

NGƯỜI SÁNG CHẾ RA CHIẾC XÍCH LÔ Ở CHÂU Á LÀ NGƯỜI PHÁP

Nguyên tác: Cécile Négret*

Người dịch: Nguyễn Bảo Quốc**

Người sáng chế ra chiếc xích lô được biết đến ở châu Á là một công dân Pháp, ông Pierre Maurice Coupeaud. Câu chuyện việc sáng chế vẫn còn nhắc đến mãi tận ngày nay.

Ông Pierre Maurice Coupeaud sinh năm 1872 ở Péreuil, một vùng quê nhỏ nằm cách thành phố Angoulême khoảng 20km về phía Đông Nam nước Pháp. Ông tốt nghiệp Kỹ sư tại Trường Đại học Mô, ông cũng được biết đến là một vận động viên thể thao và là tín đồ của bộ môn xe đạp và bóng đá. Vào cuối những năm 1920, ông rời Pháp đến định cư tại Phnom Penh, Thủ đô Campuchia - thời điểm đó là thuộc địa Pháp. Năm 1933, ông Pierre Maurice Coupeaud đã thành lập Công ty “Pierre Coupeaud” trên đường Gallieni. Đây là một trong những công ty lớn chuyên về xe đạp và các mặt hàng thể thao. Mọi người không biết thêm gì về ông, ngoại trừ ý tưởng táo bạo của ông về việc cải tiến phương tiện vận chuyển ở Đông Dương.



**Hình 1: Xe xích lô ra đời từ ý tưởng cải tiến xe ba bánh của Pierre Maurice Coupeaud.
Ảnh: Le Boutillon des Charentes.**

(*) Nguồn: <https://cyclotourisme-mag.com/2020/01/22/linventeur-du-cyclo-pousse-asiatique-est-francais/>

(**) Viện Pháp tại Huế.

Xe kéo ra đời tại Nhật Bản

Vào thời điểm này, truyền thống xe kéo ra đời vào thế kỷ XIX tại Nhật Bản và rất được phổ biến tại châu Á. Xe kéo được vận hành theo nguyên lý cơ bản nhưng rất mãnh lực, đó là biểu tượng của sự nghèo đói cùng cực. Để xe kéo di chuyển về phía trước, người điều khiển nắm chặt hai tay và kéo xe chạy từng bước như ngựa chạy trên mặt đất sỏi đá, chở những hành khách thuộc tầng lớp thượng lưu ngồi phía sau. Trong điều kiện này, các vụ tai nạn không phải hiếm gặp, vì hơn nữa đa số những người kéo xe đều chạy bằng chân trần cùng cả cái bụng đói...

Sự ra đời của ý tưởng cách tân

Đối mặt với sự việc đáng buồn này, Chính quyền Pháp bắt đầu định hình một phương tiện giao thông. Vì thế, ông Pierre Coupeaud, người con vùng Charente⁽¹⁾, đã tiến hành nghiên cứu. Ông tưởng tượng ra một chiếc xe ba bánh thông minh có hình dạng như chiếc xuồng bên trong là một thùng xe, và có khớp nối, hành khách ngồi phía trước, trong khi đó người điều khiển xe ngồi đằng sau, một thanh ngang được cố định trên thùng xe đóng vai trò là ghi đông xe. Được vận hành bằng đòn bẩy, phanh chỉ tác động duy nhất lên bánh xe sau. Loại phương tiện độc đáo này cũng có một lợi ích khác biệt, đó là cho phép hành khách hưởng thụ hoàn toàn không gian xung quanh.

Những chiếc xe nguyên mẫu do ông sản xuất tại Paris đã lăn bánh lần đầu trên các con đường rộng lớn (mà yên tĩnh) của cánh rừng Boulogne, và được đạp dẫn đầu bởi Georges Speicher và René Le Grevès, hai cự vô địch của Tour de France.

Những mẫu xe ba bánh khác cũng được thử nghiệm vào ngày hôm đó nhưng đối với hai tay đua, họ phấn khích bởi phát minh tài giỏi của ông Coupeaud, họ đã không tiếc lời khen ngợi. Người ta thậm chí còn kể rằng thành công của ông ấy đã được tổ chức chúc mừng tại Pineau⁽²⁾! Năm 1935, nhận được sự chấp thuận của Bộ Thuộc địa và sau đó là của Hội đồng Thị chính thành phố Phnom Penh, ông Coupeaud đã thành lập một đội xe nhỏ. Xe xích lô đã ra đời như thế tại Campuchia!

Cuộc chinh phục tại Việt Nam

Nhờ vào thành công đó, ông đã tiến đến chinh phục Việt Nam nhưng trước mắt, ông cũng phải bảo vệ lập trường đối mặt với những nhà chức trách bảo thủ. Dù họ thừa nhận rằng việc đạp xe chở hành khách ngồi phía trước rõ ràng mang tính nhân đạo hơn so với việc phải chạy và kéo xe, công trình này được cho là cuộc cách mạng. Để chứng minh cho mọi người rằng phương tiện của ông là hoàn toàn có khả thi, ông Coupeaud, đã bền bỉ, và quyết định tổ chức một cuộc đua để minh chứng.

⁽¹⁾ Charente là một tỉnh của Pháp, thuộc vùng hành chính Nouvelle-Aquitaine.

⁽²⁾ Pineau là một khu vực nhỏ thuộc vùng hành chính Nouvelle-Aquitaine.



Hình 2 : Hai tuyển thủ xe đạp xuất sắc của Việt Nam được Pierre Maurice Coupeaud mời tham gia thử thách đạp xích lô từ Phnom Penh đến Sài Gòn với quãng đường 240km.

Ảnh: Le Boutillon des Charentes.

Nhằm đảm bảo sự thành công của mình, ông đã lôi kéo hai tuyển thủ xe đạp xuất sắc của Việt Nam, những người đã từng tham gia nhiều cuộc thi đấu. Ngày 9 tháng 2 năm 1936, hai tuyển thủ rời Phnom Penh lúc 16h trên chiếc xích lô và đã thay nhau đạp suốt đêm. Họ đã thành công đến Sài Gòn (ngày nay là Thành phố Hồ Chí Minh) vào ngày hôm sau lúc 9h30. Họ đã đi 240km với hai thủ đô trong vòng 17 giờ 20 phút. Những quan chức quản lý phương tiện giao thông đi theo giám sát bằng ô tô và được trang bị đồng hồ bấm giờ. Họ đã đo được vận tốc trung bình của hai tuyển thủ xe đạp này là 11km/h.

Mặc dù chiến lược kinh doanh đã thu hút được những người tò mò và giới báo chí, Chính quyền Sài Gòn nhận định xe xích lô cũng nguy hiểm như xe kéo và họ tiếp tục thận trọng. Chính quyền Sài Gòn bắt đầu thử nghiệm bằng việc chỉ cho phép 20 xe xích lô được đưa vào phục vụ dân chúng. Phát minh của ông kỹ sư nhanh chóng nhận được thành công lớn, trở thành phương tiện số 1 trong thành phố Sài Gòn, cũng như ở Hà Nội và Phnom Penh. Cuối năm 1939 ở Sài Gòn, có 200 xe xích lô chuyên chở dân Pháp và các tầng lớp thượng lưu của Việt Nam. Dần dần, xe kéo truyền thống biến mất khỏi thành phố.

Hai cuộc chiến tranh (Đông Dương và Việt Nam) đã làm thay đổi hoàn toàn vai trò của xe xích lô. Nó được sử dụng trong mọi việc: chở người tàn tật đến bệnh viện, di tản dân chúng tránh bom đạn, chuyên chở quân tư trang, vận chuyển đạn dược,... từ một biểu tượng ban đầu của thời kỳ thuộc địa đã trở thành phương tiện trong các cuộc kháng chiến nhân dân. Những sự kiện sau đó, cụ thể là sự cô lập

ngoại giao, lệnh cấm vận của Hoa Kỳ cũng như chiến tranh chống Khmer Đỏ và Trung Quốc, đã làm sa sút nền kinh tế Việt Nam. Do vậy, chiếc xích lô đã bắt đầu một vòng quay mới. Ngày xưa, từng được dành cho giới thượng lưu, bây giờ nó đã trở thành phương tiện giao thông phổ biến và rẻ tiền cho các gia đình bình dân.

Thời suy thoái của xe xích lô tại Việt Nam vào cuối thế kỷ XX

Từ những năm 1990, với sự đổi mới kinh tế, phát triển đô thị và cải tạo đường xá, xe xích lô giảm dần trên bán đảo Đông Dương. Tại Việt Nam, xe ôm (mototaxi) đã lên ngôi. Người Campuchia đã bỏ xe xích lô và chuyển sang sử dụng loại xe “tuk tuk” gắn động cơ, đây là loại xe mà phần trước được chế tạo từ xe máy. Lợi ích hiển nhiên của những loại xe này là nhanh hơn nhiều so với xích lô nhưng tiếng khởi động xe lại quá âm ỉ. Nếu muốn di chuyển bằng phương tiện thân thiện với môi trường và không tiếng ồn thì phát minh của Coupeaud vẫn là một phương tiện lý tưởng.

Tại Việt Nam, theo thống kê mới nhất vào năm 2016, vẫn còn khoảng 390 phương tiện được đăng ký. Tại Thành phố Hồ Chí Minh, một cuộc đua đổi đầu giữa những tay lái nhanh nhất được tổ chức vào tháng 3 hằng năm. Sự kiện thể thao này cũng đã thu hút sự tham gia của những người nước ngoài đang sinh sống hoặc làm việc tại đây. Ngoài mục đích là thú vui cho sự cố gắng và lễ hội, cuộc đua còn nhằm quyên góp số tiền lớn để giúp đỡ các trẻ em nghèo, xây dựng trường học và cải thiện cơ sở vật chất của các trường học.

Tại Phnom Penh, người ta ước tính có khoảng 3.000 xe xích lô vào năm 2003. Số lượng đã giảm xuống còn 500 xe vào năm 2013, một công ty đã được thành lập để duy trì sự sống của số phương tiện này. Nhiệm vụ của công ty này là tập hợp những người lái xe để đề xuất các hợp đồng với các công ty du lịch. Thật vậy, nếu như xe xích lô vẫn lưu thông thì chủ yếu là nhờ vào du lịch bởi vì đây là một trong những hoạt động thiết yếu của đất nước. Dù được du nhập từ nước ngoài và mang tính hoài cổ, xe xích lô đã trở thành một biểu tượng văn hóa.

Ngồi trên xe, du khách có thể khám phá thành phố với khoảng cách gần hơn bởi lẽ xích lô có thể len lỏi qua những con đường hẹp nhất và tránh được nhiều đợt tắc đường. Du khách có thể ngồi hàng đầu để chụp ảnh hoặc quay phim về cuộc sống nhộn nhịp. Hiện tại, chỉ còn 200 xe nhưng Thủ tướng dự kiến thành lập một hiệp hội nhằm ủng hộ hoạt động này.

Dù cho những chiếc xích lô có nguy cơ biến mất tại châu Á, xích lô của ông Pierre Coupeaud vẫn còn một tương lai tươi sáng phía trước.

Phục hưng xích lô tại các nước công nghiệp hóa

Điều ngạc nhiên là xe xích lô được phát triển tại nơi mà không ai ngờ tới! Từ vài năm trở lại, để chống ô nhiễm, các nước như Mỹ, Canada và một vài nước châu

Âu, bao gồm cả Pháp, đã bắt đầu nhập khẩu xích lô. Giá nhiên liệu tăng cao ngất ngưỡng, lợi ích của xích lô từ đó lại được nhân đôi!

Tại các thành phố lớn, các công ty bán và cho thuê xích lô nở rộ. Các công ty cung cấp các loại phương tiện dùng sức người hoặc có gắn động cơ điện. Các loại phương tiện này dĩ nhiên cũng xuất hiện trong lĩnh vực du lịch, vận chuyển hàng hóa, dịch vụ chuyển phát thư hoặc giao hàng tận nhà. Thậm chí nhiều gia đình cũng đã mua xích lô! Từ nay về sau, sẽ không hiếm khi bắt gặp hình ảnh các ông bố bà mẹ chở con đến trường trên chiếc xe được bố trí 1 băng ghế dài. Bởi vì loại phương tiện này thú vị hơn hình dáng của nó, hình dáng làm gợi nhớ đến loại xe ba bánh cũ xuất hiện vào Chiến tranh Thế giới thứ hai và bị quên lãng vào những năm 1960.

Tóm lại, với những lo lắng hiện nay về môi trường sinh thái, xe xích lô nhanh chóng quay về trên vùng đất của chính cha đẻ của nó và luôn được sử dụng tại thời điểm hiện tại.

N.B.Q. dịch