



ETCetera no. 89

marzo 2010

Traducción española por Fransu Marín

Notas del editor

Alrededor de año nuevo tuve el placer de visitar al gran coleccionista Tony Casillo en Long Island.

Tony me invitó a escribir mi nombre en su Hamilton Automatic. Puede no parecer muy llamativo pero hay que considerar la precisión de la ingeniería de esta máquina de escribir de 1880 que todavía podemos utilizar hoy en día — y la tinta está todavía fresca! Resalta también, que la “I” ocupa menos ancho que las demás letras. La Automatic es una máquina de escritura proporcional.

A finales de este año publicaremos un artículo acerca de esta máquina, y trataremos de vislumbrar su funcionamiento.

Entre otras delicias, Tony también me mostró su máquina Postal no. 7, una radical variante del diseño original. Fueron fabricadas muy pocas, pero una de ellas apareció en eBay un par de semanas después de mi visita. ¿Qué más se puede predecir que aparecerá en el mercado de las máquinas de escribir este año?

Otro tema de debate: la ética del coleccionismo

Recientemente, a un adolescente suscriptor de *ETCetera* un amigo le regaló una Fay-Sholes bronceada. Nuestro suscriptor se sorprendió cuando le dije lo deseables y valiosas que están consideradas estas máquinas. ¿Qué hacer?

Él hizo lo correcto — le dijo a su amigo, el valor de esta máquina en el mercado — y todo salió bien. Su amigo insistió en darle la máquina de escribir de todos modos. Podemos imaginar, sin embargo, que la situación podría haber resultado menos afortunada.

¿Qué otras situaciones éticamente difíciles se ha encontrado usted durante su coleccionismo? ¿Cómo las resolvió?

Algunos de nuestros suscriptores pueden preguntarse sobre el nombre de “Early Typewriter Collectors” (coleccionistas de las máquinas de escribir primitivas) cuando en la portada de nuestra última edición apareció una máquina portátil de los años 1950. ¿Qué podemos considerar como “primitiva”? ¿Son todas las máquinas de escribir consideradas “primitivas” desde que son obsoletas? Sin embargo, incluso algunas máquinas de escribir manuales, se siguen fabricando a día de hoy ...

Yo mismo estoy dispuesto a ser sorprendido y sentirme intrigado por las máquinas de escribir fabricadas en cualquier año desde 1714 hasta 2010. Sin embargo, los lectores que están especialmente interesados en el enfoque tradicional de nuestro hobby—inventaciones del siglo 19—deberían disfrutar de la revista de este año. Además de la maravillosa máquina que aparece en la portada de este número, tengo la intención de publicar artículos acerca de la Automatic (como he mencionado), de la Typograph, y de la Sholes & Glidden.

Me gustaría dar las gracias a Fransu Marín por su ofrecimiento para traducir *ETCetera* para nuestros lectores de habla española, y Norbert Schwarz, por su continuo excelente trabajo produciendo la traducción al alemán. Es bueno tener un público internacional para esta revista. ¿Hay alguien interesado en crear una versión en otra lengua extranjera?

La foto de la izquierda de un “coleccionista de máquinas de escribir nerd” con su Smith Premier fue ofrecida en eBay. Tengo que admitir que parece bastante nerd, pero entonces, yo también. Gracias a los coleccionistas nerd del mundo, del pasado y del presente, por preservar las grandes máquinas de escribir para el futuro. (“Nerd” es

alguien que es torpe, carece de habilidades sociales y es a menudo intelectual.)

*La misteriosa “Crown” (??)
por Uwe H. Breker y Jürgen Berndt*

Nos gustaría aprovechar esta oportunidad para dar a conocer a los miembros de ETCA una de las más fascinantes máquinas de escribir que han aparecido en muchos años. Ahora que la restauración se ha completado y la investigación está en curso, se han hecho evidentes varias similitudes entre la máquina vendida por Auction Team Breker en mayo de 2009 y la patente de EE.UU. #365372 presentada por Alexander G. Donnelly, de Nueva York, descrita en la literatura por Ernst Martin y Michael Adler, que supuestamente fue comercializada como Crown.

[Según la historia publicada por *Typewriter Topics* en 1923, la Crown Typewriter Manufacturing Co. de Albany, estado de Nueva York, presentó una máquina de escribir en 1887, cuyo “mecanismo de funcionamiento e impresión estaba encerrado en una caja de forma circular, los portatipos estaban situadas de pie y golpeaban el rodillo por debajo. Las portatipos estaban ajustadas de forma peculiar. El teclado estaba dispuesto en un círculo en la parte superior de la caja y se requería cierto entrenamiento para su funcionamiento que era más bien lento. Un hecho muy interesante es el contador de palabras que se fabricó para la Crown, el primero y único que se incluye como un dispositivo integrado. Salió a la venta por 20\$.”]

La construcción y la complejidad de la “Crown” son impresionantes, superando las normas estándares de fabricación de las máquinas de escritura producidas en las últimas décadas del siglo XIX.

El teclado con dos filas circulares funciona como un ingenioso alojamiento para las teclas y los portatipos, que están conectados por uniones articuladas. Los portatipos y las uniones se apoyan en una única, compleja y precisa pieza de acero que sirve de guía.

El carro y el resorte de martillo (que golpea el papel por debajo contra el tipo) también son conducidas a través de las palancas de tipo; este sistema requiere una construcción robusta, capaz de resistir la dislocación y rotura por presión. Los cortes en la plancha sujeta papeles parecen destinados a una cinta; el tipo golpearía la parte trasera del papel contra la cinta, golpeada desde abajo por el martillo. (Esto exigiría caracteres no invertidos, en vez de espejo-invertidos como en una máquina de escribir convencional.) Pero en este modelo se usa un tampón de tinta y caracteres espejo-invertidos; los tipos se entintan estando en reposo, y golpean sobre el frente del papel. Cambiar a minúsculas se logra mediante un perno situado en el centro del segmento, que cambia el tipo justo antes de que se active el martillo, de la misma forma que en el diseño de Elliot Fisher. Una barra de bloqueo se activa automáticamente al final de cada línea.

Además de la falta de un número de serie, varios agujeros de tornillos utilizados para una unidad de transporte que nunca se proporcionó sugieren que esta máquina fue construida como un prototipo, pero fue terminada con un extraordinario nivel de precisión muy atípico de la industria de máquinas de oficina de este período.

Estamos ansiosos por saber si otras investigaciones pueden descubrir el verdadero inventor y el fabricante de este impresionante equipo. Os mantendremos informados ...

Fotos:

p. 4:

Un segmento de fundición en una única pieza

Palanca - con forma enlazada - de tipo

Martillo y huecos para la cinta

Plantilla de sujeción para el martillo

p. 5:

Dos puntos de vista de los dientes de

fuga

Perno en posición de minúsculas

Perno en posición de mayúsculas

Ephemera
por Peter Weil

En un frío día de enero de 1917, Louis Caulfield, un joven de 16 años, empleado de The Model Typewriter Inspection Co., acarrea una pesada máquina de escribir Remington # 6 a través de los nevados paseos de Boston Common. Aunque el acarreo por un trabajador era el medio más común de mover unidades aisladas de sus productos, los fabricantes y distribuidores al por menor de máquinas de escribir utilizaban otros métodos cuando se trataba de múltiples productos. Las empresas afrontaron su pesada distribución con desafío y de manera innovadora tal como hemos visto en las técnicas publicitarias empleadas para el desarrollo del mercado. Las fotografías, grabados, publicidad, revistas de taquigrafía, publicaciones de fabricantes y catálogos comerciales nos dan una visión histórica de los métodos utilizados por las empresas para el traslado de máquinas de escribir.

Una solución para llevar máquinas de escribir a grandes distancias era mediante una bestia de carga, como aparece en la fotografía de 1910 de un burro transportando máquinas de escribir Torpedo # 4 en México.

Sin embargo, a finales del siglo XIX y la primera década del siguiente, los envíos de grandes cantidades de máquinas de escribir se llevaron a cabo principalmente usando carros y carromatos tirados por animales. En este momento, en los países de habla inglesa, fueron llamados "trucks". El efímero registro del transporte de la máquina de escribir viene dado por las limitadas ocasiones en que los fabricantes y distribuidores al por menor pensaron que valía la pena documentarlos a través de fotografías y publicidad. Por ejemplo, en 1905, la compañía Typewriter Underwood vendió 61 máquinas de escribir, en su mayoría modelo 5, a la Gem Business City College en la ciudad del sur de Illinois de Quincy. Para Underwood y otros fabricantes ameri-

canos, tales ventas a menudo rebajadas representaban una inversión importante en futuras ventas a estudiantes y, más tarde, a sus empleados. Como tal, la entrega de tantas máquinas a una escuela de negocios era el resultado de mucha competencia y los logros se conmemoraban con fotografías.

Otros grandes pedidos de sus productos y los grandes carromatos eran documentados de modo parecido por las empresas de máquina de escribir y atraían la atención de las publicaciones que trataban de vender los logros de la industria. Estas dos imágenes servirán para ilustrar esta estrategia. La primera muestra 121 máquinas de escribir Noiseless Modelo 3 siendo cargadas en diciembre de 1915 en un camión de la empresa en la sede de Nueva York. Todas las máquinas que debían ser llevadas al buque para ser enviadas al cliente, Auden Koren, un distribuidor de la Noiseless en Noruega. El segundo ejemplo es una fotografía de una carreta tirada por caballos preparando la entrega de 25 máquinas de escribir Smith Premier # 10 para las oficinas de París de la Administración de Ferrocarriles del Estado francés.

Imágenes de máquinas de escribir siendo enviadas a través de carretas y carros, también se hicieron para conmemorar otro tipo de eventos, incluidos los desastres y las respuestas humanitarias de las empresas a estos desastres. Después del terremoto que diezmó San Francisco en abril 1906, esta fotografía de un carro lleno de máquinas de escribir Oliver # 3 fue hecha por la sucursal local de la compañía para mostrar el intento de reabastecimiento de las empresas que habían perdido sus máquinas (pag. 6 abajo derecha)

Durante las dos primeras décadas del siglo XX, los vehículos mecánicos fueron gradualmente reemplazando a los carromatos y carros. Esta fotografía tomada en 1900 New York City (arriba) muestra una furgoneta "autopropulsada" por un motor eléctrico. Este "carro de reparto" fue utilizado por la United Typewriter Co., un distribuidor local de las máquinas New Century Caligraph, Yost, and Densmore, todos ellos productos de Union Typewriter Co. Durante estos primeros

años del nuevo siglo, las perspectivas no estaban claras en EE.UU. sobre el valor de los vehículos mecánicos. Este fue el caso, especialmente, de los vehículos eléctricos a causa de sus débiles baterías y de su baja velocidad. Por otra parte, tanto los alternativos motores de pistón como los motores eléctricos suponían grandes ahorros, en contraposición a la compra y mantenimiento de caballos. En 1900, una ventaja excepcional de los vehículos eléctricos se convirtió en especialmente importante para los negocios relacionados con la máquina de escribir en las ciudades: el elevado par motor de sus motores hizo posible llevar muchas de las pesadas máquinas de escribir de manera eficiente a distancias urbanas cortas. Además, como la revista que publicó esta imagen, estos vehículos llamaban la atención, dirigiendo la atención del público a los anuncios de estas firmas pintados en los lados.

La transición iniciada por este tipo de innovadores vehículos eléctricos en sustitución de los carromatos tirados por animales en el traslado de las máquinas de escribir está bien representada en la litografía de la portada de una revista de 1914 de la compañía para la Remington # 10. Un muy cargado carro de caballos es utilizado por la oficina de la empresa de Nueva York para distribuir las máquinas junto con dos poderosos (ca. 1913) White Trucks.

Como los fabricantes se decantaron por los camiones mecanizados, vemos una mayor presencia de estos en los anuncios publicitarios, uniendo simbólicamente los vehículos con la "moderna" y actualizada calidad de sus productos de máquina de escribir y los negocios que las producen. Este anuncio de 1912 (abajo a la izquierda) refleja de manera espectacular la prodigiosa producción diaria de la fábrica de alrededor de 325 Underwood # 5 y estas máquinas apiladas sobre cinco vehículos de motor dispuestas delante de la fábrica en Hartford, CT. La imagen de abajo, de similares propósitos, pero mucho menos ambiciosa, muestra un camión Zurst en la fábrica de Olivetti en Ivrea, cerca de Turín, ca. 1920-21, que se carga con las cajas de las máquinas del modelo M20 para ser

llevado al puerto y ser enviadas a Egipto y Argentina.

Los minoristas locales de máquinas de escribir, como hemos visto en la imagen de 1900 del vehículo eléctrico de la distribuidora de Nueva York, por lo general necesitan pequeños vehículos para las entregas y, después de la primera década del siglo XX, estos eran con frecuencia los camiones impulsados por el para entonces más seguro y rápido motor de combustión interna. Por supuesto, el camión clásico elegido en los EE.UU. se basó en el Ford Modelo T. Al principio, en 1917, Ford empezó a hacer un bastidor más largo y más fuerte que fue llamado el "TT", y el comprador ordenó entonces una carrocería de un proveedor distinto. Para las empresas de máquinas de escribir, a menudo tenía forma de camioneta pequeña. La fotografía de abajo muestra la flota de cinco vehículos de United Typewriter Co., Ltd. distribuidor de Underwood en Toronto y data de 1917-1920. La mayoría son modelos Ford Truck TT.

Un camión diferente Ford, un modelo T con base de camioneta, es fotografiado aquí mostrando la entrega de una variedad de máquinas de escribir (Monarch, Royal, and Underwood) a la Wyoming State Legislature en la misma época que la imagen anterior, en 1917, por la Cheyenne Stamp and Novelty Co. El propietario de la empresa, Oscar Stanfield, se muestra orgulloso al lado de su camión para conmemorar la importante venta.

Otro pequeño minorista, esta vez en Bloomington, Illinois, en una fotografía de 1923 (derecha), utiliza un camión pequeño personalizado para llevar sus máquinas de escribir Royal y Remington directamente a los hogares y negocios de sus potenciales clientes, a menudo haciendo entregas y ventas directamente en la calle.

Durante la década de 1920, las ventas de máquinas de escribir tuvieron un auge, mientras que los camiones grandes y pequeños continuaban siendo el medio principal para realizar las entregas a los clientes, otros nuevos vehículos se empezaban a utilizar. Un ejemplo de esta tendencia se presenta en este catálogo comercial de 1923 de

Corona. Una portátil Corona es entregada a través de un paquete postal por un cartero de U.S.Mail utilizando su motocicleta con un sidecar.

En este tercer decenio, las imágenes de la utilización de automóviles relacionados con las ventas y la entrega de máquinas de escribir son cada vez más frecuentes, lo que indican un mayor énfasis en la movilidad del personal de ventas para llegar a una gama más amplia de clientes individuales en un área urbana en expansión. Por ejemplo, aquí vemos a un vendedor de máquinas de escribir Underwood, con sede en Baltimore en 1927. Posa, junto a su Chevrolet Utility Coupe de 1922-1925, un coche específicamente comercializado para los vendedores. Destaca la puerta horizontal abatible en la parte de atrás, un espacio para el transporte de mercancías y que constituía una alta proporción del volumen del vehículo.

La innovación en el transporte y el entusiasmo en la misma década fueron dominados por el avión y su promesa para el futuro. Hay poca evidencia de que la nueva tecnología fuera utilizada de forma significativa por las empresas de máquina de escribir. Pero la excepción principal y fabulosa la protagonizó la Royal Typewriter Company y el envío y comercialización de sus multicolores portátiles introducidas en 1926.

En 1929, el gerente de ventas de portátiles, Ed Smith, quería una técnica para comunicar firmemente que había tanta demanda de las pequeñas máquinas de escribir Royal que únicamente mediante el envío por vía aérea podría cubrirla. Para poner en práctica su concepto, compró un avión Ford trimotor por 75.000\$ (entre los diseños más conocidos y exitosos), llamado el "Royal Air Truck", lo llenó con 210 máquinas en sus cajones, y lanzó en paracaídas las máquinas de una en una sobre un campo observado por la prensa.

Posteriores usos del "Royal Air Truck" para envíos no han sido descubiertos, pero un solo uso ha tenido ocupada la imaginación de los coleccionistas de máquina de escribir más de medio siglo. Mas allá de los métodos descritos no se ha identificado ninguna imagen de trenes o barcos para el transporte de máquinas. Este avión y todos

los métodos anteriores comerciales de transporte de máquinas de escribir han cautivado a los coleccionistas.

Patria / Amaya

por *Alfredo Sirvent, Fransu Marín,*
y *Richard Polt*

La española Patria se fabrica bajo licencia de la marca suiza Patria, inventada por Otto Haas (véase *ETCetera* no. 80, p. 4), fabricada en Suiza empezando en 1936. El cuerpo aerodinámico fue diseñado por Max Bill en 1944. Después de la guerra, la máquina Patria se convirtió en la base de las máquinas de escribir portátiles en una serie de países europeos (ver página 11). La Patria en España fue fabricada por Imperial Española, SA, en la ciudad de Eibar, en la provincia vasca de Guipúzcoa. (Un museo dedicado a la extensa historia industrial de Eibar se abrió el año pasado en esta ciudad). La máquina de escribir llegó al mercado alrededor de 1947. “La técnica y la experiencia Hispano-Suizas, aunadas, han producido para Usted esta joya del arte mecánico”, señalaba alguna inicial publicidad. La Patria fue recomendada para “Los que precisan llevarse trabajo a casa y no quieren dar a su habitación la sobriedad de una oficina.” La Patria se distribuyó en toda España por Guillermo Trúniger, SA, con una buena dosis de éxito. Fue exportada en pequeñas cantidades, ya en 1950 (una Patria vendida en Canadá y llamada “Eaton” bien puede ser un producto español).

Alrededor de 1962, la máquina de escribir fue re-etiquetada como Amaya. En 1965 la empresa cambia de nombre: Industrial Mecanográfica o IMESA. En 1967 IMESA patenta el diseño de una máquina de escribir que escribe sobre superficies planas, similar a la Gritzner, pero no tenemos información de que se haya fabricado. La historia conocida de los productos de la compañía es un estudio de las variaciones de menor importancia, incluyendo colores y estilos diferentes del cuerpo y las mejoras en el mecanismo. Por ejemplo, el control de color de la cinta, originalmente ubicado a la derecha del punto de impresión, se trasladó a

la parte derecha del teclado (Imperial Española recibió una patente por esto en 1960).

El nombre de “Patria” debió parecer ideal para la España conservadora del régimen de Franco. (*Hechos y Dichos*, Mayo 1955, cortesía de Fransu Marín)

Una placa de una primera Patria (#5679) reconoce la deuda a “Máquinas Patria Zurich.”

Patria #S-11581 (colección Sirvent.) Cuenta con teclas redondas. Este diseño inicial se conoce como modelo S.

Una Patria un poco más tardía (#S21663, colección Polt.) Con las teclas en forma de lápida y los paneles de corcho para amortiguar el ruido.

Ilustraciones p. 10:

Una Patria de dos tonos (#38648, colección Sirvent.)

Esta máquina (#70076, colección Sirvent.) incorpora un nuevo logotipo Patria con alas.

Una de las primeras Amaya con la antigua base metálica de la Patria. Este modelo fue anunciado en 1962-3.

Amaya, A-120 # A-60256 (colección Sirvent.): un modelo con carro ancho introducido en los años 60.

Una sorprendente y reciente incorporación a la colección Sirvent: una Amaya A-85 con un teclado cirílico.

Florida #H49535 (colección Polt), base de plástico, teclado de EE.UU. Posiblemente todos las máquinas Florida fueron exportadas a los EE.UU. Este tipo de armazón se anunció en 1965.

Amaya 86 #098638 (colección Sirvent). Tecla de desbloqueo en la parte superior derecha.

Amaya DeLuxe #098638 (colección Sirvent). Observar el dial para el control del color de la cinta.

Königer Eurographic (cortesía de Natalie Yager). Quizás la respuesta de la empresa a la Olivetti Valentine, con nombre germánico. Este modelo fue distribuido, por lo menos en parte, por “El Círculo de Lectores”. Una Olivetti (o Hispano-Olivetti) de este período también se ha visto identificada como “Königer 980.”

Un folleto de 1970 para la IM/93

Izquierda: Pulsatta DeLuxe

#1344340 (colección Sirvent). Similar a la Amaya DeLuxe; distribuida en la década de 1970 por SEDIC, SA Este escaso modelo es el más cercano al final de esta rama de la familia europea de Patria portátil.

La Familia Patria

Esta familia, también conocida como Euro-portátiles, ha sido investigada en profundidad por Will Davis. Algunas conclusiones preliminares aparecieron en su columna “Portátiles, Etcétera” en nuestro número 64 (diciembre de 2003), y otras investigaciones están disponibles en su web en el apartado “Portable Typewriter Reference Site.”

La máquina de escribir BRENNAN

Habida cuenta de que Australia no empezó a hacer sus propios vehículos hasta 1948, no es de extrañar que el país no se enorgullezca demasiado de una historia de fabricación de máquinas de escribir. Sin embargo, ROBERT MESSINGER felizmente ha descubierto un inventor de máquina de escribir australiano ... más o menos.

Cuando, en junio de 1889, Louis Brennan, el ingeniero mecánico australiano quien inventó el primer misil dirigido, se enteró que el comandante naval estadounidense Winfield Scott Schley sugirió un torpedo que “en el acto dejaba el suyo obsoleto,” Brennan se quedó completamente imperturbable. Había oído este tipo de historias antes, replicó Brennan con aspereza “de promedio una vez al mes, y siempre con la mejor autoridad.” Y además hizo hincapié, “por una u otra razón el nuevo torpedo nunca hace aparición.” (En el caso del misil de Schley, al menos, parece que Brennan tenía razón.)

Brennan informó a su amigo y compañero miembro del Club Savage de Londres, el periodista y político John Henniker Heaton, que tenía en mente asuntos más apremiantes. Se había propuesto hacía tiempo mientras desarrollaba su torpedo dirigible – por el que el Gobierno británico le había pagado 11\$ US millones al cambio de hoy en

día - volver a una de sus primeras, grandes ambiciones: diseñar y construir una máquina de escribir portátil.

En ese punto culminante de su verdaderamente sorprendente carrera inventiva, nada parecía estar más allá de la imaginación de Brennan, o de sus capacidades. Después de todo el era, como el historiador naval británico Edwyn Gray llegó a describirlo, “El mago de Oz”.

La máquina de escribir portátil fue una idea en la que Brennan había estado trabajando desde que estuvo en la Universidad Técnica en Melbourne, en 1873. Mientras se concentraba en sus torpedos, sin embargo, se había frustrado al conocer que los acontecimientos en los Estados Unidos con respecto a una máquina de escritura le habían sobrepasado: no sólo había sido inventada una máquina de escribir práctica, sino que había entrado en producción en E. Remington and Sons en Ilion en Nueva York y se estaba vendiendo en varias partes del mundo de habla inglesa.

De hecho, Brennan incluso había trabajado en una máquina de escribir Sholes y Glidden. A finales de 1876, reparó una para su entonces patrón, Alexander Kennedy Smith, uno de los primeros hombres que importó una máquina de escribir en Australia.

Brennan fue contratado de aprendiz en la fundición Kennedy Smith en Carlton, Melbourne, cuando el ingeniero escocés envió una Sholes y Glidden a través del Océano Pacífico a la colonia de Victoria. La máquina de escribir fue una de las dos Sholes y Gliddens que llegaron desde San Francisco hasta Honolulu, Suva, y Auckland a bordo del vapor “City of Adelaida” el 24 de noviembre de 1876. Una de ellas fue para Messrs W. H. Masters and Company en la calle Swanston de Melbourne. La otra, para Kennedy Smith, quedó dañada durante el turbulento viaje y Kennedy Smith, consciente de las habilidades de Brennan con la entonces intrincada nueva tecnología, obtuvo la ayuda del joven para arreglar la máquina. En ese momento, Kennedy Smith era alcalde de Melbourne.

Kennedy Smith y Brennan se inclinaron ambos en describir la Sholes y

Glidden como una “máquina de impresión”, así como una “máquina de escribir.” Incluso antes de ser aprendiz de Kennedy Smith, Brennan había comenzado a trabajar sobre una amplia variedad de artilugios, algunos en colaboración con un impresor inglés, William Samuel Calvert. Calvert también fue grabador y se describía a sí mismo como un “electrotipista”, “impresor ornamental”, y “litógrafo”. Brennan y Calvert se asociaron dos años después de que Brennan se hubiera inscrito como estudiante técnico en la escuela de diseño Joel Eade’s Collingwood en 1871. Brennan mostró algunos de sus primeros esfuerzos en una exposición industrial “juvenil” en 1873 y en ese mismo tiempo, le confió su interés por la invención de una máquina de escribir a Calvert.

El 29 de junio de 1885, *The Australasian Sketcher* siguió la pista de estas primeras etapas de la brillante carrera de Brennan, escribió que Brennan “se convirtió en íntimo del Sr. Calvert, a quien sugirió muchas invenciones para economizar trabajo, tiempo y espacio ...” En la biografía de Louis Brennan de Norman Tomlinson de 1985: *Inventor Extraordinaire*, dice que una máquina de escribir portátil “estaba en la mente de Brennan desde los primeros días, porque él se la describe a Calvert ... como ‘una pequeña imprenta que se puede instalar en un escritorio de oficina, es muy portátil, con tipos asociados a las teclas y que puede ser empleada por una mujer.’”

Hay que hacer hincapié en que durante este período de la década de 1870, Brennan, trabaja en un país lejano de Europa y América y es posible que hubiera estado pensando en máquinas que, en algunos casos, ya se habían construido, pero cuya existencia desconocía completamente.

Otro biógrafo, Richard Ross, escribió en la revista *Walkabout* en junio de 1969 que Brennan “puede parecer que fuera un emulador, pero en todo caso lo fuese de forma inconsciente”. Tomlinson agrega que “es posible que algunas ideas originales de Brennan, y originales en la Australia de los años 1860 y 1870, pudieron haber aparecido ya en forma similar en otros lugares, aunque esto no

minimiza las capacidades imaginativas y prácticas propias de Brennan.”

Tal como lo había sido por Kennedy Smith y Calvert, Brennan se vio muy alentado y ayudado en su día por el ingeniero y educador inglés William Charles Kernot. Kernot que fue el primer ingeniero cualificado por la Universidad de Melbourne y el primer profesor de la Universidad de Ingeniería. Su asociación con Brennan se inició en 1876.

En la última parte de ese mismo año, Brennan fue plenamente consciente de lo que Christopher Latham Sholes y sus colegas habían logrado cuando Kennedy Smith le pidió reparar su máquina Sholes and Glidden. En este punto, parece, Brennan dejó a un lado la idea de su máquina de escribir por el momento para concentrarse en el trabajo de su torpedo con Kernot y en multitud de otras invenciones. No retomó sus planes sobre su máquina de escribir portátil hasta mediados de 1889, casi 13 años más tarde. En ese momento, la máquina de escribir Remington participaba en el mercado con otras marcas y estilos. Sin embargo, el diseño de una máquina de escribir portátil todavía estaba a algunos años de distancia - cuatro si consideramos la Blickensderfer 5, o casi 20 años si consideramos la Standard Folding como la primera.

Se podría especular que cuando Brennan desmontó la Sholes and Glidden de Kennedy Smith para repararla, vio las posibilidades de mejorar la máquina de escribir y como hacerla mas compacta, tal como se había imaginado un torpedo mientras trabajaba con una máquina en Kennedy Smith.

El periodista John (más tarde Sir John) Henniker Heaton, estrecho aliado de Brennan, tenía suficiente fe en la capacidad de Brennan para expresar su creencia de que el inventor australiano podría mejorar la Remington, si no todos los otros modelos de máquina de escribir que ya existían

Heaton, nació en Inglaterra en 1848, emigró a Nueva Gales del Sur en 1864. Trabajó como periodista en el Cumberland Mercury y el Goulburn Penny Evening Post y más tarde se unió al semanario Australian Town de Sydney y Country Journal. En 1873, se casó con

Rose Bennett, cuyo padre, Samuel era dueño de una cadena de periódicos de Australia. En 1879 Heaton publicó una obra de referencia pionera, el *Australian Dictionary of Dates and Men of the Time*. Heaton regresó a Inglaterra en 1883 y de 1886-1910 representó a Canterbury en la Cámara de los Comunes británica, con el apodo que le puso la prensa inglesa de “el miembro de Australia”.

Era un acérrimo nacionalista australiano, que a través de Brennan, aprovechó cada oportunidad para promover la innovación de Australia. Heaton también impulsó la existencia de sellos y telegramas entre Inglaterra y Australia. Representó a Tasmania en el 1885 International Telegraphic Conference en Berlín y prestó declaración en la Colonial Conference de 1887 en Londres. Consiguió deducciones en las tasas de cable, uso de telegramas internacionales por la gente común, y permitió a los periódicos australianos dar una mayor cobertura de noticias del mundo. Heaton fue miembro del Royal Colonial Institute y la Royal Society of Literature.

Según el “Anglo Colonial Notes” de agosto de 1889, escrito por Heaton, como corresponsal en Londres de varios periódicos australianos, “los expertos consideran que la máquina de escribir portátil Brennan creará tanto revuelo entre los inventores como su torpedo”. Heaton ya había informado en abril de ese año que “el inteligente joven australiano” había “patentado la máquina de escribir de bolsillo que prometía”.

Hubo ciertamente grandes esperanzas en la máquina de escribir Brennan. A principios de julio de 1889, los periódicos coloniales publicaron brillantes predicciones que figuran en una asociación de prensa de Londres. “Louis Brennan, cuyo torpedo ha hecho tal honor a Australia, está ahora ocupado en perfeccionar su nueva maquina de escribir en Londres. No puede haber ninguna duda de que si la máquina cumple las expectativas del joven de la antípodas, sustituirá por completo la Remington, la Hammond, y la Bar Lock [sic].”

“En primer lugar, la máquina de escribir de Brennan será más pequeña y más

ligera que la Remington, y sin embargo, contiene un número mucho mayor de letras y símbolos. La mejor Remington contiene 72 símbolos, mientras que la Brennan tendrá de 80 a 120. También será de más fácil uso que cualquiera de las máquinas conocidas, requiriendo menos presión de los dedos, y costará £10 o menos.”

Estas previsiones resultaron ser, por supuesto, muy exageradas. Ni siquiera hay evidencias de que Brennan patentara una máquina de escribir, al menos no en 1889.

Mucho tiempo antes de Brennan, las invenciones de Australia ciertamente nunca fueron patentadas. Sin embargo, hay registro de 38 invenciones patentadas por Brennan, que van desde su torpedo a un helicóptero, su monorraíl, un gyro-car, un dispositivo para imágenes en movimiento y un ascensor para escaleras.

El historiador militar de Melbourne Michael Kitson dice, en su manuscrito de 1999 *El Torpedo Brennan, Monorraíl y Helicóptero: Un Estudio de la Actividad Innovadora en el Proceso de formación de Tres Armas Militares*, que Brennan había inventado todas estas cosas, así como su máquina de escribir, a mediados de la década de 1870, “y trabajó en ellos periódicamente” durante el siguiente medio siglo. Pero sólo volvió a algunos, como la máquina de escribir, en momentos de desesperación, cuando sus inversiones en sus desarrollos como el monorraíl habían reducido drásticamente su gran fortuna. Lamentablemente, Kitson se vio obligado a concluir su metódico documento de investigación con la declaración, “Louis Brennan recibió el premio de CB (CIVIC) en 1892, pero la recompensa que más buscaba, ser reconocido y recordado como uno de los grandes inventores, se le escapaba”.

Louis Philip Brennan nació el 28 de enero de 1852, en Castlebar, en Irlanda, hijo de un comerciante. Uno de sus hermanos mayores, Patrick John Brennan, emigró a Australia a la edad de 19 años en 1856 y se dedicó a la enseñanza en Melbourne. Otro, Michael George Brennan trabajó como periodista de la Connaught Telegraph y más tarde se convirtió en un caricaturista en Dublín y en un artista destacado. En

este momento, los padres de Brennan, deciden reunirse con su hijo mayor, en Melbourne en 1861. A los nueve años de edad Louis ya había desarrollado un gran interés en puzzles de dificultad y juguetes mecánicos. En el largo viaje por mar a Australia, un cargamento de relojes habían dejado de funcionar debido al aire salado, y para deleite del importador, Louis fue capaz de hacerlos funcionar de nuevo. El interés del niño en la “nueva tecnología”, fue aumentando aún más, cuando en 1865, su padre, Thomas, abrió una tienda de fotografía en King Street en Melbourne, después de mudarse a Fitzroy. En 1887, a Brennan le concedieron la suma entonces extraordinariamente amplia de 110.000 £ por su torpedo. El Gobierno británico justificó el pago sobre la base de que los componentes del dispositivo secreto Brennan no debían caer en manos de los potenciales enemigos. El Torpedo Brennan se convirtió en una defensa estándar en los puertos de todo el Imperio británico y estuvo en uso más de 15 años.

Brennan desarrolló su monorraíl y en 1910 ganó el premio más importante en el Japan-British Exhibition en Londres. En 1919-26 trabajó en el Royal Aircraft Establishment, Farnborough, en el desarrollo de su helicóptero, pero este se estrelló en un ensayo en octubre de 1925. Fue elegido miembro honorario del Royal Engineers Institute en 1906 y miembro de la fundación National Academy de Irlanda en 1922.

Durante unas vacaciones de recuperación en Montreux, Suiza, Brennan fue atropellado por un coche en el Boxing Day de 1931 y murió tres semanas más tarde. Fue enterrado en Londres.

¿Qué fue de la máquina de escribir del gran hombre? El diseño de Brennan iba a ser una máquina que comodamente superaría la máquina de escribir Remington, la Hammond y la Bar-Lock ¿cómo podría posiblemente haber fallado ?

Brennan, volvió a su máquina de escribir portátil, una vez más, en julio de 1922, casi medio siglo después de que hubiera tenido su idea a los 21 años de edad mientras fuera estudiante en Melbourne. En la década de 1920, Brennan había agotado los esfuerzos por lograr

que los gobiernos británico y australiano o el Ministerio de la India pusieran sumas importantes de dinero en su monorraíl. El problema añadido es que, en ese momento, la máquina de escribir se había desarrollado casi hasta su última etapa. Corona (desde 1912), Underwood (desde 1919) y Remington (desde 1921) habían llegado a dominar el mercado de las máquinas de escribir portátiles con pequeñas máquinas de peso ligero que fueron joyas de la ingeniería.

Brennan tuvo que repensar sus ideas originales y se le ocurrió la "Brenagraph." Era más una estenotipia que una máquina de escribir. El historiador naval británico Edwyn Gray, dedicó un capítulo a Brennan, titulado "El mago de Oz", en su libro de 2004 *19th Century Torpedoes and Their Inventors*. En el, Gray describió la "máquina de escribir" Brennan y también demostró su considerable versatilidad como inventor ... una máquina de escribir de cinco teclas similar en principio a las máquinas utilizadas por los taquígrafos en los tribunales y reuniones de comisión donde el funcionamiento silencioso es vital". El biógrafo de Brennan, Norman Tomlinson, dice que "Brenagraph" reapareció casi 60 años más tarde como la Microwriter, un ordenador de bolsillo con un armonioso teclado desarrollado por el director de cine estadounidense Cyril Raker ("Cy") Endfield. (Ver *ETCetera* no. 82, p. 5.)

Tomlinson escribió: "Muchas de las ideas de Brennan han reaparecido en forma práctica, particularmente interesante mencionar su" Brenagraph "... Trabajó en estas ideas básicas de forma simultánea en los descansos en el trabajo del helicóptero, y finalmente produjo una máquina de bolsillo de 5 pulgadas x 1 pulgada x 4 pulgadas (10 cm de largo, 8 cm de ancho, 2 cm de alto). Tenía cinco teclas que se presionaban, en vez de por golpeo como en una máquina de escribir convencional, y era completamente silenciosa. Una tecla también operaba en un movimiento lateral para el espaciado y había similares ingeniosas disposiciones para señalar la proximidad del final de línea y cambio de línea.

"Las cinco teclas se utilizaban en varias combinaciones, no muy dife-

rente del código Morse, para representar todas las letras del alfabeto, los 10 números, y los diferentes signos de puntuación. Tal como se demostró, la facilidad de aprendizaje y obtención de velocidad del Morse en el alistamiento de la guerra, del mismo modo el código Brennan requeriría un poco de práctica antes de que pudiera ser utilizado de manera similar. De hecho, para la toma de notas breves, habría sido muy razonable prescindir de signos de puntuación, y del espaciado uniforme.

"Un rollo de papel se utilizaba en conjunción con una cinta entintada. La mente siempre ocupada de Brennan también concibió la idea de utilizar un rollo perforado mecánico que pulsarían las teclas con el fin de ayudar a las personas ciegas a leer sin el proceso lento y laborioso de exploración con los dedos del Braille. En ese momento, teniendo siempre en cuenta las posibles necesidades de servicios gubernamentales, Brennan ofreció la idea al Ministerio del Aire para que lo utilizaran los pilotos para tomar notas durante la oscuridad. La oferta no fue aceptada porque el Ministerio no considero útil el uso de la Brenagraph".

Y así terminó la historia de la máquina de escribir Brennan, de la gran máquina de escribir portátil que nunca fue. A pesar de sus ideas maravillosas, hoy Brennan es muchas veces un hombre olvidado - su torpedo fue de hecho sustituido, su monorraíl nunca se utilizó en su totalidad, y su helicóptero nunca fue terminado. Tal vez si la máquina de escribir Brennan hubiese sido construida, podría haber marcado la diferencia. En el 50 aniversario de su muerte, en 1982, el Dr. Bernard Barrett, dijo que Brennan fue "un temprano ejemplo de la fuga de cerebros de Australia". "Los australianos están acostumbrados a la tecnología importada," el periódico dijo, "Tendemos a olvidar algunas mentes creativas que han estado trabajando en este país". Y eso incluye a una mente que una vez alcanzó una máquina de escribir australiana.

De nuestros socios

Flavio Mantelli finalmente puede mostrar con orgullo todas las máquinas

de escribir backstroke - los portatipos se encuentran situados detrás del carro - que se hayan fabricado: la North's, la Fitch, la Waverley, y la Eclipse (Brooks). Delante de estas, un pequeño prototipo de máquina backstroke: modelo patentado por una invención de Fred Sholes.

A continuación, algunas fotos realizadas por Peter Weil de la reunión de coleccionistas de febrero en el Museo de Historia de Negocios y Tecnología Thomas A. Russo en Wilmington, Delaware (www.mbht.org) y en la casa de Peter y Corny Weil en Newark, Delaware. Un informe completo sobre la reunión aparece en la edición de febrero de *The Typewriter Exchange*.

Tony Casillo hace una demostración de una máquina de escribir de índice.

La Remington 2 de Rich Willinger equipada con el Word Register de Hudson (pat. 1892).

Tom Russo y Jett Morton

Primer plano de la máquina de índice de Tony. ¡Su inventor se cree que fue Franz X. Wagner, de la famosa Underwood! Patente de EE.UU. # 393318.

Jack Knarr habla con Don Feldman y con Carl Strange acerca de la máquina de escribir que se escapó.

Shortwriter de Don Feldman

Cartas

Esta mañana ha visitado el museo la Sra. Anna Francés, hija del señor Francés inventor de la Junior. Le hemos regalado el número de la revista y un pequeño dossier con diferente información. Cuando ha visto la foto de su padre y ha leído el artículo se ha emocionado. Ha sido muy bonito.

Maria Victòria Carberol
Museu de la Tècnica de l'Empordà
Figueres, Cataluña



This back issue of

ETCetera

is brought to you by

The Early Typewriter Collectors' Association



The mission of the Early Typewriter Collectors' Association is to support communication and interaction within the community of typewriter lovers and collectors, and to encourage its growth. Our magazine, *ETCetera*, serves that mission by gathering and sharing knowledge about typewriter history with the community and beyond.

Learn more at

etconline.org