

# Crónica Bibliográfica

## Libros recibidos

*Librairie Polytechnique Ch. Béranger,*  
París, 15 rue des Saints-Pères.—París.

TRAITÉ PRATIQUE DE SERRURERIE.—  
Construcciones metálicas, cerrajería  
de arte, por E. Barberot y L. Griveaud,  
461 páginas. Pasta 113 francos.

*Prefacio.*—Para el ingeniero y arquitecto la construcción metálica forma parte hoy en día de la instrucción especial que reciben. Aunque en general se le da amplio desarrollo en los estudios académicos, siempre existen muchas materias que son sólo del dominio del especialista. Esta obra inicia en estas materias y sirve a la vez como un manual con numerosos croquis y depurados, fáciles de adaptar a muchos casos de ejecución.

Para el jefe de taller y el operario, el arte del cerrajero se transmite por la práctica y la tradición. Pero ello no basta para formar un verdadero obrero de arte, ya que las aplicaciones múltiples y combinaciones de construcción y de ensamblaje con otros materiales que no son de fierro requieren conocimientos técnicos que no se adquieren en el taller y que son sin embargo el complemento indispensable de la práctica.

*Tabla de materias.* Introducción. Cap.

I.—El fierro. La fundición. El acero. Los combustibles. Cap. II.—Suelos de fierro. Dinteles. Vigas ordinarias y armadas. Cap. III.—Resistencia de materiales. Cap. IV.—Columnas de fundición. Consolas. Columnas en fierro, huecas. Montantes de fierros compuestos. Cap. V.—Entramados de cerchas. Mercados cubiertos. Cap. VI.—Pasarelas y puentes menores. Cap. VII.—Escaleras de fierro. Cap. VIII.—Cerrajería hortícola. Conservatorios. Cap. IX. Kioskos, glorietas. Cap. X.—Marquesinas. Varandas. Bow-windows. Cap. XI.—Rejas. Cap. XII.—Puertas. Balcones. Rampas. Barreras. Cap. XIII.—Elementos diversos de cerrajería y trabajos de forja. Cap. XIV.—Principales ensambles utilizados en la cerrajería. Cap. XV.—Elementos geométricos. Cap. XVI.—Conocimientos Generales.

LOS PROGRESOS EN LA TECNOLOGÍA DEL CAUCHO.—Por P. Kirchhof.—Doscientas diecinueve páginas. 66 francos.—Ch. Béranger, París.

Este libro se refiere a una variedad de estudios que le son propios a la industria del caucho, tales como construcción de usinas, producción, dis-

tribución, consumo y control de la energía y del vapor, higiene y organización del trabajo, procedimiento de exámenes físicos, químicos, ultramicroscópicos, radiográficos y otro.

*Tabla de materias.*—Capítulo Primero: El caucho desde el punto de vista económico. Capítulo Segundo: El caucho desde el punto de vista tecnológico. Capítulo Tercero: Métodos modernos de la preparación del caucho bruto. Capítulo Cuarto: Trabajo de la goma. Capítulo Quinto: Constituyentes de las mezclas de caucho. Capítulo Sexto: Disolventes del caucho. Capítulo Siete: La vulcanización. Capítulo Ocho: Aceleradores de la vulcanización. Capítulo Nueve: Regeneración del caucho y regeneradores. Capítulo Diez: Caucho sintético. Capítulo Once: Empleos recientes y posibilidades de uso de la goma bruta y de la regenerada. Capítulo Doce: Tecnología de los ensayos mecánicos del caucho.

ORGANIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS GARAGES Y TALLERES DE REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES.—Por *Nic Erpelding*, Ingeniero motorista, Miembro de la Sociedad de Ingenieros y *A. Coéau Brissonière*, Abogado en la Corte de Apelaciones de París. Prefacio de *M. Yves Le Trocquer*, Diputado, antiguo Ministro de Trabajos Públicos, Presidente del Grupo de Defensa de Automóviles en la Cámara. (Obra patrocinada por la Federación de la Cámara Sindical de Motoristas de Francia y de las Colonias. Un volumen de trescientas noventa y siete páginas, 85 francos.—*Ch. Béranget*. Prefacio de *Mr. L. Trocquer*.)

Es para mí motivo de especial complacencia presentar esta obra a la Corporación de los Motoristas.

Cada año, cerca de cuatro millones

de coches nuevos se ponen en circulación en el mundo entero. Si durante los próximos años el aumento del número de automóviles continúa con el mismo ritmo que en el pasado, Francia contará en algunos años más, con cinco millones de automóviles, esto es, cinco veces más de lo que tiene actualmente. Este es un fin al cual deben tender todos nuestros esfuerzos, ya que el ejemplo americano está ahí para mostrar cómo el desarrollo del automovilismo contribuye a aumentar la riqueza y el bienestar de una nación. La palabra de Ford es justa cuando dice: «No es porque somos ricos que tengamos muchos autos, sino porque tenemos muchos autos es que somos ricos». Sería superfluo exponer aquí en detalle las felices repercusiones de la motorización sobre todas las otras ramas de la actividad. Desde luego la industria automovilística, con sus ramas anexas, es un cliente muy importante para otras industrias. De ella viven cientos de miles de obreros y constituye una de nuestras principales fuentes de exportación. Por otra parte el automóvil, antaño objeto de lujo, es cada día más y más un instrumento de trabajo, llamado a transformar las condiciones de vida.

Para los millones de vehículos que circularán en fecha cercana, no bastan únicamente los buenos caminos, se necesitan también garages y talleres bien organizados, para volverlos al servicio en el *mínimum* de tiempo con el *máximo* de garantías y a precios económicos.

En general, las empresas de garages y de reparaciones, no han podido seguir el rápido desarrollo del automovilismo que ha caracterizado estos últimos años. Sin duda existen en Francia garages y talleres modelos; pero su número es relativamente restringido. Muchas empresas no tienen de garage más que el nombre: cuatro muros y un techo son considera-

dos como suficientes, y no reúnen aun las exigencias prescritas por la ley. El taller no tiene más que un utilaje rudimentario, que no permite reparar en condiciones satisfactorias.

Esta obra viene por eso a llenar un vacío hondamente sentido en esta materia.

*Tabla de materias.*—Capítulo primero: Definición y rol del motorista. Cap. dos: Clasificación de las empresas según su rol y su importancia. Cap. tres: Elección del emplazamiento. Cap. cuatro: Formalidades de la apertura. Cap. cinco: La construcción. Cap. seis: Disposición de los coches. Cap. siete: Máquinas, herramientas, utilería y aparatos especiales. Cap. ocho: Verificación de los frenos. Cap. nueve: Reemplazo de la maquinaria vieja y mantenimiento del utilaje. Cap. diez: Reglaje de los motores. Cap. once: Aparatos e instalaciones de ensayos. Cap. doce: Talleres de pinturas. Cap. trece: La fuerza motriz. Cap. catorce: Potencia absorbida por las máquinas. Cap. quince: La transmisión. Cap. diez y seis: Soldadura autógena.

*Segunda parte.*—Cap. primero: La revisión periódica de los coches. Cap. dos: Las «panas» y el remolque. Cap. tres: Piezas de recambio. Cap. cuatro: Metales y aleaciones. Cap. cinco: Presupuesto de reparación. Cap. seis: Organización del trabajo. Cap. siete: Gastos generales y precios de costo. Cap. ocho: Ensayos después de la reparación. Cap. nueve: Tarifas de reparaciones. Cap. diez: Cuándo hay que dirigirse al especialista. Cap. once: Las fichas del garage. Cap. doce: Las garantías del reparador. Cap. trece: Responsabilidades del motorista. Cap. catorce: Distribución de esencia.

*Tercera parte.*—Cap. primero: Las condiciones particulares del seguro. Cap. dos: El contrato de trabajo y el reglamento del taller. Cap. tres: El aprendizaje. Cap. cuatro: La jornada de ocho horas y el reposo semanal en los establecimientos de los motoristas. Cap. cinco: La higiene del taller. Cap. seis: Instalación y explotación de garages en locales arrendados. Cap. siete: El agente viajero del motorista.