

Kassia St Clair

**CURSA
CĂTRE VIITOR**

Aventura cu care a demarat secolul vitezei

Traducere din limba engleză
de Cristina Felea

POLIROM
2025

CUPRINS

<i>Prefață</i>	15
Prolog. Pekin: 10 iunie	25
1. La drum: Nașterea automobilului	29
2. Paris-Pekin: 30 ianuarie – 9 iunie	40
3. Hart și umilirea: Relațiile externe dificile ale Chinei	61
4. Pekin-Kalgan: 10-14 iunie	69
5. Epoca invențiilor: O nouă eră a comunicării	79
6. Kalgan-Urga: 14-24 iunie	89
7. Imperiul divizat: Rusia între revoluții	105
8. Urga-Irkutsk: 23 iunie – 1 iulie	117
9. Sfere separate: Femeile și automobilul	129
10. Irkutsk-Tomsk: 1-11 iulie	137
11. Puterea cailor: Înainte de automobil	148
12. Tomsk-Tiumen: 11-19 iulie	157
13. Ocuparea spațiului: Bătălia pentru străzi	167
14. Tiumen-Kazan: 19-24 iulie	179
15. Jocuri de putere: Combustibil pentru automobile	188
16. Kazan-Moscova: 24-27 iulie	200
17. Agenții schimbării: Automobile, capitalism și schimbare	210
18. Moscova-Kaunas: 27 iulie – 4 august	221
19. Costurile: Automobilele și siguranța	233
20. Kaunas-Liège: 4-8 august	244
21. În ofensivă: Automobilele în Primul Război Mondial	253

22. Liège-Paris: 8-10 august	262
23. După cursă	275
Epilog.....	282
<i>Mulțumiri</i>	285
<i>Credite foto</i>	287
<i>Note</i>	289
<i>Bibliografie</i>	321
<i>Index</i>	333

„Nu cred că examinatorii au fost bucuroși când m-am înscris”, și-a amintit ea mai târziu. „Eram pregătită să demontez motorul și să-l fac la loc. Mi-au spus că nu va fi necesar și mi-au cerut doar să numesc câteva elemente.” Nici ziarele nu prea știau ce să spună despre ea. Au relatat despre realizarea sa, dar păreau mult mai interesate de aspectul ei. „Este plinuță și drăguță, cu un ten orbitor și ochi albaștri insondabili. Umerii ei sunt absolut impecabili din punct de vedere artistic.” Frații ei mai mici au numit-o apoi „Bătrâna Insondabilă”. Poate că cea mai grăitoare a fost reacția soțului ei câțiva ani mai târziu: nu a lăsat-o deloc să conducă. „Șofatul e treabă de bărbat”, i-a spus el cu fermitate. „Femeile n-ar trebui să se murdărească cu motoarele.”¹

Se presupune adesea, deoarece cultura automobilului a gravitat mai târziu în jurul nevoilor și dorințelor bărbaților, că femeile au fost complet absente din perioada de început a automobilului. De fapt, în 1900 existau și niște automobiliste*. Totuși, încă de la început, ele erau tratate conform ipotezei culturale larg răspândite că ar fi intruse într-un spațiu masculin, credință care va persista – și chiar se va accentua – în următoarele decenii. Evenimente precum cursa Pekin-Paris au contribuit și ele la consolidarea imaginii virile și aventuroase a automobilului, făcând accesul la el și mai dificil pentru majoritatea femeilor.

Automobilele, în special cele care puteau parcurge distanțe mari, reprezentau o provocare la adresa statu-quoului într-o epocă în care femeile erau asimilate cultural cu gospodăria. Femeile fie erau idealizate ca fiind mai delicate decât bărbații, mai puțin capabile mental și având nevoie de protecție, fie erau calificate drept „declasate” și, prin urmare, nedemne. Călătoria cu o mașină sau șofatul puneau în pericol reputația unei femei. După cum spunea domnișoara Francis Thornton, instructor auto din New York în 1914: „În perioada de început... a existat multă opoziție față de ideea ca femeile să șofeze, deoarece se credea că sunt prea fragile pentru a conduce o «căruță a diavolului»”.

Termenul „ușoară”, aplicat femeilor cu moralitate îndoielnică, amintea irezistibil de mașinile care se deplasau cu viteză. Un foileton din 1905 din revista *Motor* descria relația dintre mașini și femei ca fiind de-a dreptul

* Fiindcă automobilele erau adesea cumpărate și înmatriculate de bărbați, chiar dacă femeile le conduceau, este dificil să obținem cifre exacte referitoare la femeile care conduceau între anii 1890 și 1900. Unele orașe și state americane care țineau registre de înmatriculare sugerează că în 1907, în America, numărul proprietarelor de mașini creștea constant, dar reprezenta în continuare doar în jur de 10%.

păcătoasă: „Să te gândești la «Monstru», cum îl numea ea, însemna să tânjești după el... Voia să îi simtă pulsul accelerat; să pună mâna pe schimbătorul de viteză și manivelă și să se lase pătrunsă de sentimentul de control; să-i revendice puterea ca fiind a ei – și să simtă că, chiar dacă nu o face de bunăvoie, cedează voinței ei”.

Moda feminină din epocă – fuste voluminoase cu talie cambrată, mâneci bufante și pălării cu voal – era mai degrabă decorativă decât practică și cu greu le permitea femeilor să se urce într-un automobil, cu atât mai puțin să conducă unul. Cele hotărâte să facă acest lucru au trebuit să-și adapteze ținuta, astfel încât îmbrăcămintea să nu li se agațe în schimbătoarele de viteză sau să se prindă în arborii de transmisie. De exemplu, Christabel Ellis, care a luat parte la cursa Ladies Bracelet Handicap din iulie 1908 de la Brooklands, și-a legat un șnur în jurul fusteii deasupra gleznelor pentru a o putea ține sub control².

Pentru că de obicei automobilele aveau caroserii deschise, șoferițele erau și vizibile. În 1904, o ziaristă care scria pentru *The Motor* scria: „Nu-i niciun secret la o mașină. Ea spune, de fapt... uitați-vă la mine și uitați-vă la pasagerii mei”.

Pe lângă atenția sporită pe care o primeau pe stradă, incidentele și accidentele care implicau șoferițe prezentau o atracție deosebită pentru presă. Într-o singură zi, pe 27 iulie 1907, cei de la *Daily Telegraph* au fost bucuroși să publice două astfel de relatări. Una o implica pe împărăteasa germană, al cărei vehicul s-a stricat în Braunsberg – o regiune renumită pentru creșterea cailor – și care s-a adăpostit într-un hotel. „Consecința a fost că, atunci când împărăteasa a intrat, încotoșmănată și absolut de nerecunoscut în veșmintele impermeabile, a fost întâmpinată cu remarci usturătoare și deloc respectuoase.” Cealaltă implica decesul unui pieton de 80 de ani lângă Wimbledon, care, anunța ziarul, a fost lovit de „doamna C.N. Williamson, coautoare a cărții *The Car of Destiny*”³.

Cele mai cunoscute șoferițe din jurul anului 1900, ca și omologii lor de sex masculin, erau majoritatea bogate, ceea ce le-a ajutat să se țină departe de judecata publică. Romanciera Edith Wharton din așa-numita Gilded Age a fost o automobilistă pasionată. Se născuse într-o familie de vază din New York, soții Jones, despre care se crede că dădeau tonul în societatea acelor vremuri*. Altele au fost Dame Ethel Locke King, Camille du Gast,

* Expresia *to keep up with the Joneses* („a ține pasul cu vecinii”) provine dintr-o bandă desenată cu același titlu din anii 1913-1938, care era publicată în *The New York Globe* și în *New York World*.

Hélène de Rothschild și Alice Roosevelt, care și-a îngrozit tatăl, președintele american, călătorind fără șofer din Rhode Island până la Boston cu o mașină de curse Panhard, cu viteze de până la 40 de kilometri pe oră⁴.

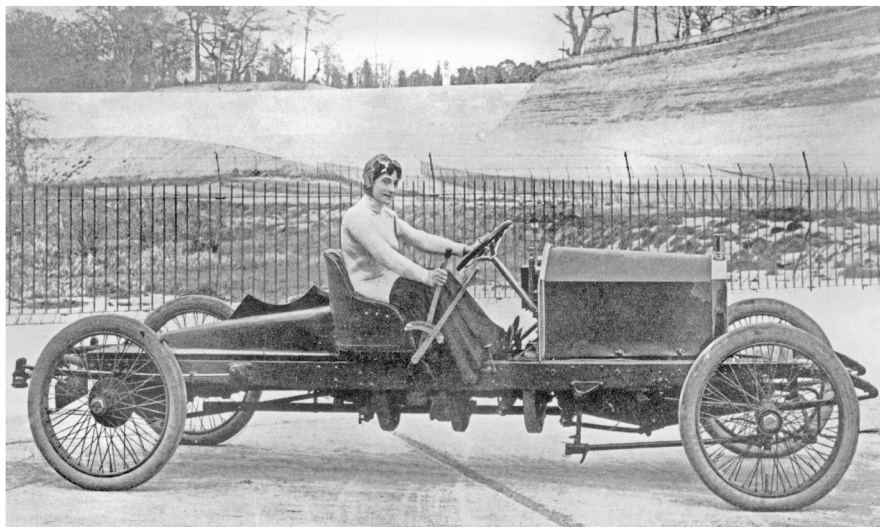
Pentru alte femei, riscurile la adresa reputației lor contau mai puțin decât bucuria și libertatea oferite de automobilism. Dorothy Levitt, care s-a numărat printre primii piloți de curse, a doborât de două ori recordul mondial de viteză feminin și a învins mai mulți bărbați în timpul unei curse la Brighton Speed Trials, în 1905*. Și-a utilizat priceperea la șofat pentru a obține o oarecare celebritate și a susținut în primele pagini ale cărții ei din 1909, *The Woman and the Car*: „Șofatul este o distracție pentru femei... plăcerea intensă, adevărata distracție, vine doar atunci când conduci propria mașină”. În viziunea ei, șofatul nu era sigur sau ușor, dar femeile erau mai mult decât capabile să conducă un automobil. Ea le recomanda colegelor ei automobiliste să aibă la ele – pe lângă clești, cioacan, pompă de gresat, șurubelnițe, supape de admisie și evacuare și nenumărate alte unelte și piese de schimb – bomboane de ciocolată, o oglindă de mână și un mic revolver**5.

Chiar și pentru femei precum Levitt, ocaziile de a participa la curse erau limitate, iar femeile erau adesea excluse din cluburile auto naționale. În 1909, de exemplu, Asociația Americană a Automobilistilor a interzis cu totul piloții de curse femei, exact în perioada în care Joan Newton Cuneo a învins mai mulți piloți de curse bărbați cunoscuți în New Orleans. După o relaxare experimentală a regulilor pentru a permite desfășurarea cursei Ladies Bracelet Handicap în 1908, și Brooklands a interzis participarea femeilor la cursele oficiale, folosind argumentul că, din moment ce nu existau jochei de sex feminin, nu era de așteptat să existe piloți de curse femei.

Când se iveau oportunități de a concura, femeile trebuiau să fie precaute. Relatările despre victoriile lor aveau grijă să sublinieze cât erau de feminine, ca pentru a contrabalansa priceperea lor la șofat. De exemplu,

* În iulie 1905, Levitt a concurat cu un Napier de 80 CP și a atins 128,3 km/h la Brighton Speed Trials; în anul următor, ea și-a doborât propriul record la Blackpool, cu o viteză de 146,2 km/h cu un Napier de 90 CP.

** Bomboanele de ciocolată le recomanda pentru liniștire. Oglinda era utilă nu numai pentru a aranja părările și eșarfele pe care femeile le purtau în timpul șofatului, ci și, deoarece mașinile nu aveau încă oglinzi retrovizoare, „pentru a o ridica din când în când ca să vezi ce e în spatele tău”. Cât despre armele de foc, Dorothy prefera un Colt, considerându-l „foarte ușor de mână, deoarece practic nu există recul – un mare avantaj pentru o femeie”.



Dorothy Levitt, o femeie-pilot care a doborât recorduri și a fost o sursă de inspirație pentru primele automobiliste, la volanul unui Napier pe circuitul de curse Brooklands în 1908.

redactorul cărții lui Levitt scria în introducere: „Când o vezi pe domnișoara Levitt, nu-ți poți imagina că ar putea conduce o mașină cu o viteză atât de uimitoare. Publicul își închipuie, fără îndoială, că această campioană la cursele de automobile este o amazoană înaltă și solidă. Dorothy Levitt... este cea mai feminină dintre femei”.

Alții erau mai puțin îngăduitori. Un colaborator al revistei americane *The Outlook* insistă: „Nu ar trebui să se acorde permis de conducere niciunei persoane sub 18 ani... și niciodată unei femei”. În 1908, primarul din Cincinnati a încercat să interzică complet dreptul femeilor de a șofa după ce una l-a accidentat pe un trezorer al orașului. „Singura mașină potrivită pentru a fi condusă de o femeie”, a decretat el, „este o mașină de cusut”⁶.

Opiniile despre cine și de ce ar fi potrivit să conducă automobile au avut impact asupra dezvoltării industriei. De exemplu, deși se presupune adesea că automobilele electrice au fost abandonate pentru că utilizau o tehnologie inferioară, de fapt acestea erau mai fiabile și mai ieftine pentru călătorii scurte, în interiorul orașului. Drept urmare, în 1900, ceva mai mult de o treime din mașinile din New York, Chicago și Boston erau electrice, iar piața acestora a supraviețuit până în anii 1920. Este adevărat că tehnologia a stagnat, dar unul dintre motivele pentru care s-a întâmplat acest lucru

a fost că vehiculele electrice au devenit asociate cu femeile, pe când cele cu motoare cu ardere internă erau văzute ca fiind mai masculine⁷.

„Feminitatea” mașinii electrice era un concept deja încetățenit pe la 1900. Poate că motivul cel mai convingător pentru această asociere a fost „raza circumscrisă”, cum spunea un comentator: deoarece capacitatea bateriilor era limitată, vehiculele electrice nu se puteau îndepărta prea mult de casă. „A existat vreodată o invenție care să ofere un confort mai solid jumătății feminine a umanității decât mașina electrică?”, întreba autorul Carl H. Claudy în paginile publicației *The Motor* în 1907. „Ce încântare este să aibă o mașină pe care să o poată conduce fără a-și pierde din demnitate, să facă vizite, cumpărături, să-și ofere o plăcere, să întoarcă o mică datorie socială.”⁸

Vehiculele electrice erau, de asemenea, considerate mai curate, mai practice, mai silențioase și mai ușor de condus – calități care, se presupunea, le făceau să fie potrivite pentru femei. Companiile producătoare de autovehicule de tot felul au ținut cont de asta și au început să promoveze pe piață elemente care făceau șofatul mai ușor în special pentru femei. Haynes-Apperson, una dintre primele mașini americane, îi asigura pe potențialii cumpărători, în 1904, că era „singurul automobil puternic suficient de simplu pentru ca o doamnă să șofeze *cu ușurință*”. Modelele cu sisteme de aprindere electrică – mai ușor de utilizat decât cele cu pornire cu manivelă – foloseau adesea imagini cu femei sau texte publicitare ce se refereau la acestea. Un text din 1906 proclama: „O doamnă la volanul automobilului Harrison poate să-l pornească și să-l conducă – motorul se pornește de pe scaun... nu este necesară o manivelă”. Modelul T, care a păstrat pornirea cu manivelă până în anii 1920, putea fi echipat cu demaroare electrice ca dotare suplimentară. Producătorii unui astfel de dispozitiv îi asigurau pe potențialii cumpărători că al lor era atât de ușor de utilizat încât și „o femeie sau un copil o poate face”. Un alt producător susținea că „proprietarii unui Ford, dar în special soțiile și fiicele lor” vor fi de acum înainte scutiți „de toate problemele create de șofatul unei mașini” odată ce dispozitivul său era instalat⁹.

Acest tip de retorică se va dezvolta de-a lungul secolului, industria auto plecând de la ipoteza că femeile sunt neajutate, șoferițe nepricepute și, în general, neîn stare să facă față încercărilor de pe drum. În 1964, o reclamă la Volkswagenul Beetle american înfățișa o mașină cu bara de protecție lovită, însoțită de textul „Mai devreme sau mai târziu, soția ta se va întoarce acasă cu unul dintre cele mai bune motive pentru a deține un Volkswagen”. Dedesubt se arăta că, deși femeile sunt „delicate și blânde”,

ele „lovesc lucruri”. Cam în aceeași perioadă, Goodyear a produs o serie de reclame care înfățișau femei rămase în pană pe marginea drumului, uitându-se cu îngrijorare la cauciucuri. „Când nu e niciun bărbat în preajmă”, spune textul, „Goodyear ar trebui să fie”.

Cu un deceniu înainte, Chrysler produsese un Dodge La Femme: un automobil neinspirat, vopsit în roz-somon și crem, tapițat cu „jacard de culoare mov-orhidee”, vândut cu suport gratuit pentru ruj, umbrelă, geantă, portțigaret, brichetă și poșetă. Toate, firește, roz. Numărul exact de mașini vândute nu este cunoscut, dar probabil că a fost mic: întregul concept a fost abandonat după doar doi ani¹⁰.

Ceea ce au trecut cu vederea oamenii care se ocupau de publicitate la Chrysler – la fel ca mulți alții – a fost faptul că motivele pentru care o femeie își dorea o mașină erau identice cu cele ale unui bărbat: etalare; comoditate și sociabilitate; noutate; aventură; încredere în sine; viteză; participarea la o tehnologie modernă, captivantă; și, poate cel mai puternic, sentimentul de libertate. Ultimul motiv era valabil mai ales pentru cele care locuiau departe de anumite facilități, familie și prieteni, în zone rurale sau suburbii. În cadrul studiilor Middletown efectuate în Muncie, Indiana, la sfârșitul anilor 1920 și începutul anilor 1930, femeile au dezvăluit că au ajuns rapid să vadă automobilul ca pe o necesitate, chiar și în perioadele când întâmpinau dificultăți financiare. Unele au recunoscut că puneau cheltuielile implicate de conducerea unei mașini mai presus de cumpărarea hainelor sau chiar a mâncării. „Mașina”, le-a spus o femeie intervievatorilor, „este singura plăcere pe care o avem”. O alta, care dăduse prioritate achiziției unui automobil în detrimentul instalațiilor sanitare interioare, a considerat că alegerea era evidentă: „Nu poți merge în oraș într-o cadă de baie”¹¹.

Edith Wharton a scris pagini lirice despre experiența deținerii unei mașini și a șofatului după un tur al Franței foarte rapid, de două săptămâni, împreună cu soțul și cu fratele ei, în 1906*. Seria ei de eseuri pentru *The Atlantic* despre această călătorie – publicată mai târziu sub titlul *A Motor-Flight Through France* – se deschide cu un *cri de coeur* revelator:

Automobilul a restabilit romantismul călătoriilor. Eliberându-ne de toate constrângerile și legăturile căii ferate, de robia orelor fixe și a drumului cunoscut,

* Henry James, auzind despre călătoria ei frenetică, cu greu își putea închipui ceva mai rău, numind-o „o perioadă de timp plină de frustrare, fragmentară, toată numai mișcare”.