

# EL NACIMIENTO DEL AUTOMOVIL

Por CARL BENZ

Siempre que hubo de lograrse algo grande sobre el yunque de la técnica, fué menester batir muy duramente con el martillo. Hubo que derribar resistencias y martillar sobre opiniones de la época para que la nueva forma pudiera crecer y prosperar con inflexible potencialidad creadora, a pesar de todos los obstáculos financieros y las resistencias de índole comercial.

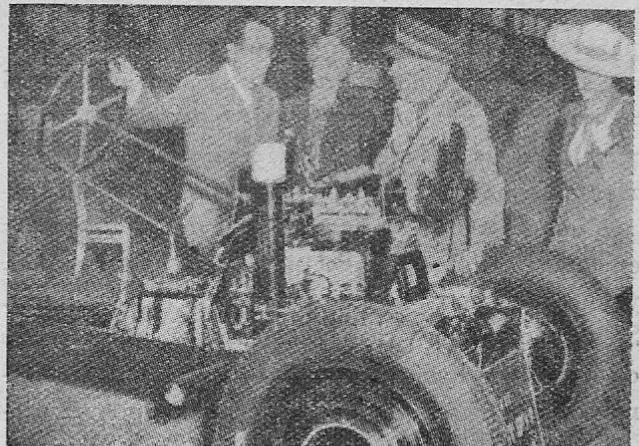
Cuando los demás tenían asueto y se marchaban, sacaba yo mi dilecta flauta y tocaba alegremente con la fantasía puesta en el futuro. Las ideas, proyectos y planos que suave y temblorosamente se deslizaban sobre el tablero de dibujo, habrían de unirse un día y combinarse para formar la obertura sonora, armoniosa y técnica del motor de tracción.

Con el aumento progresivo de las resistencias crecían también la energía y la voluntad de acción. Ahora aparece claramente cuán bien hice en perseverar a través de duros años y con inquebrantable tenacidad, trabajando ante el torno, y que los callos de mis manos no fuesen un estigma deshonoroso, sino el distintivo de honor para un trabajador alemán.

El año 1884-1885 fué el del nacimiento del automóvil. Ya en la primavera de 1885 el sueño de mi vida había tomado forma palpable y viviente, como resultado de una concesión graciosa de una hora de grandeza. Arrancando del mundo de lo ideal y puesto en el mundo de la realidad, un bello día se hallaba en el patio de la fábrica el más joven de los hijos de la técnica. A su lado están la mujer, los niños, los trabajadores y, en medio de todos, aquel a quienes éstos entre sí llaman su «papa». Todos los ojos brillan. Todos están orgullosos, desde el más pequeño de los niños hasta el más viejo de los trabajadores. Y todos se hallan

presa de la misma viva atención y ansiedad, como si justamente en aquel momento se fuese a levantar el mayor telón teatral del mundo.

Con unas vueltas al volante del motor pruebo a dar vida al niño. Apenas despierta a la vida, procura hacerse notar de todos, trepidando y produciendo ruidos ásperos. Inmediatamente le toma de la mano su padre, rebotante de felicidad, para intentar dar con él los primeros pasos. Pero... ¡mirad!... ¡camina! Algunas veces no quiere seguir, se niega a trabajar o incluso se lanza corriendo contra el muro del patio. Pero, por mucho que quiere meterse ocasionalmente de cabeza por la pared, el padre tiene las máximas educadoras adecuadas. Primero, una concienzuda educación en una escuela, se dijo para sí. Después, a correr por el mundo. Fué buena cosa que el padre pudo tomar sobre sí no sólo las funciones de un educador, sino también las del médico, pues el mozalbete saltarín sufría todavía enfermedades infantiles de todas clases. Fué necesario practicarle operaciones, unas veces en los órganos principales y otras en los accesorios. Y entonces, el jovencito fué autorizado a salir a la calle.



MOVIL

Un saludo nuevo de una época también nueva. Un primer toque de clarín de aquella época en que el motor inicia su dominio sobre la tierra primero, en el agua después y, finalmente, en los aires. El mundo escucha con atención. Las gentes se quedan paradas en las calles, se asombran y miran. ¿Cómo puede ser esto una cosa normal? ¿Un coche sin caballos rodando y corriendo? Como un fenómeno prodigioso corre el coche a lo largo de las calles llenándolas de ruidosas trepidaciones. Orgulloso como un rey, lo guía el conductor; y así, va saludando desde su sitio a las gentes asombradas que le contemplan.

Pero súbitamente sobreviene la fatalidad en forma de la primera «avería»... El coche camina lentamente y... ¿ahora...? Justo, se queda inmóvil. El conductor baja, se arrodilla, manipula, repara. La gente se congrega, sonriendo, a su alrededor, y luego ríe abiertamente. El asombro y la admiración se trocan en lástima, burla y desprecio. Al igual que allí ocurre esta primera vez, se propagará más tarde una demoledora crítica en la ciudad y luego en los pueblos a propósito de cada parada involuntaria del vehículo. «Es un juguete que nada vale ni llegará a valer...»

Esta era la respuesta de la opinión pública a toda la lucha silenciosa y a toda una obra creadora, férreamente proseguida durante decenios en pro de la solución plena de una misión vital hondamente sentida: una pura y simple negativa. Pero por mucho que todos negasen y rechazasen, yo seguía firme. La fe animosa en el futuro no logró quitármela nadie. Sólo había en el mundo otra persona que creía y esperaba con la misma firmeza que yo: mi mujer. La casa de mis sueños siempre la había iluminado alegremente ella hasta entonces. Y ahora que el sueño se había hecho verdad y realidad, se sentó a mi lado, fiel auxiliadora, para hacer el primer viaje conmigo. Me era necesaria para conducir el coche, poner en marcha el motor y, frecuentemente, más necesaria todavía para regresar a casa, cosa que al principio fácilmente degeneraba en «empujar» hacia casa. Siempre que el motor hacía una picardía de las suyas en forma de alguna defectuosidad o imperfección, yo no descansaba hasta descubrirla y eliminarla. Se sucedían cada vez más los casos en que el viaje de regreso se hacía de manera perfectamente automóvil, esto es, sin ayuda de personas que empuja-

sen conmigo o de caballos o vacas que tirasen del coche. Al mismo tiempo, de un trayecto de cien metros, se iba llegando a un kilómetro y a más. Cada viaje no era otra cosa que una prueba, un ensayo que proporcionaba nuevas adquisiciones, nuevos perfeccionamientos y progresos.

Hacia fines del año 1855 había llegado yo así al convencimiento de que mi coche era algo más que un simple intento de construcción sin posibilidades de aplicación práctica y sin valor económico alguno para el futuro. Juzgué entonces llegado el momento de redactar y presentar una solicitud de patente, acompañando a ella los planos correspondientes. El título de mi petición iba escrito así: «Vehículo con tracción de motor accionado por gas», y comenzaba con estas palabras: «La adjunta construcción tiene por finalidad ser aplicada esencialmente al accionamiento de vehículos ligeros y de embarcaciones pequeñas, adecuados al transporte de una a cuatro personas.» El 29 de enero de 1886 es el día en que mi invento quedó patentado y protegido por los derechos a ello inherentes. Esa primera patente de un coche de motor, de acabada construcción y prácticamente utilizable para el transporte de varias personas, ha sido la verdadera partida de nacimiento del automóvil moderno. (D. R. P. Núm. 37.435.)

Desde los tiempos primitivos hasta llegar a los vehículos de motor hay un largo camino. Es la ruta de la cultura a través de miles de años.

Al principio de ese camino está el hombre prehistórico, que sólo domina el espacio y las distancias en la cuantía que le permiten hacerlo sus dos piernas... En velocidad, resistencia y fuerza le superan ampliamente la mayoría de las fieras de su época. Pero lo que la Naturaleza le negaba hubo de dárselo, hasta superar incluso el aleteo de las aves, el espíritu de los inventores y de los investigadores. Así fué como la necesidad hizo a los hombres primitivos llegar a ser descubridores.

Vinieron el arrastre sobre el suelo, los rollos, las carretas montadas sobre cilindros, los carros de dos y cuatro ruedas. Pero durante miles de años suspiró el hombre o jadearon los animales tirando de estos vehículos, por mucho que las mentalidades más privilegiadas de los inventores se esforzaron en todos los pueblos y en todos los tiempos por sustituir la tracción animal por la tracción mecánica.

Hasta el descubrimiento de la máquina de vapor no se cambió el cuadro. Comenzó entonces un nueva era: la era del vapor. Los vehículos de vapor caminan pero no son viables. Pero viable y revolucionador en el campo de la cultura es su hija, la locomotora, puesta sobre los railes por Trevethik y Stephenson. Pero por gigantescos que fueron los resultados obtenidos, capaces por sí solos de hacer época, en el transporte de grandes masas y en el desplazamiento sobre largas distancias, el férreo titán del tráfico sólo podía desarrollar toda su gigantesca fuerza en una esclavizadora dependencia de los costosos caminos de hierro. Unido a la dirección firme e invariable de la vía, le superaba en libertad de acción cualquier carro arrastrado por caballos.

Con el automóvil de tracción por bencina, comenzó en la historia de los vehículos motorizados otra era: la era del motor. A los técnicos alemanes ha cabido la suerte de liberar al automóvil (en el más amplio sentido de la palabra) de su forzada sujeción unidimensional de movimientos y lanzarle fuera de la rigidez de los railes. No sólo la línea, sino también el *plano*, en toda su extensión y direcciones, está ahora subordinado al automóvil. El gran avance cultural que su descubrimiento supone, descansa precisamente en el hecho de que los vehículos motorizados, con su *potestad para determinar libremente su dirección* representan un alto grado de desarrollo en el camino hacia el dominio

soberano del hombre sobre el tiempo y el espacio.

Pero con ello no está agotada la importancia cultural del automóvil y de su motor. Desde el momento mismo de su nacimiento, domina en la construcción de automóviles la tendencia a hacer el motor más veloz y más ligero. Finalmente se ha llegado de esta manera a crear un motor tan ligero que el hombre puede alcanzar con él todavía un grado superior de desarrollo en la *libertad de movimientos*.

¡Guardad silencio todos!... ¿No escucháis el potente canto del motor ligero que allá en los aires cruza por encima de vuestras cumbres?... Es el ruidoso aleteo de los novísimos tiempos, la época cultural del motor en que el hombre adquiere la supremacía y el dominio *sobre la tierra y por encima de ella*. Triunfante, ha dejado allá abajo todas las dificultades de la tierra. Han sido suprimidas las cadenas innatas del espacio. Aquel antiguo sueño de toda una vida «¡Ah!; a las alas del espíritu no habrán de juntárseles tan pronto unas alas corpóreas!» (Fausto), se ha cumplido y es ya una realidad.

El hombre vuela...

Y que yo, a los ochenta años de edad, haya podido vivir y contemplar la realización de ese antiguo sueño de la Humanidad, es para mí como un luminoso resplandor crepuscular que se extingue en el cielo de mi vida con la aurora del nuevo día que amanece.

