



ESPAÑA

10	ES	11	NUMERO	10	Y
		21	232.091		
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			16-11-77		

232091
MODELO DE UTILIDAD

Se concede... acuerdo
con los datos... la pre-
sente descripción... el con-
tenido de la Memoria...
20.01.1978

30 PRIORIDADES:		
21 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL	
	G080	
54 TITULO DE LA INVENCIÓN		
DISPOSITIVO DE RESERVA DE AREAS INDIVIDUALES DE APARCAMIENTO		
71 SOLICITANTE (S)		
DON GERMAN TORO SOSA (venezolano) y DON JOSE LUIS SEVER EZCURRA		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
Apolonio Morales, 21- MADRID		
72 INVENTOR (ES)		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE		
DON BERNARDO UNGRIA GOIBURU		

JMP/MC

1 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 patentabili-
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-
tos de tipo científico (Artº. 47).

15 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, ob-
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-
ria, constituye una novedad industrial, con características
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de
30 18 de Noviembre de 1.935).

1 La presente invención, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un dispositivo de reserva de áreas individuales de aparcamiento.

5 En la época de desarrollo de la industria del automóvil y el crecimiento físico y demográfico de las ciudades, se está padeciendo la insuficiencia de espacio para el estacionamiento de vehículos automotores, escasez que ha creado un problema que en muchas ocasiones origina frecuentes abusos sobre el derecho de propiedad, pues ante la necesidad
10 existente las personas estacionan sus vehículos en sitios que no les pertenece, lo que hacen normalmente ante la carencia de medios físicos apropiados que se lo impidan, lo cual lesiona el derecho del legítimo propietario para estacionar su propio vehículo dentro de lo que es su propiedad, la que abusiva y temporalmente ha sido usurpada por un tercero, todo ello acarrea frustraciones, malestar y en no pocos casos violencia física a personas y bienes.

15 Para evitar estos inconvenientes se han intentado varias soluciones que se enumeran a continuación:

20 a) Indicar por carteles que los puestos tienen propietarios (algunas veces son amenazas explícitas) lo cual generalmente no es respetado porque el usurpador de un puesto de estacionamiento sabe lo que está haciendo y una advertencia o una sanción moral no lo inhibirá de su acción.

25 b) Colocar obstáculos físicos movibles, tales como pivotes, barreras, vallas, etc., lo que es algo más efectivo que los carteles; pero el mover estos obstáculos resulta incomodo y molesto para el legítimo usuario.

30 c) El colocar en la entrada del puesto de estacionamiento postes con cadenas y candados que impiden físicamen-

1 te el paso a un puesto de estacionamiento. Es un método bastante efectivo y quizá el más difundido, pero tiene muchos inconvenientes: cuando la cadena esta baja o suelta hay que recogerla, operación que resulta molesta; los postes a los
5 que se sujeta la cadena no siempre es posible colocarlos y en todo caso siempre dificultan las maniobras de acceso a los puestos de estacionamiento y la seguridad que ofrecen es muy relativa puesto que con el propio automóvil se pueden romper las cadenas o arrancar los postes.

10 d) También suelen usarse barreras individuales verticales en la entrada del puesto de estacionamiento, las cuales pueden ser movibles fijándose con candados o cerraduras lo que hace necesario disponer de un espacio para guardar la barra, o bien de una barra abatible con cerradura. Este método
15 adolece de varios defectos:

1) Que siendo posible empujar la barra con el parachoques del vehículo, las barras pueden ser arrancadas.

2) Que al estar colocadas en una serie de puestos de estacionamiento, el potencial abusador o usurpador puede
20 estacionar un automóvil en una posición intermedia entre dos puestos de estacionamiento aprovechando el espacio que queda entre dos mecanismos de protección, lo que naturalmente se podría evitar colocando dos o más mecanismos de protección en cada puesto de estacionamiento, lo que complicaría
25 enormemente la operación para el propio usuario.

e) Colocación de rejas fuertes movibles. Este método requiere mayor espacio en ancho por puesto de automóvil, por lo que resulta limitado por las posibilidades físicas y normatividad legal que permite la realización de la obra.

30 f) Colocación de vallas abatibles en la entrada del puesto

1 to de estacionamiento, dotadas dichas vallas de un mecanis-
mo de cierre. Este sistema tiene el problema de que tendrán
que abatirse hacia adentro, lo cual impediría cerrarlas -
cuando está el vehículo estacionado; o abatirse hacia afue-
5 ra del puesto de estacionamiento, con lo cual, al estar abier-
tas, molestarían el paso de otros vehículos. También estas
vallas pueden ser arrancadas si son embestidas por paracho-
ques de automóviles.

10 Ante la problemática descrita, que esta presente en
todos los sistemas conocidos, se ha ideado como solución
a la protección de puestos de estacionamiento el dispositi-
vo que constituye el objeto de la presente invención. Dicho
dispositivo eleva una barrera física para impedir que pueda
15 entrar o salir, automóviles del puesto de estacionamiento.
Se trata, básicamente, de una barrera abatible adherida al
piso del estacionamiento, y la cual tiene las siguientes
características:

20 a) Cuando la barrera está abatida, por ser su ancho
de 70 cm. aproximadamente y su alto de 10 cm., permite fa-
cilmente el paso del vehículo que utilice el puesto de es-
tacionamiento.

25 b) Cuando la barrera está levantada presenta como obs-
táculo al paso del vehículo dos barras verticales separadas
entre sí a una distancia de 70 cm. Dichas barras verticales
tienen una altura aproximada de 30 cm. a fin de no permi-
tir que puedan ser empujadas por los parachoques de los
vehículos, pero que es suficientemente alta como para no
30 permitir el paso de vehículos por tropezar éstos en sus
partes bajas (tanque de gasolina, carter, etc), partes és-
tas que serían lesionadas por dichas dos barras verticales.

1 c) La barrera, al estar levantada para no permitir
el paso de vehículos, puede asegurarse en esta posición con
el uso de candados o cerraduras.

5 d) Como la barrera tiene un ancho de aproximadamente
de 70 cm. y los puestos de estacionamiento normalmente tie-
nen un ancho de 230 cms, si en una serie de puestos en lí-
nea en cada uno se coloca un dispositivo de protección de
10 estacionamiento, entre dos dispositivos habría una separa-
ción de 160 cms, separación que resulta insuficiente para
introducir abusivamente un automóvil que ocupe parte de dos
puesto consecutivos.

15 Para que se comprenda más fácilmente las característi-
cas del dispositivo que la invención propone, se acompaña
a la presente Memoria descriptiva, formando parte integran-
te de la misma, un juego de planos donde se representa lo
siguiente:

20 Figuras 1ª, 2ª y 3ª.- Corresponden, respectivamente,
a una vista en alzado longitudinal, una vista en planta su-
perior y una vista en alzado lateral del dispositivo que -
constituye el objeto de la presente invención.

25 Figura 4ª.- Representa una vista en perspectiva del dis-
positivo que nos ocupa, en la posición operante o de traba-
jo, es decir con la barrera levantada para no permitir el
paso de vehículos al area individual de aparcamiento frente
a la cual se sitúa el dispositivo.

30 Figura 5ª.- Esta ilustración muestra asimismo en pers-
pectiva al dispositivo, pero en su posición abatida o fuera
de uso, con lo cual es permisible la entrada y salida de -
vehículos.

 Figuras 6ª, 7ª y 8ª.- Estas ilustraciones muestran una

1 variante de realización del dispositivo que se describe,
variante de realización que en absoluto varia la esencia
de la invención, puesto que de lo que fundamentalmente se
trata es de variar la estructura o sección del elemento que
5 constituye la barrera. Si en el caso de las figuras 1ª, 2ª
y 3ª la barrera, tal como puede observarse, está constitui-
do por una barra de sección circular, en el caso de estas
tres figuras que ahora se comentan la barrera, con idénti-
cas dimensiones y disposición, está conformada mediante un
10 perfil de sección en U.

Figura 9ª.- Esta figura es un detalle a mayor escala
del medio previsto en el dispositivo para fijar la posición
elevada de la barrera, consistiendo, como se detecta facil-
mente, en una especie de orejeta perforada que permite la
15 aplicación de un candado por ejemplo.

Figura 10ª.- Muestra esquemáticamente la mitad poste-
rior de un automóvil estacionado y protegido mediante el
dispositivo que se describe, observese como dicha protec-
ción dimana de la elevación o disposición vertical de la
20 barrera.

Figura 11ª.- Esta figura es similar a la anterior, pe-
ro reflejando la posición abatida de la barrera que eleva
el dispositivo, permitiendo con este abatimiento o puesta
en fuera de uso de la barrera la salida y entrada libre del
25 automóvil.

Por último, la figura 12ª, muestra esquemáticamente
una serie de áreas individuales de aparcamiento dispuestas
correlativamente, en cada una de las cuales y en la zona
correspondiente a la entrada se ha dispuesto un dispositivo
30 conformado de acuerdo con las características reivindicadas

1 en el presente Modelo de Utilidad. Mediante líneas de tra-
zos se indica la zona o sentido de abatimiento de dichos
dispositivos de protección, lo cual se efectúa precisamente
5 hacia el interior de las zonas de aparcamiento a fin de de-
jar completamente libre la circulación de vehículos tal co-
mo indica la doble flecha.

En atención a las figuras reseñadas y más concretamen-
te a las figuras 1ª, 2ª y 3ª, se observa que el dispositivo
de reserva de áreas individuales de aparcamiento a que se
10 refiere la presente memoria se constituye a partir de una
barra o cualquier otro elemento rígido que adopta la forma
general de una U. En dicho elemento, que en general se re-
ferencia con (1), las ramas paralelas (2) son sustancialmen-
te de menor longitud que la presentada por la rama interme-
15 dia u horizontal indicada con (3). Dicha rama intermedia u
horizontal (3) se halla holgadamente insertada en al menos
dos abrazaderas (4) que se constituyen en zonas de giro a
90º y en un único sentido para la referida barra o elemen-
to en U (1).

20 Las mencionadas abrazaderas (4) forman parte integran-
te de una plataforma o placa (5) a través de la cual se ins-
tala el conjunto sobre el pavimento a la entrada del área
individual de aparcamiento (6). A título informativo dire-
mos que la plataforma o placa (5) tiene una dimensión apro-
25 ximada de 35X20 cms. La plataforma o placa (5) dispone de
una orejeta (7) provista de un taladro (8), y cuya orejeta
(7) se destina a insertarse en una ranura (9) existente en
una cartela (10) vinculada a la rama intermedia u horizon-
tal (3) del elemento en forma general de U (1), todo ello
30 dando lugar a un medio de abrochado, por ejemplo, mediante

1 candado que fija la posición vertical para las ramas paralelas (2) de la U o barra (1). Esta posición vertical corresponde, como anteriormente ya se ha expresado, a la posición operante o de uso del dispositivo.

5 En el caso particular del dispositivo que ilustran las figuras 6a, 7a y 8a, la barra (1) ha sido sustituida por un perfil que en lo más mínimo varia la esencia de la invención, puesto como puede comprobarse dicho perfil sigue conservando la forma general en U para determinar las dos ramas verticales y la intermedia u horizontal sobre la que
10 gira todo el elemento a fin de disponerse verticalmente o en posición de uso o completamente abatido para permitir el libre paso de automóviles. Como quiera que la configuración del perfil que reflejan estas figuras no permite
15 constituirse por si mismo en zona de giro, en el caso que ahora se comenta el eje de giro ha sido desplazado y definido por una serie de abrazaderas solidarias alternativamente de dicho elemento en U y de la placa o plataforma a través de la cual se fija el dispositivo a las areas de
20 aparcamiento. También, en este caso la cartela (10) ha sido sustituida por una porción de perfil angular (asimismo referenciado con 10) dotado de una ranura para la inserción de la orejeta (7) en donde se aplica el candado que fija la posición vertical del dispositivo.

25 De cualquier forma el dispositivo actúa de idéntica forma, tanto si la barrera propiamente dicha se constituye mediante una barra de sección cilíndrica, tal como ilustra las tres primeras figuras, o bien a través del perfil que ha servido de comentario al hacer referencias a las figuras
30 6a, 7a y 8a.

1 Las ventajas más importantes que presenta el dispositivo descrito pueden resumirse así:

5 1) Sus defensas son de altura menor que el alto normal a que están situados los parachoques de vehículos automóviles, por lo que no pueden ser dañadas por éstos.

10 2) Presenta como defensa las ya referidas ramas verticales (2) del elemento de forma general en U, y cuyas ramas verticales se hallan separadas entre sí y se mueven conjuntamente integradas a un apoyo único, apoyo que viene representado por la plataforma o placa indicada con (5).

15 3) Tiene un ancho que permite que los vehículos pasen sobre el dispositivo cuando éste se encuentra en la posición abatida, pero que a la vez impide que entre dos dispositivos, que protegen dos puestos de estacionamientos adyacentes, pueda introducirse un automóvil.

20 El dispositivo descrito en la presente memoria descriptiva es un medio mecánico que realmente soluciona los problemas de proteger un puesto de estacionamiento, dado que su robustez, eficacia y sencillez de funcionamiento hacen que cualquier potencial vehículo usurpador, aún estando el dispositivo abatido de modo que permita el paso, terceras personas se abstengan de usar el puesto de estacionamiento protegido ante el temor de poder quedar encerrado, sin posibilidad de salir, lo que garantiza los derechos de los
25 legítimos usuarios de los puestos de estacionamiento, contribuyendo de este modo a ordenar y regularizar la conducta social de los conductores.

30 El dispositivo funciona, además, como anti-robo de vehículos, puesto que una vez cerrado impide que pueda sacarse el vehículo que indebidamente ocupa el puesto de

1 estacionamiento.

5 Por último, cabe hacer alusión a otra serie de ventajas que consisten en su sencillez de manejo, su facilidad de colocación y su pequeño tamaño y lugar de colocación dentro del puesto privado de estacionamiento, dado que en ningún momento ocupa espacio fuera de aquél ni obstruye la circulación de otros vehículos.

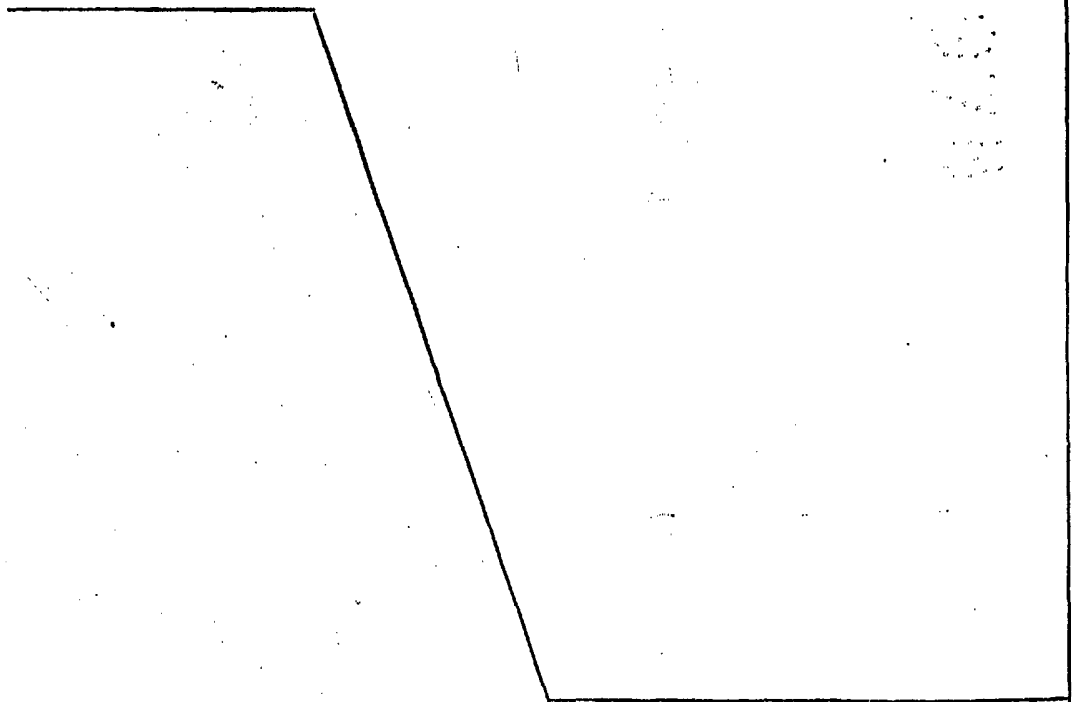
10 No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier persona perita en la materia comprenda perfectamente la idea que se desea patentar, así como las ventajas que de su realización industrial han de derivarse.

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

20

25

30



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
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-
ción 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,
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-
tada 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, pre-
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-
ción 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
20 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 re-
25 ducta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-
tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así
las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

30 En resumen, el privilegio de explotación exclusi-
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-
guientes:

1 1a.- DISPOSITIVO DE RESERVA DE AREAS INDIVIDUALES
DE APARCAMIENTO, que esencialmente se caracteriza, porque
se constituye a partir de una barra o cualquier otro elemen-
to rígido, que adopta la forma general de una "U" en la que
5 las ramas paralelas son sustancialmente de menor longitud
que la presentada por la rama intermedia, la cual se halla
holgadamente insertada en al menos dos abrazaderas que se
constituyen en zonas de giro a 90º en un único sentido para
la referida barra o elemento en "U"; habiéndose previsto
10 que dichas abrazaderas formen parte integrante de una placa
a través de la cual se instala el conjunto sobre el pavimen-
to a la entrada del área individual de aparcamiento, contan-
do la citada placa con una orejeta taladrada insertable en
una ranura existente en una cartela vinculada a la rama in-
15 termedia de la "U", todo ello dando lugar a un medio de a-
brochado, por ejemplo mediante candado, que fija la posición
vertical para las ramas paralelas de la "U".

2a.- Se reivindica por último como objeto sobre
el que a de recaer el modelo de Utilidad que se solicita:
20 DISPOSITIVO DE RESERVA DE AREAS INDIVIDUALES DE APARCAMIENTO.

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la
presente Memoria descriptiva que consta de trece páginas me-
canografiadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 16 de Noviembre de 1.977

BERNARDO UNGRIA
B.P.



25

30

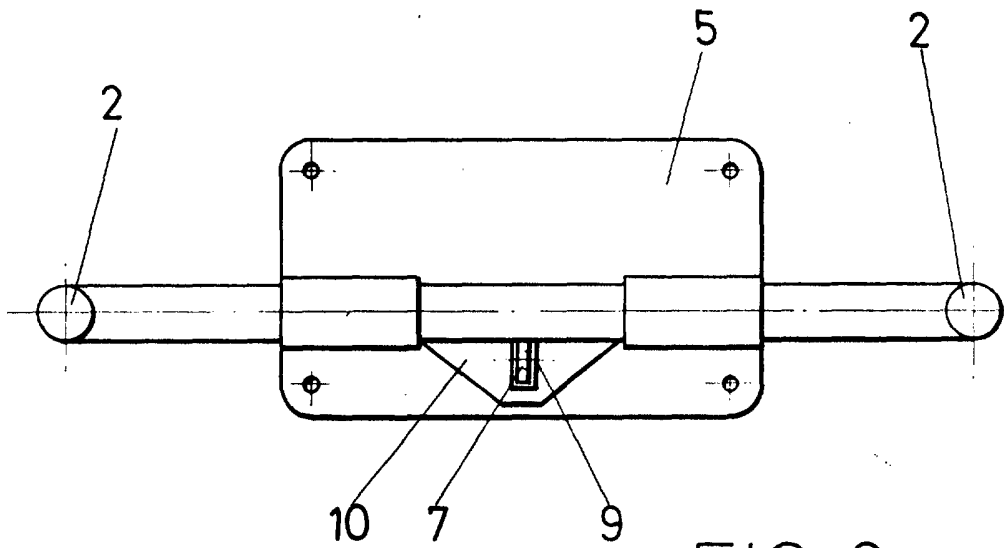


FIG-2

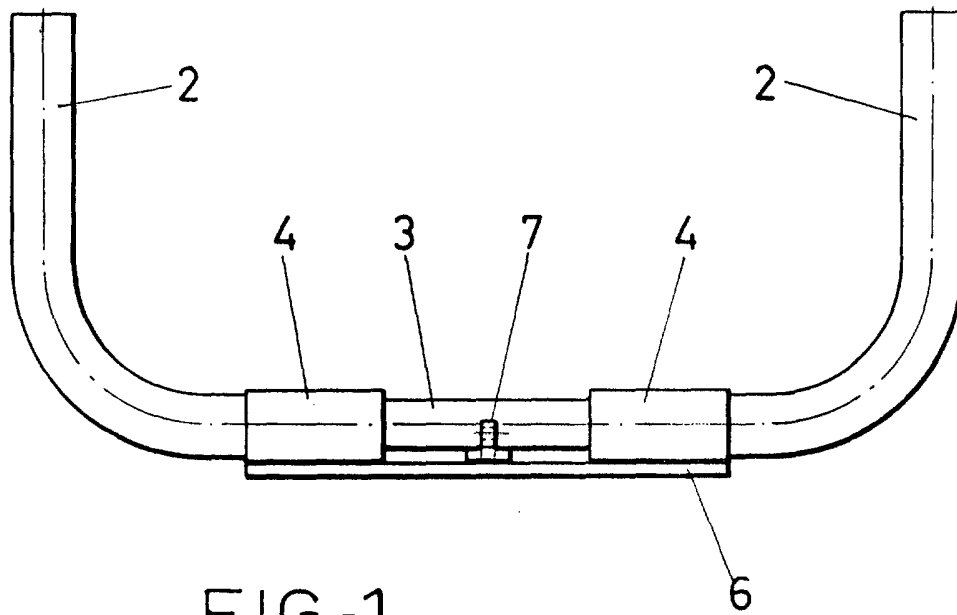


FIG-1

ESCALA VARIABLE

Madrid, de de 197

BERNARDO UNGRIA

P. D.

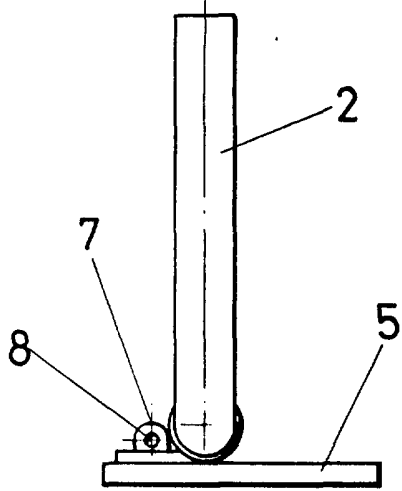


FIG-3

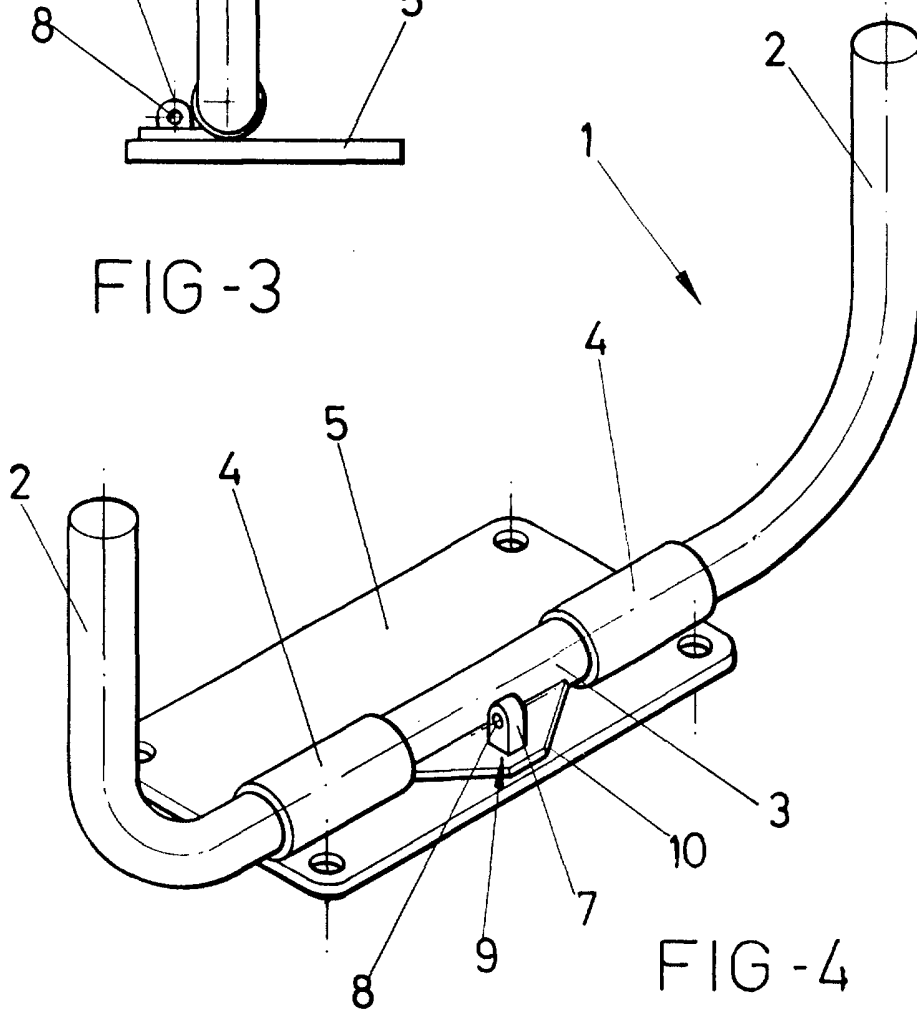


FIG-4

ESCALA VARIABLE

Madrid, de _____ de 197

BERNARDO UNGRIA

P. P.

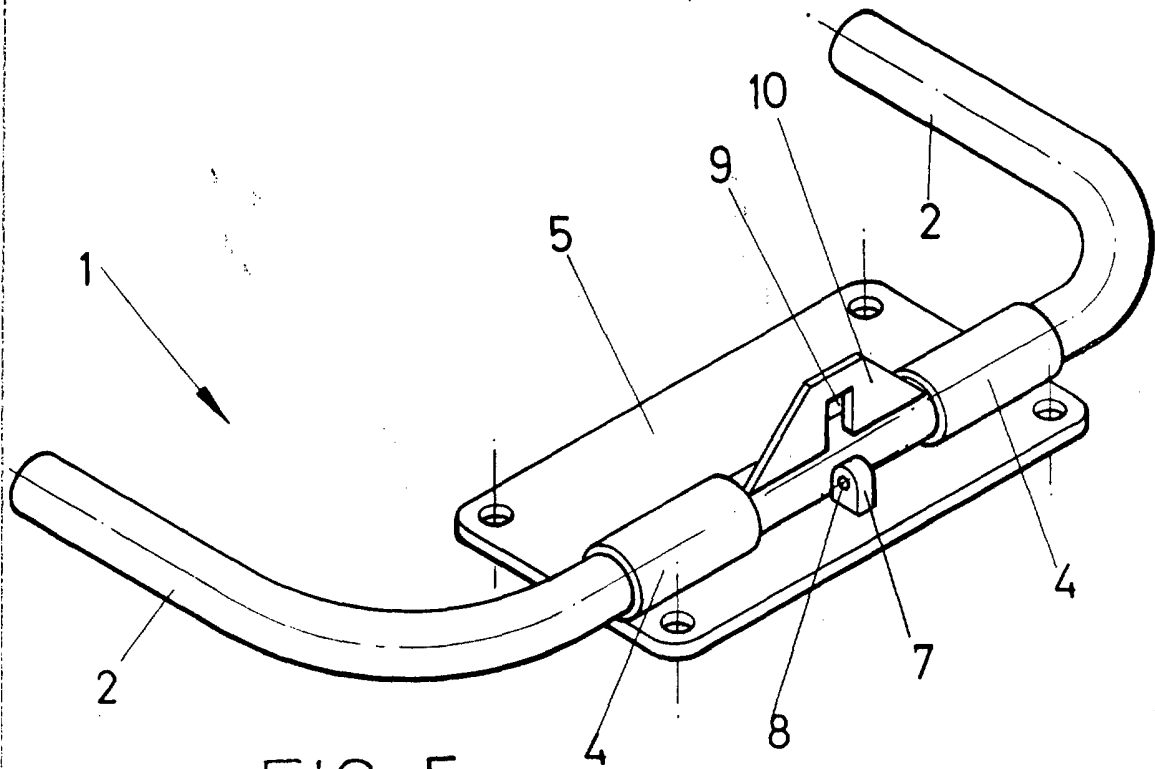


FIG-5

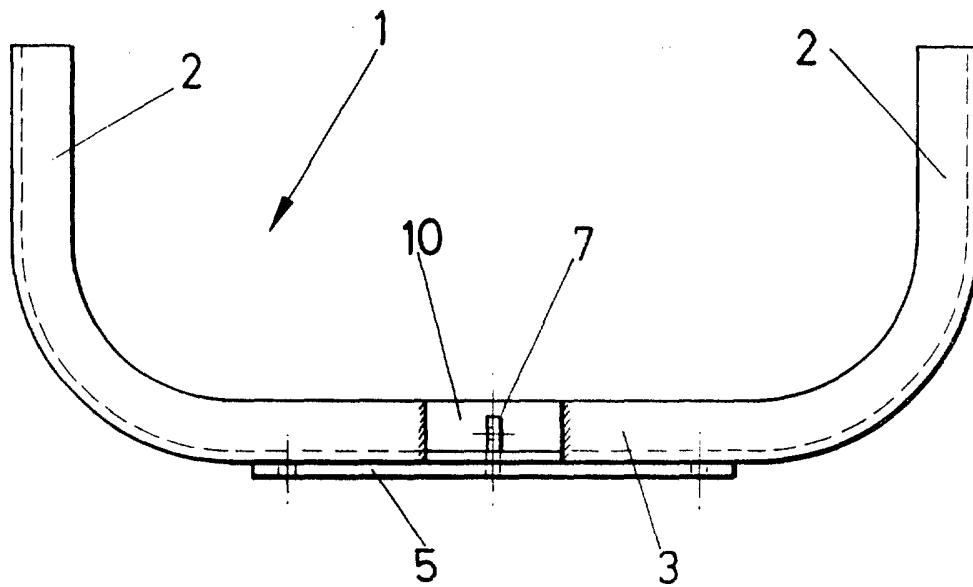


FIG-6

ESCALA VARIABLE

Madrid, de 197

BERNARDO UNGRIA

P. P.

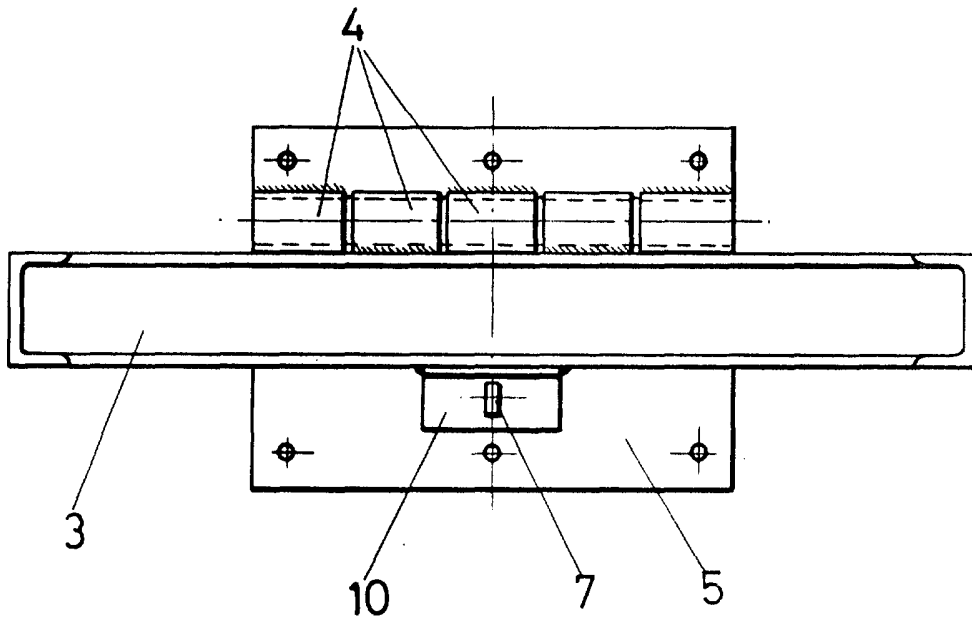


FIG-7

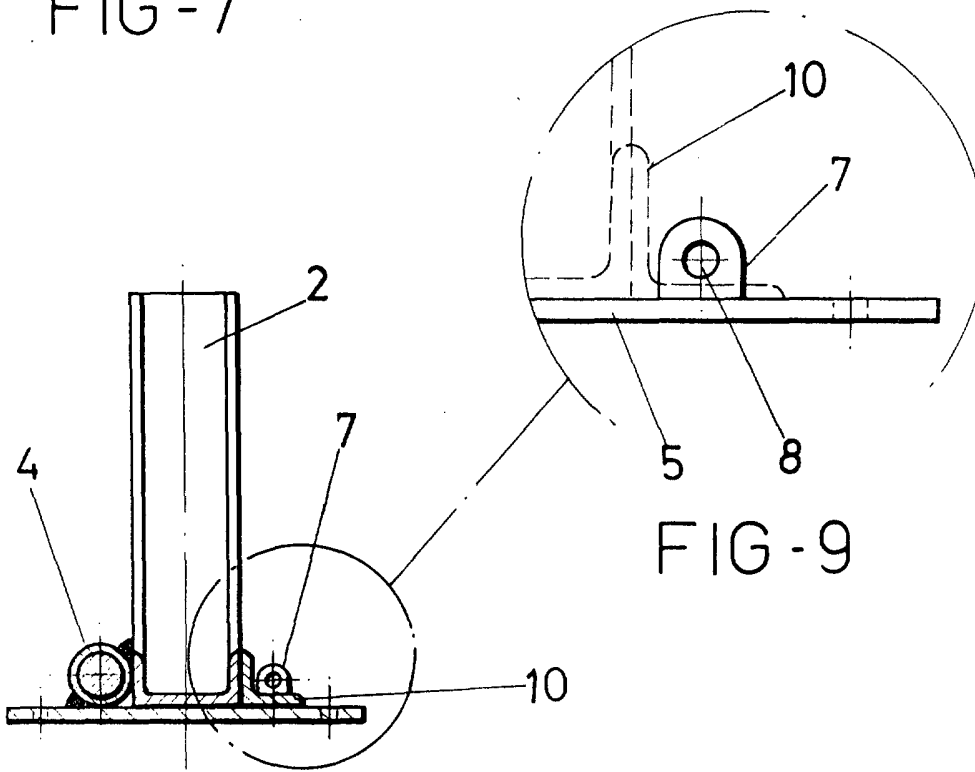


FIG-9

FIG-8

ESCALA VARIABLE

Madrid, de de 197

BERNARDO JUNGRIA
P. P.

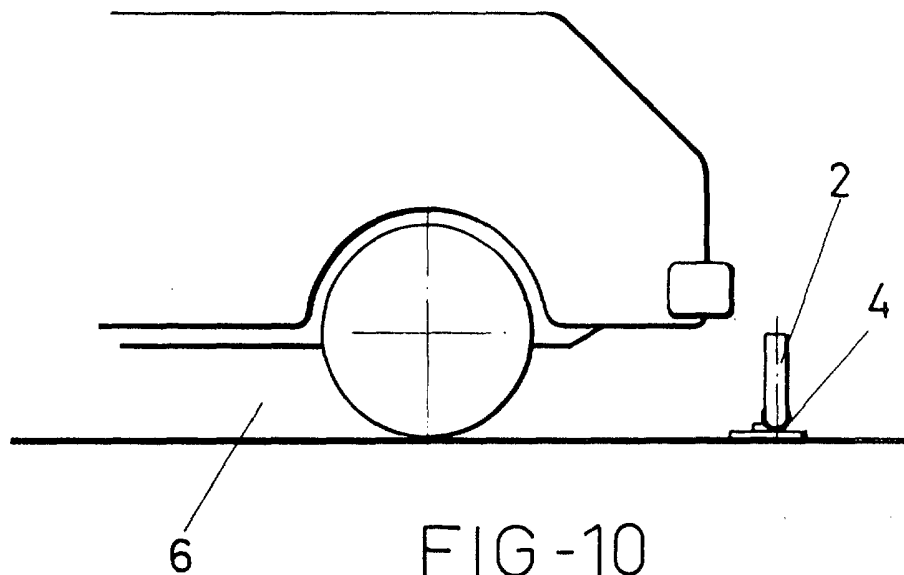


FIG-10

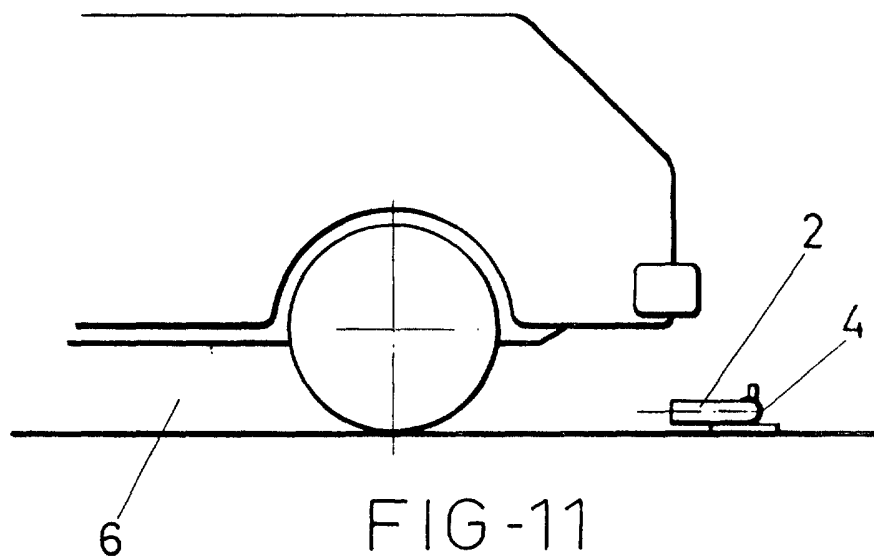


FIG-11

ESCALA VARIABLE

Madrid, de 1917 de 1917

BERNARDO UNGRIA

P. P.

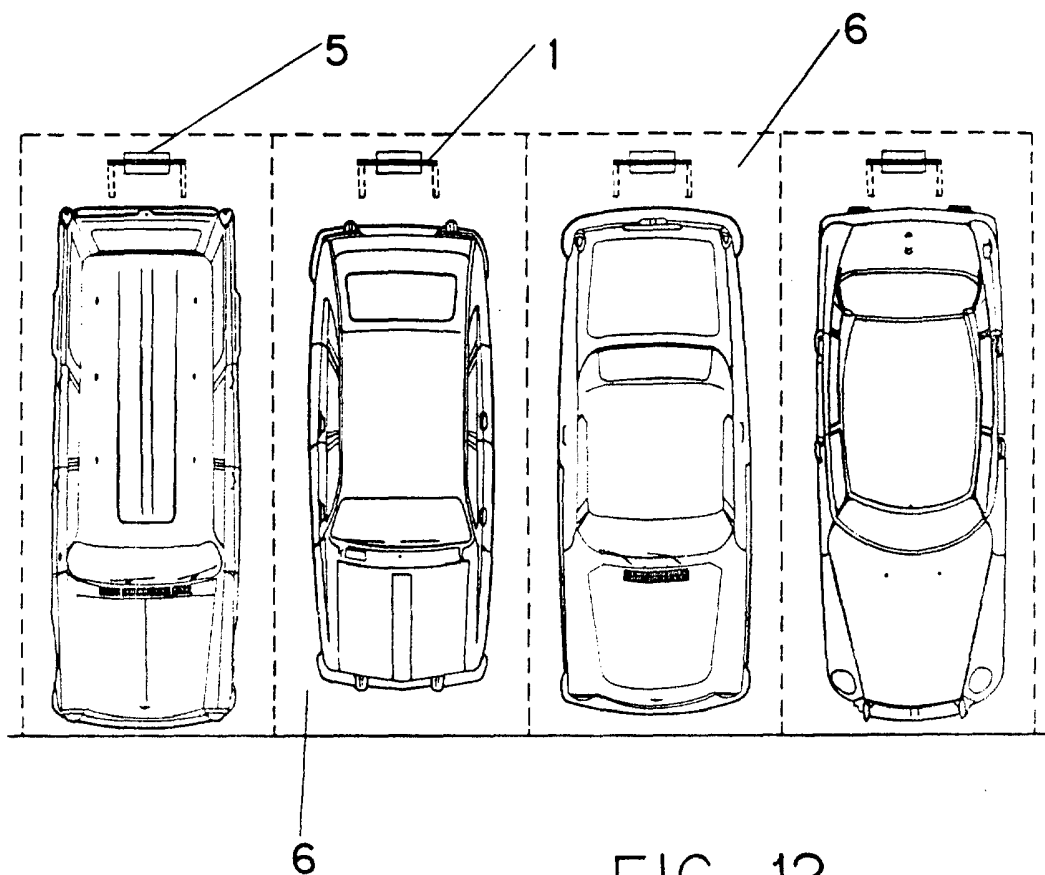


FIG - 12

ESCALA VARIABLE

Madrid, de 197

BERNARDO UNGRIA

p. p.