

Prefaci

Els xinesos, des de temps remots, utilitzaven bosses de paper amb una flama dins, que s'elevaven com llanternes volants i servien per fer senyals. Introduïdes el segle III pel gran estrateg Zhuge Liang, tenien un ús militar, però també farien aparició en festes i celebracions. Molt més endavant, el sacerdot brasiler Bartolomeu de Gusmão creà un globus que definí com a *màquina de volar*. El 1709 en féu una demostració a Lisboa, davant del rei Joan V de Portugal, amb un èxit que, tanmateix, no traspassà fronteres. El monarca es mostrà molt complagut per l'experiment, però disgustà el tribunal de la Inquisició.

Per produir els seus ginys, tots dos inventors havien pres com a base el principi d'Arquimedes, segons el qual *un cos submergit en un fluid és afectat per una força ascensional igual al pes del fluid desallotjat*. Aquest enunciat, que ens remet als temps d'estudiant, és habitualment demostrat a l'aigua. De fet, és el que permet que un vaixell suri, però també és aplicable a l'aire. Només cal que el cos en qüestió contingui un volum suficient d'un fluid més lleuger que l'aire que l'envolta, i el més fàcil d'obtenir és l'aire calent.

Com els seus predecessors, els germans Montgolfier van utilitzar aquest procediment per alçar la seva *màquina aerostàtica*, el 4 de juny de 1783, davant dels atònits veïns de la vila francesa d'Annonay. Produït en el moment i el lloc adequats, aquest fet marcà l'inici de la conquesta del cel, l'exploració de la *regió atmosfèrica*, un territori tan desconegut com normal era la seva presència. Veure el cel i no poder desplaçar-s'hi, com feien els ocells de manera tan aparentment senzilla, era una circumstància frustrant que havia mortificat la Humanitat. Els Montgolfier ho havien solucionat

Més lleugers que l'aire

amb una esfera de paper de dotze metres de diàmetre, amb un fogonet a la part inferior on cremava una mescla de palla i cotó per mantenir l'aire calent.

A partir d'aquell instant, l'evolució es precipitaria amb la construcció d'aparells més grans, la utilització d'hidrogen (gas quatre vegades menys pesant que l'aire), els primers vols tripulats, les primeres víctimes aèries i les gestes arriscades, fins atraure l'entusiasme del públic fins a límits insospitats.

Noves paraules van entrar al diccionari, totes precedides del prefix grec *aero* —*aeròstat*, aparell que se sosté a l'aire; *aerostació*, disciplina relativa als aparells més lleugers que l'aire; *aeronauta*, tripulant d'un aeròstat...—, paraules que van superar els cercles científics, per penetrar amb la mateixa facilitat a palaus i tavernes, a salons de moda i mercats.

Inicialment, l'aristocràcia d'arreu d'Europa va patrocinar l'enlairament de globus, seduïda pel prestigi que proporcionava l'activitat. En el trànsit entre els segles XVIII i XIX, no hi havia sobirà que no desitgés presenciar una ascensió en els seus dominis, ni ciutat que rebutgés la visita d'un intrèpid aeronauta, però França n'ostentà l'hegemonia, disputada inútilment per altres potències.

Aquest procés no és aliè a Barcelona, tot i que concorrien dos factors que hi anaven en contra. D'una banda, l'absència d'una cort reial disposada a sufragar les despeses; de l'altra, la proximitat del mar, autèntic malson dels navegants aeris. La ciutat trigaria molts anys a disposar d'un planter d'aeronautes professionals, però no per això deixà de viure amb passió, a vegades desbordada, les ascensions aerostàtiques produïdes a la ciutat. En aquest llibre presenciarem cadascun dels experiments realitzats a Barcelona, cadascuna de les actuacions pioneres. Val a dir que és un propòsit no mancat de dificultats. A les publicacions periòdiques de l'època, sovint s'interposen notícies dubtoses farcides de dades poc o gens contrastades, suposicions fantasioses, exageracions i expectatives desmesurades. En aquest punt, cal remarcar la gran aportació de Manuel Rocamora i Vidal (Barcelona, 1892-1976), erudit i col·leccionista seduït per l'aerostació, entre moltes altres disciplines. El seu llibre *Historia de la navegación aérea en Barcelona*, publicat el 1948, resulta extraordinàriament útil a l'hora de repassar les vicissituds barcelonines en aquesta matèria.

Veurem desfilar aeronautes de prestigi, espontanis esbojarrats i, finalment, acròbates audaços. Viurem dies de glòria i també expe-

Més lleugers que l'aire

riències desgraciades, rescats *in extremis* i desaparicions sorprenents, però no en farem una relació aïllada de caràcter estrictament domèstic, sinó emmarcada dins del procés internacional de desenvolupament de l'aerostació, amb els aparells més sofisticats, els personatges més rellevants i les proeses més destacades en primer pla.

Eren temps heroics en què, juntament amb uns certs coneixements tècnics, calia una forta dosi de coratge per enlairar-se a mercè del vent, sense cap possibilitat de guiar l'aparell. Certament, un globus se sabia d'on i quan partia, però resultava absolutament impossible dir on i quan aterriria, incertesa que causava no poques calamitats. Incertesa, també, que motivava encara més admiració cap als homes i les dones que s'hi aventuraven.

El perfeccionament del motor d'explosió faria possible l'aparició dels dirigibles, globus colossals de forma aerodinàmica i capacitat de navegació, que assolirien la màxima esplendor durant les primeres dècades del segle XX. En aquest camp destacarien els aparells produïts a la factoria alemanya Zeppelin, amb els quals s'implantarien les primeres línies aèries regulars transoceàniques... fins que el desastre del *Hindenburg*, el 6 de maig de 1937, posaria fi al domini dels aparells més lleugers que l'aire, vençuts finalment per l'avió.

Us convidem, doncs, a assistir a cent cinquanta-cinc anys d'il·lusions, heroïcitats, emocions i esperances que la immensa majoria de gent va viure del terra estant, mentre uns quants temeraris flotaven a l'aire com per art d'encanteri.

Ròmul Brotons i Segarra