



- 2 -

88837

10 El incesante incremento del tráfico rodado, está
siendo seriamente estudiado por los organismos oficiales en-
cargados de su control, a causa de los conflictos de espacio
que viene creando, especialmente en determinadas épocas, en
que el aflujo de vehículos extranjeros viene a agravar el
problema que constituye el aparcamiento para los vehículos
de la localidad.

15 La solución inmediata más acertada, la constituye
la división del perímetro urbano de las ciudades, en zonas
de distinto periodo de tiempo permitido para un estaciona-
miento de vehículos. Es evidente que en todas las ciudades
existe un centro urbano, constituido alrededor de edificios
20 oficiales, monumentos de atracción turística, o de grupos
de viviendas de gran densidad de población.

En estos centros neurálgicos de las ciudades, y
sobre todo en determinadas horas resulta imposible encontrar
lugar libre para aparcar un vehículo, por hallarse ocupados
25 todos los lugares destinados a tal fin, sin control alguno
de tiempo, y en infinidad de casos con evidente abuso en per-
juicio de los demás, puesto que es frecuente dejar los coches
estacionados durante horas y horas.

30 Esta división del núcleo urbano en zonas, tiene por
objeto limitar el tiempo de estacionamiento, que, naturalmente,
será de menor duración en la zona más concurrida, e irá aumen-
tando aquel a medida que las zonas señaladas se encuentren
más distanciadas de aquel centro urbano.

35 Ahora bien, esta división de la ciudad en zonas,
no tendría valor alguno si no se dispusiese de elementos de
control que permitiesen apreciar rápidamente si el vehículo
estacionado se encuentra dentro del tiempo máximo señalado
para la zona en que se halla, o si ya transcurrió aquel tiempo,

- 3 - 88837



en cuyo caso se ha hecho acreedor a la sanción pertinente.

40

El titular del presente Modelo, que ha estudiado detenidamente todos los dispositivos no automáticos para control del tiempo de estacionamiento, ha creado el que es objeto del presente registro de Modelo de Utilidad, en el cual se ha llegado a una simplificación total del problema derivado de la necesidad de efectuar un control perfecto, y ello dentro de sencillísimos medios que se encuentran, en cuanto a comprensión, al alcance de todos los conductores, sean o no españoles.

45

50

Consiste nuestro dispositivo de control, en una lámina de material apropiado, preferentemente de cartón, en una de cuyas caras lleva trazado un semicírculo, cerrado por el correspondiente diámetro, en el cual se han trazado dos semicírcunferencias concéntricas, que dan lugar a dos semicoronas circulares concéntricas, con una serie de divisiones, que lo son horarias. La semicorona circular externa, lleva en sus dos extremos sendos espacios destinados a contener la denominación "MAÑANA", y la semicorona circular interna, lleva asimismo iguales espacios en sus dos extremos, destinados a contener la palabra "TARDE". La semicorona externa, y dentro de las correspondientes divisiones ~~en~~ número adecuado, llevará los guarismos o cifras correspondientes, a las horas de la mañana, ocupando el punto medio de cada división, y lo propio ocurrirá en la semicorona interna, para las horas de la tarde. Ahora bien, ha de hacerse notar, que las divisiones de la semicorona interior señalan el punto medio de los espacios de la semicorona exterior, y las divisiones de ésta, señalan el punto medio de los espacios de la semicorona interior.

55

60

65

Dispone asimismo de una faja rectangular, inmediatamente debajo del diámetro, dividida en tantos espacios como zonas



- 4 - 88837

70 urbanas se hayan constituido, con diferente horario de esta-
cionamiento. Cada uno de estos espacios poseerá el mismo
color asignado a cada zona, y llevará impresa la cifra indi-
cativa en horas del estacionamiento permitido en la misma.

75 Queda completado el dispositivo con una saeta, ar-
ticulada sobre el semicírculo y precisamente sobre el propio
centro geométrico del mismo, cuyo extremo recorrerá la semi-
circunferencia que separa las dos semicoronas.

80 Para mejor comprensión de la descripción general
que antecede, hemos considerado oportuno acompañar una lámina
de dibujos que ofrece a título de ejemplo un caso práctico
de realización.

85 En el ejemplo ofrecido señalamos con -1- el semi-
círculo, cerrado por el diámetro -2-, que constituye el dis-
positivo, y en cuyo centro geométrico lleva la saeta -3-, que
se encuentra articulada con posibilidad de giro, por medio
del pasador -4-.

90 En el semicírculo, hay trazadas dos semicoronas
circulares -5- y -6-, concéntricas, con divisiones que ori-
ginan unos espacio, destinados a contener las cifras indica-
doras de las horas de la mañana y tarde, aquellas en los es-
pacios de la semicorona externa -5- y las de la tarde en los
espacios de la semicorona interna -6-. En los extremos de la
semicorona -5-, existen los espacios -7-, donde se colocará
la palabra "MAÑANA", y en los extremos de la semicorona -6-,
95 se encuentran los espacios -8- para colocar la palabra "TARDE".

100 Con -9- señalamos la faja dispuesta debajo del se-
micírculo -1-, poseedora de unas divisiones que constituyen
las zonas coloreadas -10-, de colores iguales a los que dis-
tinguen las distintas zonas de diferente periodo de estacio-
namiento, y cuyas zonas -10-, llevarán la cifra que señale
el número de horas de máximo estacionamiento permitido.



105

La forma de empleo del dispositivo es sencillísima, y a la vista del gráfico, es como sigue. Suponiendo que el conductor estacione su vehículo en una calle de la zona blanca de la ciudad, el dispositivo le indica que en dicha zona el máximo tiempo establecido es de 2 horas, tal y como le indica la zona de la faja -9-, del dispositivo.

110

Comprobado este extremo, gracias a los indicadores dispuestos en los aparcaderos, se observa la hora, y si son las 11 de la mañana (véase ejemplo) se coloca el extremo de la saeta -3- señalando dicha cifra, quedando bien claro que en este ejemplo que se ofrece el conductor dispondría de 2 horas, esto es, hasta las 13. La comprobación de que se había prolongado el estacionamiento más allá de tal hora, sería suficiente para sancionar al conductor.

115

En caso de hallarse por la tarde, la saeta estaría señalando las 16'30 horas.

120

Suficientemente descrita la naturaleza y forma de actuar con este nuevo dispositivo, sólo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales y tamaños, así como el hecho de utilizar o no con fines publicitarios la zona semicircular interna y el dorso del dispositivo, circunstancias todas ellas que quedarán comprendidas en el presente registro, siempre y cuando no entrañen variación de su esencialidad, reflejada en la siguiente

125

N O T A
=====

Los puntos que se reivindican en el presente Modelo de Utilidad, son:

130

1º.-Dispositivo de control de estacionamiento para vehículos, caracterizado por adoptar la forma de un semicírculo, en el cual hay trazadas dos semicoronas circulares concéntricas, la exterior de las cuales comporta unas divisiones,



- 6 -

88837

135 en cuyo centro existen los guarismos indicadores de las horas de la mañana, y en la semicorona interna, provista asimismo de divisiones, se hallan los guarismos indicadores de las horas de la tarde, poseyendo una saeta articulada en el centro geométrico del semicírculo, para indicación de la hora de entrada en el aparcamiento.

140 2º.-Dispositivo de control de estacionamiento para vehículos, según la precedente reivindicación, caracterizado porque las divisiones de la semicorona interna, se encuentran defasadas con relación a las de la semicorona exterior, de forma que las divisiones de cada semicorona apuntan a los guarismos de la otra, a fin de que puedan servir de señalizaciones de medias horas. Y

145 3º.-"DISPOSITIVO DE CONTROL DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHICULOS", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

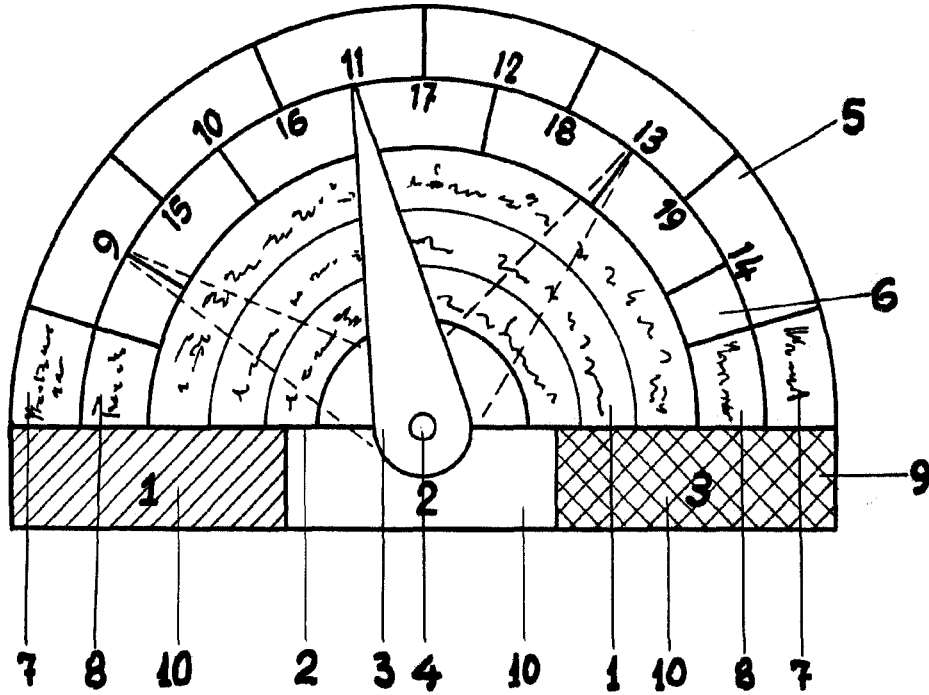
150 Esta Memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 150 líneas.

Valencia, 21 de Agosto 1961

Por autorización del interesado:

Juan López

88837



Escala variable
Valencia Agosto 1961.

Juan López