

35.767

3 5 7 6 7

18 ABR



MEMORIA DESCRIPTIVA
de un
MODELO DE UTILIDAD
por
"TRAVIESA DE HORMIGON ARMADO PARA
TENDIDOS FERROVIARIOS".

Cuyo registro se solicita por VEINTE AÑOS, para España y sus Posesiones, a favor de Don Víctor Orts Cortés, de nacionalidad española, residente en Madrid, calle de Alcalá nº 120.-

6666666666

5 De siempre se han utilizado traviesas de madera en el tendido de vías para ferrocarriles, pero se ha podido comprobar repetidamente que la duración de esta clase de traviesas no es mucha y que con excesiva frecuencia han de cambiarse.

En ocasiones, se han realizado ensayos con traviesas metálicas, de mayor duración indudablemente que las de madera, pero su excesivo coste ha obligado a desistir de su empleo.

10 Para resolver el problema, y tratando de hallar una traviesa de mayor duración que la de madera y más económica que la metálica, el solicitante ha ideado el modelo construido en hormigón armado que se trata de reivindicar y que vamos a describir más adelante.

15 Desde luego, la utilización del hormigón en la fabricación de traviesas tampoco es nuevo, ya que se han empleado

3 5 7 6 7

18 ADI



20

piezas construídas en dicho material para algunos tendidos, principalmente en el extranjero, pero siempre adoleciendo, sin duda por defectos de orden técnico, de exceso de peso, facilidad de rotura por el uso y escaso asentamiento sobre el terreno.

25

Esencialmente, la traviesa que nos ocupa se caracteriza por haber salvado tales inconvenientes, ya que ha sido considerablemente aliviada de peso y presenta singularidades que, a más de garantizar una gran consistencia que la hace casi inmune a resquebrajamientos, determinan su firme afianzamiento en el basalto.

30

El aligeramiento de peso, primera de sus principales facultades, se ha logrado mediante dos concavidades practicadas en la cara inferior de la traviesa, coincidentes con cada uno de sus asentamientos para el carril, y un estrangulamiento dispuesto en la zona central de la pieza que estrecha la sección transversal hacia su parte superior. Aquellas concavidades y este estrangulamiento, aparte de las propiedades que determinan, ya expuestas, obligan a un gasto de material más reducido y son causa de un inferior coste de la pieza.

35

40

Son estas mismas características de la traviesa las que dan lugar a la firmeza de su asentamiento y fijeza sobre el terreno, puesto que las concavidades apuntadas aseguran la estabilidad de la pieza en el lugar de su emplazamiento y previenen todo posible resbalamiento.

45

Finalmente, su consistencia, y por tanto su resistencia a los agrietados y roturas, se ha logrado mediante su forma de montaje, ya reivindicada en la patente de invención nº 208.774, propiedad del mismo solicitante.

Al moldearse el modelo de traviesa que comentamos, se prevendrán dos planos inclinados de igual longitud



50 que determinan la pendiente necesaria para el asentamiento posterior de los carriles y, coincidiendo con estos planos inclinados, lleva practicados en ambos extremos los taladros correspondientes para la disposición y fijación de aquellos.

55 Naturalmente, el hormigón empleado irá dosificado convenientemente para el mayor rendimiento de la traviesa y reforzado interiormente con una armadura metálica de varillas redondas.

60 Para la mejor interpretación de cuanto expuesto queda, los adjuntos dibujos representan un ejemplo de realización práctica, sin alcance limitativo de ninguna especie:

Así, la fig. 1ª nos ofrece un corte longitudinal de la traviesa que permite apreciar la armadura metálica interior de que va provista.

65 La fig. 2ª es un corte también longitudinal en el que se distinguen las concavidades de aligeramiento practicadas en ambos extremos de la pieza y los taladros dispuestos en las zonas de asentamiento de los carriles.

70 La fig. 3ª nos muestra el modelo de traviesa visto por la parte superior, apreciándose distintamente el estrangulamiento central que la pieza presenta y los vaciados y taladros de los peraltes o planos inclinados.

La fig. 4ª reproduce una sección transversal realizada por el plano A-B de la fig. 2ª, que permite apreciar la tendencia de la pieza a su estrangulamiento central.

75 Por último, la fig. 5ª es una sección asimismo transversal, realizada por el plano C-D de la susodicha fig. 2ª, que muestra con toda claridad la conformación de una de las concavidades o vaciados dispuestos a cada uno de los extremos de la traviesa.

35767

18 AB



80

Lo dicho es fiel reflejo de la invención, debiendo considerarse en sentido amplio, nunca en forma limitativa, reservándose el peticionario cuantos derechos le otorga la vigente Ley sobre la materia y siendo indiferentes las circunstancias de tamaños, colores y detalles secundarios de construcción, siempre que no alteren la esencialidad del modelo que se reivindica.

85

REIVINDICACIONES

Se reivindican a nombre y favor de Don Víctor Orts Cortés, de nacionalidad española, los términos siguientes:

90

1ª.- Travesía de hormigón para tendidos ferroviarios, caracterizada porque en su cara inferior, y coincidiendo con sus extremos, se han practicado concavidades o vaciados de aligeramiento, disponiéndose asimismo un estrangulamiento en la zona central de la pieza que estrecha la sección transversal de la misma hacia su parte superior.

95

2ª.- Travesía de hormigón para tendidos ferroviarios, según lo reivindicado en el punto primero, caracterizada porque, al moldearse la pieza, provista de una armadura metálica interior, se han dispuesto en sus extremos, y en sus superficies superiores, dos planos inclinados o peraltes, de igual longitud, que se corresponden con las zonas de asentamiento de los carriles, previniéndose en coincidencia con estos peraltes o planos inclinados unos taladros o perforaciones y unos vaciados que albergan las piezas sustentadoras de dichos carriles.

100

105

3ª.- TRAVIESA DE HORMIGON PARA TENDIDOS FERROVIARIOS.

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria, de CUATRO HOJAS mecanografiadas, foliadas y dibujos anexos.

Madrid, 18 abril 1953.

ANTONIO FERNANDEZ PASQUA

A.P.

FIG. 1



FIG. 2



FIG. 3

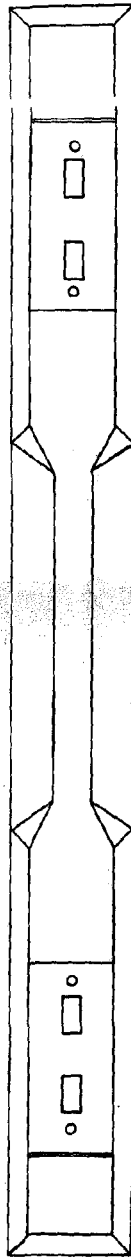


FIG. 4

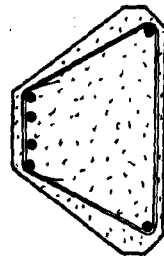
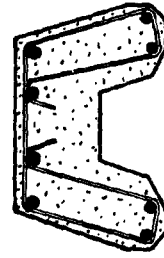


FIG. 5



Madrid 18 Abril / de 1953

ANTONIO PÉREZ DE PASQUA

Antonio Pérez de Pasqua

Escaleta variable.