộ. Việc xây dựng hệ thống đường bộ của chính quyền Pháp luôn gặp khó khăn và tốn kém kinh phí do bề mặt địa hình chia cắt mạnh theo chiều ngang, mức độ chia cắt sâu, núi đá cao xen lẫn đồi, lòng chảo, cao nguyên. Mưa lũ kéo dài dẫn đến hiện tượng trượt lở đất, lũ quét; ảnh hưởng nghiêm trọng tới hệ thống giao thông đường bộ và ngưng trệ giao thông đường thủy. Vào mùa khô, do mực nước sông xuống thấp, việc đi lại bằng đường thủy rất nguy hiểm do sông Đà chảy xiết, nhiều vực xoáy, lắm thác ghềnh. Việc di chuyển bằng đường bộ giữa các châu, huyện vô cùng khó khăn, thời gian kéo dài. Theo *Đại Nam nhất thống chí*: châu Phù Yên, từ đông sang tây cách nhau 14 dặm (1 dặm bằng 444,444m), đi lại mất ba ngày đường. Châu Mộc, đường bộ qua địa giới Mộc Châu đi vào từ thị trấn sở phải đi 8 ngày đường. Châu Yên, từ đông sang tây cách nhau 64 dặm, đi mất 2 ngày đường... Châu Thuận, từ đông sang tây cách nhau 138 dặm cũng đi mất 3 ngày đường... Châu Mai Sơn, từ đông sang tây cách nhau 212 dặm, đường sá thuận lợi hơn nhưng cũng phải mất 2 ngày đường... Châu Sơn La, từ đông sang tây cách nhau 203 dặm, đi mất 2 ngày đường... (1).

Sau khi bình định, chính quyền Pháp thực sự quan ngại về giao thông ở Sơn La. Tuy nhiên, để đảm bảo an ninh vùng núi biên giới Tây Bắc, kết nối một số điểm tiếp giáp Lào, phục vụ công cuộc cai trị và phát triển thương mại, Pháp buộc phải đầu tư mở và nâng cấp một số tuyến đường bộ. Các báo cáo kinh tế đều chỉ ra rằng: “Sự phát triển kinh tế của vùng phụ thuộc nhiều vào việc duy tu các con đường. Kinh tế có thể phát

triển nhanh nếu có con đường từ Chợ Bờ đến Điện Biên đi qua Sơn La” (2), “nếu không có con đường này thì tỉnh Sơn La mặc dù là tỉnh giàu thì cũng chỉ ở trạng thái trì trệ” (3).

Năm 1897, Paul Doumer sau khi được bổ nhiệm làm Toàn quyền Đông Dương đã chú ý tới việc phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông trên cả nước, trong đó có vùng miền núi Bắc Kỳ: “Chú ý xây dựng thiết bị kinh tế to lớn cho Đông Dương như xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, đường sông đào, bến cảng... những thứ cần thiết cho việc khai thác xứ Đông Dương và phải hoàn thành công cuộc bình định xứ Bắc Kỳ, đảm bảo an ninh vùng biên giới Bắc Kỳ” (4). Thực dân Pháp cũng nhận thấy rằng: “Đây là những công việc lâu dài, không thể tiến hành nhanh chóng vì thiếu nhân lực, khó khăn về địa hình và chi phí phát sinh khá lớn; nhưng điều quan trọng là không được bỏ qua chúng, bởi vì chúng rất cần thiết cho việc hoàn thành bình định” (5). Mặc dù vậy, giai đoạn cuối thế kỷ XIX, giao thông Tây Bắc, Sơn La vẫn trong tình trạng lạc hậu, hầu như chưa được đầu tư.

Trước tình trạng này, chính quyền Pháp ở Sơn La cũng nhận thấy tầm quan trọng của việc duy tu, phát triển hệ thống giao thông đường bộ từ Hà Nội tới Sơn La. Phó Công sứ Pennequin nhận xét: “Tôi nghĩ rằng nếu sửa sang lại thì tuyến đường quan trọng này sẽ rất có ích đối với dân cư vùng mười hai châu Thái để họ có thể mang sản phẩm thu hoạch và trao đổi với cư dân vùng đồng bằng ở Chợ Bờ (Hòa Bình)” (6). Năm 1889, chính quyền Pháp đã cho mở đường nối từ Mai Sơn đến Mộc Châu dài khoảng 100km nhưng chất lượng đường rất xấu, đường nhỏ và không được rải đá, về cơ bản vẫn bám theo đường mòn có từ trước đó. Để giải quyết việc mở từng đoạn, năm 1889, Phó Công sứ Sơn La Pennequin đã tính đến việc mở một con

đường từ Mộc Châu đến Suối Rút (Hòa Bình) bằng nguồn nhân lực địa phương (7), tuy nhiên, đề xuất này chưa được triển khai ngay thời điểm đó.

Ngoài việc nghiên cứu, khảo sát mở tuyến đường Sơn La - Hà Nội, năm 1901, nhà cai trị Pháp ở Vạn Bú từng đề xuất mở tuyến đường nối Vạn Bú với Yên Bái dài hơn 120km. Đề xuất này giúp việc đi từ Sơn La về Hà Nội qua Yên Bái thuận lợi hơn. Tuy nhiên đề nghị này đã bị ông Combiér, Công sứ Pháp ở Yên Bái thay đổi khi ông ta gửi thư tới Thống sứ, xin phép không thực hiện đề nghị trên; thay vào đó ông ta đề xuất mở tuyến đường từ Yên Bái tới Tú Lệ “bằng con đường rộng 4m để người dân thoải mái đi lại” với chi phí 10.000 đồng bạc Đông Dương, thi công trong 3 năm (8).

Vì vậy, những năm đầu của thế kỷ XX, tuyến đường bộ nối Sơn La với Hòa Bình, Hà Nội và các tỉnh phụ cận chưa được đầu tư, việc đi lại chủ yếu bằng đường thủy, Sơn La là một tỉnh gần như bị cô lập.

2. Giao thông Sơn La từ năm 1904 đến năm 1934

Dù thực hiện chính sách “chia để trị”, muốn biến Sơn La thành vùng đất biệt lập với miền xuôi, chịu sự cai trị trực tiếp của người Pháp, nhưng do nhu cầu của Tòa Công sứ, vì sự an toàn, thuận tiện của chính họ khi tham gia giao thông, cũng như việc vận chuyển từ chính trị, hỗ trợ hoạt động thương mại, chính quyền thực dân phải đầu tư hệ thống đường bộ ở tỉnh Sơn La.

Theo quy hoạch hệ thống đường giao thông thuộc địa, Đông Dương có 3 hệ thống đường: thuộc địa, thuộc xứ, xâm nhập. Theo quy định, đường thuộc địa tương ứng với đường quốc lộ bên Pháp, có tác động trực tiếp tới kinh tế, chính trị, chiến lược phát triển trên toàn cõi Đông Dương. Tính

đến tháng 12-1918, tuyến đường thuộc địa số 6 dài 514km chạy từ Hà Nội đi Viêng Chăn, qua Hòa Bình, Suối Rút, Sầm Nưa (9). Điều này đồng nghĩa với việc trên địa phận tỉnh Sơn La đầu thế kỷ XX chưa có tuyến đường thuộc địa. Đoạn đường từ Suối Rút (Hòa Bình) tới các tỉnh Tây Bắc chỉ được Pháp quy hoạch là đường xâm nhập. Đường xâm nhập được hiểu “là những con đường vận chuyển, khai thác, đi sâu vào các vùng cao, rừng núi như Lai Châu sang Lào, Suối Rút đi Sơn La... đây là những con đường tự nhiên vốn có, người Pháp không đầu tư gì nhiều” (10).

Tuyến Hà Nội - Sơn La (đường số 41 - nay là Quốc lộ 6): tháng 10-1904, Thống sứ Bắc Kỳ đã chuyển cho Sở Công chính bản báo cáo của Công sứ Pháp tại Sơn La về dự án làm đường từ Sơn La đến Hà Nội qua Chợ Bờ. Báo cáo chỉ rõ: khó khăn chính là ở chỗ cần phải vượt qua 3 dãy núi (Hoàng Liên Sơn, Pu Đen Đinh, Pu Sam Sao) chia cắt dòng chảy tạo thành các chi lưu của sông Đà. Từ tháng 5 trở đi, do mưa lũ đường sạt lở nguy hiểm, người dân không thể lưu thông trên đường này... Hiện tại nơi đây chỉ có những con đường mòn mà chỉ có người bản xứ mới có thể đi qua vào khoảng thời gian từ tháng 10 đến tháng 5 để xuống Chợ Bờ cùng với gia súc và hàng hóa khi đường khô và được sửa chữa. Trong vùng, việc thi công công trình đường sá là đặc biệt khó khăn vì địa hình rất mấp mô. Chắc chắn rằng sẽ phải nỗ lực hết sức để thực hiện dự án này và sẽ có rất nhiều hầm cầu trên tuyến đường này sẽ được thi công, cần nguồn kinh phí rất lớn (11).

Tháng 11-1904, trong báo cáo trả lời Thống sứ Pháp, kỹ sư chánh sở đã phân tích: “Tuyến đường mà Công sứ Sơn La yêu cầu xây dựng có chiều dài 250km tính từ Hà Nội đến Sơn La... Về mặt chiến lược, chúng tôi cho rằng việc xây dựng tuyến

đường này là điều cấp thiết. Hẳn là vì mục đích phá vỡ thế cô lập của khu vực Sơn La - nơi cho đến hiện tại vẫn không có phương thức vận tải nào khác ngoài vận tải đường thủy trên sông Đà, một phương thức bất tiện, nguy hiểm và bị gián đoạn suốt nhiều tháng trong năm... Thật vậy, do các mối hiểm họa, tuyến đường thủy này hoàn toàn vắng bóng từ tháng 5 đến tháng 10. Giao dịch thương mại giai đoạn này bằng con số 0, cả qua đường thủy, đường bộ và tôi tin tưởng rằng nếu dự án được thi công, chúng ta sẽ phải ngạc nhiên về các tài nguyên của vùng mà người bản xứ không buồn khai thác, thứ nhất do thờ ơ, thứ hai do đầu ra không được đảm bảo ở thời điểm hiện tại” (12). Ngoài ra, do dân cư sống thưa thớt, việc thuê nhân công khó khăn vì giá thuê nhân công vùng đồng bằng cao trong khi người dân địa phương không có thói quen xa gia đình đi làm công nhân làm đường. “Một quãng đường dài hơn 250 km cùng khoản chi phí khổng lồ phát sinh là một trở ngại lớn đối với việc xây một tuyến đường” (13).

Trong khoảng thời gian từ 1904 đến 1916, việc thi công tuyến đường Sơn La - Hà Nội cầm chừng, nhỏ giọt. Đến năm 1917, sự chuyển biến của hoạt động giao thương đã thúc đẩy việc thi công tuyến Chợ Bờ - Sơn La - Điện Biên. Ở thời điểm đó, tuyến Sơn La - Suối Rút tính từ phía Sơn La dài 160km nhưng chỉ có 40km đi lại thuận lợi.

Năm 1919, chính quyền Pháp nhận định: tỉnh chỉ có thể phát triển kinh tế khi mà đường sá thuận lợi cho phép lưu thông hàng hóa dễ dàng và nhanh nhất. Ngoài Sông Đà, con đường thông thương chính của tỉnh, tàu thuyền không thể đi lại vào mùa mưa và chỉ có thuyền độc mộc vận chuyển được với trọng tải hàng hóa chưa đến 1 tấn; trong khi phần lớn các đường mòn là đường giao thông chính, việc đi lại

rất khó khăn. Việc làm đường nối Chợ Bờ với Điện Biên Phủ, đi qua Suối Rút, cao nguyên Mộc Châu, Sơn La và Thuận Châu là công việc cần thiết. Tuyến đường này hoàn thiện sẽ cho phép xuất khẩu các hàng hóa bản địa, phát triển sản xuất, thúc đẩy hình thành các đồn điền nông nghiệp, phát triển chăn nuôi, tạo ra các nhà máy công nghiệp, phát triển công nghiệp mỏ. Con đường này sẽ chạy ngang tỉnh Sơn La khoảng 200km và sẽ là một công cụ phát triển kinh tế không gì so sánh được (14).

Mặc dù xác định tầm quan trọng của tuyến đường nhưng việc đầu tư giai đoạn này không đáng kể. Để tuyến đường được mở từ Sơn La qua Mai Sơn đến Yên Châu, tri châu Mai Sơn rất nỗ lực huy động kinh phí, ông đã được ủy lĩnh 2.000 đồng vay tín dụng và huy động nhân dân đóng góp thêm (15). Đến năm 1924, tuyến đường này mới có 60km đi được, trong đó có 13 km đã được rải đá (16). Trong năm 1924, tuyến đường tiếp tục được mở rộng tới Yên Châu và thi công hai cây cầu gỗ dài 98m và 56m. Về phía đầu Suối Rút, công trình được khởi công ngày 15-2-1925 trên cao nguyên Mộc Châu, do đó, vào cuối tháng 3-1925, toàn tỉnh Sơn La có 153,5km đường bộ ô tô có thể lưu thông, nối tỉnh lỵ của tỉnh với các thủ phủ của 4 châu: Sơn La, Thuận Châu, Mai Sơn và Yên Châu (17).

Tháng 6-1925, tuyến Sơn La - Suối Rút hướng Hà Nội dài 77km, ô tô đã có thể đi lại được, trong đó có 22km rải đá. Từ phía Suối Rút đến Mộc Thượng (Mộc Châu) được đẩy nhanh tiến độ tới Bãi Sang (Hòa Bình). Trong quá trình thi công, việc tìm đường dẫn từ Suối Rút tới Mộc Châu gặp nhiều khó khăn nên chính quyền phải hỗ trợ thêm kinh phí là 6.000 đồng bạc Đông Dương (18).

Mặc dù có nhiều nỗ lực trong xây dựng, tu sửa đường bộ, nhưng đến năm 1928,

trong cuộc họp Hội đồng hàng tỉnh ở Sơn La, chủ tọa cuộc họp vẫn nhận định: “Cho tới bây giờ, tỉnh gần như bị tách biệt hoàn toàn với vùng châu thổ; không mấy người đến tỉnh; thương mại hiu hắt; hàng hóa bán ra ít nên tiền thu được không đáng là bao. Có đường, người dân châu thổ sẽ ngược về tỉnh, du khách sẽ ghé qua, mua hàng hóa và mang tiền về cho tỉnh. Có tiền, dân cư trong tỉnh có thể mua hàng hóa khác; họ sẽ mua phân bón hoặc dụng cụ thuận tiện nhất; sản lượng nông nghiệp tăng và được tiêu thụ để đổi lấy khoản tiền khác, an sinh xã hội dần nâng cao” (19).

Tuyến Tạ Bú (Mường La) - Sơn La (nay là Quốc lộ 279D): thời kỳ quân chủ, tuyến đường này là cửa ngõ duy nhất để nối Tạ Bú tới các châu, huyện của tỉnh Sơn La và vùng Tây Bắc, nhưng con đường này cheo leo, dốc đứng và thường xuyên sạt lở vào mùa lũ. Đoạn đường Mường La - Cao Pha - Sơn La nổi tiếng là đoạn thách thức, tốn nhiều thời gian công sức nhất để di chuyển vì độ cao của đỉnh Cao Pha (Khau Phạ) được ví như cổng trời của huyện Mường La, độ dốc lớn, đường bé bám theo các vách đá. Tháng 8 hàng năm là thời điểm mưa nhiều nên cây cối um tùm, giao thông gần như tê liệt do sạt lở, tạo thành những miệng vực hình bậc thang. Mường Bú nằm ở chân đèo có độ cao 147m, phải di chuyển 5km để lên tới đỉnh Cao Pha ở độ cao 700m, đường đi cheo leo dốc đứng theo những vách đá. Từ tháng 8 tới tháng 9-1915, ông Michaudel, một kỹ sư đã có nhiều đóng góp trong việc xây dựng tuyến Sơn La đi Tạ Bú theo hướng sông Đà, ông đã rời Sơn La để đến sống ở Mường Bú, dưới chân đèo Cao Pha, tuyến phụ vào làm. Kỹ sư này đã quyết định bỏ đường cũ thay bằng một đoạn đường mới dài 3,5km, rộng từ 1,5 đến 3m, không đi xuống men theo miệng vực mà đi sát vào

phía vách đá, trong đó khoảng 1,5 km là đường đá lởm chởm và vẫn phải đi bộ. Con đường này hợp với kỵ binh (20).

Năm 1917, tuyến đường từ Sơn La - Tạ Bú được đầu tư 1.000 đồng bạc Đông Dương nhưng bị trì hoãn nhiều lần do trời mưa nhiều. Có 250 cu li làm việc cho công trình. Đoạn đường Sơn La - Bản Sắng dưới chân đèo Cao Pha dài 11km đã được tu sửa và có chất lượng tốt, cho phép xe cộ đi lại. Ba cây cầu: Mường La, Phiêng Ngựa và Phiêng Hay đã được làm lại. Ngoài ra còn cầu Bản Ái, một công trình vô cùng quan trọng cần được thi công. Tuy nhiên, do thiếu kinh phí 12.000 đồng bạc Đông Dương nên đoạn đường chưa thực sự được hoàn thiện (21).

Tuyến đường Sơn La - Thuận Châu - Điện Biên Phủ: được tiến hành từ 18-6-1914. Ông thanh tra Aucleir - người có những hiểu biết kỹ thuật để tiến hành công trình này đã đo độ cao, làm bản vẽ. Trong điều kiện thời tiết xấu, tuyến đường dài 6 - 7km vẫn được thi công, huy động tù nhân đào lấp đất, khai thông. Tuyến đường dự kiến hoàn thiện vào tháng 9 cùng năm trong điều kiện thời tiết không mưa nhiều (22).

Từ năm 1928, người Pháp đã có nhiều cố gắng trong xây dựng các tuyến đường bộ đến Sơn La. Đến năm 1933, mạng lưới giao thông đường bộ của tỉnh đã được nâng cấp, cải tạo đáng kể. Trong tháng 2-1933, đoạn đường từ Suối Rút đến Mộc Châu dài 60km đã hoàn thành, cho phép việc đi từ Hà Nội tới Lai Châu chỉ trong 1 ngày. Mặt khác, chiều rộng của mặt đường này được nâng thành 6m trên tổng chiều dài hơn 200km, điều này giúp cho lượng xe ô tô lưu thông được nhiều hơn và di chuyển nhanh hơn (23).

Năm 1934, các dự án làm mới hướng đến việc hoàn thiện đường liên tỉnh số 41 Suối Rút - Sơn La - Lai Châu, giữa các cây số 16 và 89. Khoản kinh phí 30.000 đồng

bạc Đông Dương đã được dự kiến tại ngân sách kỳ dành cho công trình lớn này - khởi công từ ngày 01-12-1934 với 1.550 cu li, được chia đều về 3 công trường chính. Họ làm việc dưới sự điều hành của người đứng đầu địa bàn và chánh tổng, với sự hợp tác kỹ thuật của các viên chức công chính, công việc hoàn thành vào 15-01-1935. Nhiều đường nhánh, đường tránh, vòng cung được mở, đoạn Cò Nồi (giữa Mai Sơn và Yên Châu) được mở rộng, cải thiện đáng kể chất lượng đường 41 (24).

Nhận xét về con đường 41, *Hà Thành ngọc báo* đã viết: “Về phương diện chính trị và kinh tế thì con đường này làm cho hai tỉnh Sơn La và Lai Châu trước bị lẻ loi ở trên thượng du, nay được thông với trung châu mà chỉ trong có 12 tiếng đồng hồ” (25).

Ngoài ra, còn có hệ thống đường nối giữa các châu, mừng, bản trong tỉnh Sơn La. Năm 1932, hệ thống đường này được thống kê như sau:

1/ Mai Sơn - Bản Kéo: 5km xe cộ đi lại được (nay là bản Nà Kéo, xã Chiềng Kheo, huyện Mai Sơn);

2/ Mai Sơn - Bản Tình: 4km xe cộ đi lại được (nay là bản Tình, xã Chiềng Kheo, huyện Mai Sơn);

3/ Mai Sơn - Mường Bon: 6km xe cộ đi lại được;

4/ Sông Mã - Bản Pá Ma: 60km, xe cộ không đi lại được, không kết nối đến mạng lưới giao thông chung;

5/ Mộc Châu - trụ sở châu: 600 m xe cộ đi lại được;

6/ Đường Suối Rút - trụ sở Phì Nang (nay thuộc huyện Yên Châu): 3km xe cộ đi lại được;

7/ Đường Suối Rút - trụ sở Phì Chiềng Đông: 0km400 xe cộ đi lại được (26).

Như vậy, trong 30 năm (1904 - 1934), nhờ hệ thống đường liên tỉnh và nội tỉnh, xe ô tô có thể đi lại được đến trung tâm các châu: Mộc Châu, Yên Châu, Mai Sơn, Sơn La, Thuận Châu, Phù Yên. Hơn 200km nối từ Hòa Bình đến Sơn La, Lai Châu đã được thông thương, trong đó, nhiều đoạn được rải đá, lòng đường mở rộng, kết nối Sơn La với các vùng đồng bằng, trung du và một số tỉnh Bắc Lào, phá vỡ thế cô lập của vùng Tây Bắc và Thượng Lào trước đây.

3. Giao thông Sơn La từ năm 1935 đến năm 1945

Năm 1935 chứng kiến sự chuyển biến mạnh mẽ của giao thông tỉnh Sơn La khi rất nhiều tuyến đường liên tỉnh, nội tỉnh được hoàn thành và đi vào hoạt động. Từ năm 1936 đến 1945, chủ yếu là hoạt động bảo trì, nâng cấp các tuyến đường.

Tuyến đường Tạ Khoa - biên giới Lào (Sầm Nưa): thể hiện ý đồ của Pháp trong việc kiểm soát vùng Thượng Lào và nâng cao vị thế của Mộc Châu. Tuyến đường này nối từ châu Phù Yên (giáp Yên Bái) đến vùng giáp ranh với Lào qua địa phận Mộc Châu góp phần kết nối vùng Tây Bắc với vùng đồng bằng sông Hồng vừa phá vỡ thế cô lập của tỉnh Sầm Nưa của Lào. Con đường này rút ngắn khoảng cách Sầm Nưa - Hà Nội xuống còn 1 ngày đường (27), kéo theo đó là sự tăng tiềm năng thương mại của Mộc Châu - nằm ở điểm giao nhau với đường 41. Năm 1935, đoạn đường này đã hoàn thành và đưa vào sử dụng với chiều dài 77,6km. Để thông thương với Lào, Pháp đã hoàn chỉnh tuyến đường nối từ Pa Háng (nay là cửa khẩu Pa Háng, thuộc huyện Mộc Châu) tới Sầm Nưa dài 31km vào năm 1935 (28). Ngày 24-02-1936, tuyến đường mới nối Mộc Châu với Sầm Nưa được khánh thành trước sự chứng kiến của Toàn

quyền Đông Dương, Công sứ Sơn La và người dân địa phương. Nhân sự kiện này, Toàn quyền Đông Dương đã đích thân khen thưởng các tri châu vì đã nỗ lực để hoàn thành tuyến đường - mà phần nhiều lợi ích dành cho tỉnh Sầm Nưa (29).

Tuyến đường Tạ Bú - Sơn La: tuyến đường này trước năm 1904 có ý nghĩa quan trọng, vì Vạn Bú là nơi đặt trụ sở chính quyền đầu tiên, đây cũng là tuyến đường để chuyển hàng hóa từ Sơn La về Hà Nội và theo chiều ngược lại qua cảng Tạ Bú. Tuyến Sơn La - Tạ Bú dài khoảng 29,5km được hoàn thành năm 1935 đã giúp việc đi lại từ Sơn La vào cảng sông Tạ Bú dễ dàng hơn trước.

Theo thống kê, năm 1936, các tuyến đường bộ ở tỉnh Sơn La đã tạo thành mạng lưới dài khoảng 400km với 2 trục đường chính:

1. Đường liên tỉnh số 41 (Suối Rút, Sơn La, Lai Châu): khoảng 200km;
2. Đường Mường Hẹt (biên giới Lào) - Cò Nòi - Tạ Khoa khoảng 100km; đường nối các châu, huyện dài khoảng 100km.

Ngoài ra, còn có 600 km đường hẹp, hiểm trở và một đoạn đường dài 20km từ Mộc Châu, Bó Sập (Yên Châu) đến Sầm Nưa, ô tô có thể đi được. Cũng trong năm 1936, việc sửa chữa, tu bổ đường được tiến hành, góp phần đảm bảo giao thông thông suốt trong toàn tỉnh với 2 tỉnh giáp ranh là Sầm Nưa và Lai Châu (30).

Năm 1939, thời gian di chuyển từ Hà Nội tới Sơn La mất 10 đến 11 giờ bằng phương tiện ô tô, thời gian đó có thể giảm xuống 8 tiếng nếu không phải đi qua 4 bến phà ở tỉnh Hòa Bình: Bến Ngọc, Phương Lâm, Chợ Bờ, Suối Rút. So với trước, thời gian di chuyển tính bằng ngày thì đây là một chuyển biến tích cực. Tuy nhiên, vì chất lượng đường còn thấp nên chính

quyền Pháp tiếp tục mở rộng và rải đá con đường liên tỉnh số 41. Đây là một công việc dài hơi, phải tiến hành theo từng giai đoạn. Năm 1939, chính quyền đã hoàn thành một số đoạn đường, bao gồm: 16km rải đá có sử dụng máy lu để cán, 20km được rải thủ công, 45km được mở rộng, những cầu tre được thay bằng những cầu gỗ. Một số cây cầu dài gần 40m bắc qua sông được hoàn thành. Việc đặt hệ thống cống thoát nước được đẩy mạnh (31).

Mặc dù đã có nhiều cố gắng để cải thiện tuyến đường liên tỉnh số 41, con đường vẫn bị gián đoạn trong thời gian dài vào mùa mưa. Những tác hại do mưa lũ gây ra khá trầm trọng trên đoạn đường Suối Rút - Mộc Châu. Mùa mưa luôn là nỗi ám ảnh của người tham gia giao thông, sau những trận mưa lớn, phải tiến hành các đợt tu sửa: dọn sạch những chỗ sụt lở đất đá, sửa sang lại những bờ ta-luy bị xuống cấp; mở rộng những đoạn đường hẹp, nhất là ở những quãng thuộc km 83-90, km 127-134; rải đá những đoạn đường lên dốc ở Chiềng Đông, Cò Nòi; sửa chữa những cây cầu bán cố định bị đợt mưa lũ cuốn trôi... Việc cả hai tuyến đường thủy - bộ đều bị gián đoạn cùng lúc đã gây khó khăn, cản trở đáng kể việc tiếp tế cho trung tâm đô thị cũng như việc vận chuyển thư từ. Vào cuối mùa mưa, dân chúng trong tỉnh, hợp tác với Sở Công chính đã lao động để san dọn những chỗ sụt lở đất, dựng lại các cây cầu, gia cố các con đường ven sườn đồi, lấp đầy các hố ổ gà và các rãnh do xe cộ qua lại gây nên.

Yếu tố hiện đại hóa trong giao thông thể hiện qua việc xây dựng các cây cầu gỗ, cầu xi măng, cầu ống xi măng thay thế cầu tre, cầu tạm. Năm 1936, chính quyền Pháp đã xây cầu mới từ km 13 đến km 26, từ km 50 đến km 52, từ km 82 đến km 89 trên tuyến đường 41. Giao cho chủ doanh nghiệp ông Joseth xây dựng các cầu, ống có đường kính

0,4m đến 0,8m, cao trung bình khoảng 7m, chi phí 4.837 đồng bạc Đông Dương. Theo thống kê, có 14 cây cầu bằng gỗ tốt có tổng chiều dài 142m đã được hoàn thiện, cầu gỗ thay thế cầu tre. Từ km 92 đến km 153, nhiều cầu chịu được trọng tải 3 tấn và hạn sử dụng trong 5 năm. Chi phí 640 đồng (32).

Mặc dù còn nhiều hạn chế như đường lấm cưa, nhiều dốc cao vực sâu, nguy hiểm, phụ thuộc vào thời tiết nhưng đường liên tỉnh số 41 đã đảm nhận vai trò vô cùng quan trọng kết nối Hà Nội với Sơn La, các tỉnh Tây Bắc, Sầm Nưa. Giao thông đường bộ đã hỗ trợ rất lớn, khắc phục những hạn chế của giao thông đường thủy, thúc đẩy giao thương giữa miền núi với đồng bằng và trong nội tỉnh.

Dựa trên tài liệu lưu trữ và điền dã, tác giả đã hệ thống một số tuyến đường giao thương sau:

- Tuyến đường từ cảng Tạ Bú (Mường La) ra Sơn La tới Thuận Châu, Điện Biên, Phong Sa Lý (Lào) (33).
- Tuyến từ Thuận Châu đi Điện Biên tới Luông Pha Băng (Lào) và ngược lại (34).
- Tuyến từ Trung Quốc về Lào Cai, Lai Châu đến Sơn La và ngược lại: chủ yếu buôn bán quế và thuốc phiện lậu (35).
- Tuyến Suối Rút - Sơn La - Tuần Giáo, vào mùa mưa đường sạt lở, hàng hóa trên tuyến này sẽ được chuyển theo đường từ Yên Bái đến Nghĩa Lộ, Ngọc Chiến (Mường La) sau đó theo đường Tạ Bú - Sơn La (36).
- Tuyến Sơn La - Yên Bái: chủ yếu do những người Thái tập hợp nhau thành nhóm buôn bán nhỏ đi mua sắm những đồ dùng nhu yếu cho cả bản (37).
- Tuyến Hủa Phăn, Trấn Ninh, Viêng Chăn, Luông Pha Băng qua Sơn La để mua bò từ Lào về mang xuống vùng đồng bằng Bắc Kỳ buôn bán gia súc (38).

Có thể thấy, so với giai đoạn 1904 - 1934, giao thông giai đoạn 1935 - 1945 có

phần khởi sắc hơn, thể hiện qua sự hoàn thiện một số tuyến đường quan trọng: đường 41 nối Sơn La với các tỉnh Tây Bắc và Hà Nội (nay là Quốc lộ 6), đường Tạ Khoa nối với biên giới Lào (nay là Quốc lộ 37, 43), đường Tạ Bú - Sơn La (nay là Quốc lộ 279D). Trên hệ thống giao thông đường bộ, xuất hiện một số cây cầu xi măng. Từ sự phát triển của giao thông, các tuyến buôn bán đã được hình thành.

4. Nhận xét

Với sự đầu tư của thực dân Pháp, giao thông Sơn La thực sự có nhiều chuyển biến so với thời gian trước. Nếu so sánh với cuối thế kỷ XIX, việc đi lại và vận chuyển hàng hóa chủ yếu bằng đường thủy với phương tiện thô sơ, thời gian đi lại kéo dài hàng tuần thì đầu thế kỷ XX, việc đi lại giữa các tỉnh và châu huyện bớt khó khăn do có hệ thống đường liên tỉnh nối Hà Nội, Sơn La, Lai Châu. Việc xuất hiện đường rải đá, cán đá bằng máy lu là một bước tiến quan trọng so với đường đất trước đây. Thời gian đi lại chỉ tính bằng giờ, khối lượng hàng hóa vận chuyển tăng, giảm chi phí, công sức vận chuyển, phá vỡ thế cô lập của Sơn La và các tỉnh Tây Bắc, Thượng Lào. Giao thông được đầu tư đã tạo nên mạng lưới các tuyến đường: Sơn La - Suối Rút - Hà Nội, Tạ Khoa - Mộc Châu - Sầm Nưa, Tạ Bú - Sơn La... kết nối trong và ngoài tỉnh, nối các cảng sông: Chợ Bờ, Suối Rút (Hòa Bình), Vạn Yên (châu Phù Yên), Tạ Chan (châu Mai Sơn), Tạ Bú (châu Mường La) với trung tâm các châu Mường.

Sự xuất hiện mạng lưới giao thông đường bộ là một chuyển biến của tỉnh Sơn La thời Pháp thuộc so với hệ thống đường mòn trước đây. Tuy nhiên, chất lượng đường kém nên việc đi lại vẫn hết sức khó khăn, hiệu quả thương mại của tuyến đường chưa cao. Tuy vậy, với sự thay đổi của giao thông đã thúc đẩy sự chuyển biến của thương nghiệp thời kỳ này.

Về phương tiện giao thông đường bộ: do tiến độ mở đường ở Sơn La chậm, chất lượng đường thấp nên việc vận chuyển hàng hóa chủ yếu vẫn sử dụng hệ thống xe kéo, hoặc sử dụng gia súc thồ hàng, thậm chí dùng sức người. Năm 1921, việc vận chuyển chủ yếu bằng sức người và ngựa “chặng đường từ Tạ Bú đến Sơn La (đi đến Sơn La hoặc qua Điện Biên và Phong Sa Lý) đã vận chuyển tổng cộng là 226.042 kg hàng hóa, trưng dụng được 4.002 con, 11.403\$48 đã được chi trả cho việc giao thông đi lại. 5 tháng đầu năm 1922 trưng dụng được 3.519 con, vận chuyển 63.887kg... nói chung việc đi lại rất khó khăn tốn kém” (39). Chính quyền hi vọng “Một khi tuyến đường này được cải tạo để xe ba gác đi lại sẽ giảm được 4.000\$ cho việc nuôi ngựa và đặc biệt là giảm hẳn đội ngũ cu li”. Năm 1925, khi cả tỉnh Sơn La đã có 158,5km đường được mở ở các tuyến thì xe ô tô, chủ yếu là xe nhỏ, xe ba gác mới được sử dụng nhiều hơn (40). Giữa những năm 1930, số lượt xe chạy trên địa bàn tỉnh Sơn La không nhiều, chủ yếu là loại xe trọng tải từ 1 đến 3 tấn, chủ yếu phục vụ hoạt động của Tòa Công sứ. Tri châu Cẩm Văn Oai (châu Mai Sơn) cũng sở hữu một chiếc ô tô phục vụ những chuyến công vụ. Người dân vẫn sử dụng các phương tiện truyền thống như xe bò, xe kéo, đi bộ...

Điểm khác biệt của Sơn La so với một số tỉnh miền núi vùng Đông Bắc chính là việc ở Sơn La thời Pháp thuộc chưa có đường thuộc địa - tuyến đường quan trọng tầm quốc gia và xuyên quốc gia trong hệ thống giao thông đường bộ. Nếu tuyến đường thuộc địa số 2 nối Hà Nội với Cao Bằng, Hà Giang, đường số 6 nối Hà Nội với Hòa Bình thì tuyến Suối Rút (Hòa Bình) - Sơn La - Lai Châu thời điểm đó chưa được Pháp quy hoạch là đường thuộc địa. Theo đánh giá của Pháp lúc bấy giờ, tuyến đường này chỉ được coi là *đường xâm nhập* - nghĩa là đường tạo sự liên lạc

thuận tiện giữa các điểm thuộc các tỉnh xa xôi và tương lai sẽ góp phần vào sự phát triển kinh tế *Liên bang*. Mục đích ban đầu của tuyến đường này là như vậy nhưng trong quá trình khai thác, nó đã phát huy vai trò của một tuyến đường liên tỉnh, liên quốc gia, vì thế, về sau tuyến *đường xâm nhập* này đã được sáp nhập với *đường thuộc địa số 6*, tạo thành một tuyến đường nối từ Hà Nội tới các tỉnh Tây Bắc và vùng Thượng Lào, nay gọi là Quốc lộ 6.

Vốn đầu tư cho giao thông nhỏ giọt nên chất lượng đường thấp. Nguồn kinh phí cấp cho xây dựng đường giao thông trích từ Ngân sách liên bang, bình quân 300.000 đồng/một năm cho cả 3 kỳ của Việt Nam và Lào, Campuchia (41) và một phần từ ngân sách địa phương. Chi phí đó không đáng kể so với khối lượng lớn công việc đường miền núi. Vì thế, việc làm tuyến đường liên tỉnh 41 kéo dài hàng chục năm mới hoàn thành được hơn 200km đường. Đường có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, nền mặt đường hẹp, chỗ rộng nhất là 6m, “mặt đường rộng trung bình 2,5 đến 3,5m, độ dốc lớn, nhất là các đoạn đường qua đèo dốc, nhiều nơi độ dốc quá lớn, bán kính đường cong hẹp, cua ngoặt nhiều, không đủ tầm nhìn cho ô tô qua lại” (42).

Việc hoàn thành những tuyến đường giao thông trên phải đánh đổi bằng mồ hôi, xương máu của hàng nghìn phu làm đường. Thiếu ăn, bệnh tật và bị bóc lột sức lao động là tình cảnh chung của những người phu làm đường. Thậm chí, các *phìa mường* cũng phải đi chỉ đạo tại các công trường ở xa và bỏ mạng khi đang làm nhiệm vụ như trường hợp ông Cẩm Văn Ba (phìa Mường Chanh, Mai Sơn) mất vì tai nạn nổ mìn. Cuốn sử thi người Thái *Quam tô mường* cũng ghi lại tình cảnh này: “Năm 1932, Tây cho mở đường đi Thượng Lào và từ Mộc Châu đi Suối Rút. Con đường này người Thái gọi là “đường Pha Lỉ. Pha Tổ cơ

cực. Con trai đi phu chết, con gái phải ở góa sớm, bản mường không yên vui” (44). Vì thế, trong những năm 1930 - 1932, trước sự bóc lột tàn bạo của bọn phìa, tạo ở Phù Yên, những người nông dân chịu gánh nặng đi phu làm đường tuyến Suối Rút, Mộc Châu đã đấu tranh dưới sự lãnh đạo của Quảng Thảo - quan chức bản Liềm, xã Huy Thượng, đấu tranh đòi giảm phu phen để có thời gian làm ruộng.

Mặc dù giao thông có những chuyển biến nhất định nhưng tác động của nó chưa đủ mạnh để thúc đẩy kinh tế tỉnh Sơn La phát triển. Ngoài những nguyên nhân về chính sách của chính quyền thực dân, khó khăn về nguồn nhân công, sự khác biệt về phong tục, sự khắc nghiệt về khí hậu... thì giao thông đi lại khó khăn là một trong những nguyên nhân khiến các nhà đầu tư dè chừng. Vì thế, trong lĩnh vực nông nghiệp: ở Sơn La không có những đồn điền của người Âu và người Việt trong một thời gian dài (từ 1909 đến 1939), trong công nghiệp khai mỏ “từng được người Hoa thực hiện, nhưng rồi họ từ bỏ ý định và không buồn nhắc đến nữa, vì kết quả đạt được chẳng thấm thía gì so với kinh phí bỏ ra” (45).

So với các tỉnh thành khác, Sơn La gần như vẫn cách biệt với miền xuôi nên sự giao lưu giữa các vùng miền còn hạn chế. “Người An Nam rất vui lòng rời quê hương mình đi lao động ở các nơi xa khi họ thấy đường sá thuận tiện, cho phép họ mỗi khi cần có thể về thăm quê hương được dễ dàng” (46), nhưng đối với họ, Sơn La là vùng *rừng thiêng, nước độc*, đi lại khó khăn nên họ không muốn rời bỏ quê hương, làng xã của mình để tới một nơi như thế. Vì vậy, thời thuộc Pháp, năm 1943, số lượng người Kinh ở Sơn La chỉ chiếm 0,84%, số người Pháp chiếm 0,02% (47). Điều này lý giải cho sự du nhập những phương thức sản xuất tiến bộ từ vùng đồng bằng cho người dân tộc miền núi rất hạn chế.

Kết quả điền dã của tác giả tại địa phương cho thấy, một số tuyến đường từ thời Pháp đến nay vẫn được sử dụng: *tuyến Chợ Bờ, Suối Rút - Sơn La - Lai Châu* nay là Quốc lộ 6 là một tuyến đường huyết mạch nối Hà Nội với các tỉnh Tây Bắc; *tuyến Tạ Khoa - Mộc Châu - Sầm Nưa* nay là Quốc lộ 43 vẫn phát huy hiệu quả về kinh tế, an ninh, quốc phòng. *Tuyến đường Tạ Bú - Sơn La* nay là đường Quốc lộ 279D không chỉ là con đường nối thành phố Sơn La với huyện Mường La mà còn phục vụ cho công trình thủy điện Sơn La và kết nối với Lai Châu.

Nhìn tổng quan, hệ thống giao thông đường bộ tỉnh Sơn La trong thời gian 40 năm (1904 - 1945) đã có những thay đổi dù rất chậm chạp. Một số tuyến đường chính đã được mở kết nối Sơn La với các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ trong đó có Hà Nội, các tỉnh Tây Bắc, một số tỉnh Bắc Lào và các tuyến đường nội tỉnh, nối cảng sông với các châu huyện bằng đường bộ. Để có sự chuyển biến đó là nhờ vốn đầu tư từ nguồn ngân sách Liên bang, ngân sách địa phương và sự góp sức rất lớn của người dân Sơn La. Do ngân sách có hạn, địa hình chia cắt, khan hiếm nhân công, chi phí đắt đỏ nên chất lượng các tuyến đường rất thấp, đường hẹp, lắm cua nhiều dốc, đa phần đường rải đá, việc đi lại vẫn hết sức khó khăn. Thậm chí, trong báo cáo kinh tế năm 1940, người Pháp vẫn nhận xét nguyên nhân của tình trạng kinh tế Sơn La “*ngu yên*” là do “*cái giá của giao thông vận tải*” (48). Mặc dù vậy, việc mở và nâng cấp các tuyến đường bộ chính là hệ quả của công cuộc cai trị và khai thác thuộc địa của thực dân Pháp; phần nào làm giảm sự cô lập của tỉnh và góp phần chuyển biến kinh tế, xã hội tỉnh Sơn La nửa đầu thế kỷ XX, bước đầu thiết lập cho hệ thống giao thông đường bộ hiện đại của tỉnh Sơn La và vùng Tây Bắc sau này.

CHÚ THÍCH

(1). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, Nxb.Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.315 - 326.

(2). *Rapports généraux des provinces de Son La, Son Tay, Thai Binh, Thai Nguyen, Tuyen Quang, Yen Bay de 1917 à 1918 au Conseil de Gouvernement de l'Indochine (session 1918)*, hồ sơ số 36531-06. RST, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia (TTLTQG) I, Hà Nội.

(3), (14). *Rapports économiques du 1er semestre 1919 des provinces du Tonkin : Ha Dong, Ha Nam, Hai Duong, Hoa Binh, Hung Yen, Lai Chau, Nam Dinh, Phuc Yen, Phu Tho, Quang Yen, Son La, Son Tay, Thai Binh, Thai Nguyen, Yenbay. 1919*, hồ sơ số 72586 - 6.RST, TTLTQG I, Hà Nội.

(4). Tạ Thị Thúy, *Lịch sử Việt Nam tập 7 từ năm 1897 đến năm 1918*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 2017, tr.26.

(5). D.Lanessan, *La colonisation française en Indochine*, Ancienne Librairie Germer Baillière Cie. Paris, 1895, tr.85.

(6), (7). *Travaux de la route de Cho Bo à Su Yut et Son La 1892*, hồ sơ số 7498, TTLTQG I, Hà Nội. Về Phó Công sứ Pennequin (1849-1916): năm 1888, ông nhận nhiệm vụ phải bình định vùng đất Tây Bắc với cương vị “Phó Công sứ tỉnh quân quản ở thượng nguồn Sông Đà và vùng đất Mường”. Sau khi hoàn thành nhiệm vụ, ông trở về Pháp, đến 9-1890, ông trở lại Bắc Kỳ. Năm 1891, ông nắm quyền chỉ huy đạo quan binh số 4. Khi cai quản vùng Sơn La và Tây Bắc, Pennequin đã sử dụng các thủ lĩnh người dân tộc thiểu số để biến Tây Bắc trở thành một xứ tự trị không chịu ảnh hưởng của “người An Nam”. Ông tham gia các trận đánh đầu với đội quân của Đốc Ngũ và Đề Kiêu, tiêu diệt lực lượng Đốc Ngũ, thu phục Đề Kiêu. Ông hồi hương về Pháp năm 1898. Đối với những thủ lĩnh người địa phương được ông trọng dụng, Pennequin rất có tầm ảnh hưởng. Trong đánh giá của chính quyền Pháp, “sự ra đi của người vừa là nhà ngoại

giao tài ba vừa là một nhà lãnh đạo quân sự vĩ đại đã để lại một khoảng trống mệnh mông ở Bắc Kỳ” (Nguyễn Bá Dũng, *Tướng Pennequin (1849-1916) “Người bản địa” và tông đồ của đội quân da vàng*, Tạp chí Nghiên cứu và phát triển, số 5 (159), 2020, tr.106-124).

(8). *Projet de route de Van Bu à Yen Bay 1901*, hồ sơ số 33252, TTLTQG I, Hà Nội.

(9). Dương Kinh Quốc, *Việt Nam những sự kiện lịch sử (1858 -1918)*. Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2003, tr.380.

(10), (43). Phan Văn Liên, *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội, 1999, tr.118, 199.

(11). *Rapports politiques et économiques des provinces de Nam Dinh, Ninh Binh, Phu Tho, Quang Yen et Son La 1915*, hồ sơ số 46479-03.RST, TTLTQG I, Hà Nội.

(12), (13). *Projet de route entre Son La - Hanoi par Yen Chan et Cho Bo 1904*, hồ sơ số 38968.RST, TTLTQG I, Hà Nội.

(15). *Procès - verbaux des réunions des Conseils provinciaux de Bac Giang, Cao Bang, Ha Dong, Ha Giang, Hung Yen, Kien An, Moncay, Nam Dinh, Son La, Thai Binh, Vinh Yen 1923*, hồ sơ số 78523.RST, TTLTQG I, Hà Nội.

(16), (36). *Rapports généraux annuels des provinces de Son La, Son Tay, Thai Binh et Thai Nguyen de 1923 à 1924 au Conseil de Gouvernement de l'Indochine (session 1924)*, hồ sơ số 36554-5. RST, TTLTQG I, Hà Nội.

(17). *Rapports économiques semestriels des provinces du Tonkin (Phu Tho, Phuc Yen, Quang Yen, Son La) 1922-1924*, hồ sơ số 72584 - 06.RST, TTLTQG I, Hà Nội.

(18), (40). *Rapports économiques des provinces du Tonkin: Quang Yen, Son La, Son Tay, Thai Binh, Thai Nguyen, Tuyen Quang, Yenbay. 1924-1925*, hồ sơ số 72582 - 03.RST, TTLTQG I, Hà Nội.

- (19). *Réunions des Conseils provinciaux des provinces de Phu Tho, Quang Yen, Son La, Son Tay, Thai Nguyen, Tuyen Quang du Tonkin en 1929*, hồ sơ số 78529 - 02.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (20). *A.s des travaux de la route de Son La à Ta Bu sur la riviere Noire 1915*, hồ sơ số 6018. RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (21). *A.s des travaux exécutés en 1916 et de l'emploi des crédits délégués à la province de Son La. 1916*, hồ sơ số 100. TPT, TTLTQG I, Hà Nội. Về cầu Bản Ái, hiện nay có 2 cây cầu gần như song song nhau: Bản Ái cũ và Bản Ái mới. Cây cầu Bản Ái cũ thời Pháp thuộc nằm trên tuyến đường tỉnh lộ 106 cũ, nay đã được thay thế bằng cầu mới trên đoạn đường mới.
- (22). *Rapports mensuels des provinces: Son La, Thai Binh, Thai Nguyen, Tuyen Quang, Vinh Yen, Yen Bay en 1914*, hồ sơ số 30548-3.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (23). *Rapport économique de la province de Son La de 1933*, hồ sơ số 74289. RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (24), (27), (45). *Rapport économique de la province de Son La de 1934*, hồ sơ số 74290.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (25). *Hà Thành ngọ báo*, số 1679, 7 Tháng Tư 1933.
- (26). *Saint Poulof, Notice sur la province de Son La, 1932*, Lưu tại Thư viện Quốc gia Việt Nam, kí hiệu M10369, tr.11.
- (28). *Rapport Économique de la province de Son La de 1935*, hồ sơ số 74291.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (29), (30), (32). *Rapport économique de la province de Son La de 1936*, hồ sơ số 74292.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (31), (48). *Rapport économique de la province de Son La de 1940*, hồ sơ số 74297.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (33), (39). *Rapport annuel sur la situation générale de la province de Son La de Juin 1922 à Décembre 1922*, hồ sơ số 36544 - 22.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (34). *Rapport sur la situation de la province de Van Bu 1902*, Hồ sơ số 55027.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (35). *Rapport sur la situation de la province de Van Bu 1902*, Hồ sơ số 74.AFC, TTLTQG I, Hà Nội.
- (37). *Rapports économiques du 1er semestre 1917 des provinces du Tonkin: Bac Giang, Bac Kan, Ha Giang, Hanoi, Hai Duong, Hoa Binh, Phuc Yen, Kien An, Nam Dinh, Ninh Binh, Phuc Yen, Phu Tho, Quang Yen, Son La, Thai Binh*, Hồ sơ số 72586.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (38). *Rapports économiques et statistiques commerciales des provinces: Phu Lien, Phu Lo, Quang Yen, Son Tay, Thai Binh, Thai Nguyen, Tuyen Quang, Van Bu, Vinh Yen, Yen Bay en 1903*, Hồ sơ số 72470 - 03.RST, TTLTQG I, Hà Nội.
- (41), (46). A.A. Pouyanne, *Các công trình giao thông công chính Đông Dương* (người dịch: KS. Nguyễn Trọng Giai), Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội, 1994, tr.168; 57.
- (42). Phan Văn Liên, *Giao thông vận tải Việt Nam giai đoạn (1858 - 1957)*, Nxb.Giao thông vận tải, Hà Nội, 1988, tr.199.
- (44). *Nhân dân các dân tộc Tây Bắc chống thực dân Pháp xâm lược (1858 - 1930)*, tập 1 (Sơ thảo), Ban Dân tộc Khu tự trị Tây Bắc xuất bản, 1972, tr.44. Về phía Cẩm Văn Ba: ông là phía Mường Chanh (Mai Sơn) nên các con của ông được đi học ở Trường Tiểu học Pháp - Việt, trong quá trình tiếp xúc với những người tù chính trị Nhà tù Sơn La đi lao động ngoài nhà tù, họ đã được giác ngộ và theo cách mạng, tham gia cách mạng tháng Tám 1945 ở Sơn La gồm: Cẩm Văn Minh, Cẩm Vinh Tri, Cẩm Văn Quế, Cẩm Văn Chính, Cẩm Cung Chức.
- (47). Tổng cục Thống kê, *Số liệu thống kê Việt Nam thế kỷ XX*, tập I, Nxb.Thống kê, Hà Nội, 2004, tr.46.