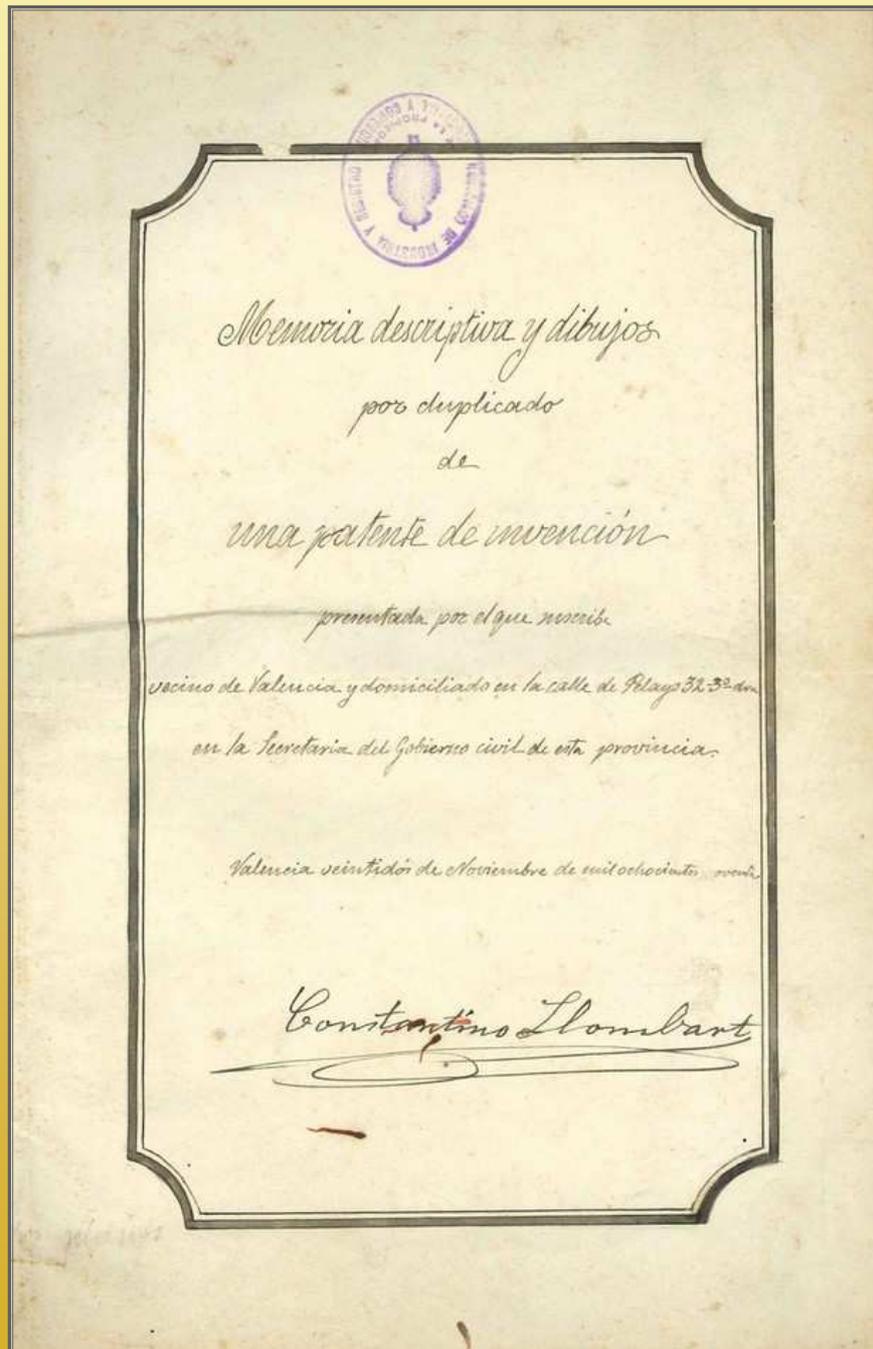
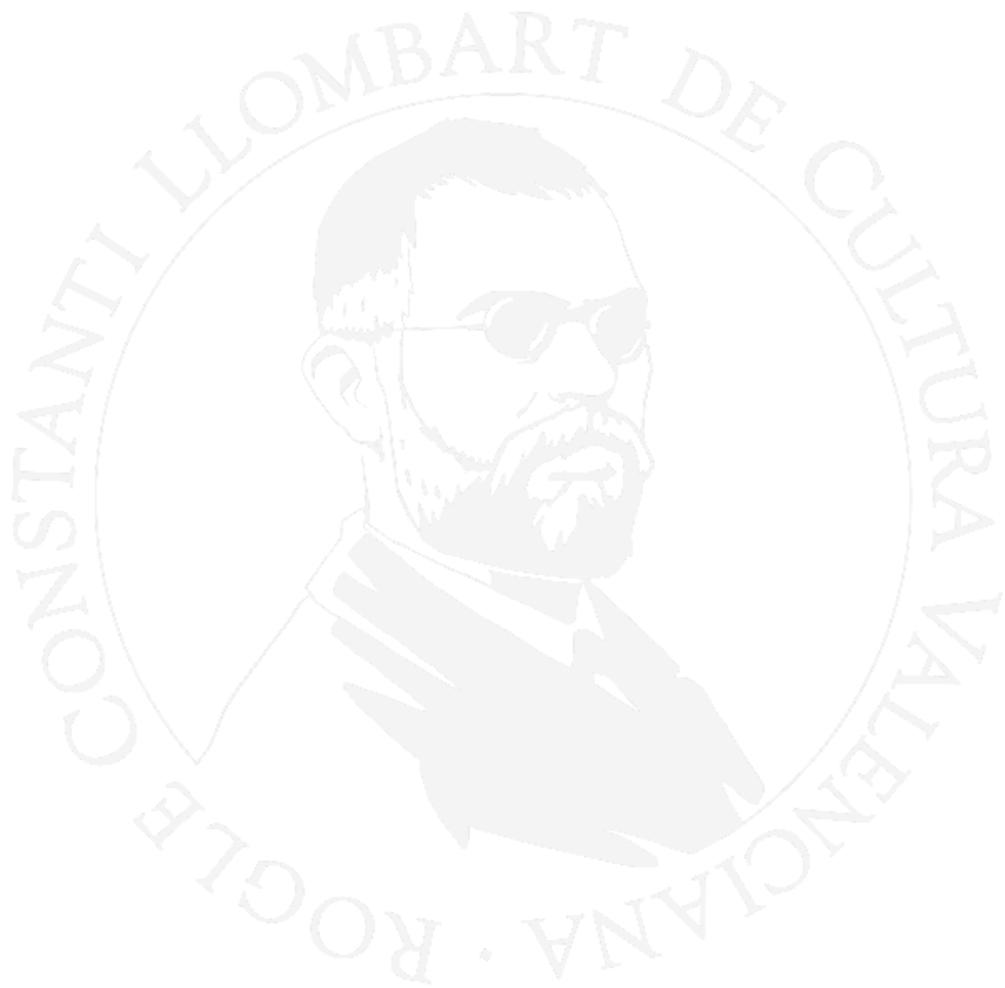


La Veloz-transport

Un proyecto de
Constanti Llobart





El present treball ha segut realisat pel Rogle Constanti Llobart per a la seua publicacio en format pdf en agost de 2019. Conté la transcripcio lliteral de la “Memoria descriptiva y dibujos por duplicado de una patente de invención... Veloz-transport” de Constanti Llobart. Les figures i dibuixos son de Josep Sanmartín. L’original es conserva en la Biblioteca Valenciana Nicolau Primitiu. Archiu Francesc Almela i Vives.

Introduccio

Una faceta practicamente desconeguda de Constanti Llobart es la d'inventor, segurament perque el seu invent no passà de ser un projecte; pero sí, l'home polifacetic de la renaixença valenciana entre les moltes iniciatives que dugue avant figura la d'un invent que patentà baix el nom de "La Veloz-transport".

Coneixiem de la seua existencia perque en algunes biografies de Llobart se cita esta creacio, pero no havíem tingut oportunitat de saber en qué consistia o si realment existiria un document que corroborara eixes afirmacions. Mentres estavem elaborant el llibre *Llobart, homenage*, quan practicamente estava a punt d'entrar en impremta, un investigador, Alfons Vila, nos confirmà l'existencia d'eixa documentacio, indicant-nos que es trobava, aixina ho recordava ell, en el fondo Almela i Vives que es conserva en la Biblioteca Valenciana.

Rapidament nos interessarem pel tema i, si be es cert que arribavem tart per a incorporar-lo a la publicacio que estava en marcha, decidirem investigar. En una de les diverses visites a la dita biblioteca, en la que havíem de consultar un altre document que es conserva en el mateix fondo –en este cas referit a Blasco Ibáñez–, li ferem saber a la funcionaria que nos atengue l'interes que teníem en vore si localisavem alguna documentacio referida a Llobart, puix, a banda de la noticia de la que erem sabedors, buscavem alguns altres escrits que Almela i Vives haguera pogut recopilar i que tractaren del personage, la seua obra o alguna de les personalitats que en ell se relacionaren. Nos sorprengue quan als pocs minuts tornava en un document que, per estar revisant en eixos dies la catalogacio del fondo, recordava i tenia a ma i, ¡sorpresa!, es tractava de lo que en afany havíem volgut conseguir per varies vies: el projecte de la "Veloz-transport".

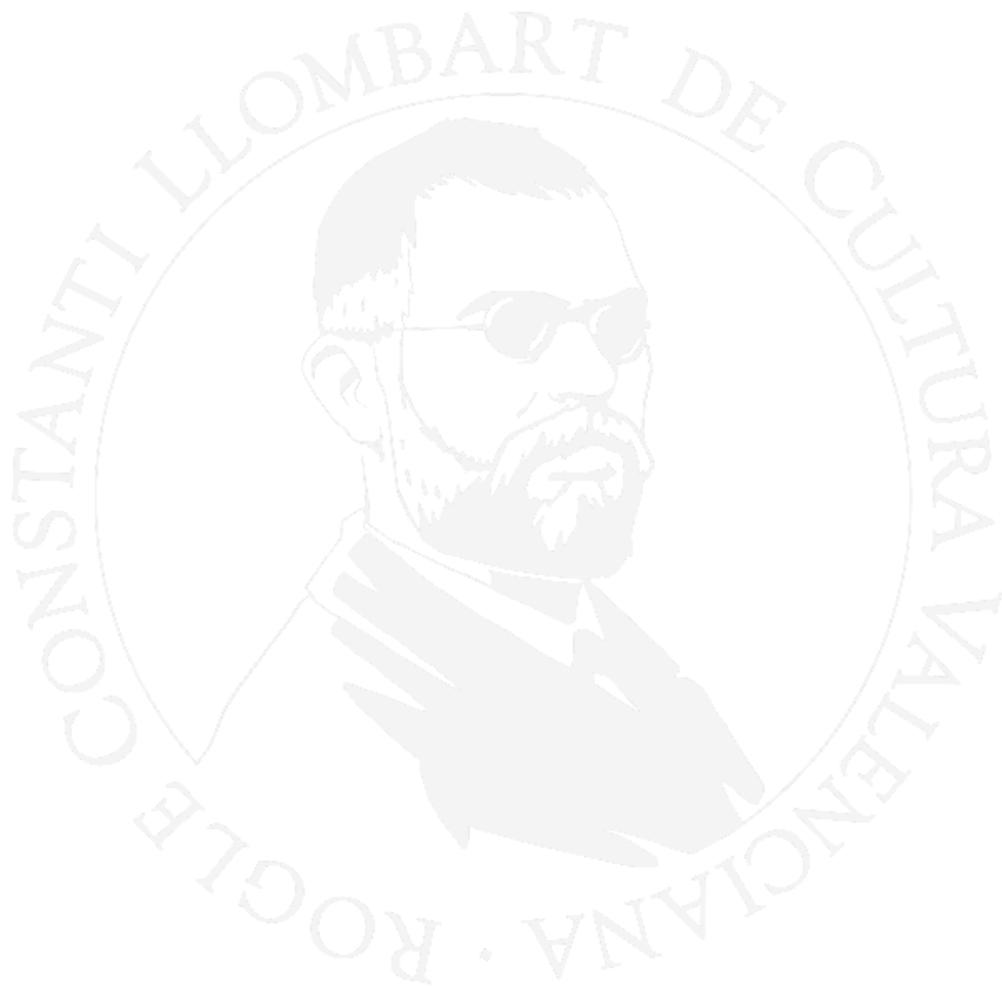
El document consta d'un total de 14 fulles. A la portada li seguíen les fulles paginades de la 1 a la 10, en paper celulosa y manuscrites a tinta, en les quals se desenrolla el projecte-invent. En les paginades de la numero 11 a la 20, en tela tractada, estan els dibuixos, firmats per Josep Sanmartín i Aguirre: un total de set figures sobre les diferents peces i elements que es precisaven per al correcte funcionament del mateix. Com a curiositat, s'observa un bot de la pagina 13 a la 18, faltant de la 14 a la 17. Sobre l'absencia d'eixes dos fulles nomes podem especular: ¿contenien alguns dibuixos mes finalment descartats per innecessaris?... Siga com siga, realment les figures a la que se fa referencia en la part descriptiva están totes i, aparentment, no falta res.

Llobart es propon en la Veloz-transport una manera rapida i barata per a transportar líquits: vins, derivats alcoholics o oli, des de les zones productores en el nostre Regne –encara que no se projecte en exclusivitat per a Valencia–, situades en l'interior i sobreelevades –el desnivell era un factor important per al funcionament adequat– respecte de les zones costeres, aço es, fins als llocs d'envasament i comercialisacio, be interna o per a exportacio. Aixina, pretenia conectar les arees a on se cultivava –i encara se cultiva– i es trobaven els productes –que previament havien de passar per una fase d'elaboracio– en els ports i llocs d'embarcament.

Com el projecte se transcriu en la seua integritat, no cal explicar molt mes sobre cómo pensava havien de ser les conduccions, els materials, els recipients o les piles que deurién construir-se, una en la capçalera i l'atra en el lloc de recepcio, aixina com tota una serie de requeriments de vigilancia i personal especialisat que garantisaren el correcte transport.

Sobre la Veloz-transport el propi Almela ya escrigue un articul a on desentranyava el projecte; ho feu per a la revista *La Semana Vitivinícola*, una revista especialisada sobre el cultiu de la vinya i els caldos, concretament en el numero extra 884-885 corresponent a juliol –semana del 20 al 27– de 1963. Provablement les caracteristiques de la revista, especialisada i dirigida a un sector molt concret, feu que no se reparara massa en est articul. Fins al moment d’haver tingut acces al fondo Almela i Vives no haviem trobat cap prova fefaent d’ell.

Ara fem public este document, transcrit, per al seu coneiximent, per a descobrir una faceta mes de Llobart, i ho fem gracies a la colaboracio de qui nos facilità la pista i al personal de la Biblioteca Valenciana que nos proporcionà l’acces a la documentacio.



**Memoria descriptiva y dibujos
por duplicado
de una patente de invención**
presentada por el que suscribe
vecino de Valencia y domiciliado en la calle de Pelayo, 32-3º
derecha
en la Secretaría del Gobierno civil de esta provincia
Valencia veintidós de Noviembre de mil ochocientos noventa

Constantino Llombart



Memoria descriptiva

Veloz-transport

Ferrovía tubular para la conducción de líquidos

Memoria descriptiva

Una de las principales fuentes de riqueza pública que existen en nuestro país es, sin duda, la producción agrícola que bajo el nombre genérico de caldos comprende los vinos, aguardientes y aceites, productos de que continuamente se abastece no solo á los pueblos de la península española, sino también á los de ultramar y el extranjero, para cuyos puertos diariamente se embarca. Los vinos, en primer término, son solicitados por los comerciantes de todas partes, y dicho se está que por consecuencia de su continua demanda continuo es tambien el acarreo desde los puntos de producción á los puertos de embarque. Así, pues, todo cuanto en manera alguna pueda contribuir á facilitar el mayor incremento de este comercio nacional, evidente es que ha de redundar en beneficio de nuestros cosecheros y negociantes, en primer lugar, y en segundo de todas las comarcas vinícolas de España, en cuyo interés ha discurrido el autor de estas líneas el nuevo medio que á continuación se describe, para conducir los mencionados líquidos desde los puntos de su cultivo y fabricación hasta los respectivos puertos donde deban embarcarse, consiguiéndose con ello mucha mayor economía, prontitud, comodidad y exactitud que en ninguna clase de vehículos de los que hoy se emplean, incluso los mismos ferrocarriles.

El medio que para la consecución de estos fines ha de utilizarse es en extremo sencillo. Consiste, y en esto precisamente estriba la invención, en un sistema de cañería fabricada de metal, porcelana ú otra materia que pueda reunir más ventajosas condiciones para el objeto, que partiendo desde el punto donde tendrá la Estación de salida el Veloz-transport, cuyo edificio con todas la oficinas y dependencias necesarias estará situado á conveniente altura para que favorezca la corriente de los líquidos en el natural descenso que siempre existe desde los terrenos montañosos hasta el puerto de mar, con cuya superficie han de correr á nivelarse, vaya á desembocar en otra estación establecida al efecto junto al muelle del puerto donde los líquidos deban embarcarse. Esta cañería, fabricada lo más perfectamente posible para que en su interior no hallen los líquidos impedimento ú obstáculo alguno á su paso, se extenderá por toda la línea colocada subterráneamente á la profundidad que mejor estime la ciencia, bien para facilitar la libre circulación de los caldos, ó bien para el mejor resguardo y conservación de la misma, siendo, además, vigilada constantemente por secciones de inspectores, subinspectores y guardavías, unos que prestarán su servicio á pie y otros á caballo, establecidos en los sitios que más oportunos se consideren. Mantendrá así mismo la cañería su correspondiente nivel instalándola sobre puentes, acueductos, columnas de hierro, etc, que se levantarán en los ríos, barrancos y hondonadas, ó practicando desmontes y abriendo túneles.

Además de las indicadas estaciones de salida y parada podrán establecerse cuantas por razón del más ó menor tráfico se juzguen necesarias, pero siempre de manera y forma, que, bajo ningún concepto, puedan salir perjudicados los que utilicen el servicio.

La estación de salida como las intermediarias, en el sitio más á propósito, tendrán una gran pila de piedra (véase la figura A) con tantas divisiones como calidades de líquidos hayan de

conducirse por la vía tubular, las cuales se comunicarán por un orificio que, en su fondo, se abrirá ó cerrará con una llave colocada a la parte exterior (véase la figura B) en punto conveniente. Cada una de las indicadas llaves llevará el mismo número que su correspondiente departamento de la gran pila y solo por orden del jefe de la estación, bajo su más estricta responsabilidad podrá abrirlas el empleado encargado de este trabajo.

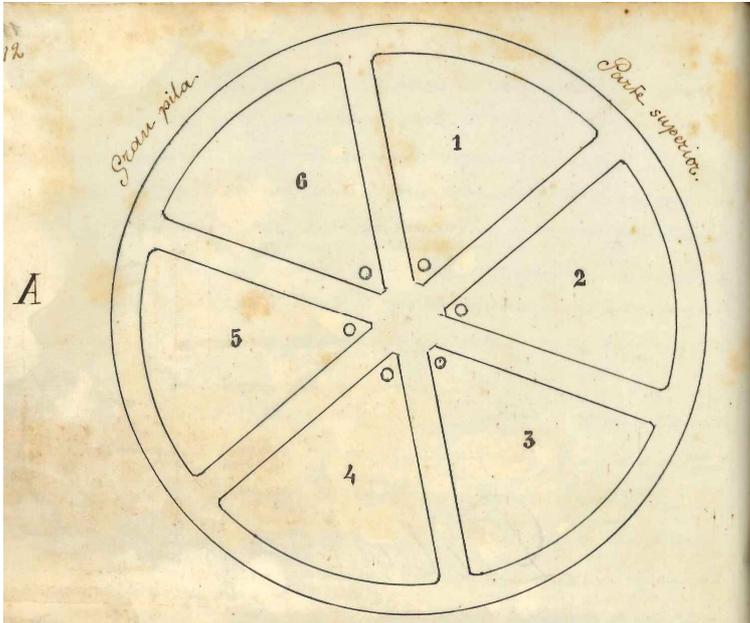


Figura A

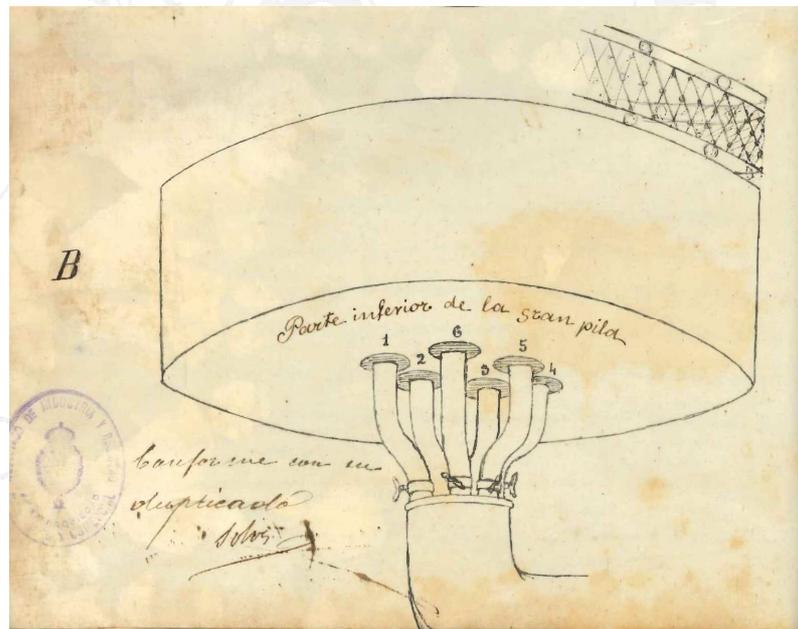


Figura B

En todas las estaciones de partida existirá la gran pila de piedra descrita en la cual, previa condición y con las debidas garantías y formalidades, el remitente depositará el líquido que desea se le transporte librándosele acto continuo el talón donde conste su nombre y apellido, la cantidad de hectólitros que embarca, la estación á que los envía, día, hora i minuto de salida, importe de derechos de conducción y demás requisitos, como así mismo los casos en que será ó dejará de ser responsable la Empresa de los percances que en la conducción sobrevinir pudieren. En el momento en que el jefe de la Estación de salida ordene á sus empleados la apertura de un departamento de la pila para darle curso en su correspondiente tubería al

líquido que se remita, así lo comunicará por medio del telégrafo eléctrico o del teléfono á los jefes de estación y á los inspectores ó subinspectores de la línea quienes de trayecto en trayecto, hasta llegar á la Estación de parada, irán á su vez contestando las circunstancias que durante la trasmisión se experimenten en los caldos.

A este efecto, en cada uno de los edificios, inspecciones de trayecto, que á proporcionada distancia se construirán, precisamente donde por cualquier causa, con más facilidad pudiera interrumpirse la marcha de los líquidos, habrá en el suelo un descubierto (véanse las figuras C y D) en que á través de gruesos cristales, bajo llave y con responsabilidad del inspector, puedan aquellos verse pasar por la tubería y comunicar inmediatamente por telégrafo o teléfono á fin de evitar los defectos cuando los haya. Con el mismo objeto habrá también en cada uno de los citados puestos un hidrómetro, con el cual podrá conocerse y medirse la velocidad o fuerza del líquido en movimiento.

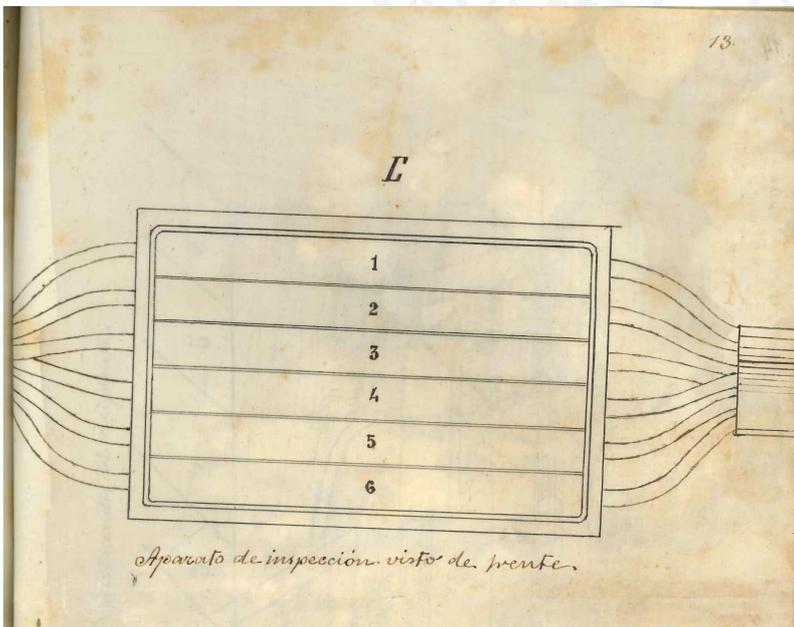


Figura C

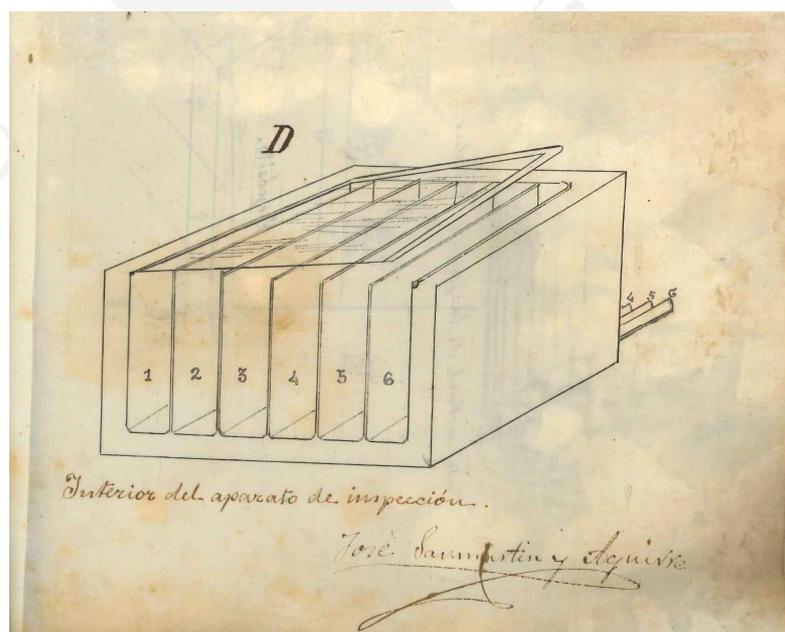


Figura D

La vía tubular constará en cada línea de tantos conductos como calidades de líquidos hayan de transportarse por ellas y tanto para la mayor seguridad de los mismos, como para la conservación de la tubería irán resguardados por otra ancha cañería de hierro que los contenga (véase la figura E). También esta tubería que ha de envolver en su interior los tubos conductores podrá ser abierta por determinados puntos donde pudiera ocurrir alguna obstrucción ó ruptura, en cuyo caso podría allí recogerse el líquido (véase la figura F).

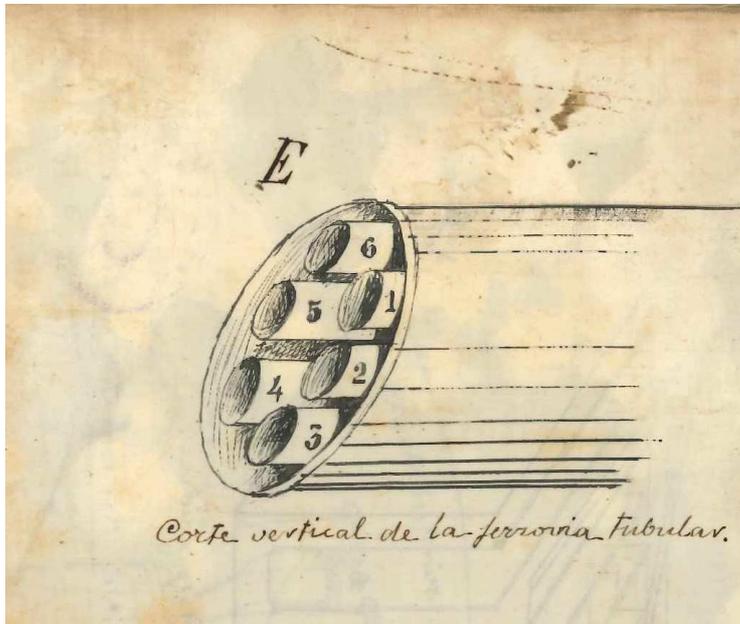


Figura E

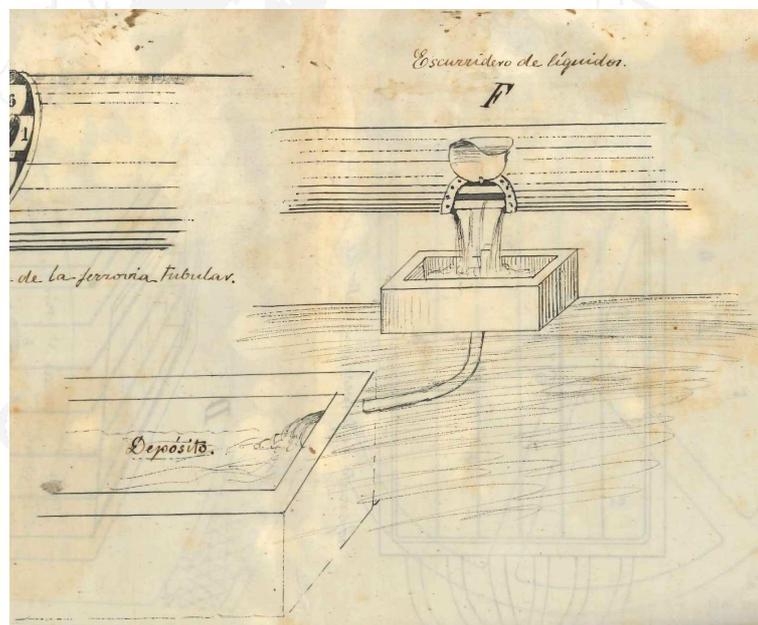


Figura F

Para la aceleración de la marcha de los líquidos, si se cree necesario ó conveniente se emplearán aquellas máquinas que el ingeniero mecánico crea útiles; como bombas impelentes ó aspirantes, etc.

En cuanto á la Estación de parada, término de la línea y punto de desembarque, se construirá otra gran pila ó mejor dicho, recipiente de piedra (véase la figura G), de cuyos departamentos saldrán otros tantos grifos numerados correspondientes á los del gran depósito en el punto

de partida, y solo al recibir aviso telegráfica o telefónicamente el jefe de la estación, podrá abrirlos por orden suya el encargado de ello que, bajo su responsabilidad, guardará las llaves, para procederse enseguida á la medición y envase de los caldos. Ejecutadas estas operaciones se observará la mayor pulcritud, exactitud, fidelidad i limpieza.

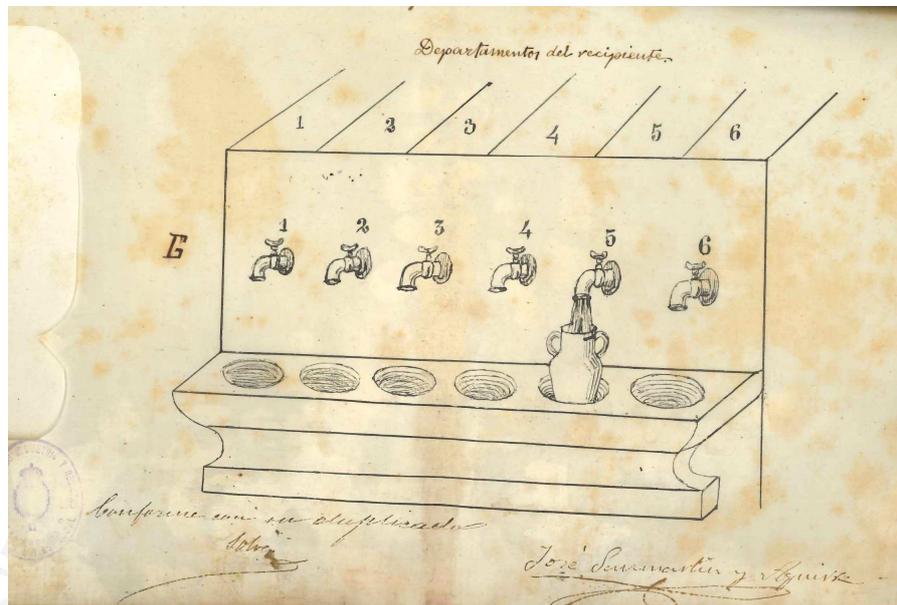


Figura G

En la estación de parada, situada, como antes se ha dicho, cercana al muelle, donde ya envasados los líquidos hayan de embarcarse para otros países, con el fin de proporcionar mayor comodidad y economía á los cosecheros y comerciantes, se instalará un gran almacén de pipería, donde con arreglo á tarifa tendrán dispuesto siempre considerable surtido de bocoyes de todas capacidades, convenientemente preparados según las prescripciones de la química para que, perfectamente embasados puedan ser trasladados al buque cuando mejor convenga. Para todo esto, siempre —y especialmente en las épocas de embarque— la Empresa tendrá un numeroso é inteligente personal dispuesto á sus órdenes entre el que figurarán el ingeniero de caminos, canales y puertos, facultativo que entenderá en la traza, ejecución y conservación de las cañerías y otras obras relacionadas con ellas; el ingeniero mecánico, facultativo que entenderá en trazar y construir toda clase de máquinas y artefactos y en establecer y dirigir todo cuanto se relacione con las artes mecánicas, y también el ingeniero químico, facultativo con los conocimientos especiales para la confección de productos químicos y para establecer y dirigir las operaciones que convenga practicar en los líquidos á fin de que estos no sufran alteración alguna, relacionadas con la química. De esta suerte, bastará una simple indicación del interesado para que, desde el mismo lugar, que igualmente podrá hallarse en su propia casa que en la estación del Veloz-transport, donde se establecerá un buen número de estos que podrán alquilar los cosecheros á precios módicos, con mayor economía de tiempo y de dinero que en la actualidad, podrá transportar al punto de embarque por mar, los pedidos de vinos, aguardientes y aceite que se le dirijan desde el extranjero.

Tal es, á grandes rasgos descrito, el nuevo sistema para la conducción de los líquidos mencionados á grandes distancias, sistema no empleado hasta ahora en España ni en el extranjero, cuya Memoria y dibujos que dan una ligera muestra de las muchas maneras en que puede implantarse, tengo la honra de presentar en debida forma, para obtener la oportuna patente de invención y construcción por el tiempo que la Ley prefija.

Nota: Pido privilegio ó patente de invención por veinte años á mi favor, por la invención, planteamiento y explotación, en cuantos puertos sea adaptable, de mi nuevo sistema de conducción de líquidos (vinos, aguardientes y aceites) desde los lagares, almazaras y coladores en que se fabrican, hasta los puertos de embarque, con todas las variantes ó modificaciones de forma que, en lo sucesivo, para su perfeccionamiento puedan introducirse en el mismo.

Conforme con
su duplicado

Constantino Llobart

