



DIC. 1930

Munoz

H.V.

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por "Mejoras en traviesas de cemento armado con cuñas de madera recambiables para la sujeción de los carriles, destinadas a líneas de ferrocarril, tracción eléctrica o similares" a favor de la Razón Social AGLOMERADOS DE CIMENTO Limitada, domiciliada en Figueira da Foz (Portugal).-

=====

5 En los caminos de hierro de nuestro país se emplean traviesas de madera de origen metropolitano o tropicales de gran duración en nuestros climas, pero que no obstante no dan los resultados esperados, bien por la mala época del corte o por la exposición al sol antes de su empleo, continuando por ello en nuestra línea férrea casi exclusivamente el uso de las traviesas de pino, la mayoría de las veces creosotado.

10 Del gran desenvolvimiento de las líneas férreas y del relativamente pequeño periodo de duración de cada traviesa, resulta un gasto considerable de madera, habiendo tenido que comenzar a recurrirse a las traviesas de cemento armado para su-



plir su falta.

15 Como en nuestro país la mayor parte de la nivelación de la vía se hace a brazo y las traviesas de cemento armado usadas en el extranjero tienen un peso muy superior a las de madera, este inconveniente no puede ser vencido fácil y económicamente.

20 La causa mas frecuente de la inutilización de las traviesas de cemento armado usadas en el extranjero, radica en la forma de unión de cada uno de los dos tirafondos de la traviesa, unión que se cerifica por el elavado en unos pequeños pedazos de madera incluidos en la traviesa y que por pudrimiento o por sucesivos clavados se deterioran inutilizando de esta forma la traviesa.

25 Existen tambien en el extranjero traviesas con una guardación metálica ligada a la masa de cemento las cuales se inutilizan cuando el desgaste por la aportación del tirafondo, hace imposible la unión del carril.

30 Por el uso de las traviesas que se pretenden patentar se resuelve el problema atendiendo a la suavidad de rodamiento, la facil sujeción de los tirafondos y el pequeño peso de cada traviesa, no solo para el transporte desde el punto de descarga hasta el punto de colocación, sino tambien para la nivelación de la via cuando está construida; se evita tambien la inutilización de la traviesa cuando se produce el pudrimiento o el
35 desgaste de la pieza de madera intermediaria para la unión de los tirarondos a la traviesa.

El examen de las riguras de que constan las hojas de dibujos que se adjuntan dispensa de descripciones especiales.

40 La fig. 1 muestra en vista de perfil una traviesa de conformidad con la invención.

La fig. 2 es una vista en plano correspondiente a la fig. 1.



5 DIC. 1930

- 3 -

45 La fig. 3 es una vista en corte por la línea A - B de la fig. 2.

La fig. 4 es un corte por la línea C-D de la fig. 2.

La fig. 5 es un corte por E - F de la fig. 2

Las figs. 6 a 10 son vistas idénticas a las antes reseñadas de una segunda forma de ejecución.

50 Según se aprecia en dichos dibujos las traviesas están constituidas por dos cabezas 1 en cemento u hormigón, unidas entre si por una parte del mismo material de espesor mas reducido 2 y en la cual para ahorro de material y de peso se ha previsto un espacio hueco central 5. Sobre las cabezas 1 se han previsto huecos en los cuales se ajustan cuñas de madera 3 que constituyen la base de apoyo de la via 4 que puede ser
55 perfectamente sujeta sobre las mismas con tirafondos de la manera conocida. Estas cuñas son fácilmente recambiables al quedar fuera de uso por desgaste o por la acción de los agentes
60 exteriores sobre la madera.

Por el uso de las traviesas mixtas, con la unión de dos o tres tirafondos de cada carril a un solo trozo de madera donde asienta directamente, y que sirve de intermediaria para la transmisión de los esfuerzos desarrollados por el paso de los
65 vehículos se obtiene una gran suavidad de rodamiento.

N O T A.-

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

70 1.- Mejoras en traviesas de cemento armado con cuñas de madera recambiables para la sujeción de los carriles, destinadas a líneas de ferrocarril, tracción eléctrica o similares,



caracterizadas esencialmente por el empleo de cuñas de madera intercambiables para la unión de los carriles,

75 r 2.- Mejoras según la reivindicación 1, caracterizadas esencialmente por la forma especial de la traviesa que permite en cualquier altura la substitución de la parte de madera a la cual se hace la unión del carril con tirafondos, cuando se deteriora por pudrimiento o por desgaste, siendo ilimitada la
80 duración de la parte de cemento armado.

 3.- Mejoras según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizadas esencialmente porque las cuñas amovibles antes reivindicadas a las que se hace la unión del carril que sobre ellas asienta directamente, sirven de intermediarias para la transmisión de los esfuerzos realizados por el paso de los vehículos obteniéndose una gran suavidad de rodamiento.

85 4.- Mejoras según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas esencialmente porque el uso de las traviesas antes indicadas facilita el transporte y la nivelación de la línea por la reducción de peso de cada traviesa en proporciones que permiten sin gran esfuerzo su desplazamiento.

90 5.- Mejoras en traviesas de cemento armado con cuñas de madera recambiables para la sujeción de los carriles, destinadas a líneas de ferrocarril, tracción eléctrica o similares. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Consta esta memoria de cuatro páginas foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, á 5 de diciembre de 1930.

Leocadio López y López

P.P.=

5 DIC 1980
ESPECIAL NOVEL

Fig. 1.

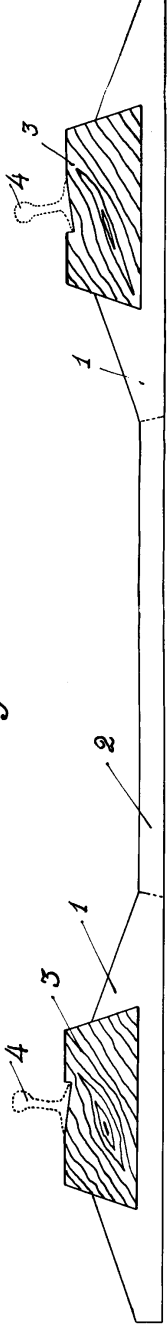


Fig. 2.

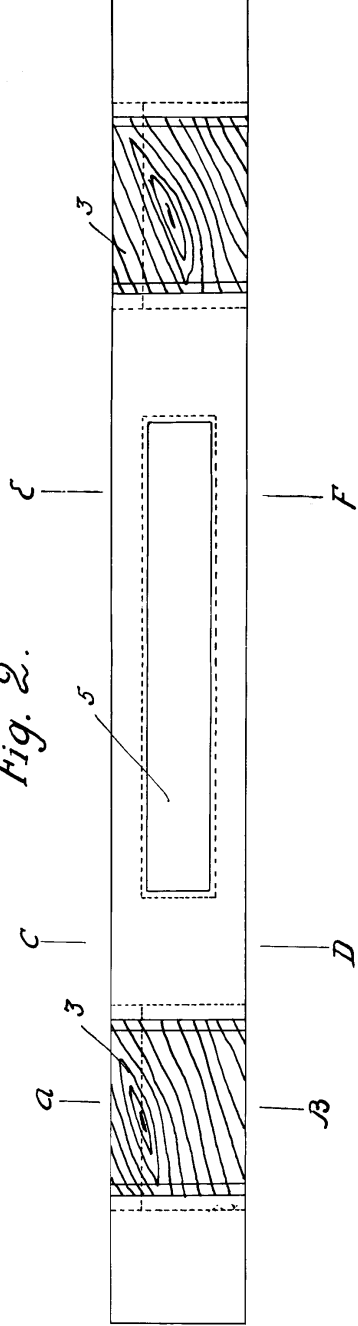


Fig. 3.

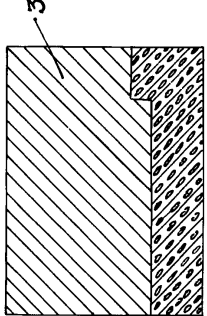


Fig. 4.

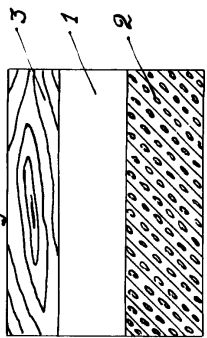
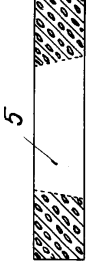


Fig. 5.



ESCALA VERTICAL
LEOCADIO LOPEZ

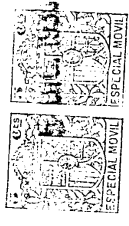


Fig. 6.

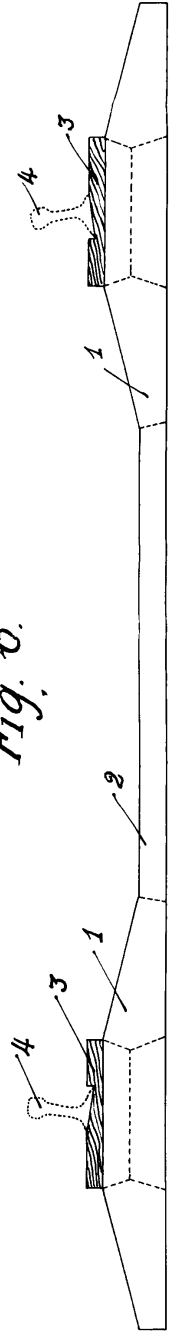


Fig. 7.

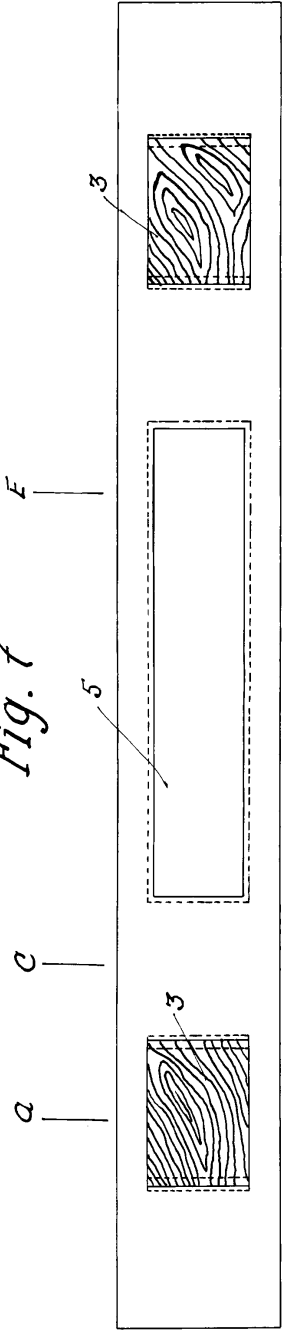


Fig. 8.

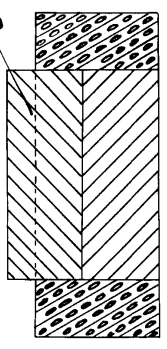


Fig. 9.

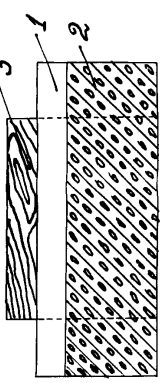
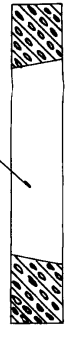


Fig. 10.



BOFERTA LOPEZ
LEOCADIO LOPEZ
P. 25
[Signature]



ILMO. SEÑOR.

DON LEOCADIO LÓPEZ Y LÓPEZ, Agente de Propiedad Industrial, domiciliado en esta Corte, calle de Moreto número 8, bajo y principal, en nombre y representación de la R.S. ACLOMERADOS DE CEMENTO LTDA, solicitante de la patente de invención número 120.861, por "MEJORAS EN LAS TRAVIESAS DE CEMENTO ARMADO CON CUNAS DE LADERA RECAMBIALES PARA LA SUJECCIÓN DE LOS CARRILES DESTINADOS A LINEAS DE FERROCARRIL, TRACCIÓN ELÉCTRICA O SIMILARES" á V.S. con el debido respeto expone:

Que en el Boletín Oficial de la Propiedad Industrial de fecha 1º de Enero ppdo (publicado el día 7 del mismo mes), aparece en suspenso por no citar el nombre del inventor, la solicitud de patente número 120.861.

A fin de subsanar el defecto apuntado y dentro del plazo previsto por las disposiciones vigentes, manifiesta á V.S. que en la solicitud de referencia debe constar como inventor de la misma, Don F.C. Maximo PINTO, de nacionalidad portuguesa,

Al propio tiempo, tengo el honor de participar á V.S. que, habiendo introducido en la memoria descriptiva algunas pequeñas correcciones que en nada afectan á la esencia del invento, acompaño al presente escrito nuevas memorias descriptivas por triplicado y sus correspondientes planos, y papel de pesos al Estado por valor de diez pesetas importe de los derechos de la modificación citada, y

SUPLICA á V.S. se dicke disponer la admisión del presente escrito teniendo por contestado el suspenso dentro del plazo que me concede la vigente Ley de Propiedad Industrial, incorporar las adjuntas memorias al expediente de patente número 120.861, en sustitución de las primitivamente presentadas y en su día y previo los trámites legales, decretar la concesión de la patente de referencia á favor de mi representada la Razón Social ACLOMERADOS DE CEMENTO LTDA.

Gracia que espera alcanzar de V.S. cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid 7 de Marzo de 1931.

LEOCADIO LÓPEZ Y LÓPEZ.

P.P. = 