

193474



Int. Cl.²: E 01 B

Nº 193.474

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. FRANCISCO JOSE TOVAR RIESTRA

RESIDENCIA: Alvarez de Baena, 7 MADRID-6

ENUNCIADO: MODULO PARA CANALES EN LINEAS DE
FERROCARRIL.

Prioridad: Patente n.º del.....

MH//

193474



1

5

10

15

20

25

30

El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de 26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30 de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabilidad de las invenciones de tipo industrial que tienen por objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, aparatos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La amplitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración contenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimientos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio legal de que también serán patentables los instrumentos, objetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en definitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo anteriormente conocido.

Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al articulado que recoge los conceptos expresados, debe considerarse, que la invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, premiando así los méritos de quien aporta a la industria del país una mejora efectiva y precisamente comprendida entre las enunciadas por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de 18 de Noviembre de 1.935).



193474

1

La presente invención, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva consiste en un módulo para canales en líneas de ferrocarril.

5

Hasta el presente, los canales dispuestos a lo largo de las líneas de ferrocarril, son construídos a base de hormigón lo cual presenta graves inconvenientes.

10

Estos inconvenientes consisten principalmente en el hecho de que el transporte de todo el material a utilizar, como por ejemplo el hormigón, agua y demás materiales, debe ser realizado por sitios de difícil acceso para los transportistas.

15

Uno de los principales inconvenientes consiste en el abastecimiento de agua, y otro de ellos que el fraguado del hormigón debe realizarse solamente en épocas de calor, ya que cuando hay grandes hielos, no puede realizarse esta obra.

20

La invención consiste en líneas generales, en la realización de un canal para líneas de ferrocarril constituido a base de un solo módulo realizado en material moldeable.

25

Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con el fin de ayudar a la mejor comprensión de las características del invento, se acompaña con la presente memoria un juego de dibujos en donde se ha representado lo siguiente:

30

La figura 1ª muestra una vista en planta del módulo objeto de la invención.

La figura 2ª corresponde a una vista en sección de la figura 1ª por la línea de corte A-B.

La figura 3ª corresponde a una vista en sección,

193474



1973

1

donde se observa el anclaje entre dós módulos antes de realizarse.

5

Por último la figura 4^a corresponde a una vista en sección de dos módulos, donde se aprecia el anclaje de los dos, una vez realizado.

10

A tenor de los planos comentados, el módulo para canales en líneas de ferrocarril, esta constituido mediante una placa -1- de material moldeable, y de sección transversal en U de ramas divergentes.

15

Las ramas libres de la U presentan inferior y centralmente sendas barbacanas -2- y una aleta perpendicular -3- de anchura constante que recorre transversalmente toda la superficie exterior de la placa -1-.

20

El ensanchamiento -7- presenta una aleta -8- perpendicular de sección ligeramente mayor que la ranura -6- La citada aleta -8- presenta un reguesamiento -9- en su extremo libre. La cara interna de la aleta -8-, en los tramos divergentes de la V, puede representar una superficie concávea con el fin de adaptarse al borde interno de la ranura -6-, en las distintas posiciones de los dos módulos entre sí.

25

Los ensanchamientos -4- y -7- sobresalen de la placa -1- en una anchura igual y constante correspondiente con la aleta central -3-.

30

Una vez realizada la zanja paralelamente a la línea férrea, se van introduciendo las placas -1-, una a continuación de otra.

La unión de las placas contiguas se realiza mediante la introducción de las aletas -8- en el cajeado -5- de la placa contigua.

193474³⁰



1

Las placas pueden colocarse en línea recta, o formando un pequeño ángulo entre ellas, para lo cuál bastará simplemente con que una de las aletas -8- no quede introducida completamente en el cajeadado -5- de la placa contraria.

5

Con esta última disposición descrita, se consigue seguir de forma paralela a la línea de ferrocarril.

10

Indudablemente el ángulo entre las dos placas -1- puede diferir muy poco desde 180º, pero como las curvas de las líneas de ferrocarril presentan un gran radio, se adaptan perfectamente a ellas. Estos módulos son ajustables perfectamente desde un radio de 230 metros.

15

Una vez colocados una serie de módulos sobre la zanja se empieza a rellenar los laterales con la tierra de la excavación, con lo cuál se consiga un perfecto amarre de los módulos en la zanja, debido a que los módulos presentan los salientes o ensanchamientos -4- y -7-, y además la aleta central -3-.

20

Por otra parte, el cajeadado -4- también es rellenado, con lo cuál la estanqueidad y la fijación entre dos módulos queda considerablemente mejorada.

25

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción, para que cualquier persona perita en la materia comprenda perfectamente cuál es la idea que se desea registrar, así como las ventajas que de su realización industrial han de derivarse, y que a modo de ejemplo vamos a citar las siguientes:

30

- 1ª. Un transporte ligero y fácil ya que únicamente han de transportarse piezas o módulos iguales.
- 2ª. Con un solo modelo de módulo se puede reali-

193474^{30 OCT}



1

zar toda la obra, evitando los codos que debían de adaptarse anteriormente sobre las curvas.

5

3a. Estos módulos se ajustan perfectamente sobre cualquier radio de la vía férrea, admitiendo radios desde 230 metros.

4a. Un considerable ahorro de mano de obra, ya que hace falta menor excavación y el montaje entre las piezas es muy simple.

10

5a. Con este modo de realizar la canalización, se evitan las hormigoneras, encofrados y otros materiales, además de el problema que supone el abastecimiento de agua.

6a. Puede montarse en cualquier estación del año, ya que durante los tiempos de hielo el hormigonado no se puede realizar.

15

7a. Resiste perfectamente la acción de los rayos del sol.

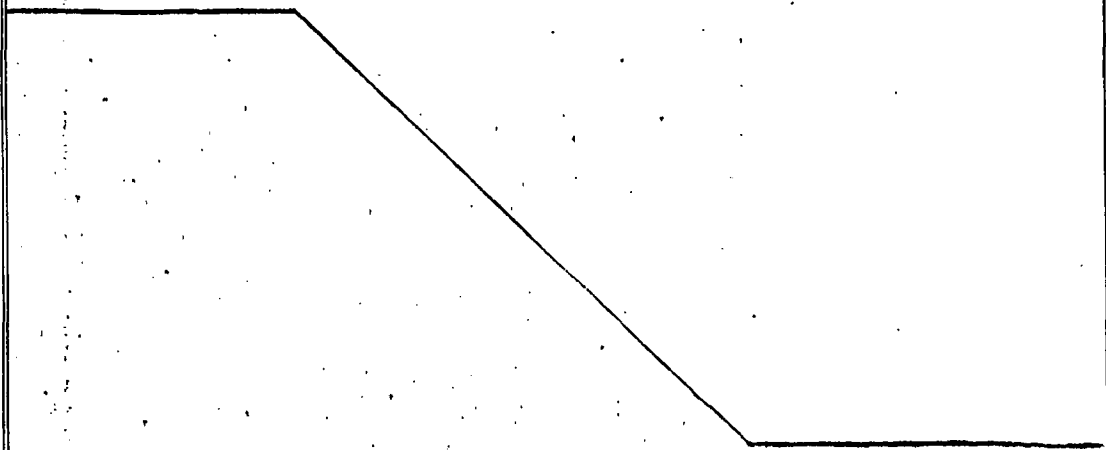
8a. Al retacar sobre los módulos, se favorece la estanqueidad entre ellos.

20

Por todo ello, y para evitar posibles imitaciones, se presenta esta solicitud pidiendo la explotación en exclusiva de la idea descrita, de acuerdo con las consideraciones y puntos que se desean reivindicar, que se concretan en las páginas siguientes:

25

30



193474

30 OCT



1

Hecha la descripción a que se refiere la memoria que antecede, es preciso insistir en que los detalles de realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir, que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre en los principios fundamentales de la idea, que son en esencia los que quedan reflejados en los párrafos de la descripción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables, en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones, proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando así el criterio del legislador en el sentido de que patentada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, presentarla como nueva y propia.

5

10

15

20

25

Este principio, en cuanto al alcance de la protección del objeto patentado se refiere, se halla confirmado por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la amplitud que debe darse a la protección solicitada, se redacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuerdo con lo que se establece en el último párrafo del apartado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusiva que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

30

1934743



1

1ª.- MODULO PARA CANALES EN LINEAS DE FERROCARRIL que esencialmente se caracteriza por constituirse mediante una placa de material moldeable, de seccion transversal en U de ramas divergentes, que presenta exterior y centralmente en ss ramas libres sendas barbacanas y una aleta perpendicular de anchura constante que recorre transversalmente toda la superficie exterior de la placa, la cual presenta en sus bordes anterior y posterior elementos de machiembredo con la placa contigua, para lo cual dispone de sendos ensanchamientos en los citados bordes, uno de ellos con un cajeado interior comunicado con el canto del borde mediante una ranura continua, y el otro ensanchamiento con una aleta perpendicular de seccion ligeramente mayor que la de la ranura, y cuya aleta presenta un regruesamiento en sus extremos libre; caracterizandose además porque ambos ensanchamientos y la aleta central sobresalen de la placa en una anchura igual y constante.

5

10

15

20

25

2ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:
MODULO PARA CANALES EN LINEAS DE FERROCARRIL.

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de ocho páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

30

Madrid, 19 Julio 1.973
BERNARDO UNGRIA
P.P.

30 OCT. 1973

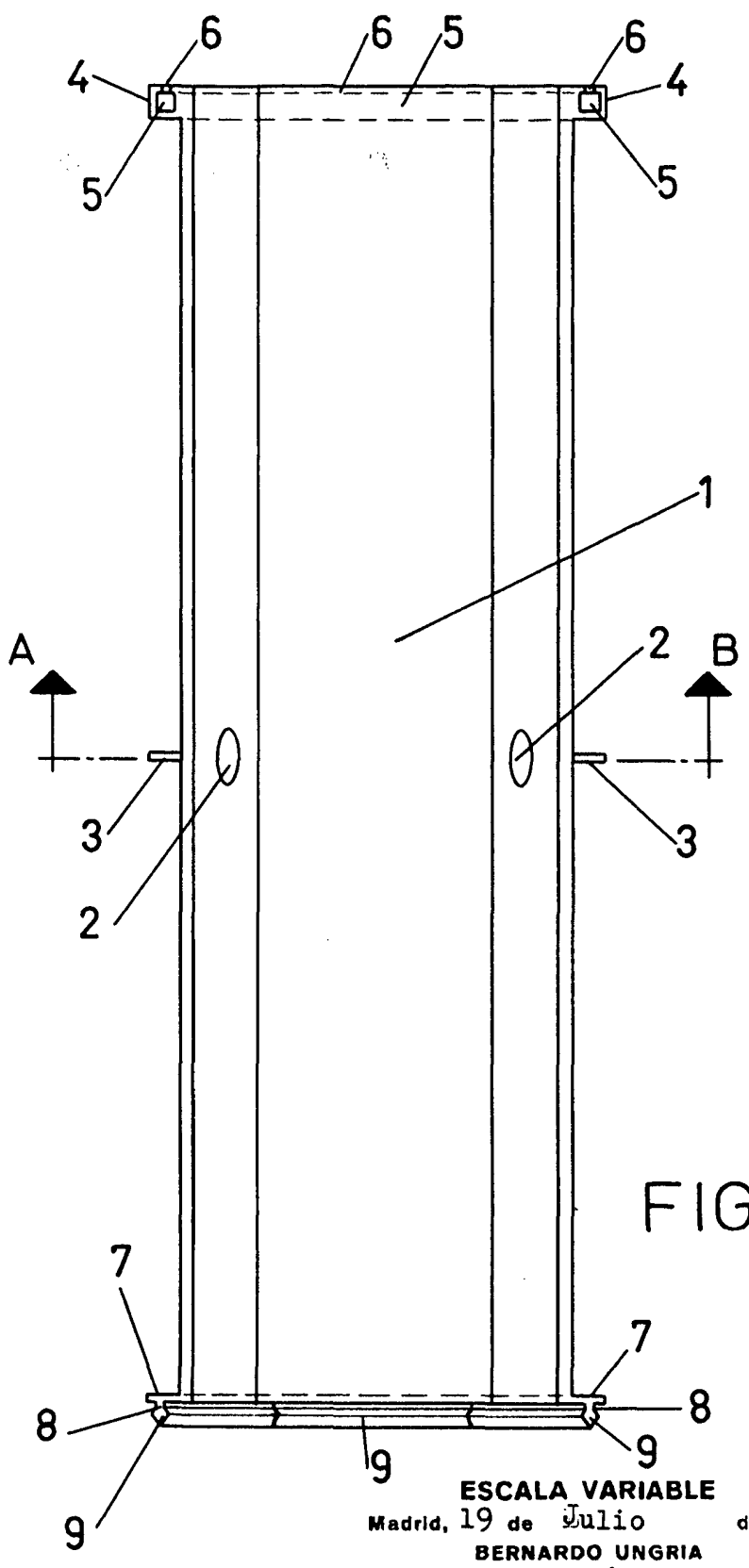


FIG-1

ESCALA VARIABLE
Madrid, 19 de Julio de 1973
BERNARDO UNGRIA
P. P.



193474

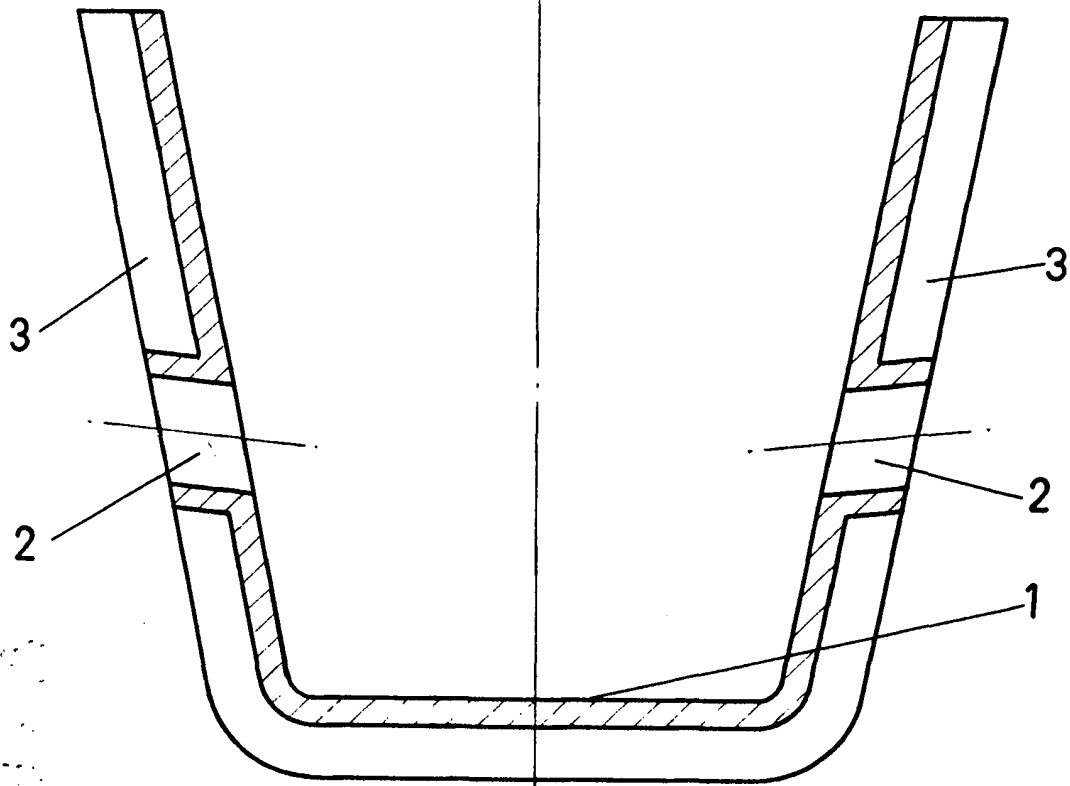


FIG-2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 19 de julio de 1973

BERNARDO UNGRIA

P. P.

193474

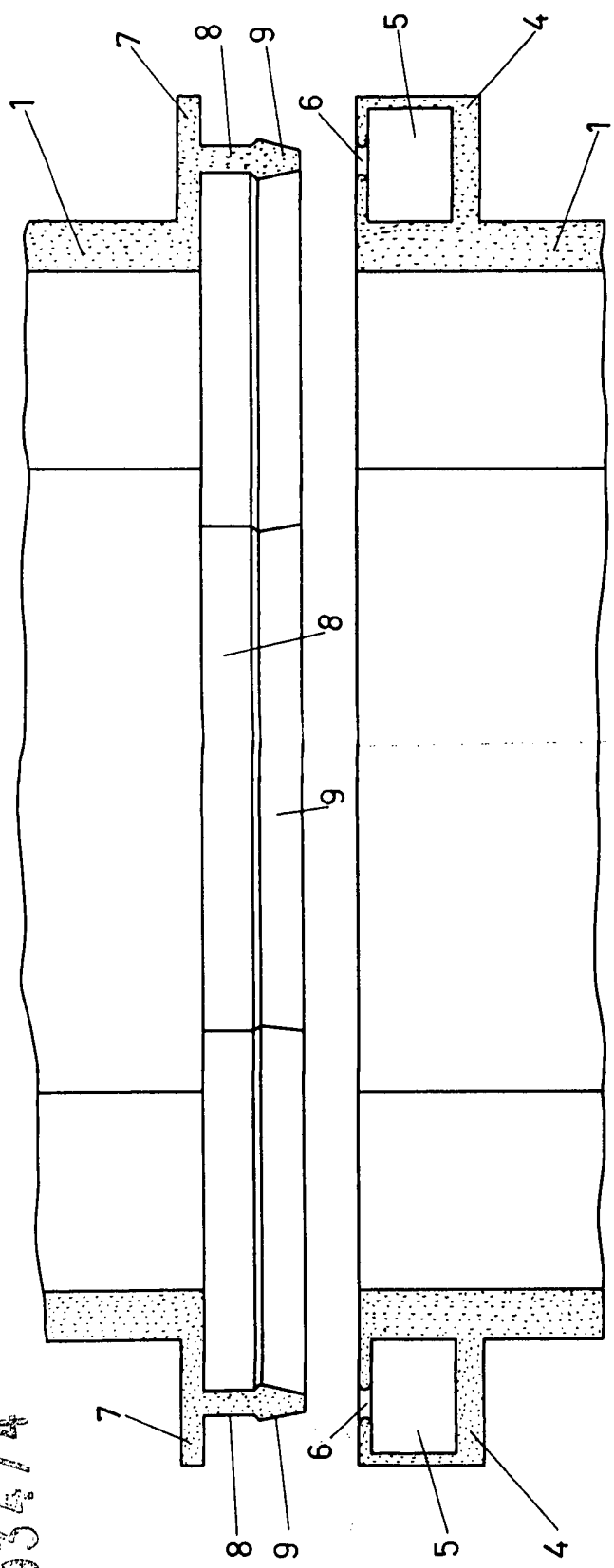
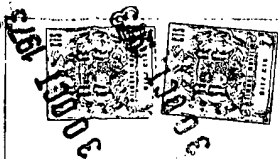


FIG-3

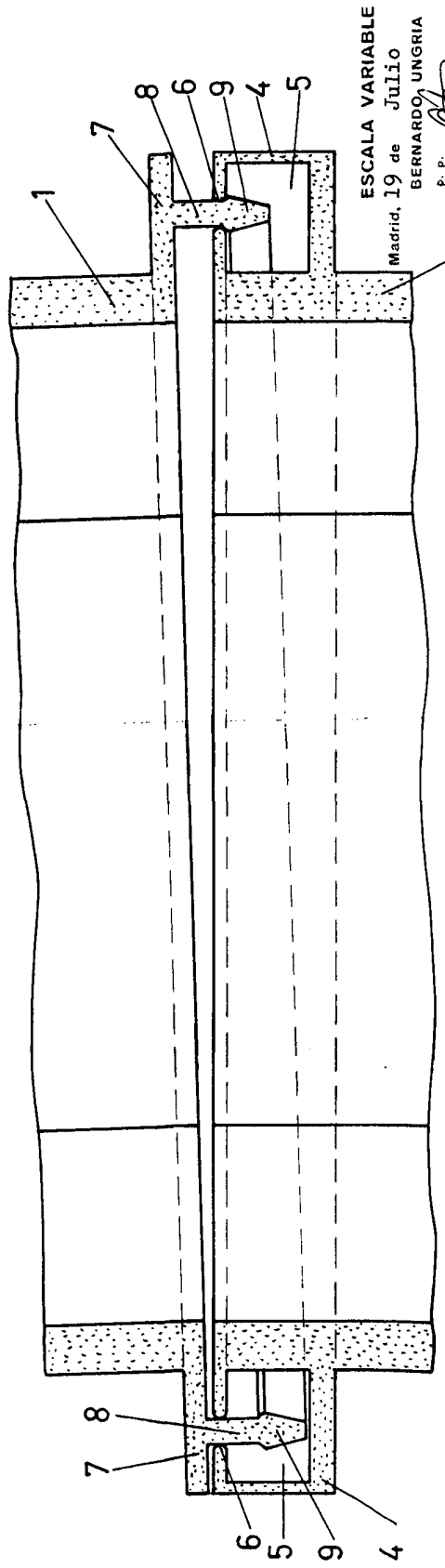


FIG-4

ESCALA VARIABLE
 Madrid, 19 de Julio
 BERNARDO, UNGRIA
 P. P.

[Handwritten signature]