



III

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

para "Una infraestructura de cemento para carriles"-----

a favor de D. Olindo VALERI, domiciliado en ROMA.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El viaje normal de un tren está perfectamente asegurado cuando la vía es capaz de conservar, en la medida que conviene, el nivel, la separación y la ligera inclinación hacia el interior. Pero la vía no es uniforme. Las juntas de separación entre los trozos de carriles son otros tantos puntos más débiles que el resto de la vía, tanto en lo que se refiere a los mismos como en lo que se refiere a las sacudidas del tren en marcha. Por esto se ha tomado la costumbre, en un gran número de líneas, de reforzar estos puntos débiles en la proximidad inmediata de las juntas por medio de traviesas y de balasto, mientras que, en medio de cada bastidor de vía, se recurre a la construcción normal.



- 2 -

La presente invención se funda en medios nuevos de construcción y distingue entre los que deben corresponder más directamente a las diferentes sacudidas y a los diferentes efectos, a fin de obtener que las expresadas condiciones de la vía sean establecidas más seguramente y más uniformemente, empleando al propio tiempo el material de una manera más racional. Por esto las dos funciones esenciales, es decir la conservación del nivel y la de la separación son confiadas a órganos diferentes, variables respecto a su posición y sus dimensiones, según las susodichas condiciones.

El adjunto dibujo muestra, a título de ejemplo, el objeto de la invención. Se ha representado en la figura 1 del mismo en plano, un bastidor de vía; en la figura 2, en alzado, la mitad del bastidor, correspondiente a uno de los carriles; y, en la figura 3, en corte transversal, dos partes simétricas del bastidor.

Cerca de dos juntas opuestas, es decir en cada extremidad del bastidor, dos pares de bloques de hormigón están dispuestos uno cerca del otro. El medio de la junta se encuentra en medio del espacio que separa estos dos pares de bloques. Otros bloques a distancia conveniente se disponen a lo largo del cuerpo del bastidor, y todos juntos deben estar establecidos para conservar principalmente el nivel uniforme exacto de la vía. Por medio de un apisonamiento de relleno apropiado en su base, estos bloques servirán también para asegurar la inclinación de los dos carriles.

Unas barras metálicas transversales aseguran el mantenimiento de la separación de los carriles y su inclinación. Es-



- 3 -

tas barras irán dispuestas cerca de las juntas en número de dos o más, y resistirán a la tensión y a la flexión. Cada una de ellas estará doblada en tres planos diferentes cuyos planos exteriores formarán con el plano central dos ángulos iguales correspondientes a la inclinación exacta de ambos carriles. Para el cuerpo del carril, las barras transversales, si existen, sirven solamente para conservar la separación. Pero los bloques de cemento contribuyen también a su vez, por el anclaje de los carriles y por su hundimiento en el balasto, a la conservación de la separación, ayudando en una importante medida a las barras especiales cerca de las juntas. Las barras transversales de hierro, podrán, pues, para el cuerpo de cada bastidor de vía, no solo ser de dimensiones reducidas, sino que podrán también ir más espaciadas para realizar la mayor economía de material. De esta manera, las tres condiciones del establecimiento de la vía, a saber el nivel, la separación y la inclinación de los dos carriles están aseguradas por medio de barras especiales para las juntas y por medio de bloques de cemento.

#### N O T A

Por la patente de invención a que se refiere la presente memoria descriptiva, se REIVINDICA la propiedad y la explotación exclusiva de una infraestructura para carriles, con bloques aislados para cada carril, caracterizada por el hecho de que los bloques están dispuestos unos cerca de los otros debajo de las juntas, y más espaciados hacia el medio de cada bastidor de vía, y que los carriles se encuentran mantenidos de manera requerida a la separación y a la inclinación hacia el in-



- 4 -

terior de la vía por medio de vigas apropiadas en el corto trecho que debe resistir a los mayores esfuerzos de deformación, como en la proximidad inmediata de la junta, mientras que, para el resto del bastidor de vía, los bloques opuestos no llevan uniones o solo poseen varillas para oponerse a la sobreseparación de la vía.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad del objeto de la patente, definida en la anterior reivindicación, cual objeto es:

"Una infraestructura de cemento para carriles".

Consta la presente memoria de cuatro hojas foliadas, escritas por una sola cara.

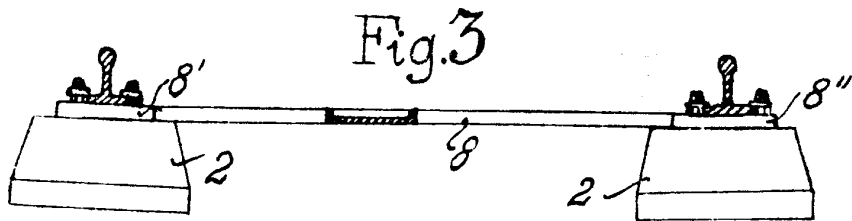
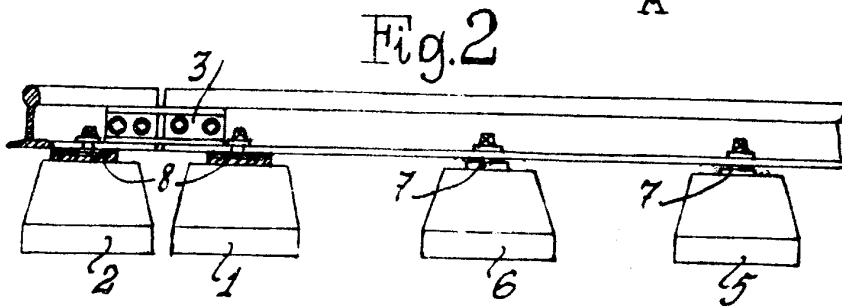
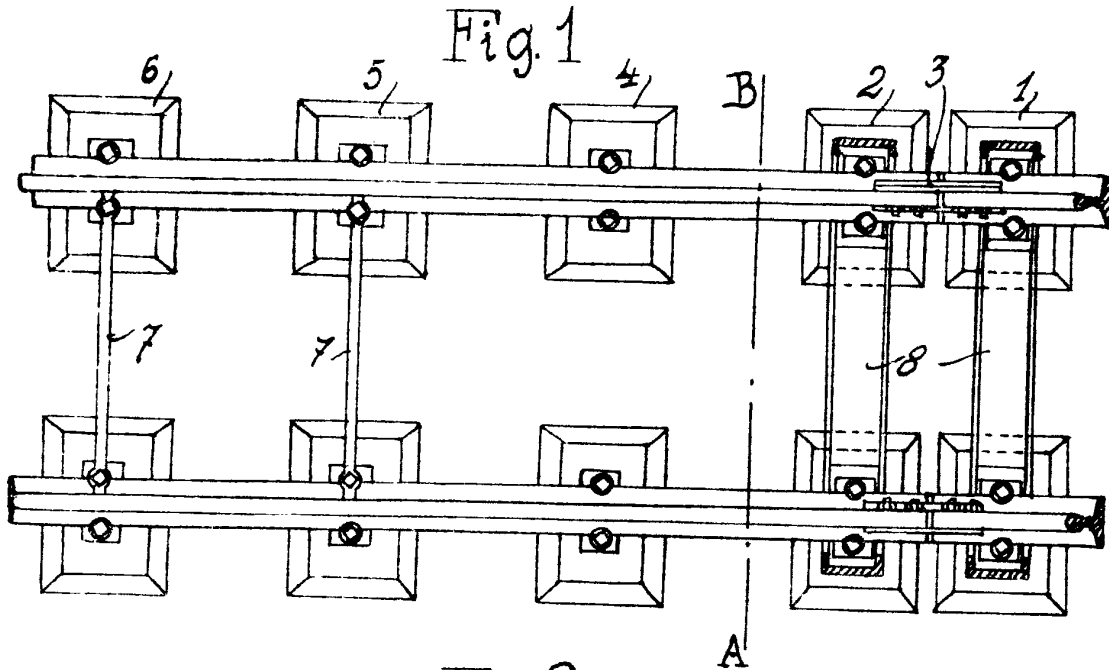
Barcelona, 10 de Junio de 1926.

P. p. de D. Olindo VALERI,

J. BONET DEL RÍO

P. P.

*Juan Passana*



Barcelona 10 Junio 1926.

*Manfredina*