

# Resumen histórico del automovilismo

(Por CHARLES FAROUX)

París Febrero de 1931.

Es indudablemente interesante trazar un breve resumen histórico sobre el proceso evolutivo del automóvil. Vamos a ver al mismo tiempo que si el impulso prodigioso, al que asistimos ahora, es de origen reciente, los primeros ensayos se remontan, empero, a más de un siglo. No ignoro que ciertos arqueólogos pretenden ver en algunos bajos relieves la prueba de que los egipcios conocían la tracción mecánica, pero no podemos detenernos en ese punto, como tampoco en la invención del nuremburgués Jean Hansten, constructor de un carro movido por el estiramiento de resortes previamente cubiertos, invención de la que se hizo propietario Carlos Gustavo de Suecia.

En realidad, el honor de haber construido el primer automóvil pertenece a un francés, Joseph Cugnot. Era de origen lorenés, y siendo ingeniero militar, el Duque de Choiseul, entonces ministro de Guerra, le encargó en 1764 una máquina a vapor destinada a facilitar los transportes de la artillería. Este vehículo, ensayado en presencia del ministro y de M. de Gribbeauval sólo funcionó muy irregularmente. A pesar de ello, los resultados obtenidos determinaron al ministro a encargar a Cugnot un segundo vehículo; pero durante su construcción Choiseul cayó en desgracia, y el segundo tractor, terminado en 1771, no fue ensayado. Depositado en los establecimientos de artillería, veinticinco años más tarde excitó la curiosidad de Bonaparte, quien lo señaló a la atención de los miembros del Instituto, sin ningún éxito. Actualmente esa máquina está en el Conservatorio de Artes y Oficios, donde aún espera sus primeros ensayos. Esquemáticamente, el coche de Cugnot consiste en una especie de triciclo cuya rueda anterior es a la vez motriz y directriz.

Cronológicamente, después de Cugnot, encontramos: un vehículo con caldera tubular de Dollery, construido hacia 1780 y ensayado en Amiens en 1789.

Después, toda una serie de ensayos ingleses que mencionaré rápidamente: la locomotriz caminera de Mundolf (1784), el coche a vapor de Symington (1786), el de Read (1790) y después el de Trevitick (1803). Este merece una mención particular, ante todo porque realizó un recorrido de 150 kilómetros, y luego porque por vez primera poseía una transmisión por medio de engrana-

najes. En 1821, Griffiths emplea un generador tubular y utiliza la sobrecalentación del vapor. Con Anderson y con James, el automóvil adquiere un carácter práctico: sus vehículos cumplen en varias ocasiones promedios horarios de veinte kilómetros transportando quince viajeros. Poco después los coches de Gurney y de Hancock conocen el más vivo éxito; con los primeros de ellos Ch. Dance organizó un servicio regular de transportes en común con cuatro partidas diarias; los quince kilómetros del trayecto eran recorridos en tres cuartos de hora. En cuatro meses, del 21 de febrero al 22 de junio de 1823, estos vehículos efectuaron más de 6.400 kilómetros transportando 3.000 personas. Coches de otro tipo, llamados Automotion, hicieron en 1836 un servicio regular entre Stratford, Paddington e Islington; este servicio duró más o menos ocho meses, y, durante ese tiempo, los coches recorrieron aproximadamente 6.700 kilómetros transportando 12.761 viajeros y atravesando la ciudad más de doscientas veces. Por consiguiente, desde aquella época el automóvil había entrado ya en el dominio de las utilidades corrientes y podía esperarse legítimamente una rápida extensión del movimiento así creado, si no hubiéramos impedido los poderes públicos. De esta suerte, la historia de la locomoción automovil es, como tantas otras, un constante recomenzar y no es esta la única vez en que la iniciativa privada habrá debido vencer, para el mayor bien de todos, la hostilidad de los poderes constituidos y defensores natos de la rutina.

El 23 de junio de 1825, se quebró el eje de uno de los omnibus a vapor. Aun que este accidente no trajo ninguna consecuencia grave, fué el punto de partida de una campaña muy viva contra los automóviles, llevada entre bastidores por las compañías de ferrocarriles y las empresas de caminos que pretendían justificar sus pretensiones aduciendo la escasa fuerza de los órganos empleados en los nuevos coches, las degradaciones que hacían sufrir a las carreteras, etc. Naturalmente, todos los espíritus tímidos a los que inquieta cualquier novedad se pusieron de su lado: los campesinos excitados derribaron árboles cruzándolos en el camino y la malevolencia multiplicó los accidentes. El Parlamento se llamó a cuenta, y

naturalmente, empezó a obstaculizar a la nueva industria. Fueron establecidos derechos enormes sobre los transportes por automóviles; las llantas debieron tener una longitud más considerable, en fin, los coches de tracción eléctrica debían hacerse preceder de un hombre que fuese delante, al paso y agitando una bandera roja. Esta prescripción grotesca sólo fué abolida el 15 de agosto de 1896 por la iniciativa de Shaw-Lefevre, tras el enorme éxito obtenido por la carrera París-Burdeos y vuelta. Sea como quiera, estas medidas que constituían lo que se llamó "Locomotive Act", tuvieron fuerza de ley durante sesenta años y más. La industria británica sufre hoy aún esas consecuencias.

La nueva idea, asesinada como hemos visto, en Inglaterra, se desarrolló entonces en Francia, volviendo en esta forma a su país de origen. Desde 1835 un tal Asda introdujo en Francia un coche Gurney que hacía en poco más de cuatro horas el trayecto París-Versailles y vuelta, comprendiendo una parada de 48 minutos en Versailles; ese vehículo estaba equipado con un motor de 40 caballos y pesaba cerca de cinco toneladas. Otros ensayos notables tuvieron también efecto entre París, Nanterre y Saint-Germain, pero los esfuerzos de los inventores franceses parecieron inclinarse más bien hacia los vehículos remolcadores (G. Marchis).

Charles Dietz fué el primero que presentó igualmente el porvenir de los neumáticos elásticos. No teniendo neumático a su disposición, interpuso alternativamente fieltro o caucho entre la llanta de las ruedas de su remolcador y la banda de rodaje propiamente dicha. El 26 de septiembre de 1835, un coche Dietz, hizo en una hora y media el trayecto París-Saint Germain y vuelta, y subió en cinco minutos la Côte du Pecq.

Este resultado admirable queda consignado en el informe establecido por los mayores sabios de la época: Arago, Poncelet, Savarry, Gambey, etc. A despecho de su entusiasmo, los capitalistas de entonces desconfiaban. Por lo demás, tanto en Francia como en Inglaterra, los retrógrados fortalecidos con el apoyo oficial, vencieron a los innovadores, al menos durante cierto tiempo.

Seguimos durmiendo de esta suerte hasta 1856, fecha en que un locomotor de doble fin — tracción sobre camino

y máquina fija — construido por la casa Lotz, de Nantes, valió a ésta un excelente renombre. En 1869, Thomson puso al servicio, en Edimburgo, una máquina caminera que fué el primer vehículo provisto de cubiertas de caucho vulcanizado.

Si el vapor en esta época parecía dormir un poco es que le había nacido un competidor temible. Leoir había puesto en práctica, en 1860, el motor de gas explosivo, padre de la casi totalidad de los actuales motores de automóviles. Este precursor fué seguido en la vía que él abrió por Otto, quien, diez y seis años más tarde, ejecutaba el motor de cuatro tiempos, siguiendo el ciclo indicado por Beau de Rochas. En el otro camino, el del vapor, Amedée Bollée había construido en 1873 su famoso coche de la Obediente, provisto de dirección con dos ejes. El segundo coche de Bollée, la Nueva, que construyó en 1880, participó en la prueba de París-Burdeos, y terminó, único entre todos los coches a vapor, con el lugar noveno en la clasificación general.

Sin embargo, los progresos eran lentos: el motor de vapor era pesado y su joven rival no era aplicado prácticamente a la locomoción automovil. Muchos espíritus ingeniosos se pusieron a la obra y sus trabajos fueron coronados con el éxito.

Entre los que sacrificaron al progreso su trabajo y sus afanes, merece citarse, después de Lenoir, a Forest, que dejó en todas partes la huella de su poderoso genio investigador; a Dion que se lanzó al combate con Bouton; a León Bollée, Serpollet, Levassor y Miesusset de Lyon. Los extranjeros no se quedaban atrás; bástenos citar los nombres de Daimler, Maybach, Benz y Butler, en Alemania; de Bruyton, en Norte América.

Forest, por un lado, y Daimler, por el otro, fueron aquellos cuya influencia se ejerció más profundamente. En lo que se refiere a nuestro compatriota bástenos decir que construía desde 1885 un motor vertical de tres pistones, equilibrándose en el mismo cilindro con la iluminación por medio de tres magnetos. Entre los demás motores de Forest merecen citarse: el 4 cilindros de iluminación por magneto, el 6 cilindros y tantos otros que todavía funcionan.

Estos, lo mismo que el de Daimler, eran utilizados con más frecuencia por ligeras embarcaciones. En camino, los raros vehículos que había con propulsión mecánica eran los de Dion-Bouton, los Trépardoux, los Serpollet, los Scotté. Citemos también un Miesusset de tres cilindros (1885).

El motor de Daimler, expuesto en 1889, en el Campo de Marte, había seducido a un francés, M. Sarrasin, que adquirió un certificado del ingeniero wurtemburgués. Sarrasin murió poco después, y su viuda se casó con el malogrado Levassor, a quien transfirió el diploma en cuestión. Levassor se asoció con M. Panhard para la explotación, y poco después (1892) produciéndose el primer Panhard-Levassor, equipado con un motor Daimler.

Pero quizá la nueva industria no se hubiese hecho más que poco a poco el lugar triunfante que hoy día ocupa, si las carreras no hubiesen encontrado en ella una ocasión para manifestar su imponente actualidad.

Llegamos a tiempos más próximos a los nuestros y por consiguiente puedo ser más breve. Esta época comenzó el 22 de julio de 1894 con la carrera de París-Rouen organizada por el "Petit Journal" con la iniciativa de Pierre Giffard; en 1895 celebróse la de París-Bordeaux organizada por el Automóvil-Club de Francia y fundada gracias a las donaciones de Zuylen y de Gordon-Bennet. Después siguieron las carreras de París-Marsella y regreso (1896), París-Toulouse y vuelta (1900), París-Berlín (1901), París-Madrid (1903). La causa del automóvil estaba ganada.

Las exposiciones anuales ejercieron sobre la construcción una saludable influencia. Hemos hecho juntos las etapas que necesitaron más de un siglo para ser franqueadas; vamos a ver ahora dónde estamos, y a establecer, poco a poco, el balance de la industria del automóvil actual.

## EN LAGAZPIA

### Apuesta original

Se celebrará en el barrio de Brincola el 19 del próximo Marzo, festividad de San José. Dicha apuesta se ha concertado en la forma siguiente. José Gaztañaga cortará seis troncos de media vara mientras Blas Erromarate dé a pié la vuelta Brincola-Urdana-Brincola; siete kilómetros aproximadamente.

Se habla de marcas y records que, de ser verdad su mitad, los Chiquitos de Aizarna Aya y Compañía son cangrejos y las hachas de Keixela, Aguilera y demás en "eta" unos cortaplumas desafilados. Veremos lo que sale. El que dijo que "de la hermosura, dinero y cantidad, la mitad de la mitad", en el caso presente hubiera hablado de agilidad y habilidad y hubiera acertado. Ver para creer.

## Ecos del C. D. Amal-kak-Bat

### SECCION DE REMO

Acercándonos ya a la temporada primaveral y una vez renacida, después de los pasados temporales de lluvias, la calma y la bonanza del tiempo, se ha organizado el movimiento de preparación para dar comienzo las pruebas de remo que, como el año anterior, han de tener lugar todos los domingos por la mañana sobre el río Urumea.

Hay gran entusiasmo entre la juventud amal-kakbatista para intervenir en estas pruebas, a las cuales podrán asistir juntamente con los ya veteranos cuantos simpatizantes a este viril deporte deseen y demuestren aptitudes para ejercitarlo.

Embarcaciones no han de faltar, pues ya están preparadas las traineras y correspondientes remos, así como también se disponen de varios botes.

A prepararse, pues, remeros amal-kakbatistas. Arriba el telón.

Hoy, domingo, a las diez de la mañana, se abrirá la barraca, se sacarán todos los útiles adeptos al remo... y a bogar.

### ATRACCIONES PARA LOS SOCIOS

Animadísimo se encuentra todos los días el local social al que asiste gran número de socios para solaz expansión en sus ratos de ocio.

En la mesa del "ping-pong" celebranse continuamente interesantísimos partidos que deleitan a los numerosos concurrentes.

Ha sido favorabilísimamente acogido entre los socios de esta entidad la habilitación de un gran "tiro al blanco", que se halla instalado en los bajos de la Sociedad. La magnífica carabina que, procedente de Eibar ha sido adquirida, es activamente maenjada entre los numerosos incondicionales aficionados a este deporte, que cuenta este Club.

La Comisión Interna nombrada para la organización de estas atracciones, labora incesantemente en confeccionar varios interesantísimos campeonatos inter-socios al "ping-pong" y "tiro al blanco".

Los detalles correspondientes ampliatorios a la organización de estos campeonatos, así como también de otros interesantísimos proyectos, se darán a conocer oportunamente.

N. N.

## L. Vasallo

Tuberculosis, Medicina General. Rayos X y ultravioletas. Consulta de 3 a 5. Teléfono 1-44-08. SAN MARTIN 38.

# Creaciones de

# gusto en mobili-

# liario y adorno

# del hogar

# CAMINO, 7

# - IDIAQUEZ, 1

# ALKAR