

40886

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a un Modelo de Utilidad por veinte años

A favor de

Don José Cámara Rica

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, de nacionalidad
española y residente en Bilbao, Asturias, número 7

P O R:

"TRAVIESA DE HORMIGON PRETENSADO".

5.-

En el continuo progreso de los pueblos, han ejercido gran influencia los sistemas de comunicación aplicados entre sus diversos puntos de producción y consumo, correspondiéndole muy especialmente al ferrocarril un puesto de primera línea debido a las enormes posibilidades que para el transporte en masa, tanto de viajeros como de mercancías, ofrece.

10.-

El número de kilómetros de tendido de línea férrea que posee un pueblo sirven aunque solo sea de una manera elemental y sencilla, para caracterizar el grado de progreso y nivel de cultura que este pueblo ha alcanzado. Cada día son mas los kms. y kms. que se tienden de vía férrea, y se cuentan por millares de millones las traviesas empleadas en estos tendidos.

15.-

No intentaremos justificar aquí características y detalles particulares que motivan las formas y transformaciones que han sufrido a lo largo del tiempo las traviesas empleadas en las vías férreas; pero sí diremos que en su calidad, disposición de montaje y economía, dependen de una manera muy principal el estado de explotación de la vía y, como consecuencia, el número y peso del material arrastrado por los trenes que por ella han de circular, la velocidad máxima que estos pueden adquirir y la duración y conservación que la vía posee en su estado de explotación.

20.-

25.-

Constituye el objeto de este registro un Modelo de Utilidad por un tipo de traviesa original y nuevo, cuyas características, que a continuación detallamos, aventajan a las de los tipos conocidos empleados hasta ahora.

30.-

Con ayuda de las figuras del plano adjunto, con carácter enunciativo y no limitativo, pasamos a continuación a enumerar y detallar los pormenores y características mas importantes en este tipo de traviesa, haciendo observ.

35.-

que en defensa de los intereses que a este registro le corresponden, nos pondremos a considerar como motivos de variante al objeto del mismo, a todas aquellas modificaciones que sin suponer reforma sustancial alguna, puedan presentarse por otros interesados.

40.-

La figura 1 representa una vista en planta y cara inferior de la traviesa; la figura 2, una vista en perfil; la figura 3, una vista también en planta y cara superior y, por último, la figura 4 una sección de la traviesa.

45.-

Refiriéndonos siempre a las citadas figuras del plano adjunto, observamos que la traviesa está constituida por una masa de hormigón pretensado, de características especiales y trabajado conforme a normas conocidas cuya forma exterior adopta, vista en planta, la correspondiente a sus caras inferior y posterior, figuras 1 y 3, así como a su perfil, fig. 2.

50.-

En la cara inferior lleva la traviesa practicados unos cajeados (1) obtenidos en la operación del moldeo, que sirven y tienen por objeto el que la traviesa que está sujeta a los esfuerzos de tracción naturales del tráfico de la vía, se asiente y encaje perfectamente en el balasto, de forma que prácticamente se anula toda clase de deslizamientos.

55.-

Asimismo, observamos en dichas figuras 1 a 3, que la traviesa en su cuerpo central, que además lleva un rebaje vista en perfil (2) con respecto al plano de sus partes extremas (3) y que tiene por objeto evitar que el balasto llegue a juntarse a la traviesa en toda su superficie de contacto inferior, lleva practicado un cajeadado (4) eslabado con el fin de permitir una mayor torsión de la pieza y, en general, facilitar su elasticidad, mejorando al propio tiempo, las condiciones de conservación de la vía.

60.-

65.-

La traviesa que, además, es de un solo cuerpo, lleva en sus dos partes extremas dos cajeados (5), simétricos y a distancias convenientes que varían en forma y disposición según el sistema de fijación de carriles a la traviesa de hormigón.

70.-

Ni que decir tiene, que las dimensiones y detalles de forma exterior en la traviesa, pueden modificarse y variarse, según el destino y vía a que esta vaya a ser aplicada.

- - - - -

REIVINDICACIONES

75.-

1ª).- "TRAVIESA DE HORMIGÓN PRETENSADO", caracterizada por estar constituida de un solo cuerpo, cuya parte central referida al plano de la superficie inferior de contacto con el balasto, esté elevada por un pequeño perralte, impidiendo este contacto y lleva practicada un cajeadado en todo este cuerpo central que aligera su peso, facilita su elasticidad y mejora la conservación de la vía.

80.-

2ª).- "TRAVIESA DE HORMIGÓN PRETENSADO" caracterizada porque la traviesa de la reivindicación anterior, en su cara inferior y partes extremas y simétricas, lleva practicados por moldeo unos cajeados con formas irregulares cualesquiera, con objeto de lograr un mayor afianzamiento y encaje de la traviesa en el balasto de la línea.

85.-

3ª).- "TRAVIESA DE HORMIGÓN PRETENSADO", caracterizada porque la traviesa de las reivindicaciones anterior lleva practicados en sus partes extremas y simétricas unos cajeados de forma, dimensiones y disposición correspondien-

90.-

tes al tipo y sistema de fijación de los carriles a la traviesa.

95.-

48).- "TRAVIESA DE HORMIGÓN PRETENSADO".

Consta la presente memoria descriptiva de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, componiendo un total de noventa y nueve líneas incluidas las presentes.

Madrid, 10 de marzo de 1.954

ANTONIO ESCRIBA

P. P.

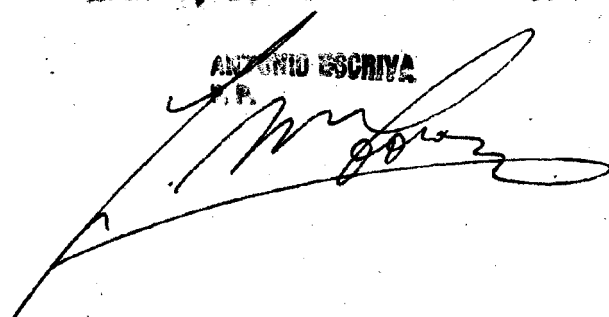


Fig. 1

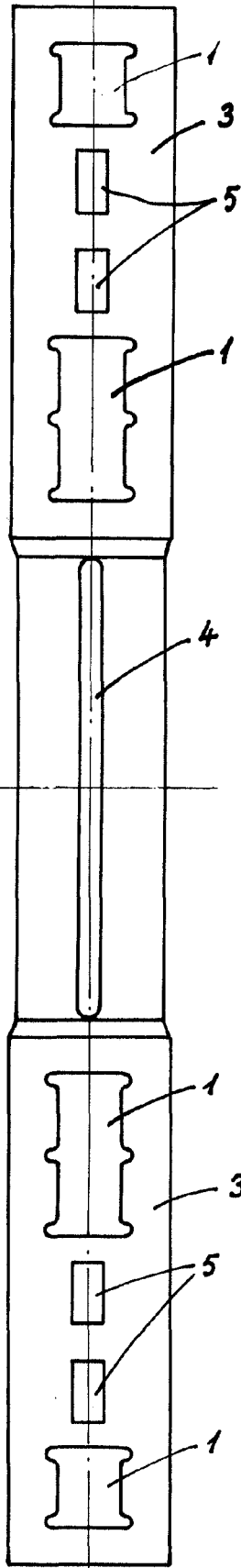


Fig. 2

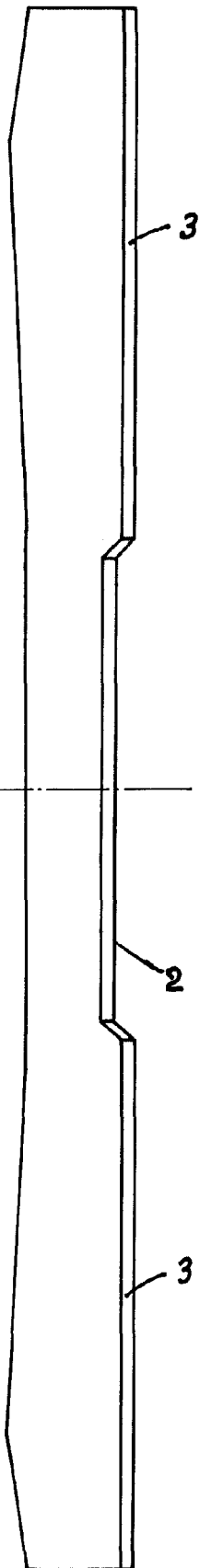


Fig. 3

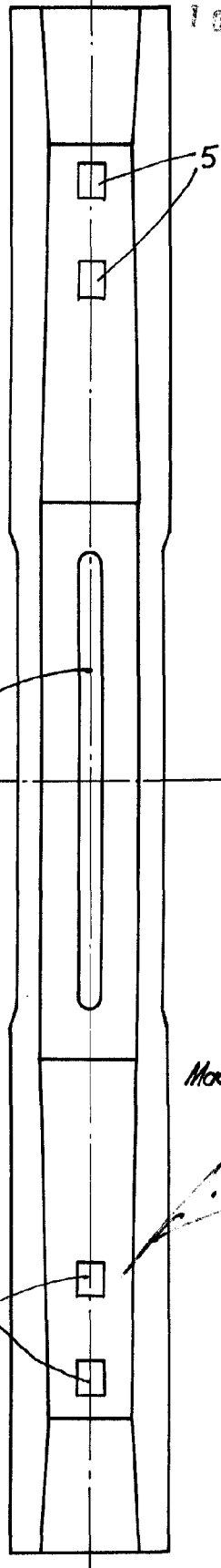
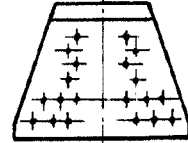


Fig. 4



Madrid, 19 de Marzo de 1954

Escala variable.