

puerto, con lo cual no se encuentran al paso y no roban lugar útil para otra cosa; pero tienen el inconveniente de que su manejo resulta difícil con el viento o las tormentas.

El servicio de las bocas de las dársenas con tales puertas flotantes requieren por consiguiente un tiempo relativamente largo por lo general.

Las puertas corredizas, por el contrario, tienen la ventaja de permitir un manejo relativamente más fácil y el ser este independiente del viento o del estado del mar. Poseen, sin embargo, el gran inconveniente de que en la región limitante se debe socavar una cámara para la puerta corrediza, en la que esta se meta al abrir la dársena. El socavado de esta cámara cerrada por tres lados exige el dejar inutilizado un espacio considerable de la región tan apreciada del puerto y origina gastos muy elevados.

Según el invento, la puerta corrediza no se introduce al abrir en una cámara cerrada, sino en un socavón o nicho practicado en la pared del puerto o del malecón. Según el invento queda suprimida la pared exterior de cierre de la cámara de la puerta y, por consiguiente, el inconveniente que se sigue de la disposición de la cámara cerrada según arriba se ha descrito. Pero como en esta construcción la puerta corrediza queda expuesta casi sin obstáculo alguno a los vientos y al movimiento del mar, es necesario elguiarla muy bien por debajo sobre carriles de deslizamiento y que para recibir las fuerzas horizontales provocadas por el viento y el movimiento del mar, se adopten medidas especiales. Estas últimas consisten en un carroguia, que se lleva por arriba sobre la pared del nicho



de la puerta sobre carriles especiales y en el que la misma puerta vá fija de manera adecuada.

Con esta construcción de la puerta ya no es posible servirse del accionamiento hasta ahora usual, que agarra en el centro del eje longitudinal de la puerta. Según el invento se emplea para esto una cremallera asegurada contra flexiones, la cual agarra en el carro-guia antes descrito y además, como este, vá conducido sobre los carriles existentes ad hoc y asegurada contra las flexiones. Esta clase de accionamiento no exige medidas especiales en la obra de mampostería ni en la puerta, es muy accesible y por tanto sencillo en el servicio.

Explicaremos más detenidamente el nuevo invento valiéndonos del adjunto dibujo. En la figura 1 se indica cómo ha sido la disposición hasta ahora usual de las puertas corredizas para dársenas y similares. La puerta -a-, se llevaba a la cámara -d-, cerrada anularmente, con el auxilio de una cremallera -b-, de agarre en el centro del lado estrecho y la cual se accionaba por medio de un torno -c-. Esto había que hacerlo al momento en que se quería dejar libre el paso a la dársena -e-. Se desprende de la disposición general y sin otra consideración que la parte -f-, de la región del puerto 5, parte que solo representa una pared cierre de la cámara de la puerta hacia afuera, quedaba casi completamente perdida para poder disponer o servirse de ella libremente.

La nueva disposición de la puerta según el invento se ilustra en la figura 2. Aquí se suprime completamente una pared de cierre para el nicho g de la puerta. La puerta -h-, sin embargo, queda a

consecuencia de esto expuesta al viento y al curso de las olas y para recibir los esfuerzos originados por ello se colocan en la cara longitudinal del nicho -g-, unos carriles -i-, sobre los que rueda un carro-guia -k-, donde vá sujeta la puerta con el auxilio de una construcción protectora adecuada -l-. Es cosa clara que aquí la puerta descansa además en la forma conocida sobre carriles de deslizamiento contruidos cuidadosamente y colocados en el fondo del nicho.

Para el manejo de la puerta sirve una cremallera -m-, asegurada contra flexiones, la cual agarra en el carro guia -k-, y se acciona mediante un torno -n-. La cremallera puede hacerse de diversas piezas o miembros, para cuya guia y aseguramiento contra flexiones se emplean los carriles -i-, antes mencionados.

Esta solicitud, que corresponde a la presentada en Alemania en 23 de Diciembre de 1924, bajo el número M, 87692XI/65b, se acoge a los beneficios del artículo 16 de la Ley de Propiedad Industrial.

- o - N O T A - o -

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de VEINTE años, son los siguientes:

1. - Una puerta corrediza para cerrar dársenas secas y simi-lares, caracterizada porque el nicho (g,) o cámara destinada a recibir la puerta (h), no posee pared exterior de cierre y porque las fuerzas procedentes del viento y del curso de las olas y que actúan sobre la puerta, se reciben por un carro-guia (k) que corre sobre carriles (i) en la pared longitudinal del nicho.

2. - Una puerta corrediza según lo reivindi-

uado en el punto 1º, caracterizada porque la cremalle-
ra (m) destinada a su accionamiento agarra en un carro-
guia (k).

3. - Una puerta corrediza para dársenas
secas y similares.

Tal y como se ha descrito en la Me-
moría que antecede, representado en el dibujo que
se acompaña y con los fines que se han especifi-
cado.

Esta Memoria consta de cinco hojas
escritas por una sola cara.

Madrid, 24 de Marzo de 1925.

P. A.
Alberto de Linares
Por Poder



ESCALA VARIABLE

Anlage:
15276

Fig. 1

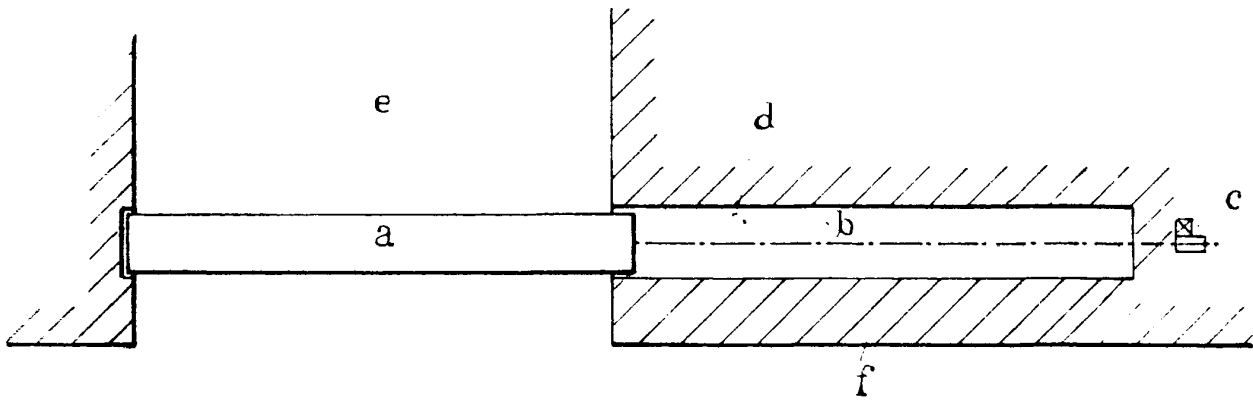
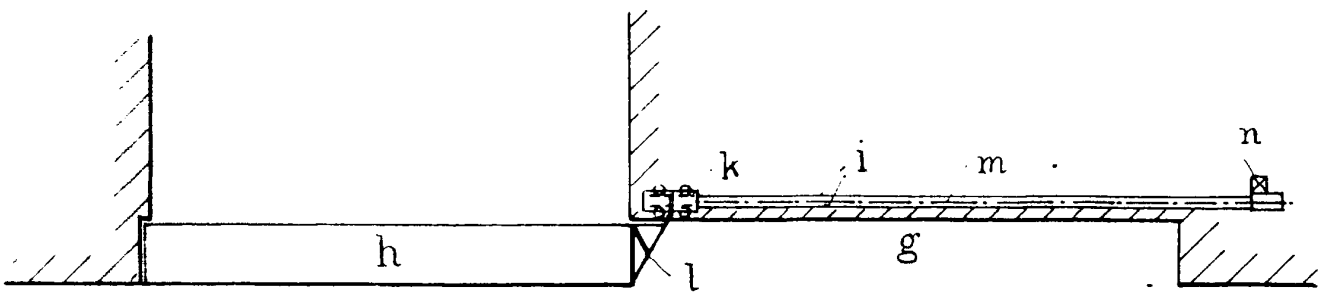


Fig. 2



F.A.
Alberto de Elsburu
Por Poder