

UNA REVOLUCIÓ MUNDIAL

Cent anys de l'automòbil

D'aquí a unes quantes setmanes, el món celebrarà el centenari de l'automòbil de gasolina, un invent que ha capgirat el planeta en què vivim.

J. Castellà-Gassol

D'aquí a quatre dies, el món celebrarà el centenari de l'artefacte de quatre rodes que ha revolucionat la humanitat més que Lenin i tant com la televisió.

Fou en 1886 quan un industrial alemany de 44 anys, Gottlieb Wilhelm Daimler acoblà un estrany giny, mogut per gasolina, a un vehicle de quatre rodes, i hom s'adonà que allò caminava sol, sense necessitat de cavalls. Carl Friedrich Benz, un altre germànic fou el muntador, l'any següent, d'un extravagant tricicle mogut pel mateix sistema.

La indústria automobilística, que és —després de la indústria de guerra— la que fa moure l'economia mundial, ha escollit la data del 1886 com a originadora del centenari. Però els iniciats expliquen que ja l'any 1875 un tal Siegfried Markus s'havia passejat pels carrers de Viena amb un vehicle motoritzat. Essent, però, un



Del passat al futur. L'evolució estètica dels automòbils és quasi més gran que la mecànica.

jueu, el suposat inventor fou esborrat de la memòria oficial austríaca. Els italians també fan saber que, en 1884, Enrico Bernardi havia fet circular pels carrers de Pàdua un tricicle motoritzat, com a joguet del seu fill de cinc anys. El cotxe és un invent europeu i a Londres, a París i a Barcelona de seguida hi va haver gent que es va llençar a la nova aventura manufacturera.

A França, els germans Armand i Eugène Peugeot, amos d'una fàbrica de bicicletes, van construir en 1888 un automòbil de tres rodes amb motor de vapor. Un català de Barcelona, Francesc Bonet, va inventar un espectacular tricicle automòbil, però no va aconseguir la finançació necessària per a comercialitzar-lo. Els inventors depenen sempre d'uns altres personatges que, en la cosa, no hi entenen gaire, i que són els que tenen els duros. I tots plegats depenen, pel que fa als permisos, d'un tercer grup de personatges, els buròcrates de l'estat, que, no hi entenen gens.

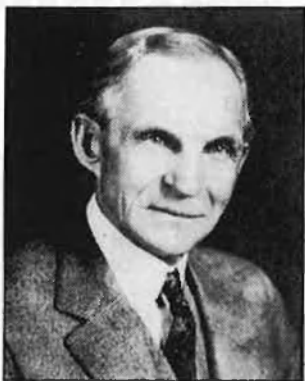
De la bicicleta a l'astronàutica

En aquell tombant del segle dinovè es veien cada dia nous invents, extravagants fantasies. Els ciclistes provocaven ensurts a les capitals europees, i alguns aventurers esbojarrats pretenien d'imitar el vol dels ocells.

Tota novetat era considerada un progrés. Un dia, un enginyer prussià, Otto Lilienthal, va passar volant, penjat d'un planejador monoplà, per sobre de les teulades dels suburbis de Berlín; no va ensopegar, miraculosament, amb cap de les xemeneies que fumejaven el bosc de cases. Però un colp de vent, el va llençar per terra. Lilienthal, es va matar.

La dèria de la velocitat com a nou valor semblava haver-se apoderat del món. A l'escalf del *boom* de la bicicleta, es covava l'embrió de l'astronàutica intergalàctica. La mateixa fotografia —que era, per definició, l'art de fixar l'instant—, es mobilitzava. Les figures del retrat agafaven vida, començaven a córrer, i fins i tot es veia un tren arribant a l'estació i els fums de la caldera ennuvolaven de mica en mica la sala de projeccions del cinematògraf de París, on un tal Louis Lumière acabava de pre-

sentar al públic la primera pel·lícula de la història. A l'any següent, als Estats Units d'Amèrica, Thomas Alva Edison abandonava el *kinetoscope*, un aparell de visió individual que havia intentat, per un altre aparell que permetria la visió col·lectiva. Del temps deturat es passava a les corredisses, i de l'individu, a les masses.



I en l'inici va ser Henry Ford... i les seues teories revolucionàries sobre el consum de masses. En les fotografies Henry Ford i la seua primera factoria.

El futur sobre quatre rodes

Edison era l'amo d'una sèrie d'indústries, en una de les quals treballava un contramestre d'origen irlandès, un home de poques lletres però de molta habilitat amb les mans: Henry Ford. A còpia de perdre nits dins d'un cobert que li havien deixat, el contramestre havia aconseguit muntar una maquineta de quatre rodes que anava amb gasolina. La construcció d'aquell cotxe fet a mà l'he vista immortalitzada en un dibuix de Norman Rockwell, que es féu famós com a il·lustrador de la revista «Saturday's Evening Post». Rockwell retratà Ford just en el moment en què ja havia instal·lat un mànec d'aixada com a eix del volant i d'haver bastit un motoret de dos cilindres sobre quatre rodes de bicicleta.

Si no fallaven les teories, aquell trast lligat amb filferros havia de funcionar. Només calia provar-ho. Era un dia de pluja del 1896, però Ford no podia esperar més. Es van sentir uns quants espetecs estranys. La cadena es va arrapar a l'engranatge i allò semblava que es movia. Ford no s'ho va pensar dues vegades. Va saltar a dalt del selló del cavall mecànic i

botant sobre l'empedrat, s'allunyà carrer avall, per aquell trist carrer de cases de totxo vermell del fumejant Detroit. La veïna que va treure el nas per la finestra va reconèixer l'home que cavalcava aquell sorollós monstre, envoltat d'una fumera pudent i es va pensar que Mr. Ford, un home que ni bevia, ni jugava, ni renegava, s'havia tornat boig.

El diari més important de Detroit va manifestar el seu neguit davant els previsibles estralls que podria causar a la via pública aquella mena d'objectes, que encara no tenien un nom definitiu. Heus aquí les reflexions d'un redactor del *Journal* de Detroit d'un dia de l'any 1897:

«Els inventors que batallen amb el propòsit de perfeccionar un carruatge o cotxe d'autopropulsió, s'han topat amb serioses dificultats per a trobar les condicions, absolutament necessàries, que calen per a assegurar-ne l'ús a les carreteres públiques. Les condicions més importants són: que es pugui controlar la velocitat, que el motor no faci cap soroll i que no faci pudor».

La tossuderia de Ford aconsegüí que un grapat d'homes de negocis de Detroit possessin fe i diners en el projecte. Perquè la fe es demostra per les obres i perquè els homes de Detroit i de tota Nord-Amèrica estaven condemnats a no mirar enrere. La nova i considerablement brutal societat d'immigrants que havien hagut de fugir del vell continent, era abocada a creure en el futur. Els dos milions d'irlandesos que per causa de la fam havien emigrat als Estats Units, ha-

vien cremat les naus, i el mateix havien fet polonesos i russos i lituans i jueus centro-europeus i tants d'altres. Sobre les cendres de les tendes dels sioux autòctons en retirada, i sobre el record de la guerra civil bullia una nova societat condemnada a viure de l'exploració del futur. El cotxe era un invent europeu, però seria a Amèrica on començaria a córrer més de pressa. En canvi, des del punt de vista de motors, de tècniques i d'estètiques, els primitius cotxes americans quedaven en un segon terme, respecte dels europeus. El model *Silver Ghost* («La fantasma de plata») de Rolls-Royce, construït a partir de l'any 1909, fou considerat el número 1 de la tècnica mundial. Els camions de la britànica Bentley foren, a mitjan dècada dels vint, els més ràpids del vell continent. L'italià Vincenzo Lancia, un aficionat a l'òpera i membre d'una família que va fer els duros venent una marca de sopes, serà recordat com a autor del model *Lambda*, del 1923, que per primera vegada introduïa la suspensió independent de les rodes de davant. El cotxe de carreteres *Type 35* d'Ettore Bugatti, ha estat potser el millor disseny que s'ha fet mai

d'un automòbil, si bé n'hi ha que han preferit els dissenys del català Ricart.

Un català, mestre d'Enzo Ferrari

El català Guifré Ricart —fundador a Barcelona, el 1924, de la fàbrica d'automòbils «Ricart» i després cap d'estudis de la societat Alfa-Romeo a Itàlia— es distingí pels seus dissenys, que «eren el doble d'elegants i més complets que tots els altres cotxes del seu temps», segons comentaristes britànics.

Un punt a anotar en el «Guinness Book of Records» dels catalans és que l'enginyer Ricart fou ni més ni menys que el mestre d'Enzo Ferrari.

Pel que fa al prestigi de marques com Mercedes-Benz o Citroën, potser ja és tot dit.

De l'ús a l'abús

L'automòbil hauria pogut ser un bell instrument de progrés en mans només d'uns quants usuaris, tal com ha passat amb el microscopi electrònic, o les màquines segadores, però l'evolució fou molt diferent, i de l'ús es passà de seguida a l'abús massiu. Quan encara no se sabia si l'èxit de

l'automòbil consistiria en la propulsió per vapor, per gasolina o per electricitat, alguns dels primitius socis de Ford, com ara Alex Malcomson, creien que el gran negoci consistiria en la fabricació de molt pocs i bons cotxes a preus molt alts. I ho van continuar creient després d'haver-se imposat la propulsió del motor per benzina. Però Henry Ford tenia la idea del tot oposada: el gran negoci, segons ell, seria la fabricació en massa d'un vehicle senzill i d'anar per casa, que es pogués vendre a preus baixos. I en imposar-se la idea fordiana va venir que, ara, tot el planeta és ple de cotxes que van amunt i avall i que quan arriben a certs pobles de muntanya, molt abans de veure-hi el campanar ja us topeu amb el cementiri de cotxes a l'entrada.

L'any 1908, en treure Ford al mercat el seu famós model «T», als Estats Units ja hi havia més de 500 companyies automobilístiques, animades per la promesa d'obtenir beneficis alts amb un capital molt baix, perquè és el cas que els primitius fabricants de cotxes, en realitat, eren muntadors, en petits tallers, de les peces que fabricaven uns proveïdors independents. Però Ford, en llançar-se a la producció en cadena, fou el detonant d'una nova forma de vida. L'era del consumisme va començar un dia d'hivern del 1914, a Detroit, quan les indústries Ford van anunciar que doblaven el sou dels seus treballadors, per a una jornada de només vuit hores de feina continuada: dels dos i mig dòlars miserables, que només donaven per a no morir-se de gana i arribar a final de més, ara, l'obrer de tallers cobraria el doble i... es podria comprar un cotxe. Ford inaugurà el principi que la producció de massa només es podia sostenir mit-

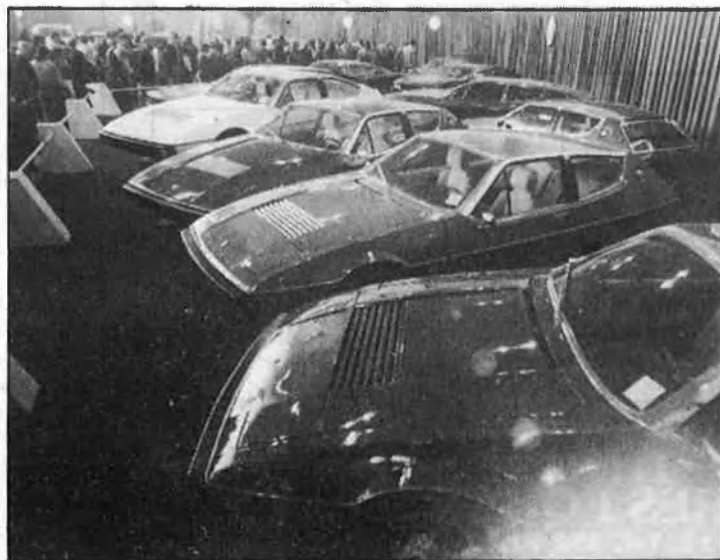
jançant un consum de massa; calia que els obrers tinguessin prou diners per despendre'ls en els productes que ells mateixos fabricaven.

Motor de la indústria

La progressiva baixada de preus de venda dels Ford «T», aconseguida gràcies a la producció en cadena, va fer que la competència, incapaç de competir, comencés a vendre cotxes a crèdit. Provocat, doncs, per la indús-



L'automòbil s'ha convertit, en uns casos en un objecte de luxe i, en uns altres, en un mitjà massiu de transport o inclús —el «600»— en símbol d'una època o un país.



NOVETATS EN LLIBRES

VIVENCIES D'UN SEPARATISTA

Josep Maria Murià
«La Rella», 176 pàgs. amb
9 il·lustracions

Per primera vegada un separatista dels d'abans (independentista d'ara) ens relata en forma de memòries la seva trajectòria.

EL LLAMP

ÉS MOLT SENZILL, DIGUEU-LI CATALUNYA

Josep Guia

L'autor, un català del sud, com ell s'anomena, diu les coses pel seu nom, i ens fa una proposta que trenca amb el vell catalanisme regionalista.

EL LLAMP

DICCIONARI CASTELLÀ-CATALÀ

Els diccionaris de l'Enciclopèdia. De venda en llibreries.

ENCICLOPÈDIA CATALANA

CRÒNIQUES D'ULTRASON

J. V. Foix
Col·lecció *l'amic de les arts*.

El darrer llibre inèdit de J. V. Foix.

EDICIONS DEL QUADERNS CREMA

AVENTURA D'UNA DESVENTURA

Empar de Lanuza
Col·lecció *Gregal Juvenil*

GREGAL LLIBRES

L'ESQUERRA NACIONALISTA A MALLORCA (1900-1936)

A cura de **Mateu Morro i Sebastià Serra**
Col·lecció *Biblioteca dels Clàssics del Nacionalisme Català*, núm. 13.

Una selecció dels escrits més representatius de l'esquerra nacionalista mallorquina abans del 1936.

EDICIONS DE LA MAGRANA

ANALISI I COMENTARI DE TEXTOS LITERARIS CATALANS

A cura de **NARCÍS GAROLERA**

Volums III i IV, i reedició dels volums I i II. Col·lecció *manuals Curial*, nùms. 5/6 i 8/9.

CURIAL EDICIONS CATALANES

CANÇONERET DE RIPOLL

Vicent Andrés Estellés

L'últim llibre de poemes del més gran poeta valencià del segle XX.

EDITORIAL EMPÚRIES

EL PISPA

Ed McBain
Seleccions de la Cua de Palla, 53. 160 pàgs.

Una apassionant novel·la d'Ed McBain, autor d'*El ritual de la sang*.

EDICIONS 62

VISIÓ, LLUM I COLOR

Enciclopèdia Barcanova de la Ciència.
Col·lecció: *L'unives de la Ciència*.

En aquest llibre es descriu què és la llum, com la veiem nosaltres i els animals, i com la utilitzem en la nostra vida quotidiana.

BARCANOVA

tria automobilística americana, el sistema de vendes a termes s'estengué a altres productes i, finalment, s'ha estés per tota la societat occidental.

Si hagués predominat la saviesa per comptes de l'afany de guanyar diners ràpids, els cotxes s'haurien alimentat d'electricitat. Però no va ser així, com tothom ha tingut ocasió de comprovar, i la indústria automobilística començà a necessitar quantitats ingents de benzina, derivat del petroli, un oli pudent amagat a les entranyes de la terra i de les mars, que ha esdevingut matèria més cobejada que l'or i la plata.

És a causa de l'automòbil que el petroli ha esdevingut la sang que rega les artèries del món incompreensible en què vivim; n'hi ha prou recordant que quan, en 1973, els àrabs van tancar l'aixeta del petroli oriental, l'occident caigué en la crisi econòmica que encara pateix i que patirà. És a causa també de la proliferació de l'automòbil, iniciada per Ford, que la faç de la terra canvià de fesomia: els trens no han avançat gaire més enllà d'on eren a començaments de la present centúria; en canvi, les terres de conreu han anat enrere i la superfície de la terra s'ha omplert de carreteres, i d'autopistes. Els cotxes han revolucionat així mateix l'urbanisme. Sense cotxes no s'hauria produït el fenomen de les segones residències ni existirien els *suburbanites*. I tampoc el turisme de masses no hauria arribat més enllà de les estacions terminals de tren. Benidorm seria encara una població de pescadors i de productors de panses, i la Costa Brava seria un racó salvatge. I, entre molts d'altres efectes, les fugides del week-end o de cap de setmana no s'haurien inventat.

J. Frank Duryea, un mecànic de Massachussets a qui escau la glòria d'haver construït el primer cotxe americà de gasolina (en 1893; tres anys abans de Ford), s'hauria acontentat de vendre unes quantes dotzenes dels seus vehicles. Henry Ford, que va néixer en una terra sense carreteres, va voler inundar el món de quatre rodes. I ara el problema, confessat per Robert Lutz, president de Ford-Europa, és que «hi ha un excés de producció per a massa pocs compradors». O, com acaba de dir Mister Iacocca, president de Chrysler (que té un 15 % de la propietat de Peugeot): «El problema de la indústria de l'automòbil europea és que hi ha massa fàbriques, massa empleats, massa cotxes petits i beneficis massa petits». □

LLIBRERIA TRES I QUATRE

Pérez Bayer, 11. Tel. 352 91 10. 46002-València