



KALDERS

—Vaig comprar una sardina que em costà cinquanta cèntims, però feia deu centímetres d'eslora, vint de màniga, quatre de puntal i aconseguia els dotze nusos per hora.

Per quan hàgim d'anar tots en bicicleta...

Convé que els lectors es vagin assabentant del que porten entre cames



Una dona fatal de fi de segle... ciclista, ella!

DEFINICIO

La bicicleta, que és (i no pas altra cosa) allò que porten entre cames els lectors que van en bicicleta, és segons l'Enciclopèdia Espasa un aparell compost essencialment de dues rodes iguals i quadre sobre el qual va muntada una persona que se'n serveix per traslladar-se d'un lloc a l'altre.

Com a esforç de propulsió s'utilitza el muscular de la persona que munta...

Fins ací el que diu l'Enciclopèdia Espasa.

Ara nosaltres, deduint senzillament a definició per passiva, podríem fer creure als nostres lectors si ens donés la gana que la bicicleta és el resultat de l'esforç muscular que fa una persona (que fins i tot pot ésser un capellà) per tal de traslladar d'un lloc a l'altre un estri o aparell d'un pes acostumat de 50 quilos que s'ha de portar precisament entre cames.

No ens costaria gens ni mica de fer creure això i més si volguéssim als nostres lectors, puix que hem constatat que tal com estan les coses es troben disposats a empassar-se totes les bestieses que nosaltres els expliquem.

UNA MICA DE DIVULGACIO HISTORICA

Nosaltres preferim seguir acumulant crèdit i prestigi a força de remar-nos les parpelles estudiant i es-

tudiant amb l'únic propòsit d'illustrar els nostres lectors.

Ara davant la imminència que hàgim d'anar tots en bicicleta volem ensenyar al món el que diu la història d'aquest aparell endimniat...

Ja sabem que molts lectors es negaran a comprendre aquesta imminència de la necessitat d'anar en bicicleta.

Nosaltres, per una natural discreció, renunciem a ésser més explícits, però volem només fer remarcar que ningú no pot assegurar el que no farà ni pot dir d'aquesta aigua no beuré...

Un diari madrileny per allà el mes de setembre del 1899, o sigui fa vora de mig segle, deia:

«Hace unos días que la prensa europea echó a volar la noticia de que un automóvil recorría los jardines del Vaticano»

Semejante noticia resulta ahora un «canard» o un reclamo de algún fabricante que aspira a sentar plaza de proveedor de la casa pontificia.

Habiéndosele preguntado a un prelado si sería posible ver al Papa paseando en automóvil, contestó el personaje con aire burlón:

—¿Por qué no me pregunta usted si se puede ver al Papa andar en bicicleta?...»

No volem entrar ni sortir en aquesta petulància pontificia... Preferim deixar aquesta enutjosa història i anar al gra, o sigui a explicar en quatre mots la història de la bicicleta.

La bicicleta té molta història, encara que no tanta com els federals de tota la vida, posem per cas.

En 1790 Sivrac donà a conèixer l'aparell anomenat «celerífer» (precursor de la bicicleta) del qual se'n derivà més tard la «draisiana», de la qual la roda anterior és dirigible.

Ambdós aparells es bellugaven gràcies a l'acció dels peus del viatger que, pressionant a terra ingènument, operaven de propulsors...

Això féu sens dubte que la gent

seriosa que es veu que ja existia fa tant temps, no es prenguésseriosament aquesta invenció estrafolària.

La cosa es comprèn més aviat considerant que en aquella època encara no s'havien inventat els Comissariats de Propaganda.

Es per això que no fou fins 75 anys després, o sigui en 1865 quan se li acudí a Michaux disposar en la roda davantera dos pedals, resultant d'aquesta felicitat idea el «ve-



La mateixa dona fatal... ciclista ella, vista un xic més lluny de la fatalitat del bac

locípede». El quadre de metall és degut a Ader (1867), i a Meyer (1869) es deuen les llantes metàl·liques. Ara són preferides per més resistents i millors les de fusta socialitzada.

Els neumàtics es deuen a l'inventor Thomson (1845) (observi's que els neumàtics o menteix l'Espasa o foren inventats abans no ja de la bicicleta, sinó que fins i tot del «celerífer»).

Aquestes errades ens produeixen un dubte i un neguit que ens posa entre l'Espasa i la paret.

Però el més bo i que sembla encara més mentider és que fos un veterinari el que arrodoní la forma de la bicicleta en 1889, donant als neumàtics la forma que tenen actualment.

El nom d'aquest veterinari irlandès que es veu que més que dels cavalls i dels ases es cuidava dels

sucedanis dels cavalls i dels ases, és conegut sobradament dels nostres lectors, però a desgrat d'això i perquè es vegi que no ens dol res en el nostre noble i generós afany d'ensenyar, el direm: es deia Dunlop!

La forma actual de la bicicleta data del 1893 i fou precedida del «bicile» que era una mena de «velocípede» que tenia la roda anterior més gran que la posterior. (Ai, quins temps aquells!)

Era (ho recordeu?) més fàcil de tragar i l'equilibri i la direcció del bicicle» eren tan senzills que hom no sap explicar-se ben bé com no va pensar ningú en aquell temps inventar el «bicile de masses» i, en canvi, es varen veure amb cor d'iniciar els famosos «cicles» de conferències...

En canvi, les caigudes eren més freqüents i perilloses que les de l'ac-



Ella...! convertida en una moderna Victòria de Samotràcia Velocipèdica

tual bicicleta, per la qual cosa caigué en desús.

Durant alguns anys (segueix dient l'Enciclopèdia Espasa amb les naturals interrupcions i comentaris nostres) la bicicleta estigué molt de moda i s'organitzaren curses de velocitat i resistència, etc., que assoliren apassionar el públic aficionat als esports.

Avut (textual) ha minvat extraordinàriament aquell entusiasme i la

bicicleta ha passat a ésser una eina de pura utilitat, especialment per aquelles persones lluny del lloc on treballen... o que treballen si treballen (comentari) lluny del lloc on viuen.

Aquesta utilitat està agafant tals proporcions que és urgent abandonar la història i anar de dret a explicar-ne l'ús.

MANERA DE MUNTAR EN BICICLETA I DE CONSERVAR-LA

Cal abans que tot (segueix dient l'Enciclopèdia) que el que pugui no temi les caigudes. Es a més convenient que els braços del presumpte viatger no restin rígids. Hi ha diversos sistemes de muntar i els més usuals consisteixen a emprar el pedal, o millor pujar, tenint la màquina entre les cames. Per a baixar, el més pràctic és fer-ho pel pedal, alguns ho fan pel darrera i també recolzant el peu en una voravia proxima.

La màquina ha de restar neta de pols, fang i pixats... (Sic).

ELS PERILLS

El caràcter marcadament urbà de l'ús de la bicicleta remarcat pel caràcter utilitari en què ha esdevingut i esdevindrà més encara, ens fa transcriure un solt que un cronista de ciclisme publica en una revista il·lustrada de Barcelona datada en

2 de setembre del 1899, que diu així: «Señor Gobernador, ¿no habría medio de hacer entrar en civilización a algunos cafes que arrojan piedras a los ciclistas a su paso por las afueras de esta capital?»

Hágalo por compasión, haga comprender a esos salvajes que los velocipedistas «no andamos buscando cuestion» y que solo queremos que nos dejen en paz de Dios.»

Hem volgut transcriure aquest solt en castellà perquè no perdi la pintoresca salsa del seu esperit i perquè demostra que l'esport de la bicicleta no era encara aleshores catalanista ni a Catalunya, a desgrat que en aquell temps dirigia la revista «Los Deportes» i era vocal de la Unión Velocipédica Española i ex-president (ja!) del Club Velocipédico de Barcelona el doctor Duran i Ventosa.

I per no destier el sabor marcadament irònic d'aquest record rigorosament autèntic (vegi's «Barcelona Còmica», setembre del 1889, que publica el retrat del pròcer esportiu), renunciem a seguir escrivint moltes coses més que sabem sobre la història i l'esdevenidor de la bicicleta.

Només volem remarcar, per acabar, que al doctor Duran i Ventosa li degenerà aquella noble afició per les bicicletes en aquesta vergonyant propensió contemporània que el féu famós envers les màquines de cosir... (propias para regalos)...

Pere Gallarí



La caiguda de la dona fatal que demostra com era fatal, tanmateix, que havia de caure com totes... pobreta!