

58345



MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

en España, a favor de Don. José RODRIGUEZ CARRIL, de nacionalidad española y domiciliado en Vigo, calle Gandara nº. 24 por

5.- "NUEVAS ESTRUCTURAS DE HORMIGON PARA SUSTENTACION DE CARRILES DE HIERRO Y SUJECION DE LOS MISMOS".

MEMORIA DESCRIPTIVA

10.- El presente registro de Modelo de Utilidad, tiene por objeto garantizar a su concesionario la explotación en exclusiva en todo el territorio nacional, de un nuevo sistema de estructuras de hormigon armado, tal y como su enunciado indica, para su aplicación a la sustentación de carriles de hierro y la consiguiente sujeción de los mismos.

15.- Una de las novedades que presenta el invento, consiste en sustituir el sistema de sujeción de los carriles, conocidos hasta la fecha, cuyos carriles descansan sobre traviesas, quedando un espacio de traviesa a traviesa, que origina



20.- un vano que redunde en perjuicio de la estabilidad de los vagones, al propio tiempo que por ir al descubierto y ser de madera, ésta con las inclemencias del tiempo, termina por deteriorarse, siendo precisa su prematura sustitución.

25.- Con la práctica del invento, que con la presente invención se preconiza, todos estos y otros muchos inconvenientes que no enumeramos, quedan obviados ya que se ha previsto constituir una viga de hormigón armado sobre el que descansa en todo momento el carril a toda su longitud.

30.- Este mismo sistema, tiene perfecta aplicación, con resultado altamente satisfactorio, para vías de ferrocarril, - suprimiendo por completo las traviesas, en las vías de los tranvías, evitando el destrozo del pavimento de las calles - inmediato a los carriles, en rodaderos para grandes gruas, en varaderos de buques, para rodar los carros de hierro que sostienen las embarcaciones cuando son sacados del mar o botadas después de su reparación.

35.- La gran estabilidad, que con su aplicación se consigue, permite una gran estabilidad de las vías y su continuidad hacen que el rodamiento sea continuo y regular, conservando el material móvil, muchos más tiempo resultando por ello más económico que el sistema conocido hasta el presente.

40.- Esencialmente la invención consiste en crear diferentes tipos de bases y traviesas, según sea su aplicación, a sujeción de carriles, vías de tranvía, rodaderos para gruas, varaderos de buques, etc., etc.

45.- A título de ejemplo no limitativo, citaremos algunos ejemplos de realización práctica del invento, en el que se han creado dos bases de 30 X 30 X 25 cms. unidos por un travesaño de hormigón zunchado, en el que las barras inferiores del travesaño se prolongan y doblan hasta alcanzar el ala inferior o base del carril, a cuya base se sueldan las

50.-



barras superiores forman un lado (lazo) que sujeta las pro - longaciones verticales de las barras inferiores yendo las - barras a todo su largo zunchadas con una espiral de hierro - delgado.

55.- Otro caso de realización practica del invento, con - siste en formar un tramo en que dos brazos de viga se unen - por uno o dos travesaños. Pudiendose colocar varias unas a - continuación de otras, para sustituir las vigas a todo o lo largo de las cuales se asientan los carriles, haciendose so - bre ellos el soldado de los estribos salientes.

60.- Otro posible caso de realización practica del inven - to, consiste es aplicar, en el caso de necesitarse grandes resistencias por mal terreno o bruscas oscilaciones de los - vehiculos y sobretodo en las curvas, dos vigas arriestradas en las cabezas por dos travesaños o otro en diagonal para - 65.- formar triangulos indeformables, pudiendose si lo requiere el caso, dar mayor longitud y colocar mayor numero de trave saños de triangulación.

Otra ventaja que presenta, consiste en que son refa - bricados para el caso de tener que emplearlos en lineas en 70.- servicio, puedan ser montados en cortos espacios de tiempo, sin tener por ello que interrumpir el servicio.

A fin de facilitar la comprensión del invento, se - ha dotado a la presente memoria descriptiva de una hoja de 75.- dibujos en la que con numeros se han representado las dife - rentes partes de que se compone y que se corresponden entre si.

En los dibujos la figura 1ª, es un corte en sección de un tramo, en el que -1- en el carril propiamente dicho, 80.- -2- bloque de cemento armado, -3- barras inferiores que se doblan hacia arriba hasta alcanzar el carril y conseguir la forma -5- para su soldadura, quedando formado un solo cuer - po, y -4- barras de hierro colocadas en sentido longitudi -



85.- nal, que descansan sobre las bases de las barras -3- proporcionando gran resistencia al conjunto, a fin de que a la presión del paso no pierda rigidez.

90.- Las figuras, 2^a, 3^a, 4^a y 5^a, son un corte en sección y vista en planta de diferentes tipos de traviesa, según posibles casos de realización práctica, en la que los números, -1-, -2-, -3-, y -4- corresponden a partes descritas en la figura 1^a, siendo -6-, -7-, -9- y -10- las bases de cemento vistas en planta de las figuras, 2^a, 3^a, 4^a y 5^a, siendo -8- los huecos.

95.- La figura, 6^a, son dos vistas en corte de las bases de cemento para rodaderos de grua, en la que los números -1-, -2-, -3- y -4- corresponden a partes descritas en la figura 1^a, siendo -11- barras longitudinales de refuerzo, -12- estribos de refuerzo y -13- barras transversales de unión y refuerzo entre ambos rodaderos, derecho e izquierdo.

100.- Finalmente la figura, 7^a, es una vista en corte de una base de varadero para carros sobre cuatro carriles en la que los números representados corresponden a partes descritas en las figuras 1^a, y 6^a.

105.- Describas suficientemente las principales características del invento, se hace constar a los efectos oportunos que tanto, a la forma, materiales, a emplear, su tamaño y dimensiones, así como el modo de llevarlo a la práctica, podrán ser objeto de variación, siempre que con ello no se cambie, altere o modifique la idea fundamental del invento.

110.- Se declaran de propiedad y novedad para todo el territorio nacional, sus colonias y protectorado, las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S .



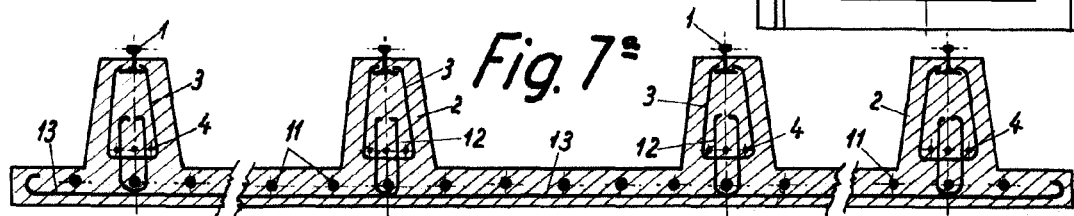
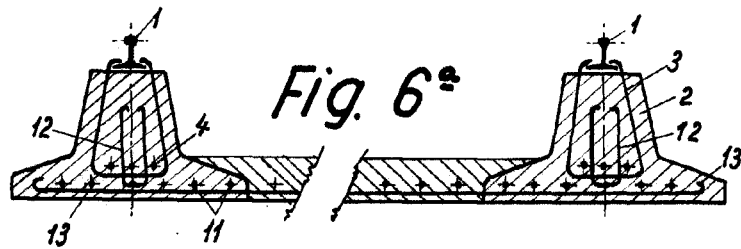
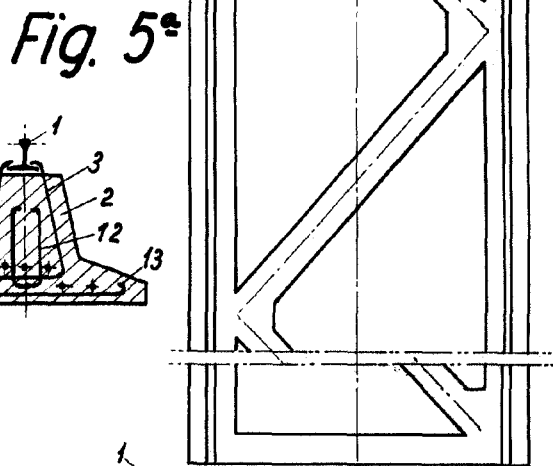
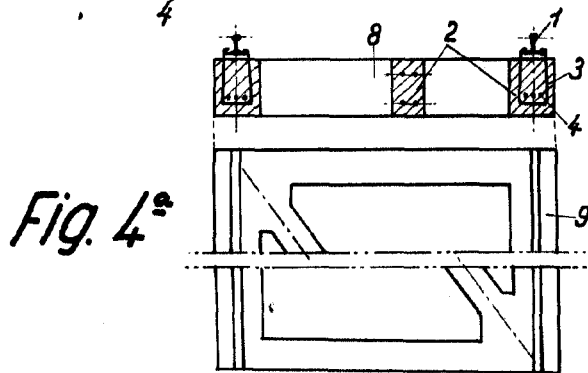
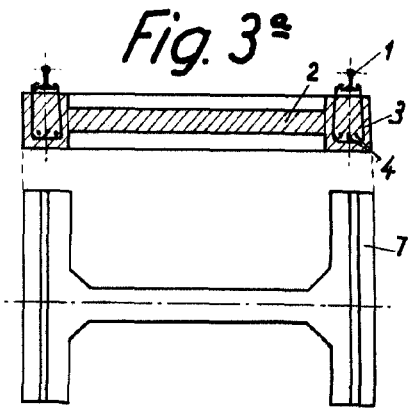
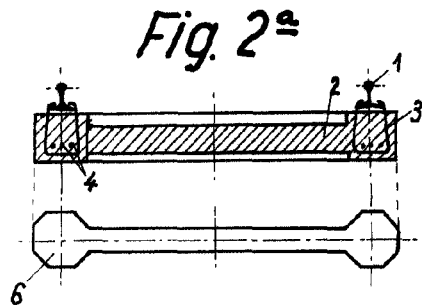
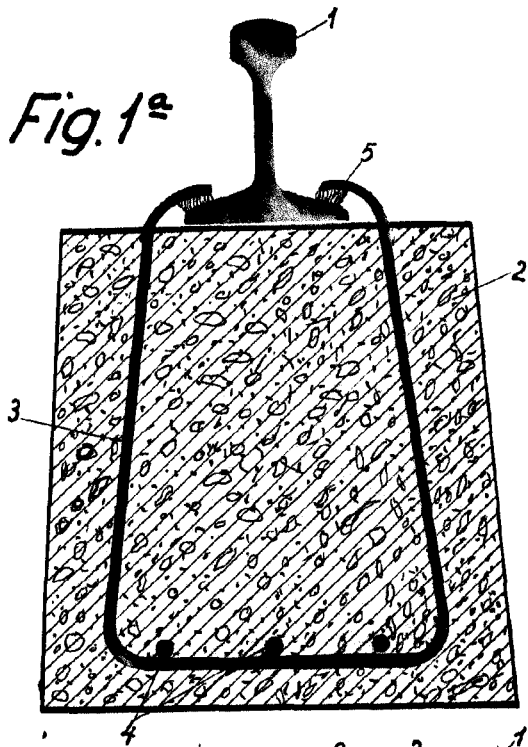
- 115.- 1ª.-Nuevas estructuras de hormigon para sustentación de ca -
rriles de hierro y sujeción de los mismos, caracterizado por
hallarse constituido por un bloque de cemento armado, que en
su seno alberga una sucesión de estribos de forma troncoconi
ca, situados de forma equidistante, que por su parte inferi
120.- rior o base se halla dotado de sendas barras en sentido lon
gitudinal, caracterizandose ademas por que dichos estribos
por su parte superior sobresalen en curva convergente forman
do garras a derecha e izquierda, aprisionando el carril por
su base, el cual queda inmovilizado por soldadura formando un
125.- solo cuerpo ambas piezas.
2ª.-Nuevas estructuras de hormigon para sustentación de ca -
rriles de hierro u sujeción de los mismos, caracterizado por
que el bloque a que nos hemos referido en la reivindicación
anterior, constituye el tramo que sustituye a las traviesas,
130.- unido entre si con otro bloque homologo, caracterizandose -
ademas por que los tramos entre si forman un solo cuerpo me
diante su unión por trabado de los terminales de sus barras
longitudinales.
3ª.-Nuevas estructuras de hormigon para sustentación de ca -
135.- rriles de hierro y sujeción de los mismos, caracterizado por
que se ha previsto, para mayor consistencia del conjunto, do
tar en fundación, de un arriestramiento en cada uno de los
elementos estribos, constituido por una barra en forma de "U"
cuyos terminales se hallan doblados hacia dentro en angulo
140.- de 90º y por su parte opuesta y o inferior engalzan sobre u
na barra central longitudinal.
4ª.-NUEVAS ESTRUCTURAS DE HORMIGON PARA SUSTENTACION DE CA -
RRILES DE HIERRO Y SUJECION DE LOS MISMOS.

145.- Tal y como queda descrito en la precednte memoria des
criptiva que consta de seis hojas escritas a maquina por una
sola de sus caras y otra de dibujos que la ilustran.

147.-

Madrid, a 15 de Julio de 1956.-

R.P.



Madrid, Junio de 1956.
 E. RODRIGUEZ DE RIVAS
 P. P.

ESCALA VARIABLE