



KL

INVENTOR

REVISTA
DE
PROPIEDAD
INDUSTRIAL

N.º 9 - Diciembre, 1931

LOS EDITORES

de esta Revista pretenden, con su publicación, dos finalidades:

Una, corresponder al favor que les dispensa su clientela. Otra, divulgar la Propiedad Industrial, tan necesaria hoy a todo industrial y comerciante.

No podemos negar que, a la vez, constituye una propaganda de nuestra organización y de nuestro trabajo. Pero esta propaganda pertenece al género de las propagandas útiles para las personas sobre las que se ejerce.

Una sola condición imponemos para el envío de nuestra Revista: que todo el que lo solicite, nos acredite su condición de industrial, comerciante o profesional. El dispendio que supone su publicación limita forzosamente la tirada, y sólo podemos ofrecer una suscripción constante a quien reúna las condiciones anteriores, hasta cubrir un amplio límite, ya marcado, y cuyo agotamiento publicaremos oportunamente.

Toda solicitud de suscripción debe dirigirse a los editores:

ROEB Y COMPAÑÍA

OFICINA TÉCNICA DE PROPIEDAD INDUSTRIAL

BARCELONA

MADRID

BILBAO (delegación)

Alta de S. Pedro, 4 Moreto, 8.—Apartado 565 Colón de Larreátegui, 52



LAMPARA Z

LUCE MUCHO Y GASTA POCO

■ ■ ■
 Oficinas centrales: Cortes, 324 - BARCELONA
 Dirección telegráfica y telefónica: ZETALAMP

LECHE MATERNIZADA "MAX" en polvo

Para la lactancia artificial de los niños
 la Leche Maternizada "MAX"
 se elabora en 3 números.

El n.º 1 para el 1.º trimestre.

— 2 — 2.º —

— 3 — 3.º y 4.º —

Lata de 175 grs. 3,75 Ptas.

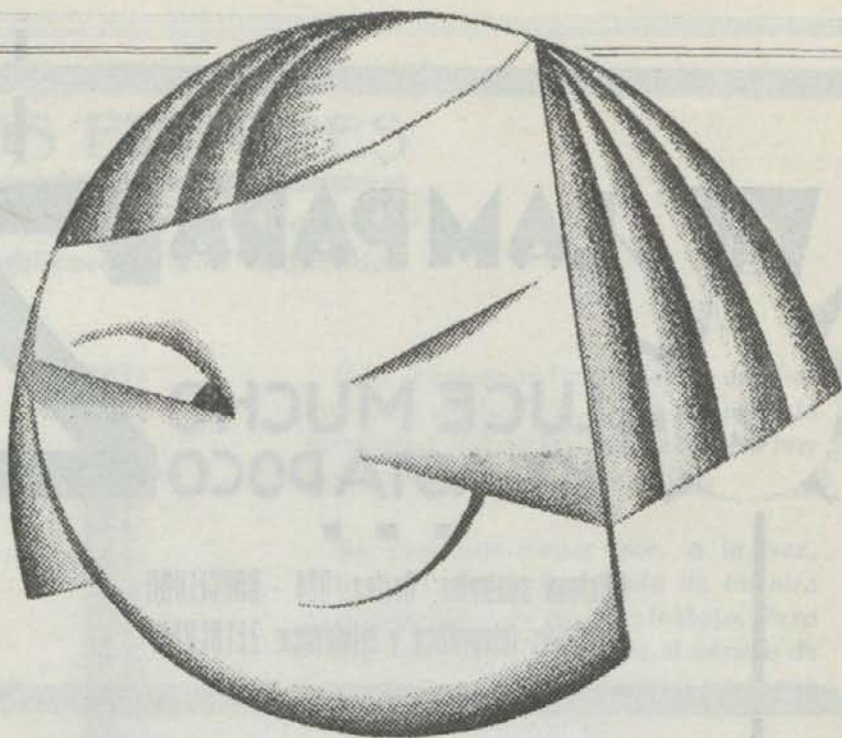
— — 1/2 kilo 8,80 —

— — 1 — 16,40 —

Fábrica y Laboratorios
 de productos dietéticos.

M. F. BERLOWITZ

Alameda, 12 y 14
 Apartado 595
 MADRID (14)



El riquísimo Chocolate con leche se vende en todos los buenos establecimientos, en pastillas de varios tamaños, desde 10 céntimos hasta 1'90 pesetas, cada una.



EL INVENTOR

DIRECTOR PROPIETARIO: GUILLERMO ROEB

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: MORETO, 8

APARTADO 365 - TELÉFONO 16 719 - MADRID

Sumario

	Páginas
Galería de hombres célebres: Jorge Stephenson.	4
De todas partes: El radio para la verificación de piezas de acero.—Un dispositivo anti-deslumbrante sencillo.—El motor de explosión más pequeño.—Radio, cine y fonógrafo para el hogar.—¿Desaparecerán las bocinas de los autos?	6
Veinte condiciones de validez de una patente . .	9
Una oferta excepcional	10
La publicidad moderna a través de Europa . .	12
La industria del automóvil.	14
Explotación de patentes españolas.	17
Correspondencia	18

Esta Revista se reparte GRATUITAMENTE entre la industria y comercio de España e Hispanoamérica. Los pedidos deben hacerse a la Administración.

PROHIBIDA LA VENTA BAJO CUALQUIER CONCEPTO

GALERÍA DE INVENTORES CÉLEBRES

JORGE STEPHENSON

EN 9 de Junio de 1771 nació Jorge Stephenson, que había de marcar a la Humanidad nuevos rumbos, estableciendo la unión rápida entre países distintos y entre los diferentes pueblos



de cada país, aportando al progreso y a la cultura humana uno de sus elementos más valiosos: el ferrocarril.

Atravesando valles y montañas a velocidades maravillosas que los hombres de hoy ya no apreciamos por parangón con otros elementos más rápidos, el automóvil y el aeroplano, en su época, este genial inventor revolucionó el tiempo y las costumbres. Lejos estaban aquellos sus contemporáneos que tomaron a chacota su invención, incluso apostando que sus caballos corrían más que su primera locomotora, que antes de que llegaran a alcanzar la senectud, ellos mismos habían de disfrutar las delicias

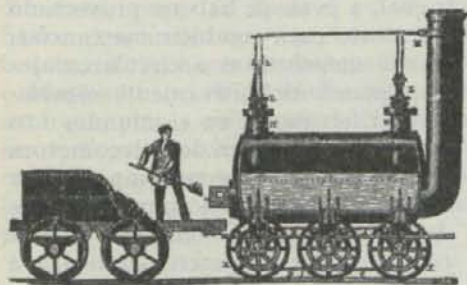
incomparables del «pullman» e iban a verse libres de las molestias y riesgos de los viajes en posta.

Hijo de una humilde familia de mineros, trabajó con sus padres en las minas de carbón hasta la edad de catorce años, en que comenzó a ser fogonero de una de las rudimentarias máquinas de vapor de la época. Sus propias condiciones lo revelaron pronto como habilísimo mecánico, y comenzó a dedicarse a reparaciones de máquinas en talleres próximos a Wyglam, su pueblo natal.

Sin otra escuela que sus propios medios y su inteligencia, llegó a sobresalir en forma tal, que pronto se le reputó como una autoridad en mecánica, hasta el punto de que en 1812 era nombrado director facultativo de las minas de carbón de Killingworth. En ellas comenzó Stephenson a estudiar la posibilidad de una locomotora capaz de arrastrar las vagonetas de carbón sobre los carriles ya establecidos en aquellas minas, como en otras varias de Inglaterra. Esta locomotora quedó construida en 1814, logrando subir una carga de 30 toneladas a una velocidad de 30 kms. por hora, por una pendiente de 1:450.

Esta locomotora tenía un peso considerable, con el fin de aumentar su rozamiento sobre los carriles, y sus cuatro ruedas se encontraban unidas por una cadena sinfín, formando un conjunto. El hogar atravesaba la caldera como un tubo, prolongándose hasta la chimenea, y la caldera se hallaba suspendida sobre las ruedas por medio de los llamados resortes de vapor, consistentes en pequeños émbolos que se llenaban de vapor

de agua, y cuyo sistema de suspensión abandonó el mismo Stephenson visto su mal resultado. En el grabado que acom-



paña a este artículo pueden apreciarse las características principales de dicha locomotora y su sencillísima construcción.

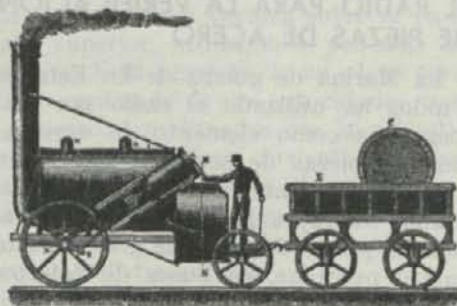
Vistos los resultados de esta locomotora en las minas, uno de sus principales accionistas, Eduardo Pease, emprendió la construcción de la primera línea de ferrocarril del mundo, entre Stockton y Darlington, recorriendo una distancia de 61 kms., y cuya línea había de servir para el transporte de carbón y mercancías, confiando a Stephenson su construcción. Este proyecto fué considerado como un disparate por los contemporáneos, pues la línea había de atravesar terrenos pantanosos, que parecía imposible sanear. Pero la energía de Stephenson se sobrepuso, venció todos los obstáculos y en Septiembre de 1825 se inauguraba la primera línea férrea, con la ilusión de unos pocos y la chacota de los más.

Poco tiempo más tarde se revelaban las ventajas de este ferrocarril en forma tal, que se acometió el proyecto de unir Liverpool y Manchester por otra línea, a base de la tracción por locomotora. El tráfico entre estas dos ciudades se hallaba en manos de tres sociedades que ejercían un verdadero monopolio sobre los canales existentes, a causa de la imposibilidad de establecer un medio de competencia. Este monopolio llegó a ser tan abusivo, que después de algunos *meetings*, el 20 de Mayo de 1826 hubo una reunión de personas notables de Liverpool, y en ella se tomó la determinación de establecer una línea férrea

entre ambas ciudades, obteniéndose autorización del Parlamento a fines de 1828. El siguiente año se estableció un concurso para premiar la locomotora que reuniera mejores condiciones y adjudicar el suministro de las mismas. Las exigencias mínimas a que habían de someterse eran las siguientes. La máquina, de seis ruedas, no debía pesar más de seis toneladas y arrastrar una carga de 20 toneladas por terreno llano a 16 kms. por hora, incluidos agua y carbón necesarios. Podía construirse también de cuatro ruedas, hasta cuatro toneladas y media de peso, y el precio no debía exceder de 550 libras esterlinas.

Para poder aumentar la fuerza sin aumentar el peso de la locomotora, era necesario aumentar la producción de vapor; pero para ello se tropezaba con la dificultad de que la altura limitada de la chimenea no permitía hasta donde era necesario la activación del combustible. Stephenson resolvió este problema haciendo que el vapor a presión saliera por el tubo de la chimenea, con lo cual lograba un tiro en el hogar que proporcionaba oxígeno sobrado para activar la combustión. La locomotora a la cual aplicó este principio el genial inventor, se denominó *El Cohete*, y señala una época en la historia del ferrocarril.

El 6 de Octubre de 1829 se resolvió este concurso en el llano de Rainhill, que presentaba un camino horizontal de 3,218 km. de longitud. Las locomotoras que se presentaron al citado concurso fueron cinco, así denominadas: *Rocket*



(*El Cohete*), de Stephenson; *Sans pareil*, de Hackworth; *Novelty*, de Braithwaite y Ericsson; *Perseverance*, de Burstall, y *Cyclop*.

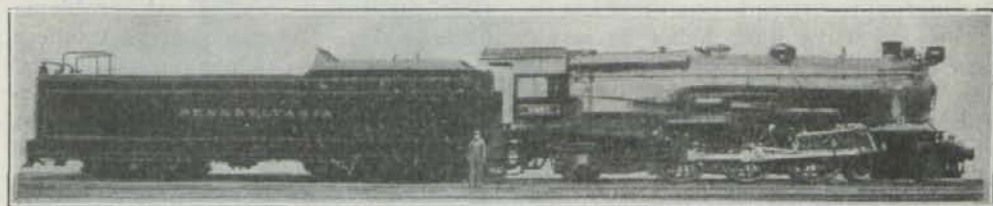
Sans pareil quedó fuera de concurso por su peso excesivo; *Novelty* no pudo quedar construída en el tiempo pre-



fijado; *Perseverance* fué eliminada por averías y *Cyclop* no respondió a las condiciones exigidas. Quedaba, por tanto, victoriosa *El Cohele*, construída de cuatro ruedas y con 4,3 toneladas de peso (véase el grabado), que llegó a arrastrar una carga de 13 toneladas a la velocidad de 23 kilómetros y medio por hora.

Efecto de su triunfo, fué encargado Stephenson de la construcción de las máquinas necesarias a esta línea, por la cual, a pesar de haberse proyectado solamente para conducir mercancías, pronto comenzaron a circular viajeros, dejando definitivamente establecido el ferrocarril en el mundo. Los principios esenciales de la locomotora de Stephenson se conservan hoy en día en las grandes locomotoras modernas, verdaderos monstruos de acero, cuyo reinado parece comienza a declinar ante la locomotora eléctrica, el auto y el aeroplano.

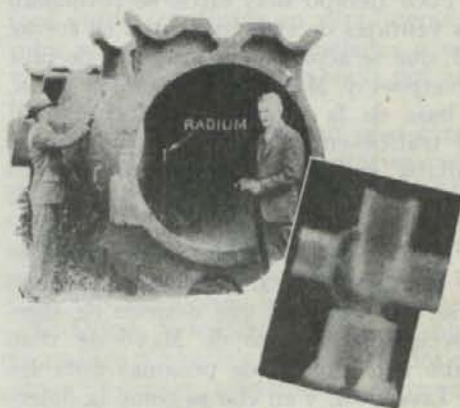
En 12 de Agosto de 1848 falleció el gran mecánico inglés Jorge Stephenson en Tapton-House, después de haber intervenido en el establecimiento de las principales líneas férreas inglesas, construyendo locomotoras para su país, Europa y América, en pleno triunfo.



DE TODAS PARTES

EL RADIO PARA LA VERIFICACIÓN DE PIEZAS DE ACERO

La Marina de guerra de los Estados Unidos ha utilizado el radio por primera vez como elemento de verificación de piezas de sus navíos, con un éxito sorprendente. Habían sido ya utilizados los rayos X para la comprobación de piezas de acero de grueso hasta cuatro pulgadas, en busca de defectos internos que pudieran provocar accidentes; pero el poder de penetración de estos rayos terminaba en dicho espesor, mientras que el radio presenta un poder

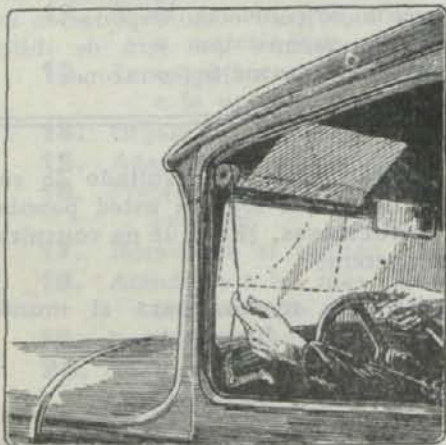


de penetración de diez pulgadas, perfectamente aplicable a las planchas y piezas de barcos de guerra. El procedimiento, como se aprecia en el grabado, es sencillísimo: En el interior de la pieza a reconocer se dispone un tubo conteniendo el radio, y en las superficies externas, placas corrientes de las usadas en radiografía, dándosele una exposición de algunas horas y obteniéndose las radiografías tal como la representada al pie.

©

UN DISPOSITIVO ANTIDESLUMBRANTE SENCILLO

El grabado muestra una sencilla forma de establecer en un automóvil un dispositivo antideslumbrante, de poco coste y de gran utilidad en los que utilizan el automóvil como elemento de viaje por carretera. Consiste en un simple rodillo, al cual se une una placa de celuloide o un cristal coloreado en azul o verde intenso, y cuyo rodillo es susceptible de girar, haciendo que dicha placa quede momentáneamente aplicada sobre el cristal del parabrisas, ante la vista del conductor, absorbiendo el efecto deslumbrante de los faros del coche que viene en dirección contraria. La construcción del dispositivo está al alcance de cualquier persona un poco hábil.



RADIO, CINE PARLANTE Y FONÓGRAFO, PARA EL HOGAR

Una firma norteamericana ha lanzado al mercado el aparato que presentamos a nuestros lectores, en el cual se encuentran combinados todos los medios necesarios para la proyección de películas, sonoras o no, radio y fonógrafo, indistinta o combinadamente entre sí. La proyección se verifica sobre la pantalla superior, utilizándose películas de 16 mm. Está provisto de un plato para discos, animado de dos velocidades, una para discos combinados con la película, y otra para el disco corriente. El aparato de radio es de los tipos más modernos y funciona como amplificador del sonoro o de los discos o como receptor, indistintamente.

El aparato está dispuesto en forma vertical, y la proyección se realiza diagonalmente a la pantalla, por reflexión, siendo automático su funcionamiento.

EL MOTOR DE EXPLOSIÓN MÁS PEQUEÑO

Un mecánico de Detroit ha construido el motor representado en la fotografía, para aplicarle a un modelo reducido de canoa. El motorcito es de un solo



cilindro, cuatro tiempos y pesa tres libras y media. Puede desarrollar un vigésimo de caballo de fuerza y está provisto de los últimos elementos en esta clase de motores.

Acostumbrados a deslumbrarnos ante los grandes motores de explosión de 1.000 caballos de fuerza, resulta curioso el contraste con éste, que podemos llamar el motor más pequeño del mundo.

¿DESAPARECERÁN LAS BOCINAS DE LOS AUTOS?

Una Casa inglesa, constructora de automóviles, ha lanzado un nuevo dispositivo de aviso para automóviles, que si es aceptado por el público, nos retrotraerá a los ya olvidados tiempos en



que los cocheros avisaban al distraído transeunte con su clásico «¡Ahí va, eh!» Se trata, sencillamente, de un micrófono establecido en el volante del coche y que traslada el aviso del conductor a un altavoz dispuesto en la parte anterior del vehículo. Como originalidad, nos parece bien; pero como explotación industrial, creemos que será de difícil aceptación, por múltiples razones.

De la elección de su marca, depende en gran parte el resultado de sus propagandas. Si su marca es inadecuada, difícilmente logrará usted popularizarla en el mercado y sus gastos serán infructuosos. ¿Por qué no consultar a una persona competente?

Desde hace veintiséis años estamos registrando marcas para el mundo entero. Nuestra experiencia está a su disposición.

ROEB Y COMPAÑÍA

Moreto, núm. 8 - Madrid

Apartado núm. 365



VEINTE CONDICIONES QUE AVALORAN UN INVENTO

Muchos inventores se quejan del fracaso de sus creaciones cuando éstas son llevadas a la práctica. Esto obedece en gran parte a que el inventor estima en muchos casos que basta haber registrado su invento y obtenido una patente, para que automáticamente ésta se convierta en beneficios. La realidad es distinta: Las invenciones tienen que reunir determinadas condiciones que las avaloran, y el detalle siguiente de ellas permitirá en muchos casos una orientación acertada en beneficio de los inventores:

1. Ser rigurosamente nuevo y original.
2. Contrastar su novedad, registrándola en un país de previo examen riguroso, tal como Alemania.
3. Mantenerla secreta hasta después de haberla patentado.
4. Establecer las patentes por un experto en Propiedad Industrial.
5. Es conveniente realizar las invenciones dentro de la profesión o sobre materia que sea conocida a fondo por el inventor.
6. Responder a una necesidad existente o por crear.
7. Presentar el máximo de utilidad.
8. Presentar el máximo de sencillez.
9. Ser industrializable o resolver los medios para que lo sea.
10. Si se trata de un objeto de consumo, que su precio sea asequible a todos, aun a expensas de diversas calidades o tipos.
11. Si se trata de una mejora industrial, que perfeccione los métodos conocidos, pero sin destruir la industria, sobre todo si ésta es de importancia.
12. Si es posible, que origine el consumo constante de una pieza o materia que pueda asegurar una explotación indefinida.
13. Tener el mercado de consumo más amplio posible, tendiendo a la universalidad.
14. Organizar acertadamente su explotación industrial.
15. Adaptarse a la psicología del futuro consumidor.
16. Presentar los productos en forma que satisfagan el gusto más exigente.
17. Responder al sentido de modernidad, pero sin exageraciones.
18. Atenderse a las más rigurosas condiciones de moralidad y ética del producto.
19. Lanzar el producto al amparo de una marca registrada.
20. Realizar una propaganda intensísima alrededor del producto y su marca.

UNA OFERTA EXCEPCIONAL

De máximo interés para los capitalistas, los industriales y los inventores

No existen en nuestro País, al menos que nosotros sepamos, organizaciones que permitan el contacto entre los capitalistas, los industriales y los inventores. Es indudable, sin embargo, que existen capitalistas deseosos de emplear su dinero en explotaciones de toda garantía, amparadas por patentes que les aseguren la exclusividad y un amplio margen de beneficio. Industriales, deseosos de mejorar su producción o de resolver dificultades de la misma y, por último, inventores, cuya máxima dificultad suele ser el apoyo necesario del capital, para el desarrollo de sus inventos.

Mutuamente estos elementos se buscan entre sí, sin lograr encontrarse. EL INVENTOR, que no sólo sirve los intereses de una empresa mercantil, sino que es instrumento al servicio de la industria, con una misión clara y concreta que cumplir, quiere resolver este problema, poniendo en contacto elementos tan dispares, pero tan necesarios de ser aunados, para mutuo provecho.

Nuestras columnas quedan abiertas a todos:

LOS CAPITALISTAS

pueden dirigirnos sus ofertas en demanda de patentes de participación en negocios determinados o en cualquier otro sentido similar.

LOS INDUSTRIALES

pueden asimismo someternos sus deseos de perfeccionamientos en sus industrias, las dificultades de orden técnico que en ellas encuentran, su interés por determinados inventos u otras necesidades de carácter similar, tales como creación de marcas, de modelos, de procedimientos de trabajo u organización.

LOS INVENTORES

pueden ofrecer desde estas columnas sus inventos, solicitar ayudas pecuniarias, técnicas o de otra índole semejante.

Todas estas ofertas serán publicadas en nuestra Revista para conocimiento de todos sus lectores, y siendo éstos Inventores e Industriales en su totalidad, los resultados han de ser óptimos para todos.

EL INVENTOR

Todas las ofertas SE PUBLICARÁN GRATUITAMENTE POR UNA SOLA VEZ y dentro de la extensión y condiciones que los Editores estimen oportunas, reservándonos el derecho de devolver y rechazar toda oferta que creamos improcedente.

EN ABSOLUTO SERVIREMOS DE INTERMEDIARIOS EN LA REALIZACIÓN DE CONTRATOS O CONVENIOS ENTRE LAS PERSONAS QUE BENEFICIEN NUESTRO OFRECIMIENTO. Unicamente ponemos a su disposición nuestras actividades profesionales como Agentes de Propiedad Industrial, en casos de consulta, solicitudes de patentes, obtención de copias, investigaciones, etc.

Para toda ampliación de datos, sobre nuestra oferta, dirigirse con toda clase de detalles a los Editores:

ROEB Y COMPAÑIA

OFERTAS

Toda la correspondencia que se dirija a los Editores sobre las ofertas publicadas a continuación, debe hacerse con indicación del número de orden que figura en las mismas. Sin este requisito, no será posible transmitir a los interesados la correspondencia recibida.

6. - P. A los constructores de maquinaria para fábricas de conservas se cede patente invención por una máquina para escaldar y limpiar tomate por medio del vapor, patente núm. 120.029, para España y Extranjero.

A los fabricantes de conservas de tomate se cede patente invención número 112.161, de procedimiento fabricación para obtener el tomate en polvo suprimiendo el empleo de envase de hojadelata, con todas las ventajas consiguientes, para España y Extranjero.

5760. El propietario de una patente de introducción española por la fabricación de productos de limpieza, especialmente productos apropiados para talleres mecánicos o sitios donde hayan de limpiarse grasas y cuyos productos se encuentran muy extendidos en Estados Unidos, cedería licencia de explotación o se pondría en relaciones con capitalista interesado en la explotación industrial de dichos productos. El propietario es ingeniero químico con gran práctica, que ofrece como garantía de su oferta.

S. Fabricante de tintas grasas y tampones introducidas hace años en el mercado, con fórmulas propias, se asociaría con capitalista.

B. Se desearía entrar en relación con industrial o inventor que pudiera fabricar o facilitar fórmula de fabricación de pasta susceptible de sustituir a la madera para formación de tableros de muebles.



LA PUBLICIDAD MODERNA A TRAVES DE EUROPA

ITALIA Posee Italia una personalidad propia y destacadísima en publicidad. Tierra de artistas, donde entran en contacto todas las escuelas y todos los estilos, la publicidad, por su afinidad con el arte pictórico, ha merecido una atención preferente por los italianos. La fantasía meridional, los más atrevidos modernismos, la influencia del arte

clásico, las más avanzadas teorías publicitarias, han sido asimiladas por este pueblo, y han creado un tipo de publicidad con caracteres propios, peculiarísimos, que destacan sus producciones, extendiéndolas fuera de sus fronteras. Pudiera decirse que Italia ha recogido lo mejor de cada país, lo ha asimilado y lo ha convertido en arte propio.

De otra parte, la importancia de la industria italiana, el desarrollo de su turismo y sus grandes Compañías de navegación, han aportado medios materiales sobrados, no ya para estimular a los artistas y lograr su especialización, sino para crear agencias publicitarias, cuyo nombre se ha extendido por el continente.

Así vemos en el anuncio del Cacao Peruginá, las dos figuras tema del dibujo, que forzosamente recuerdan los anuncios expresionistas alemanes, pero tratadas con una agilidad y un sombreado que les presta movimiento y animada vida.

Tal vez pudiera discutirse la originalidad de este cartel, ya que los porteadores negros, tratándose de anuncios de cafés o cacaos, es cosa manida; pero precisamente por la vulgaridad del tema, resalta aún más la limpieza y originalidad de ejecución.

El cartel hecho para la Navigazione Libera Triestina por la firma Maga, casa que ha alcanzado renombre universal en la confección de carteles, alardea de una técnica insuperable. La sensación de velocidad del barco representado no sólo obe-

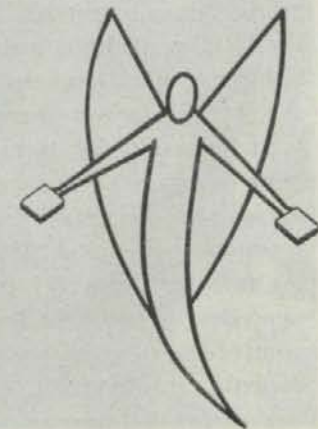
dece a la ejecución de éste, sino al efecto de la línea que circunda la Tierra y a la acertada disposición en curva ascendente de las tres líneas superiores del texto.

En temas marítimos, Italia ha realizado carteles maravillosos, entre los que merece destacarse la serie del Lloyd Sabaudo anunciando sus «Comtes», de los cuales no reproducimos ninguno, por hallarse divulgados en España.

Dentro del mayor modernismo imaginable, el cartel de «Il Lavoro Fascista» ha logrado un máximo de sugestión por la energía y movimiento que se desprende de la figura. La sensación de fuerza se ha logrado de magnífica manera, no sólo por la ejecución del dibujo, sino por la acertada colocación de leyendas y de la figura y del sombreado algo violento de ésta. Es un cartel que obliga al transeunte, no a volver la cabeza, sino a erguirla inconscientemente.

Son muy pocos los carteles capaces de provocar movimientos reflejos en el que los contempla y este es un mérito importantísimo en publicidad, cuando la sensación dada es vigorizante o atrayente, aun cuando contraproducente cuando es repulsiva. Bajo este aspecto, conocemos un cartel, muy prodigado en las estaciones del Metro de Madrid, cuya impresión es realmente terrorífica, y que no creemos reporte mucho beneficio al producto que recomienda, pues si bien obliga a recordarle, asocia al producto una impresión desagradable imposible de borrar de la mente.

El dibujante Séneca, creador de las deliciosas figuras que reproducimos, logradas con la máxima sencillez de línea posible, nos muestra su fino humorismo al sentar una de ellas sobre su propia





firma, en un alarde de despreocupación y de maestría.

Y, por último, el cartel de turismo de Lido-Venezia es una bella muestra de contrastes luminosos y de perspectiva magníficamente lograda sin forzar la línea ni las masas, lográndose la sensación de un horizonte marítimo ilimitado.

Indudablemente la reputación artística de Italia en cuestiones publicitarias tiene un fundamento sólido que la permite codearse dentro del círculo de los que hemos dado en llamar clásicos de la publicidad, que son los países sajones; y para nosotros, hermanos de raza de aquel país, sus producciones son más comprensibles y más atractivas que la mayoría de las de los otros, no tan adaptadas a nuestra idiosincrasia.

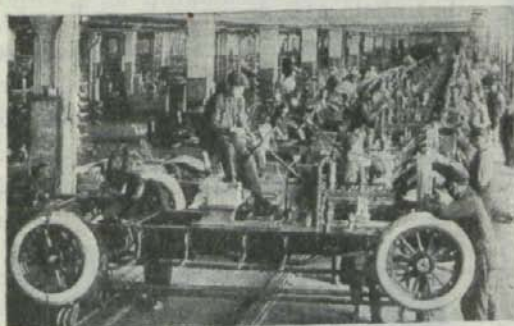
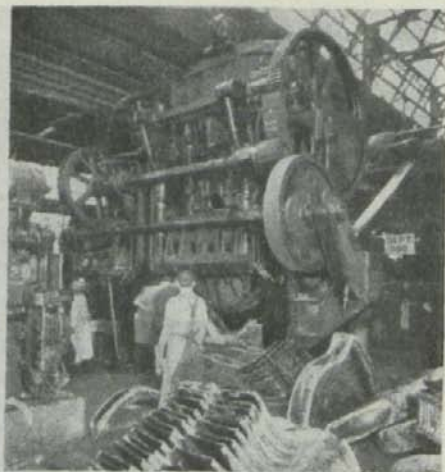
LA FABRICACIÓN DEL AUTOMÓVIL EN SERIE

ES ya pleito viejo en nuestro país el establecimiento de una industria nacional del automóvil que no sólo abastezca el mercado interior, sino que pudiera llegar a ocupar un rango entre las fabricaciones europeas. Ha habido, y los hay, verdaderos paladines en esta industria, que han dedicado intensos esfuerzos a resolver el problema. Se han logrado resultados técnicos suficientes para llenarnos de orgullo sobre nuestra eficiencia y no están lejanos los éxitos rotundos del motor Hispano-Suiza, y los más próximos del coche «Pescara», vencedor en primera línea en cuantas competiciones se ha presentado, la más reciente, en Alemania, en competencia con coches de primeras marcas europeas.

No obstante, la verdadera industria del automóvil no ha llegado aún a implantarse en España; no se ha logrado



la fabricación en serie de coches a bajo precio y bien contruidos, condición indispensable, no sólo para competir con los fabricantes extranjeros, sino también para crear un mercado interior que realmente no está explotado. Es indudable que la creación de un coche nacional en estas condiciones modificaría bastante la vida española, al aportar un elemento rápido de desplazamiento que fuera verdaderamente económico. Coches de reducido consumo (cinco o seis litros, a lo sumo) y cuyo precio no sobrepasara de 2.500 pesetas, desplazaría fuera de las capitales importantes una gran masa de ciudadanos

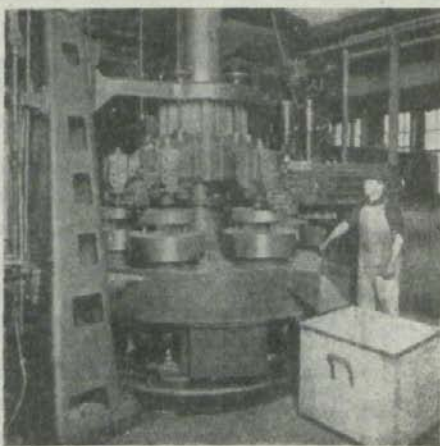


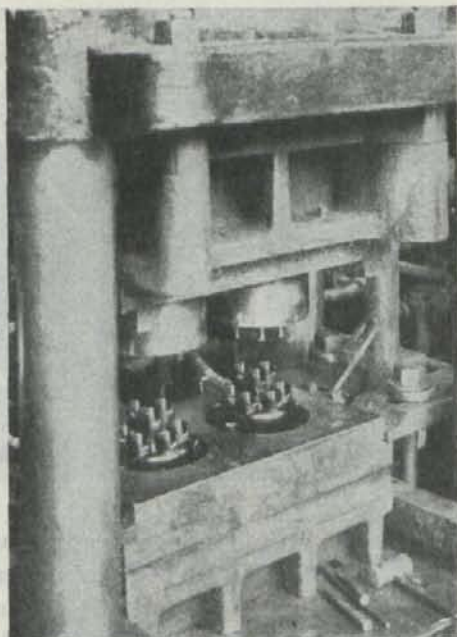
que establecería sus alojamientos en pueblos de las cercanías con evidente beneficio para la capital y para dichos pueblos.

La causa principal, a nuestro juicio, que impide la realización de esta clase de coches, no es otra que la organización fabril tan formidable que exige esta industria para su establecimiento, y para lograr productos a precios remunerativos dentro de la máxima economía. Repasando la industria norteamericana del automóvil y comparando sus métodos de trabajo y organización de las fábricas se aprecia perfectamen-

te esto y le invade a uno el pesimismo.

No sólo cuentan con una maquinaria verdaderamente colosal, sino con métodos científicos de trabajo, en los cuales el operario pasa a ser una pieza más de la máquina. La organización en cadena, permite en algunas fábricas comenzar el trabajo en un extremo de la misma y dejar el automóvil completamente terminado por el extremo opuesto, listo para ser exportado o para la venta inmediata. En los grabados que reproducimos se aprecia en algunos de





ellos la cadena tractora sobre la cual van montados los coches, pasando de uno a otro de los operarios sin interrupción, para recibir de cada uno el montaje de una pieza determinada.

La maquinaria, en su inmensa mayoría estudiada especialmente para fin determinado, alcanza en algunos casos proporciones desmesuradas, con el fin de obtener la realización de diversas piezas en una sola vez. Prensas gigantes estampan de un solo golpe piezas completas del coche. Perforadoras múltiples realizan en una sola operación el taladrado de todos los orificios de un bloque, y así, cada pieza y en cada operación se ha estudiado a fondo la forma de economizar tiempo y evitar trabajo, factores ambos que determinan principalmente el precio de coste.

Los operarios quedan reducidos en su labor al montaje constante de la misma pieza, con lo cual, si bien el obrero que-

da limitado a un trabajo monótono y agobiador, el automatismo e identidad de operaciones y movimientos llega a ser tal, que redunda notoriamente en el coste de la mano de obra. Se estudian herramientas y dispositivos adecuados a cada operación de montaje, y se aquilata tanto ésta, que llega a estar supe-
ditada al segundo del reloj.

La implantación en España de estas grandes fábricas, supone la reunión de capitales inmensos, de técnicos y organizadores perfectamente capacitados y habituados a esta industria, el estudio de métodos de trabajo modernos y la organización de un personal adecuado y especializado sometido a un régimen de trabajo casi desconocido en España.

Y, por último, habría de estudiarse a fondo la posibilidad de modificar, abaratándole, el precio del combustible en España para emprender el desarrollo económico de la industria del automóvil.



EXPLOTACIÓN DE PATENTES ESPAÑOLAS

John Jay Naugle, patente número 100.006, por «Dispositivo para filtrar y accionar máquinas filtrantes y similares principalmente las destinadas a filtrar y depurar soluciones azucaradas o de azúcar».

John Jay Naugle, patente número 100.578, por «Método para tratar melazas o azúcares líquidos brutos y similares».

Dr. Hans Fleissner, patente número 99.520, por «Procedimiento para secar materiales en trozos, principalmente carbón y combustibles análogos, así como también para mejorarlos y someterlos a un tratamiento previo para su destilación a baja temperatura y coquificación».

Société Supercimar S. A., patente número 100.741, por «Cemento a alta resistencia y endurecimiento rápido».

Société Supercimar, S. A., patente núm. 100.740, por «Cemento a alta resistencia y endurecimiento rápido».

R. S. Landis & Gyr A. G., patente número 95.554, por «Sistema de impulsión para contadores de inducción».

R. S. Julius Pintsch A. G., patente núm. 98.917, por «Señal óptica».

Wigger Meindersma, patente número 103.898, por «Dispositivo para el accionamiento y gobierno de una hélice construida a modo de aletas de pescado».

R. S. I. G., Farbenindustrie Aktiengesellschaft, patente núm. 102.923, por «Procedimiento para la preparación de derivados aminoalquiloamino de combinaciones aeromáticas aminooxi y poliamino».

R. S. Daimler-Benz A. G., patente núm. 104.099, por «Carro para basuras».

R. S. Metallbank und Metallurgische Gesellschaft A. G., patente número 104.284, por «Material de construcción, especialmente para aplicaciones térmicas y mecánicas».

Josef Borer, patente núm. 104.339, por «Aparato para incorporar mica a tejido fibroso».

Adolfo Hielscher, S. A., patente número 98.778, por «Culot para lámparas eléctricas diferenciales».

Los propietarios de las patentes indicadas cederían licencia de explotación de las mismas. Para detalles, dirigirse a Roeb y Compañía. Oficina Técnica de Propiedad Industrial. Moreto, 8. Madrid.



Depositario general: GREGORIO CASLA.-Urbietta, 6. San Sebastián



Correspondencia

EN esta sección serán contestadas, por riguroso turno, cuantas consultas se nos sometan, referentes a asuntos de índole comercial, sin más limitación que la que imponga la pregunta en sí, pues no podemos resolver cuestiones técnicas o similares que lleven consigo, o gastos para nosotros, o quebrantos para profesionales cuyos derechos merecen nuestros mayores respetos.

L. S. Santander.—Revistas dedicadas a Publicidad, no conocemos en España. En tiempos, la antigua Casa «Los Tirolenses» editaba una de reducido tamaño, que creemos suspendió hace años. En Barcelona se editó también durante algunos años la Revista *Exito*, dedicada a temas comerciales, la cual desapareció hace cuatro o cinco años. Por correo le hemos remitido ejemplares de *Die Reklame*, *Fototek*, *Commercial Art* y *Vendre*, los cuales podrán servirle de orientación.

E. R. C. Madrid.—Muy gustosos atenderíamos a su consulta, pero nos permitimos hacerle observar que, aun cuando en estas columnas sólo hacemos constar las iniciales de los que nos honran con sus preguntas, respondemos únicamente a quienes se dirigen a nosotros sin ocultación de su nombre.

M. G. Madrid.—Pueden ser objeto de invención en España y en otros muchos países, mecanismos y dispositivos que han sido dejados de usar por la Humanidad hace más de cien años. Un típico ejemplo de ello, es la cerradura «Yale», cuyo principio fundamental es idéntico al de antiguas cerraduras egipcias, construidas en madera y utilizadas mucho antes de Jesucristo.

L. R. Sevilla.—La nueva legislación sobre Propiedad Industrial no especifica la protección que en la antigua ley se conocía bajo el nombre de marca-envase, y actualmente han de registrarse la marca y el modelo de envase, separadamente. Esta resolución es acer-

tadísima, pues según la ley antigua, se daba el caso de que el modelo de envase, que no era más que un modelo industrial, vivía tanto como la marca y podía sobrepasar los veinte años de vida legal que tenía el modelo industrial, creando así un privilegio contra todo derecho.

F. S. I. Barcelona.—Nos es imposible cursar su oferta al anunciante 5.760, porque ha omitido usted la dirección en su carta. Le rogamos nos la comuniquemos inmediatamente.

L. M. San Sebastián.—Existen centenares de patentes sobre el cierre de botellas que impida su rellenado; pero no conocemos ninguna llevada a la práctica. El motivo es que, entre tantas patentes, no existe una que responda a las siguientes condiciones: Precio reducidísimo, no inutilización del envase, posibilidad de que pueda llenarse la botella por el legítimo fabricante, no exigir operaciones difíciles de rellenado, y poderse aplicar a envases conteniendo líquidos mucilaginosos.

S. V. Madrid.—El Instituto Rockefeller, de Nueva York, tiene editadas numerosas monografías científicas, y entre ellas, siete referentes a óptica, alguna de las cuales puede interesarle, ya que no nos detalla usted qué rama de esta especialidad le interesa. En la Biblioteca Nacional de Madrid puede usted ver estos ejemplares, y si desea tenerlos en su poder, pídalos directamente a los Estados Unidos. Su costo es muy reducido, y en las librerías españolas no creemos encuentre ninguno a la venta.

HOTEL ESCALZA En el centro de BILBAO

FÁBRICA DE CONSERVAS VEGETALES
ALCOHOLES VINICOS Y MATERIAS
TÁRTRICAS • MONTADA CON LA MA-
QUINARIA MÁS COMPLETA Y MODERNA

HIJO DE GALO ADÁN

CALAHORRA
(ESPAÑA)

TINTES DOMÉSTICOS

WIKI

DIFUNDA USTED

"EL INVENTOR"



HOTEL MIOTA
SERVICIO ESMERADISIMO
DURANGO

MATEO MARIN

MAQUINAS DE ESCRIBIR
DE TODAS MARCAS A
PRECIOS SIN COMPETENCIA

Plaza de San Ildefonso, 1. - MADRID

MANUFACTURA VULCA

Fábrica de disoluciones de goma-
cemento y colas a base de caucho,
latex, celuloide y análogos, para toda
clase de industrias, especialmen-
te la industria de calzado y afines.

FUENTERRABIA (Guipúzcoa)

GRAN HOTEL EUROPA

Propietario: JUAN GARCIA
Esmerado servicio, Amplias ha-
bitaciones con agua corriente,
Cuarto de baño, Autos de al-
quiler, Garage

Canalejas, 12. LORCA (Murcia)

Servicio de coches propiedad de la casa a todos los trenes

PAPELERÍA MADRILEÑA
MAYOR, 60 MADRID

LAXANTE BESCANS

TRIPLE TORO LA CORREA DE CALIDAD
CLAUDIO COELLO, 6. - MADRID

BLASS, S. A.

IMPRENTA Y ENCUADERNACIÓN

OBRAS, CATÁLOGOS Y REVISTAS DE LUJO
Reproducción de cuadros artísticos

ARTÓLEO

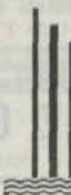
Núñez de Balboa, 21 - MADRID - Tel. 52 829

CONTADORES DE AGUA
de todos los sistemas



Costanilla de los Ángeles, 2
M A D R I D

Martín de Paul



POSTES

18.000.000

DE HOJAS

DE AFEITAR



Es la mejor y más económica

CONSUMEN

anualmente los
mercados hispa-
noamericanos

ARTAMENDI Y COMPAÑIA, S. L. EIBAR (España)

EL PAPEL
FOTOGRAFICO INDUSTRIAL

PAPELES FOTOGRA-
FICOS Y DE DIBUJO
REPRODUCCIONES
— PLANOS —

SILVA, 39
M A D R I D

ÁNGEL ALONSO

FABRICACION
DE INSTRUMENTOS
DE MUSICA

Torrijos, 20
M A D R I D

CAFEMO

LA CAFETERA EXPRES
UNICA PARA CAMPO Y VIAJE



**PROTEJA LA INDUSTRIA
NACIONAL COMPRANDO
ESTAS HOJAS.** FABRICADAS
EN MALAGA

TODOS LOS DATOS
que le interesen sobre la
Industria Aceitera española,
los encontrará usted en el

Anuario del Aceite

Ptas. 12 ejemplar

PEDIDOS: MONTESA, 55 - M A D R I D

BANCO DE TORRELAVEGA
CAJA DE AHORROS

Realización de toda
clase de operaciones de

BANCA,

BOLSA

Y CAMBIO

Dirección Postal: Apartado núm. 3

Dirección Telegráfica: "BANCOVEGA"

Ferdinand Schwarzmann

MÁLAGA

Apartado 99

Telegramas: Globus-Málaga

Exportador de
Frutos Secos a
todo el Mundo

Especialidad:

Almendras - Pasas - Nigos

CORCHO HIJOS, S. A.

SANTANDER Apartado 83

MADRID Apartado 758

TRES TALLERES
EN SANTANDER

600 OBREROS
Y EMPLEADOS

CONSTRUCCIONES METÁLICAS.- TUR-
BINAS HIDRÁULICAS.- TRABAJOS DE
MAQUINARIA.- FUNDICIONES.- ESMAL-
TERÍA DE HIERRO FUNDIDO.- FABRI-
CACIÓN DE APARATOS SANITARIOS.
INSTALACIÓN DE BALNEARIOS.- SA-
NEAMIENTO DE EDIFICIOS.- COCINAS
PARA TODA CLASE DE SERVICIOS.
CALEFACCIÓN.- VENTILACIÓN.- FRÍO
INDUSTRIAL

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA:

{ "CORCHO - SANTANDER"
"CORCHIJO - MADRID"

CASA FUNDADA EL AÑO 1881

ALFREDO ALVAREZ

Nombre registrado
FABRICANTE
DE JOYERIA
BILBAO

Fabricación especial en medallaría religiosa, para concursos y exposiciones.

Cadenería en platino y oro.
Pulseras en todos los estilos y fantasía.

FABRICACIÓN EXCLUSIVA EN ORO Y PLATINO

DIRECCIÓN POSTAL:
TENDERÍA, Núm. 38 - Tel. 11507



¡CAZADORES!

Si deseáis adquirir una escopeta de absoluta garantía, solicitud catálogo gratis a

LA VASCO-BELGA

E I B A R (GUIPÚZCOA - ESPAÑA)

Banco de Santander

Fundado
en 1857

y Caja de Ahorros

Establecida
en 1878



Descuentos, préstamos,
comisiones
y toda clase de operaciones
bancarias.



Es la marca que protege a las
afamadas máquinas para re-
producir direcciones y textos
cortos

Nuestros técnicos estudian
gratuitamente sus aplicacio-
nes prácticas en cada negocio

SOLICITE SU VISITA Y DÉJENOS
PENSAR EN BENEFICIO DE USTED



DISTRIBUIDORES PARA ESPAÑA:
PAPELERIA AMERICANA

MADRID: ESPOZ Y MINA, 14
BARCELONA: R. CATALUÑA, 72



FRANCISCO Y C.^{IA}

BRONCES ARTÍSTICOS

BILBAO

600 MODELOS DISTINTOS
DE ASUNTOS HISTÓRICOS
RELIGIOSOS Y DECORATIVOS



Dirección postal:
25 Diciembre A y B
Dirección telegráfica y telefónica:
FRANCOUTE
Teléfono 13 522

BASTAN UNOS MINUTOS DIARIOS

para que pueda adquirir una buena técnica comercial.

ACADEMIA COTS

la institución de enseñanza comercial más importante de España, tiene establecidos desde hace años unos

CURSOS POR CORRESPONDENCIA

por los cuales, sin moverse de su domicilio y con toda rapidez, puede usted estudiar.....

TAQUIGRAFÍA
MECANOGRAFÍA
TENEDURÍA DE LIBROS
CÁLCULO MERCANTIL
REFORMA DE LETRA
CORRESPONDENCIA GENERAL
CORRESPONDENCIA MERCANTIL
ORTOGRAFÍA
JEFE DE CONTABILIDAD
JEFE DE CORRESPONDENCIA
ORGANIZACIÓN INDUSTRIAL
ORGANIZACIÓN COMERCIAL
PUBLICIDAD

PIDA FOLLETO GRATUITO A
ACADEMIA COTS

DEPARTAMENTO DE E. POR C.
Rosellón, 148 BARCELONA

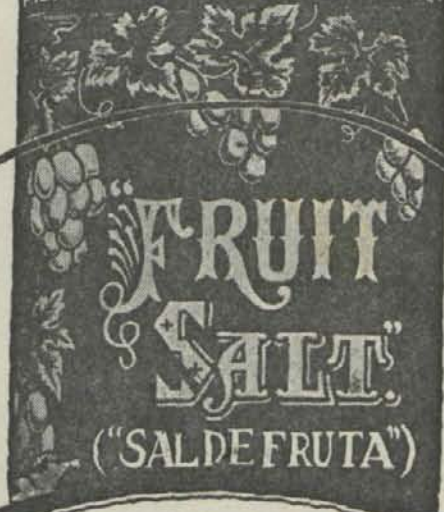
Luis Coppel

MAJOR-6

TELÉFONO - 13.755

RELOJES DE LAS MEJORES MARCAS

DUCTO ACREDITADO DESDE HACIA MEDIO SIGLO
PIETARION J. C. ENO LIMITED, LONDRES (INGL.)



Este es el frasco de ENO

Universalmente conocido y acreditado entre todas las familias que aprecian en su justo valor la salud. En todas partes, bajo todos los climas y latitudes y entre todas las clases sociales, hace más de medio siglo que la «Sal de Fruta» ENO, efervescente y vigorizadora, muestra sus maravillosas virtudes contra indisposiciones, malestar, mareos, vómitos, indigestiones, dolores de estómago y cabeza, estreñimiento, erupciones, urticaria y todas las perturbaciones del organismo y del sistema nervioso que causan una vida agitada, artificial, a la que la estructura física del hombre aún no se ha adaptado biológicamente.

Concesionario
Federico Bonet
Aptado 601
Madrid

Preparados en el
Laboratorio de
Federico Bonet
Madrid.



Bajo la dirección
del Farmacéutico
Luis Gil Preciado

E 512

Su mente concibe



Su fábrica realiza



Su organización vende

PROTEJA SUS PATENTES, SUS MODELOS Y SUS MARCAS

— Sucursal
para Cataluña:
BARCELONA
Alta San Pedro, 4
Teléfono 17 940

ROEBY & C^{IA}

Moreto, 8, bajo
y principal
Teléfono 16 719

MADRID

Apartado 365
Direc. teleg.:
R O E B Y C O

Delegación para el
Norte de España:
BILBAO
Colón
de Larreátegui, 32
Teléfono 13 507

Blass, S. A. Madrid.