

L'AVIACIO A L'EXPOSICIO DE BARCELONA

A l'Exposició Internacional de Barcelona, on s'ha exhibit tota mena de mostres de la producció industriosa dels homes en els més divergents i variats aspectes, hauria estat inconcebible la manca de representació de l'aeronàutica, precisament en el temps en què aquesta ja no s'imposa ni és considerada com a novetat, sinó que se la sollicita i constitueix un dels coeficients imprescindibles de l'època. És clar que l'aviació tenia un lloc en alguns dels salons d'exposició; però d'una manera tan desproporcionada i tan inferior a la importància deguda, que el visitant més profà se'n feia càrrec tot seguit.

Una col·lecció d'avions que es pot comptar amb els dits de les mans i, dels quals, només un de comercial dóna una limitada idea del que és l'aviació de transport de passatgers—avui, potser, l'aspecte més interessant de tota l'aviació—, és tot el que l'Exposició ens ensenya en matèria d'aparells. Unes col·leccions de models reduïts, molt interessants com a complement d'una exposició completa d'aparells a mida natural però en tots els aspectes insuficients per ells mateixos, i ben poca cosa de les importants i múltiples aplicacions de l'aeronàutica, és la resta d'aquells ensenyaments.

El cas és, però, que nosaltres no som tan entesos ni estem tan al corrent dels llocs avançats de les activitats aerònàutiques, perquè una més generosa exhibició no ens hagués estat utilíssima i ens hagués permès treure'n profitoses observacions. Si en els stands de Montjuïc s'haguessin pogut examinar els diversos models d'avions de transport que, actualment, serveixen les línies aèries regulars del món i hom s'hagués convençut de les qualitats, tan normals, de confort i seguretat que ofereixen i, a la vegada, hagués estat fàcil la constatació amb documents al davant, de quina manera i amb quina intensitat és aprofitada l'aviació a tot arreu i en tota mena d'aplicacions i, també per mitjà de demostracions palpables, s'hagués donat compte del perfeccionament i del domini general a què s'ha arribat en l'aspecte constructiu, l'evidència ens hauria obligat a fer comparacions i a fer una revisió introspectiva.

No és necessari de retreure estadístiques, ni de recordar el moviment en els aeroports per concedir que en el ram de transports l'aeronàutica ha

deixat d'ésser una experiència i s'ha incorporat d'una manera insospitadament normal en el sistema de comunicacions de tots els països i que en algun d'aquests, com els Estats Units i Alemanya, ha pres unes proporcions en extensió i activitat realment extraordinàries. A la vegada, són evidents els esforços generals i continuats que tots els governs efectuen per mantenir l'impuls i facilitar el desenrotllament d'aquesta aviació comercial.

A la nostra terra, on, ara per ara, els interessos aeronàutics locals estan íntimament lligats amb el moviment dels de tota la Península, l'aviació civil de transport està, actualment, suficientment servida i, encara, amb un escreix damunt de les possibilitats d'utilització. I això, no perquè les línies aèries que ens serveixen siguin nombroses i treballin activament, sinò perquè l'aprofitament de què són objecte és de molt, inferior a llur capacitat. La xarxa que formen aquestes línies té, de moment, una estructura rudimentària i simple en l'espera del desenvolupament del tràfic i de noves necessitats, i consisteix en unes rutes directes que parteixen de Madrid i s'escampen cap a Barcelona, a París, a Lisboa i a Sevilla. La importància d'aquests camins difereix, ara, ben poc entre ells; però està destinada a existir amb grans diferències en un temps, qui sap si no gaire llunyà, quan la xarxa s'entrelligui estratègicament amb altres línies internacionals de gran categoria.

Les repúbliques sudamericanes ofereixen uns mercats encara molt atractius a l'expansió comercial europea i no és gens estrany que, en conseqüència, els Estats del Vell Continent es preocupin i s'afanyin per aconseguir la comunicació ràpida que ha de facilitar aquelles relacions mercantils. En aquest sentit, veiem com Alemanya treballa desesperadament per obtenir l'hidroavió capaç de donar el vol damunt de l'Atlàntic amb les condicions de seguretat i de relativa economia que fan falta. Ha construït el gegant D-X admirable i molt interessant, però insuficient, encara, per respondre al programa exigent d'un servei transatlàntic. També ha realitzat el "Z 127" i el cèlebre hidro "Rorhbach-Romar" les veritables condicions del qual no són gaire conegudes, malgrat d'ésser en apariència, l'aparell que més es va acostant a l'ideal dels avions transoceànics.

França, també, espera de la seva indústria aeronàutica, avui en ple redreçament en quant a construcció d'aparells comercials, l'aparició de l'aeroplà apte per a les comunicacions amb Amèrica del Sud i, mentrestant, organitza per mitjà de la companyia Aeropostal tot l'esquema dels futurs serveis i ja ha posat en moviment la xarxa sudamericana i europea i utilitza, eventualment, el vaixell entre S. Louis i Natal. Només li cal fer aquesta unió amb avions, per posseir, la primera, la comunicació aèria pos-

tal completa i qui sap si per ampliar-la tot seguit fins al transport de viatgers.

L'entrada i la sortida d'Europa, en la via Amèrica del Sud, s'haurà d'efectuar gairebé necessàriament per Espanya i, aleshores la totalitat o, almenys, la majoria de línies estrangeres travessaran Catalunya i passaran per damunt de Barce'ona. En seran excepció, en tot cas, les línies que segueixin la ruta directa Sevilla-Madrid-París-Londres, però és de creure que serà preferit el camí del litoral oriental de la península, com ho ve fent des de fa anys l'Aero-postal francesa.

Perquè d'aquesta situació geogràfica especial no n'hem d'aprofitar les millors conseqüències? Si l'establiment de les línies transoceàniques és, per a nosaltres, un projecte quimèric, potser no ho és tant una col·laboració, dintre dels nostres límits, amb les companyies estrangeres que precisin del nostre espai per traçar llurs rutes, o bé, aprofitant la qualitat d'estació final o de principi que presentarà Barcelona, crear una xarxa turística que ens rescabali de la supeditació a iniciatives estrangeres més potents.

De totes maneres, l'activitat aeronàutica es farà més intensa, encara que només fos per inèrcia, i les seves necessitats s'aniran fent més grans. Caldrà establir camps, traçar itineraris i precisaran avions i aleshores, molt més que no pas ara, se'ns farà necessària, també, una indústria aeronàutica sòlida i pròpia. I és essencial de crear-la aquesta indústria, com més aviat millor, si no volem, com en tantes altres coses, quedar obligats al paper de consumidors, perquè si no ens hem preparat amb temps, el dia que l'augment de les nostres necessitats hagi atret als productors americans especialment o francesos, ens trobarem en unes tristes condicions de competència que produiran amb rapidesa l'anul·lació de la indústria nacional—d'una manera molt semblant com ha passat amb la fabricació d'automòbils—, i a la salvació de la qual no hi seran a temps totes les mesures proteccionistes.

Mentre les tendències constructives en aviació no es decantin d'una manera absoluta cap a la construcció metàl·lica, la qual cosa sembla encara molt lluny de succeir, no es poden fer comparacions massa paral·leles entre l'organització de les indústries de l'automòbil i de l'avió.

Per poder fabricar cotxes automòbils en condicions de competència, cal la producció en gran sèrie, que és la que abarateix els productes. Això demana una multitud de màquines especialitzades, sempre caríssimes, i un gran capital desemborsat i d'instal·lació. Cal, també, la seguretat d'un mercat que absorbeixi la producció i, cal en aquesta, una qualitat capaç, igualment que el preu, de sostenir amb avantatge la competència.

Si aquestes condicions es presentessin també en la construcció aeronàutica, hauríem de considerar com a desesperat qualsevol intent de consolidar-la a casa nostra. Solament la paritat d'estima en les dues tendències de construcció, metàl·lica i amb fusta, ens deixa un marge que encara som a temps d'aprofitar.

La fabricació dels avions, amb fusta o mixte, és a dir, ales de fusta i cos amb tubs d'acer soldats a l'autògena, avui és considerada com el procediment que dona millors resultats sense sortir-se dels límits econòmics prudencials i és la que presenta unes condicions d'instal·lació més abordables per a nosaltres. En lloc de la sèrie costosa de màquines-eines especials que demana la indústria automobilística, per a la construcció dels avions no fan falta altres màquines que les normals i d'ús corrent en fusteria, per a l'amortització de les quals no és necessari un treball i una producció tan intensa com en aquelles; a més, no demanen un capital de primer establiment tan important.

En la construcció totalment amb fusta o amb els còssos de tub d'acer soldat, la importància del factor màquina desapareix i, en canvi, prepondera l'operari, fàcil de trobar a casa nostra amb les millors condicions de qualitat. Aleshores, el preu de cost dels aparells no depèn tan directament del volum de la producció i ja és possible de produir-los en condicions de competència, gairebé des dels començaments, per poc que hi ajudi una política de protecció.

De totes aquestes consideracions es dedueix que les dificultats difícilment superables que suposaria la creació d'una indústria automobilista pròpia no es presenten, ni de molt, amb tanta virulència en el cas de la indústria aeronàutica i, menys encara, si la clientela de l'Estat es pot aconseguir.

Aquest problema de la construcció d'avions actualment s'ha d'estudiar amb la segureta de trobar-hi solució. Deixar-lo per més endavant, en l'espera d'una realitat automàtica, equival a perdre tota oportunitat, per no dir, tota esperança, i a veure'ns situats per negligència, en una posició inferior a les nostres possibilitats.

I, precisament, ha estat l'Exposició de Barcelona, amb la poca atenció que els constructors estrangers ens han concedit — conseqüència natural de la poca inquietud aeronàutica que demostrem, incapaç de reclamar il·lur interès — el que ens ha fet veure imperativament, el marge encara inèdit d'expansió aeronàutica que ens pertoca i que ens cal, de totes passades, intentar d'omplir.

MARIAN FOYÉ I RAFOLS