



I

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

para "Perfeccionamientos introducidos en la infraestructura
de cemento de las vías férreas"-----

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

MEMORIA DESCRIPTIVA

Quando se ha procedido a diferentes ensayos de substitución definitiva por el hormigón armado de la madera —cuyo empleo como soporte de carril continúa siendo general— se ha tropezado siempre con muy grandes dificultades en lo que se refiere al anclaje del carril, o sea en la parte de la construcción que forma el sistema y el órgano de unión del carril con el órgano o los órganos que sirven para sujetarlo en la posición requerida sobre el terreno. Esta unión debe ser tan eficaz como segura y de duración asegurada tanto en sí misma, como en lo que se refiere a todas las otras partes de la infraestructura.



- 3 -

rentes, que las ruedas del tren imprimen a la cabeza del carril. Estas sacudidas, transmitidas del carril al cojinete y al perno de anclaje, y de estos al bloque de cemento y al hierro anegado en el mismo, se suprimen completamente. Ningún movimiento del perno puede desplazar o desprender el hierro anegado, debido a que el enlace entre ambos es de bisagra en su extremidad. El hueco dejado en el interior del hierro de U para la colocación de la tuerca del perno de anclaje, permite a este hierro movimientos elásticos limitados a la sola parte superior, movimientos que podrán, si llega el caso, reaccionar también contra las sacudidas transmitidas al perno. Si, después de un largo uso, el hierro de U viniera a romperse en la parte donde trabajan el perno y la tuerca, su substitución podría efectuarse sin daño alguno para el bloque y sin que el nuevo hierro fuera menos eficaz. Con este fin, las dos extremidades de las ramas del hierro van curvadas en forma de garras, tocando o casi tocando la cara inferior del bloque de cemento, y la parte media del hierro está a nivel con la cara superior del referido bloque. De esta manera, basta quitar solamente la parte del hormigón que está comprendida entre las dos ramas del hierro de U, para extraer el hierro de arriba a abajo. Con la misma facilidad se puede introducir de abajo hacia arriba el hierro nuevo. El fondo inferior del hueco 3 forma pendiente hacia el exterior del bloque, a fin de que nunca quede en este hueco agua estancada que podría perjudicar el hierro de U y el perno.



- 4 -

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 un sistema de fijación del carril a la infraestructura de las vías férreas por medio de hierros planos en forma de U, anegados en bloques de hormigón armado que forman la infraestructura, y tocando cada uno, por su parte media, la cara superior del bloque correspondiente y, por sus extremidades inferiores ligeramente curvadas, sensiblemente la cara inferior del referido bloque, llevando cada hierro U, en medio de su parte mediana, un orificio y dejando un hueco, de manera que una tuerca, colocada en el interior del hueco, se halle en contacto con dicha parte mediana y con las dos paredes laterales del hierro, teniendo el hueco un fondo inferior en pendiente hacia el exterior.

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

"perfeccionamientos introducidos en la infraestructura de cemento de las vías férreas".

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

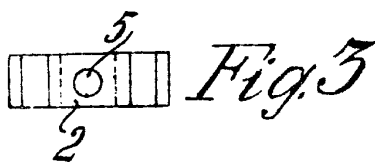
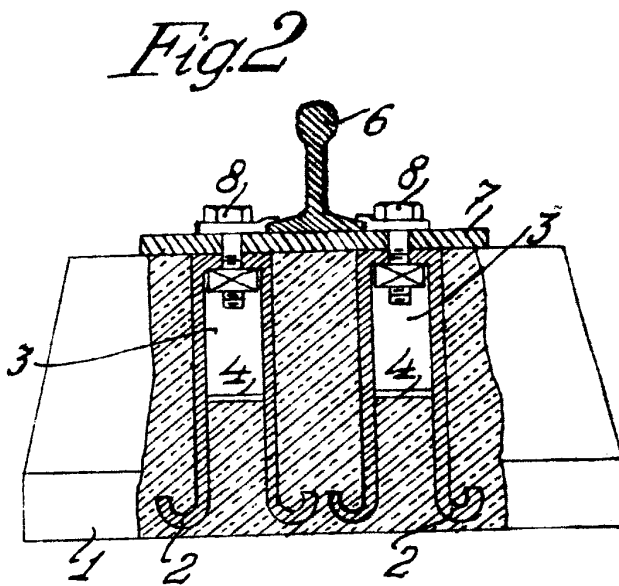
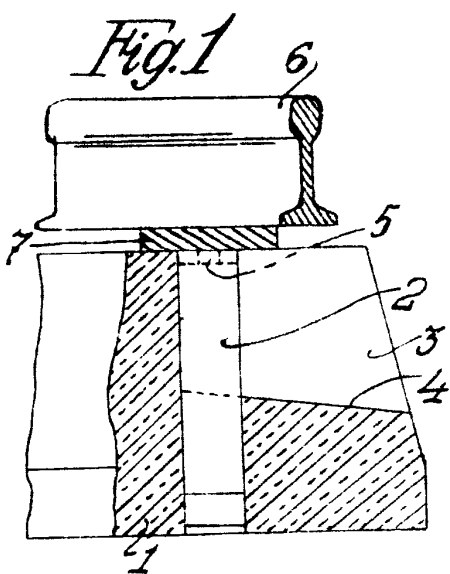
Barcelona, 10 de junio de 1926.

P. p. de D. Olindo VALERI,

J. BONET DEL RÍO

P. P.

Quampassana



ESTADO PATENTABLE
3 de Mayo de 1920
J. BONET DEL RÍO.
P. P. *Quampanaua*