

Fernando P. Cossío

Normalmente los Editoriales de esta revista reflejan una opinión del Editor sobre un tema de interés para la comunidad química. Sin embargo, en este texto quisiera compartir con nuestros amables lectores algunas dudas que me han surgido sobre un tema cada vez más importante para los químicos. Me refiero a las patentes.

Vaya por delante que, personalmente, he sido y soy partidario de las patentes como un medio de protección de la propiedad intelectual e industrial de los resultados de nuestra investigación. He escrito y licenciado unas cuantas patentes y sé de su importancia. Pero mis convicciones se pusieron a prueba cuando, en el curso de un viaje, compré en el aeropuerto el último ejemplar en aquel momento –8 de agosto de 2015– de la revista *The Economist*. El titular era llamativo: “*Time to fix patents*”. Pero el encabezamiento era directamente provocador: “*Ideas fuel the economy. Today’s patent systems are a rotten way of rewarding them*”. Un modo pésimo, podrido, de recompensar las ideas innovadoras. Nada menos. A grandes rasgos, se indicaba que las patentes no dejan de ser un monopolio controlado que, por su propia naturaleza, está en contra del liberalismo económico que la revista defiende. También ponían en duda que la protección mediante patentes hubiera fomentado la innovación. Antes al contrario, según ellos, la habían dificultado e incluso paralizado, al menos en ciertos ámbitos.

Posteriormente, en un programa de televisión (de esos canales temáticos que nos permiten huir de la telebasura imperante) vi un estupendo reportaje sobre la historia de la rivalidad entre los hermanos Wright y Glenn Curtiss, otro inventor extremadamente ingenioso y creativo, menos conocido que los primeros. En el programa se indicaba que, después de sus legendarios vuelos en Kitty Hawk, los Wright obtuvieron una patente increíblemente amplia que les daba derechos prácticamente ilimitados sobre cualquier cosa que volara y que pudiera maniobrar en el aire modificando la geometría de sus alas. Curtiss, un excelente fabricante de motores ligeros y de motocicletas (los hermanos Wright eran fabricantes de bicicletas) ofreció



a los famosos hermanos su colaboración, pero éstos se negaron en redondo. Curtiss no se detuvo y fabricó prototipos muy avanzados, con adelantos que perduran aun hoy, como los alerones, amén de motores más potentes y ligeros. Los hermanos Wright se pusieron furiosos porque pensaban que Curtiss había violado sus patentes y se enzarzaron en una interminable batalla legal que dejó a ambas partes agotadas psicológica y financieramente. Se puede decir que durante largos años pasaron más tiempo en los despachos y en los juzgados que en los talleres. De hecho, Orville Wright estaba convencido de que la muerte de su hermano Wilbur fue debida al agotamiento y la depresión que le generó esta batalla interminable. El resultado de esta guerra de patentes fue que en EE UU ninguna empresa quiso meterse en ese avispero y, al estallar la Primera Guerra Mundial, la aviación en Norteamérica estaba considerablemente menos avanzada que en Europa. Ello hizo que el gobierno estadounidense obligara a las partes a avenirse y a repartirse los derechos de propiedad industrial. De hecho, este acuerdo forzoso se tradujo al final en una empresa, la Curtiss-Wright, que hoy en día continúa