

Un reconocimiento a la innovación durante el Porfiriato: la patente de C. Lubrig

Rocío Cázares Aguilar
Ricardo Villegas Tovar

La más reciente adquisición de la Sala de Colecciones Especiales de la Biblioteca de la Universidad de las Américas-Puebla, se logró gracias a la donación hecha por el Dr. Paul Rich a la misma institución. Dicho documento consiste en un registro de patente original, realizado en el año de 1893, durante el período del régimen porfirista, a favor del Sr. C. Lubrig en cuanto a mejoras en locomotoras de carros.

Antecedentes históricos

Como es sabido, el impacto comercial y por ende económico de las vías férreas de comunicación, durante el último cuarto del siglo XIX, fue grande en el desarrollo nacional. Un desarrollo que necesitaba medios de transporte e inversión extranjera para comenzar a darse, y cuyo atraso era producto de la depresión e inestabilidad que vivía el país. Por lo que, el ferrocarril fue el impulso que comenzó a movilizar los diferentes sectores de la sociedad, ya fuera por la inyección monetaria o por el ahorro social que su-

ponían; pues una de las mayores aportaciones que dio a México fue la reducción de costos del transporte, que hasta la fecha se realizaba por los medios tradicionales¹. Los llamados *trenes de mulitas* son un ejemplo de esto, siendo el antecedente inmediato de las locomotoras.²

A pesar del ingreso tardío de la tecnología ferroviaria al país, la infraestructura se fue conformando de tal manera que a comparación de 1876, cuando había 638 km. de vías férreas; en 1910 la cifra alcanzaba cerca de 19,280 km.³ En un principio, la empresa de los ferrocarriles se vio con dificultades y escepticismo por parte de comerciantes, propietarios e inversionistas. Asimismo, la demanda de innovación era débil y no era un requerimiento nacional.⁴

¹ Kuntz, Sandra. *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999, pp.31-35.

² Ferrocarriles Nacionales de México. *Los ferrocarriles de México 1837-1987*. México: FNM, 1987, p.61.

³ Krauze, Enrique. *Místico de la autoridad: Porfirio Díaz*. México: FCE, 1987, p. 103.

⁴ Kuntz, op. cit. p.42.

Sin embargo, el gobierno debía impulsar la economía de cierta forma, que hubiera un esquema de comunicación a nivel nacional; por lo que a partir de 1880 se comenzó a trabajar en la conformación de los nervios ferroviarios de producción.

De esta manera se otorgaron concesiones a particulares y, sobretodo a empresas extranjeras norteamericanas, cuyo avance hacia la frontera mexicana iba en aumento. El Ferrocarril Central Mexicano y El Nacional Mexicano fueron dos de las líneas troncales más importantes del período.

En consecuencia, el gobierno porfirista se enfrentó a fuertes compromisos con los inversionistas, desde la exención en la importación de materiales para la construcción de las vías, hasta subsidios y facilidades fiscales a los empresarios. Esto propició que los ferrocarriles mexicanos fueran armados sobre rieles importados de Inglaterra, con vagones y locomotoras estadounidenses y el combustible procedente de Europa o Estados Unidos.⁵

No obstante, no había otra solución o medio tomando en cuenta el contexto económico-social de México en aquellos años; por lo que el ferrocarril trató de movilizar la economía atrasada y de colocarla en la mira de intereses mundiales.

El proyecto Díaz-Limantour fue exitoso al lograr una red de comunicación que enlazara las principales zonas comerciales del país, al mismo tiempo que agilizaba la actividad monetaria interna.

La industria en el siglo XIX

Muchos de los países desarrollados del siglo XIX encontraban en la aplicación de tecnología y en el intercambio de bienes y servicios un medio perfecto para mantenerse. La explotación de ideas nuevas dentro de la

industria y las negociaciones internacionales poco a poco se convertían en un modo de gobernar. Se llegó a tal punto donde el uso de esas nuevas habilidades debían ser explotadas lejos del país en que se habían generado. El elemento de unión entre los buscadores de oportunidades y las industrias rudimentarias serían los gobiernos con ideas liberales. Uno de esos gobiernos era precisamente el de Porfirio Díaz en México.

Del análisis del desarrollo histórico de las leyes mexicanas, es posible percatarnos que México ansiaba crear un ambiente propicio para atraer inversión extranjera, por obtener transferencia de tecnología y por supuesto, crear mecanismos económicos que permitieran a México colocarse en un nivel respetable dentro de la comunidad internacional.

La introducción de todos estos elementos durante los primeros años del gobierno de Porfirio Díaz se vieron reflejados en los índices macroeconómicos y al menos, en algunos grupos de elite.

El gobierno mexicano reconocía que la carencia de flujo económico limitaba en lo esencial a las mentes creativas y que era necesario establecer una serie de normas que motivaran la invención nacional. Pero más que incentivar, era necesario utilizar tecnologías que otros países habían desarrollado. El siglo XIX denota cambios progresivos y radicales en las leyes mercantiles, bancarias, civiles e inclusive penales. Sin embargo, siempre será de subrayar las reformas que se hicieron a las leyes relativas a la propiedad intelectual.

Los países con tecnología, se enorgullecían de sus logros y los mostraban en ferias mundiales. Al mismo tiempo, se preocupaban por la eventual copia y explotación de los inventos que tanto esfuerzo y dinero habían costado. Es precisamente en este punto en donde los legisladores mexicanos en búsqueda de la competitividad, ofrecían a través de nuevas leyes la seguridad jurídica que inversionistas e inventores extranjeros pedían.

⁵ ibid. p. 112.

Las leyes mexicanas de patentes

Los orígenes de las leyes mexicanas en cuanto a la protección de invenciones se remontan al año de 1821. Durante ese tiempo, México heredó su primera ley de patentes de las Cortes Españolas quienes habían promulgado una ley el 20 de Octubre de 1820. Posiblemente esos años no eran los mejores para la aplicación de tales leyes. Los bajos niveles de educación, la falta de capital y la mala distribución de los recursos, impedía a los auténticos inventores proteger sus ideas. Esta ley mostró su deficiencia al tratar «privilegios» como derechos similares a las patentes que desde entonces, y hasta la fecha, son considerados como monopolios finitos para la explotación de verdaderos inventos aplicables a la industria. Los mexicanos demostraron que tenían la imaginación necesaria como para desarrollar ideas y negocios, pero la política económica dirigida a recompensar a parientes y amigos los desalentaban; de ahí el fracaso de esta ley, pero el principio de la historia.

Lucas Alamán como principal promotor de una nueva ley de patentes, logró su objetivo al ver promulgada el 7 de Marzo de 1832 una ley que regularía la propiedad industrial hasta 1890. Esta nueva ley sufriría 4 modificaciones, en 1843, 1854, 1857 y 1882 y una sustancial en 1852. En los años de 1858 y 1865 fue brevemente sustituida hasta que finalmente en 1890 fue abrogada.

La ley de 1890 estaba prevista desde las reformas pendientes que se querían hacer a la de 1832 en 1882. Su principal objetivo era evitar que el congreso como tal otorgara la patente, pues preferían que el ejecutivo lo hiciera. Esta nueva ley que respondía a las necesidades de los criterios liberales, era muy similar a la de otros países debido a que pretendía equilibrar los derechos del inventor con los intereses de la sociedad. La Secretaría de Fomento, que fungía como administradora de esta ley, reconocía el nuevo ordenamiento, demostrándose esto con el

aumento notorio de las solicitudes de patentes.

La ley también debía su existencia por la adhesión a la Convención de París de 1883, que a su vez había sido producto de las juntas de la Unión Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial. De entre los fines de esta sociedad estaba el de coordinar las leyes de los países miembros. México, como integrante posterior al origen de la Convención de París, logró con algunas reformas satisfacer el requisito de la cláusula de trato nacional. Con esto, México se obligaba a tratar como nacional aquellas patentes producidas en el extranjero. Esta premisa aumentó la seguridad jurídica de los demás países en una ley que de por sí parecía eficiente.

La patente otorgada a C. Lubrig

Uno de los principios de la propiedad industrial reconoce que es infinitamente más fácil utilizar una invención que crearla. Sin embargo, la pérdida económica causada en el inventor genera tal decepción que preferiría no ocuparse de dichas tareas.

Al otorgarse una patente, no sólo se revisa la novedad del invento, sino que la ley busca la aplicación industrial del mismo, logrando una máxima protección. La ley de 1890 erradica la cesión de derechos de patente a una mejora que no llega a ser invento. De este modo, la patente sirve como principal instrumento jurídico de reconocimiento al auténtico inventor.

Ahora bien, la patente es considerada desde su implementación en el ámbito jurídico, como un monopolio, que a diferencia de otros, no es dañino. Al contrario, su vigencia limitada permite dar una justa retribución al inventor y una aplicabilidad plena en favor de la sociedad.

El Ingeniero alemán L.C. Lubrig conocía el beneficio que podía obtener con el registro de patente de alguno de sus inventos. Du-

rante la década de los ochentas del siglo XIX, Lubrig desarrolló y patentó en su país de origen un carro locomotiva cuyas ventajas parecían insuperables al momento de su registro. Con el interés de explotar su producto, no dudó en patentar su invento en todos aquellos países en donde podría exportarlo, y México no fue la excepción. Es importante señalar que la comunidad internacional reconocía la eficacia de la nueva ley mexicana de patentes de 1890. Por supuesto, Lubrig no nada mas veía la protección que obtendría; México representaba a los países con ideas liberales que requerían tecnología para crear medios de desarrollo. Más aún, México comenzaba a tener un avance notable en cuanto a desarrollo de infraestructura ferroviaria.

Al someter su solicitud a la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria de la Ciudad de México, Lubrig definió su invento como un arreglo general a un carro tranvía⁶ para el transporte de personas y productos. Su fuente de energía ya no serían caballos, sino gas o petróleo. La parte principal del invento consistió en el arreglo de las máquinas motrices, aparatos, ejes y accesorios de tal modo que no ocuparían ningún espacio utilizable dentro del carruaje. La maquinaria estaba dispuesta de manera que era invisible para los ocupantes, pues se ubicaba debajo de los asientos o plataformas de carga. Así mismo, se evitaba cualquier olor o ruido, ya que la maquinaria se encontraba dentro de una "cámara" sellada herméticamente. Quizá la máxima innovación radicaba en que los asientos al ser completamente abatibles, permitían a los operadores arreglar, aun en movimiento, los desperfectos menores de la maquinaria del carro.

En cuanto a la comodidad que ofrecía este invento, Lubrig afirmaba que era hermosa, elegante, que el espacio era completamente utilizable, tal y como se puede constatar con las ocho figuras que acompañan la solicitud.

⁶ Lubrig, C. Registro de patente referente a mejora en locomotivas carros. Sala de Colecciones Especiales, UDLA.

Además, ofrecía la considerable ventaja de trabajar de manera provechosa y con la mayor seguridad posible. Su uso se hizo fácil y barato, al menos en comparación con otros carros que circulaban en vías mexicanas y europeas. Lo que lo hizo altamente remunerativo y muy atractivo para los transportistas que para entonces habían bajado sus precios para promover el intercambio interregional e internacional.⁷

El Ingeniero Lubrig al solicitar la patente en México debía reconocer que la protección de su invento se limitaba a los alcances de la Ley. De obtener el certificado, el Estado mexicano reconocería la originalidad de su producto, pero que en caso de controversia, la legitimidad se definiría en los tribunales. Sabía que los trámites eran muchos y costosos, quizá hasta 150 pesos. Sin embargo, las prerrogativas podían ir mas allá de un simple registro. La remuneración podría ser alta, tanto por la venta del producto como por la transferencia de tecnología (art. 19, 41).

Bajo la ley de 1890, Lubrig tenía permitido hacer mejoras a su invento en el lapso de un año, sin necesidad de solicitar otro registro (art. 2). La patente, de otorgarse, duraría 20 años (art. 13). Todos los objetos debían llevar grabado el número y fecha de patente. El certificado, junto con las figuras ilustrativas del invento serían registradas en un "libro especial" dentro de la Secretaría de Fomento y posteriormente serían publicadas (art. 29, 19). En caso de proceder, el ejecutivo podía expropiar la patente (art. 15) y en caso de no explotarla en los siguientes cinco años después del otorgamiento, podía revocarle el título (art. 33).

A lo largo de la solicitud, Lubrig acató lo establecido en la ley y redactó nueve reclamos, en los que especifica detalladamente y con conocimiento de la técnica, las mejoras e invenciones realizadas a los carros y bajo los cuales podía establecer su acción civil o penal, en caso de fraude realizado por un tercero.

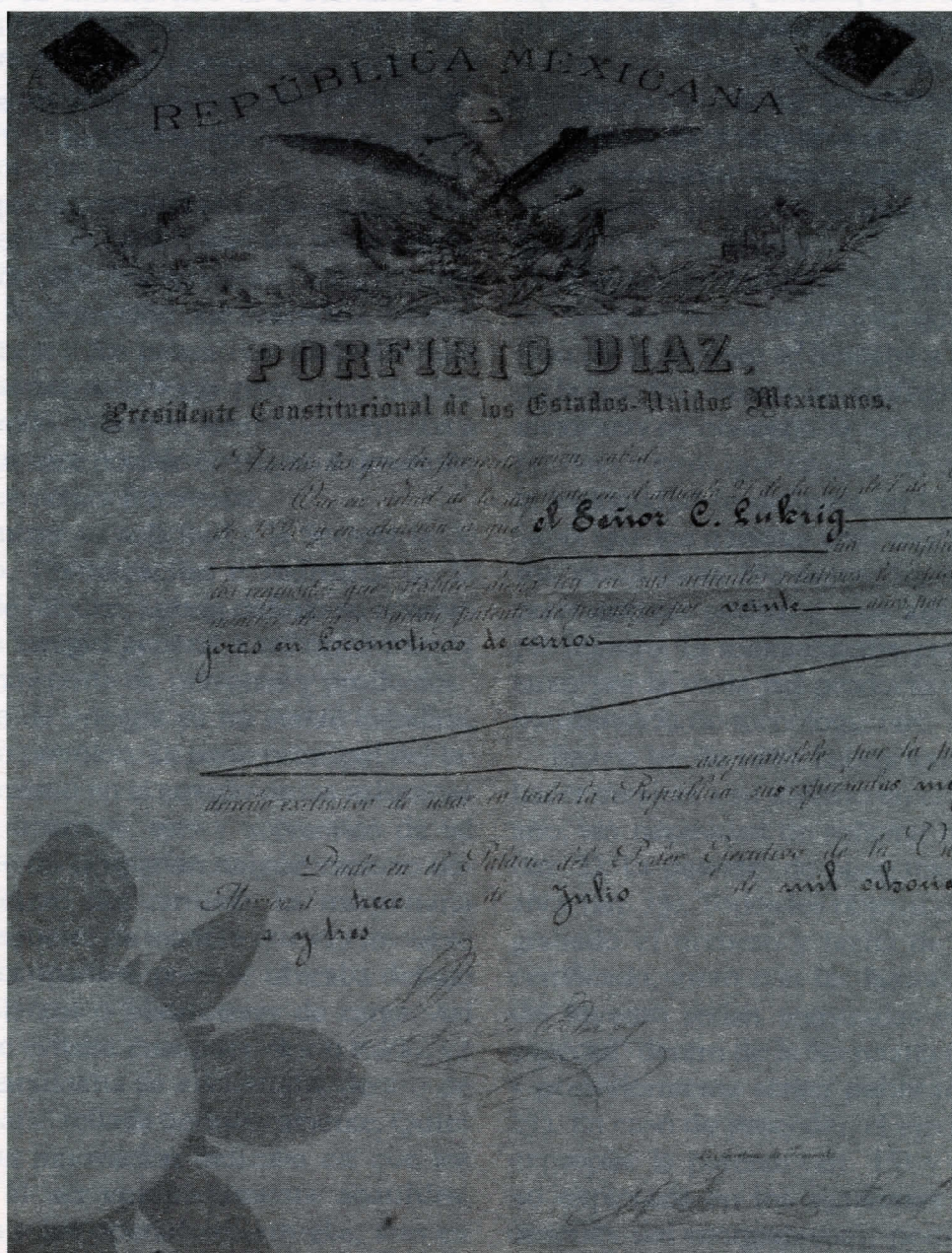
⁷ Ibidem.

Finalmente, bajo lo dispuesto por el artículo 27, el 13 de julio de 1893, el Ingeniero Lubrig obtuvo su patente por veinte años por mejoras en carros locomotivas en la sede del Poder Ejecutivo Federal.

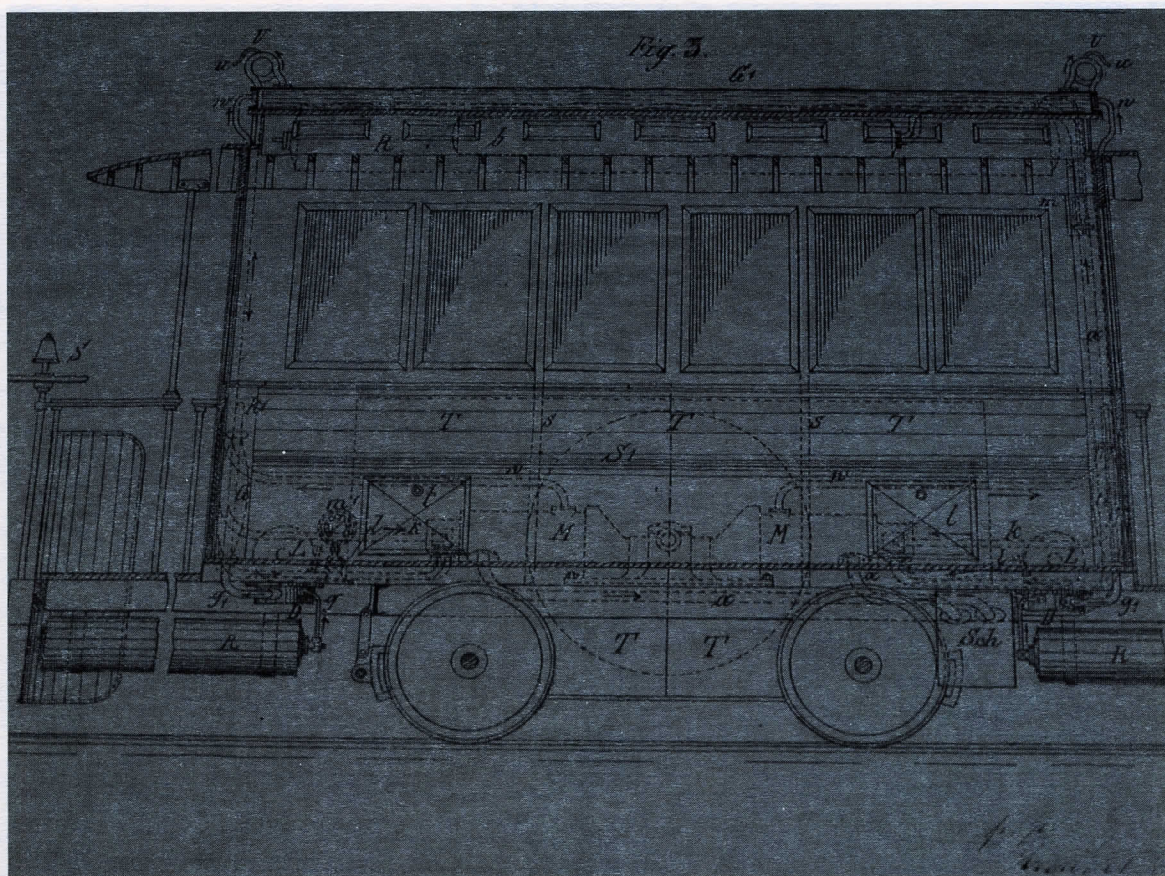
En 1899 México firmó un tratado con Alemania y Francia para aumentar los derechos de propiedad industrial. Estos

tratados aunados a los antecedentes legales de México, permitieron en 1903 que México se adhiriera a la Convención de París, que entre otros beneficios tuvo el de establecer la Oficina de Patentes y Marcas y favorecer la explotación y construcción de aparatos y productos de notable utilidad.

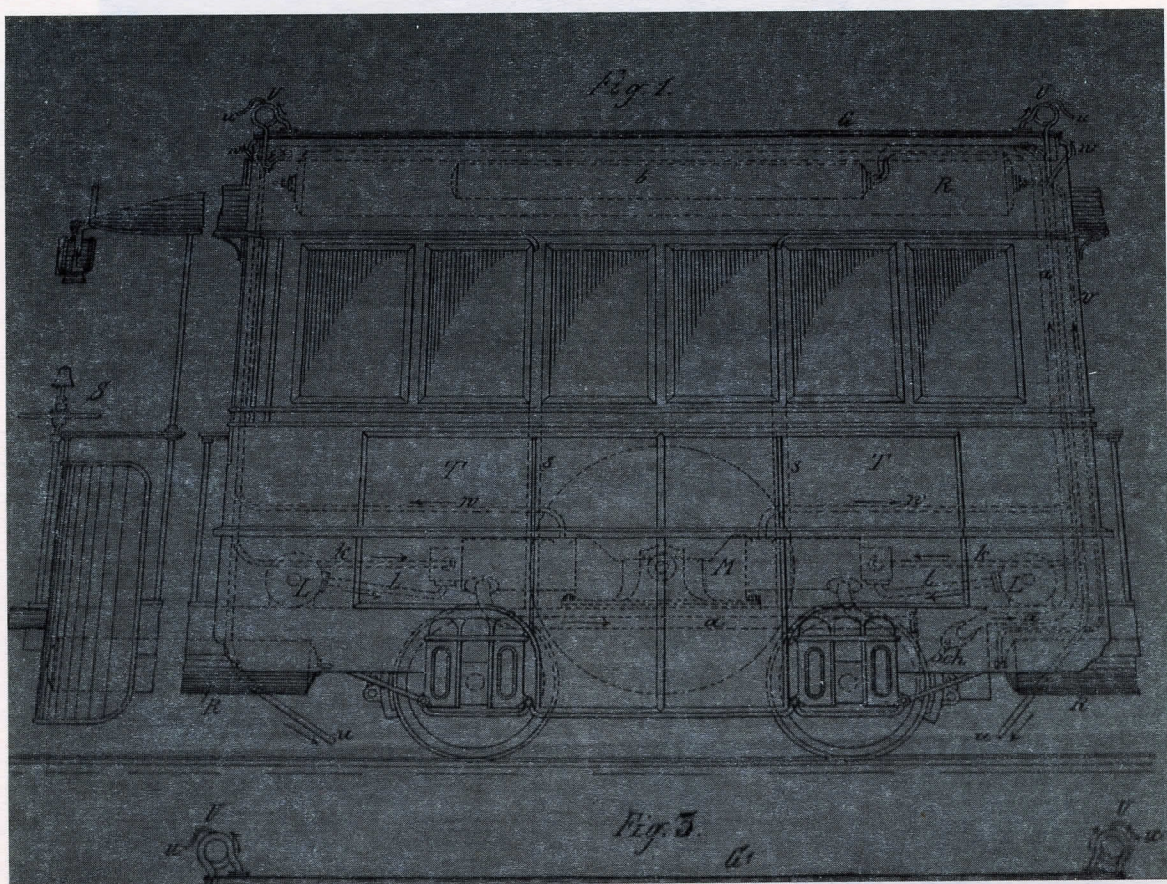
Documento por medio del cual el gobierno del Presidente Porfirio Díaz otorga la patente de privilegio por veinte años al Sr. C. Lubrig. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión en julio de 1893.



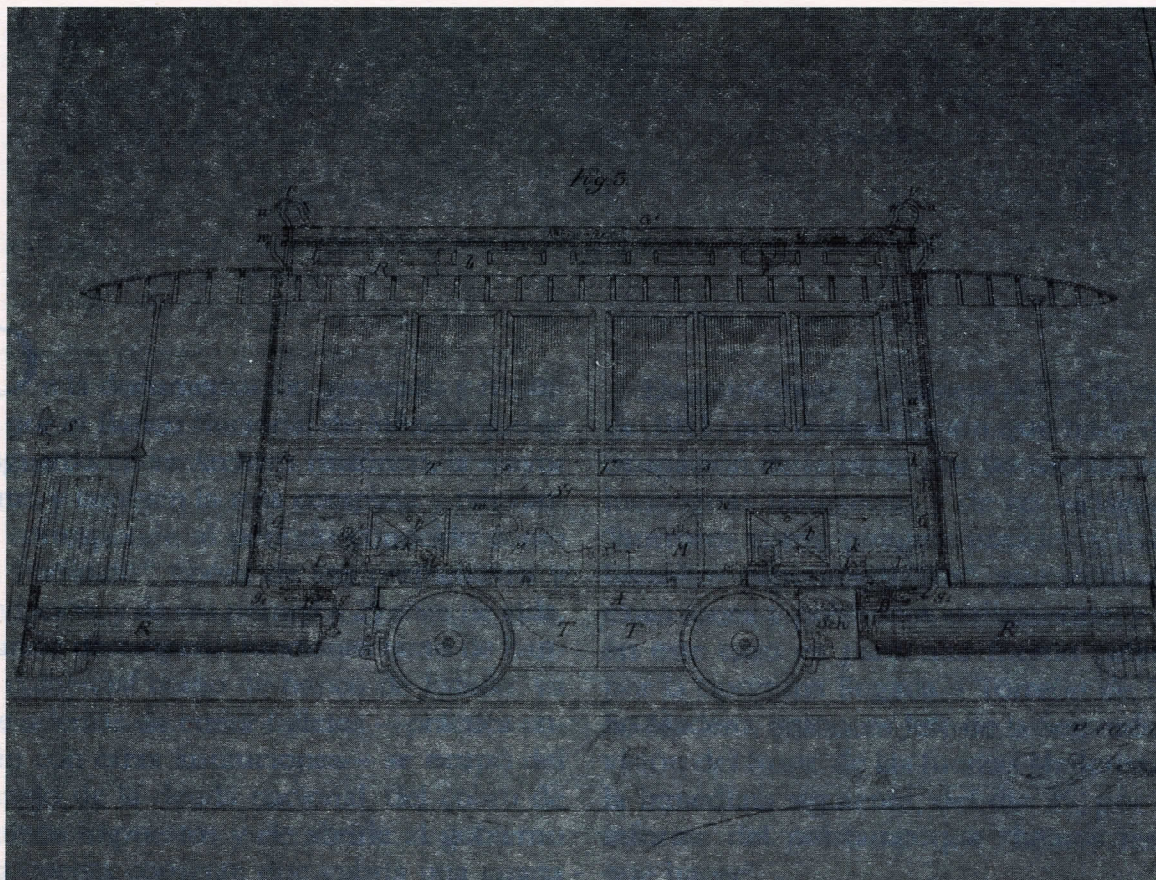
Documento por medio del cual el gobierno del Presidente Porfirio Díaz, otorga la patente de privilegio por veinte años, al Sr. C. Lubrig. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión en julio de 1893.



Solicitud de patentes en mejoras en locomotivas de carros, realizada por C. Lubrig ingeniero de Dresde, Alemania.



Descripción gráfica de las mejoras a carruajes hecha por el señor C. Lubrig en diciembre de 1892.



habing ingeniero de Dresde, Alemania.

En ellas es de hacer notar la lealtad y profesionalismo del personal del Banco, que no importando los peligros se mantuvo en sus puestos, a excepción, como se dijo, "del 1º" Sr. Juan de Dios Domínguez, Sr. Alejandro Barahona", quien optó precisamente por aliarse a las fuerzas Maderistas.