



~~421047~~

F.R. 25-9-75

421047

CL. E04H

Nº 421.047

# MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

PATENTE DE INVENCION

**CANCELADO**

SOLICITANTE: IRABIA S.A.

RESIDENCIA: Viriato, 55 MADRID-10

ENUNCIADO: SISTEMA DE ACCESO Y LIBRE CIRCULACION

DE VEHICULSS EN UN EDIFICIO INDUSTRIAL.

Prioridad: Patente ..... n.º ..... del.....

420047



8 JUNE 1974

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-  
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  
420047



74

1

La presente invención, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un sistema de acceso y libre circulación de vehículos en un edificio industrial.

5

La firma solicitante de la presente patente de invención ha aplicado el mencionado sistema de acceso y libre circulación de vehículos a un edificio de características concretas, las cuales, sin carácter limitativo, seguidamente se exponen:

10

El edificio en cuestión tiene una superficie total aproximada de 70.000 m<sup>2</sup>. de los cuales unos 50.000 m<sup>2</sup>. son superficie útil para uso industrial, destinándose el resto a accesos y zonas comunes y de circulación.

15

Está dividido en cinco plantas de 10.000 m<sup>2</sup>. útiles cada una de ellas. Las diversas plantas tienen características constructivas diferentes, a fin de poder servir a las distintas necesidades.

20

Planta 1<sup>a</sup>.- En semisótano, con ventana corrida al exterior de más de 2 m. de altura.

25

Se accede a ella directamente desde la calle mediante una rampa recta de una sola dirección.

Esta planta, sensiblemente rectangular, está dividida en dos partes por una calle central de 9.60 m de anchura, para circulación de vehículos y operaciones de carga, que la atraviesa en sentido longitudinal desembocando en otra rampa recta independiente, por la que se sale directamente al exterior.

30

A ámbos lados de dicha calle central se sitúan las naves que tienen, por tanto, todas ellas una fachada al exterior, y otra fachada a la calle central de circulación

- 4 -  
420047

8 ENE



1 de camiones.

La altura libre de esta planta es de 4,5 m. y su resistencia (sobre solera) admite sobrecargas de 15.000 Kg/m<sup>2</sup>. o incluso mayores.

5 Planta 2<sup>a</sup>.- Se accede igualmente a ella desde la calle mediante una segunda rampa recta e independiente de la anterior, del 10% de pendiente.

Asimismo, la planta está dividida longitudinalmente por una calle de 9,60 m. de anchura para circulación de vehículos y operaciones de carga, teniendo salida directa al exterior mediante otra recta independiente.

10 Las naves, como en el caso anterior, están situadas a ambos lados de esta calle, teniendo todas ellas acceso de camiones y carga y descarga directa.

15 La altura libre de esta planta 2<sup>a</sup> es de 4,20 m. y su resistencia admite sobrecargas de 2.500 Kg/m<sup>2</sup>. en toda su superficie.

20 Plantas 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> y 5<sup>a</sup>.- El acceso de vehículos a estas plantas se realiza mediante una tercera rampa, independiente de las anteriores, de 9,60 m. de anchura que asciende bordeando perimetralmente el edificio con una pendiente del 10 al 12%, según zonas, dando entrada a cada una de estas tres plantas por distintos puntos de su desarrollo.

25 Al igual que las anteriores, cada una de estas plantas está dividida longitudinalmente por una calle interior de circulación de 9,60 m. de anchura, las cuales, al final de las plantas 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup> se ensanchan en un fondo de saco de 298 m<sup>2</sup>. de superficie para efectuar comodamente las maniobras de giro y cambio de dirección de camiones de cualquier tonelaje.

30



1 La planta 5ª está dedicada a oficinas y demás servicios, o naves para industrias que no necesiten acceso de camiones de gran tonelaje.

5 La calle interior de circulación tiene también una anchura de 9,60 m., con un fondo de saco en cada uno de sus extremos de 215 m2. de superficie.

10 También en estas tres plantas, las naves que dan a los lados de la calle interior de circulación con fachada a ella para carga y descarga, y fachada libre al exterior para recibir iluminación natural.

La altura libre de las plantas 3ª y 4ª es de 4,20 m. y la de la planta 5ª es de 3 m.

15 La resistencia prevista admite sobrecargas uniformes de hasta 2.000 Kg/m2. en planta 3ª, 1.500 Kg/m2. en planta 4ª y 1.000 Kg/m2. en planta 5ª.

Conforme se ha indicado, cada una de las plantas del edificio está dividida en naves de superficies variables desde 300 m2. a unos 2.000 m2.

20 Todas las naves tienen una fachada libre al exterior, y otra fachada libre a la calle interior de circulación de vehículos.

Todas ellas tienen dos accesos, uno para peatones mediante dos núcleos de escaleras, y otro para entrada y salida de mercancías.

25 La entrada y salida de mercancías se realiza desde la calle interior de circulación de cada planta, directamente desde el vehículo a la nave. De este modo las operaciones de carga y descarga quedan resueltas sin necesidad de reservar ningún espacio para esta finalidad en el interior de la nave, y sin tener que recurrir al incómodo

30

420047



1974

1 sistema de montacargas.

Tanto las calles interiores como las rampas tienen resistencia y anchura suficiente para permitir la circulación de camiones de cualquier tonelaje.

5 El aparcamiento general del edificio se situará en la cubierta. De este modo, las calles interiores quedan libres para el tráfico de vehículos, pudiéndose aparcar en ellas únicamente para las operaciones de carga y descarga, lo que garantiza la fluidez de la circulación, augurando la realización de estas operaciones en la puerta de  
10 cada nave.

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 a la presente memoria descriptiva, formando parte integrante de la misma un juego de planos donde se representa lo siguiente:

20 Figura 1ª.- Corresponde a la planta 1ª del edificio industrial que incorpora el sistema de acceso y libre circulación de vehículos que constituye el objeto de la presente invención.

Figura 2ª.- Se refiere a la representación de la planta 2ª del edificio industrial en cuya construcción se ha previsto el sistema que nos ocupa.

25 Figura 3ª.- Es la planta 3ª del edificio industrial con el sistema de acceso en cuestión.

Figura 4ª.- Ilustra la planta 4ª del susodicho edificio industrial con el sistema que permite el acceso y libre circulación de vehículos.

30 Figura 5ª.- Es la planta 5ª de tal edificio

- 7 - 1  
420047



1 industrial desde donde se inicia el ascenso a la cubierta del mismo.

5 Figura 6ª.- Corresponde, precisamente, a la citada cubierta del edificio industrial donde se establece el aparcamiento general. Puede observarse el remate de la rampa que, bordeando perimetralmente al edificio, comunica las plantas 3ª, 4ª y 5ª con dicha cubierta.

10 Como puede observarse a tenor de los planos comentados, el sistema de acceso y libre circulación de vehículos en un edificio industrial a que se refiere la presente memoria se caracteriza esencialmente por comprender la disposición de tres entradas independientes (1, 2 y 3) que desembocan en planta 1ª (4), planta 2ª (5) y plantas sucesivas (6, 7, 8 y 9) respectivamente del edificio.

15 La entrada (1) a la primera planta (4), localizada bajo el nivel de la cota cero, viene determinada por una rampa (10) ó pasillo recto, de una sola dirección, que se comunica con una calle (11) que centrada y longitudinalmente divide tal planta (4), la cual calle (11) por el extremo opuesto al de entrada (1) se continua en una nueva rampa (12), también de una sola dirección, que irrumpe directamente con el exterior.

20 La libre circulación de vehículos (4) por esta planta (4) permite, aunque en los planos no se ha indicado, la cómoda operación de carga y descarga a las naves industriales originadas en ambos márgenes de la calle (11)

25 La entrada (2) a la segunda planta (5) de este edificio, localizada en idéntico punto donde nace la anterior aunque con total independencia, es asimismo una rampa (13), o pasillo recto de una sola dirección que, con una

30

42<sup>1</sup>047



1 pendiente del orden del 10%, enrasa con la calle (14) que  
igualmente divide centrada y longitudinalmente esta planta  
segunda (5). Dicha calle (14) se continua en una nueva  
5 rampa (15), tambien de una sola dirección, que independien  
te y directamente pone en comunicación, con el exterior la  
citada segunda planta (5) del edificio industrial.

De igual modo, la presencia de la calle (14)  
puente en esta segunda planta (5) ejecuta con toda comodi-  
dad las operaciones de carga y descarga a las naves indus-  
10 triales originadas en ámbos márgenes de dicha calle (14).

La entrada (3) a las plantas (6,7,8 y 9)  
tiene lugar a través de una rampa (16), independiente de  
las anteriores, que asciende bordeando interior y perimetra-  
mente el edificio con una pendiente del orden del 10 al 12%  
15 según zonas.

Dicha rampa (16) da entrada a los vehículos  
A a la planta 3ª (6) por el punto (17) donde se inicia la  
calle (18) que, igual que en plantas anteriores (4 y 5),  
divide longitudinal y centrada mente esta planta 3ª (6). Co-  
20 mo puede apreciarse, en esta calle (18) existe al final  
un fondo de saco (19) de, aproximadamente, 298 m2. de super-  
ficie para efectuar comodamente las maniobras de giro y  
cambio de dirección de camiones de cualquier tonelaje (A).

Tambien a ámbos lados de esta calle 18 se  
25 ha previsto, aunque no se ha representado, una serie de na-  
ves industriales que son atendidas fácilmente en virtud de  
la sencillez y comodida con que se ejecutan las operaciones  
de carga y descarga.

Enfrentado al punto (17), en esta misma ter-  
30 cera planta (6), se localiza el punto (20) donde nuevamente

42047-8



1 arranca la rampa (16) antes interrumpida por la calle (18).  
Después de la obligada curva, determinada por las caracte-  
rísticas estructurales del edificio, dicha rampa (16), siem-  
pre con la pendiente antes mencionada, va a desembocar en  
5 punto (21) de la planta 4ª (7) donde enrasa con el pasillo  
(21) que inclinadamente toma contacto con la calle (23).  
Esta calle (23) también divide longitudinal y centra-  
damente a la planta que la incorpora, es decir, la cuesta  
(7) del edificio, y asimismo, a ambos lados de la misma exis-  
ten una pluralidad de naves industriales que se favorecen  
10 de las cómodas operaciones de carga y descarga que a sus  
puertas se realizan.

Las maniobras de giro y cambio de sentido  
de camiones de cualquier tonelaje (A) se ejecutan con toda  
15 facilidad en el fondo de saco (24) que extremadamente se ha  
previsto en tal calle (23), de tal modo que una vez cumpli-  
do el servicio, el vehículo de que se trate puede deshacer  
el camino recorrido hasta situarse en el punto (25) y ro-  
dar por el nuevo arranque de la rampa (16) que le conducirá  
20 a la planta 5ª (8) del edificio. Naturalmente, el vehículo  
(A), en caso de no ser necesario su servicio, se enfrentará  
al punto (21) e iniciará el descenso hasta su salida al  
exterior del edificio.

La entrada de la rampa (16) en la planta 5ª  
25 (8) tiene lugar en el punto (26) de donde arranca el pasi-  
llo (27) que perpendicularmente se comunica con la calle  
(28). Esta calle (28), también como las ya mencionadas, di-  
vide longitudinal y centradamente la planta 5ª (8) para  
situarse a ambos lados de la misma una serie de servicios,  
30 tales como oficinas, comedor-cafetería, o naves que no nece-

42047



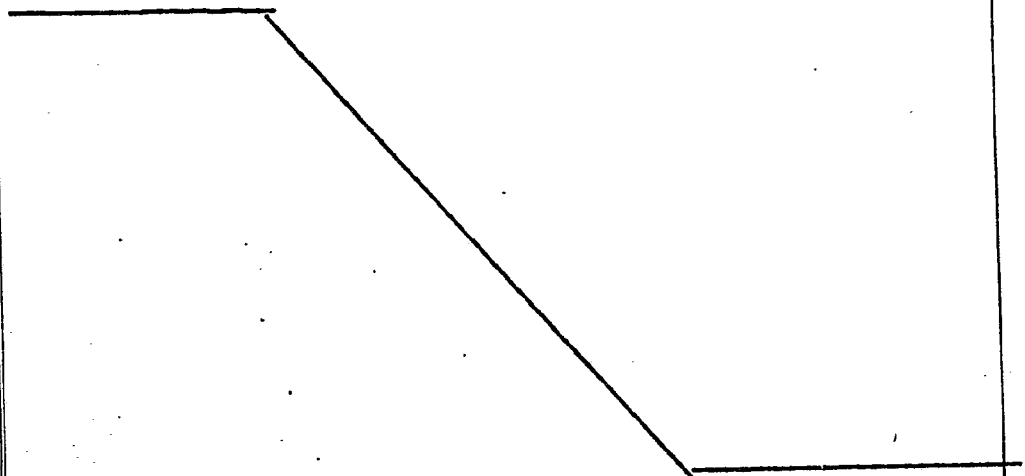
siten acceso de camiones de gran tonelaje.

En ambos extremos de esta calle (28) se han previsto sendos fondos de saco (29 y 30) de aproximadamente 215 m<sup>2</sup>. de superficie cada uno, cuales ensanchamientos están perfectamente estudiados para permitir las maniobras de giro y cambio de sentido de camiones (B) de tonelaje medio.

Enfrentado al punto (26) puede verse el punto (31) como zona de arranque de la rampa (16) que, siempre con una pendiente del orden del 10 al 12%, va a parar a la cubierta (9) del edificio.

Como ya se expresó, en dicha cubierta (9) se ha emplazado el aparcamiento general del edificio donde, a cada uno de los copropietarios se le adjudica una superficie de aparcamiento proporcional al tamaño de la nave adquirida.

De este modo, las calles (11, 14, 18, 23 y 28) quedan libres para el tráfico de vehículos, pudiéndose aparcar en ellas únicamente para las operaciones de carga y descarga, lo que garantiza la fluidez de circulación, y asegura la realización de tales operaciones en la parte individual de cada nave.



1  
42047

8 ENE 1964



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-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25 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:



REIVINDICACIONES

1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

1a.- SISTEMA DE ACCESO Y LIBRE CIRCULACION DE VEHICULOS EN UN EDIFICIO INDUSTRIAL, caracterizado esencialmente por comprender la disposición de tres entradas independientes que desembocan en primera, segunda y plantas sucesivas del edificio habiendose previsto que la entrada a la primera planta, localizada bajo el nivel de la cota cero, venga determinada por una rampa o pasillo recto, de una sola dirección, que se comunica con una calle que centrada y longitudinalmente divide tal planta, la cual calle por el extremo opuesto al de entrada se continúa en una nueva rampa o pasillo, también de una sola dirección, que comunica directamente con el exterior; la entrada a la planta segunda del edificio en cuestión, localizada en identico punto donde se origina la anterior aunque con total independendencia, es también una rampa o pasillo recto de una sola dirección que, con una pendiente del orden del 10% enrasa con la calle que igualmente divide centrada y longitudinalmente esta planta, con la particularidad, asimismo, de continuarse esta calle en otra rampa o pasillo, también de una sola dirección, que independiente y directamente pone en comunicación con el exterior la citada segunda planta del edificio; la entrada a las plantas sucesivas tiene lugar a través de una rampa independiente de las anteriores, que asciende bordeando interior y perimetralmente el edificio con una pendiente del orden del 10 al 12% según zonas, dando entrada a cada una de estas plantas por distintos puntos de su desarrollo, los cuales puntos ponen en comunicación tal rampa con cada una de las calles que, al igual que en



1 - 8 ENE. 1974

42047



1 plantas primera y segunda, dividen también centrada y  
longitudinalmente al resto de plantas del edificio, ha-  
biendose provisto, además en un extremo de las calles  
comprendidas entre la segunda planta y última la dispo-  
5 sición de un acusado ensanche o fondo de saco para facili-  
tar la maniobra de camiones de gran tonelaje en tanto que  
tales ensanches se han previsto en ambos extremos o ter-  
minales de la calle presente en la última planta, con la par-  
ticularidad de que la rampa a través de la que se estable-  
ce la comunicación desde el exterior a las plantas terce-  
10 ra y sucesivas muere o se remata en la cubierta del edi-  
ficio donde queda localizado un amplio aparcamiento.

15 2ª.- Se reivindica por último como objeto que ha  
de recaer la Patente de Invención que se solicita SISTEMA  
DE ACCESO Y LIBRE CIRCULACION DE VEHICULOS EN UN EDIFICIO  
INDUSTRIAL.

20 Todo conforme queda descrito y reivindicado en  
la presente Memoria descriptiva que consta de trece páginas  
mecnografiadas.

Madrid, 30 de Noviembre 1.973

BERNARDO UNGRIA

P. P.

25

30

420047

420047

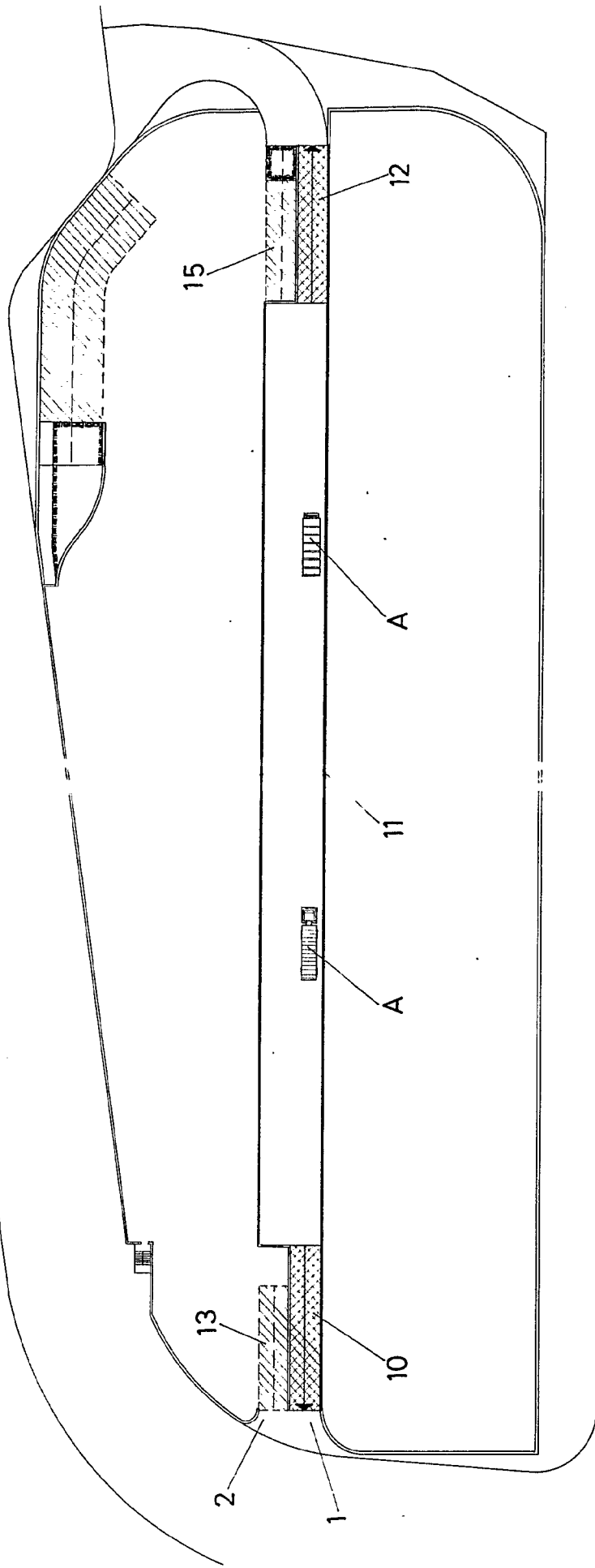
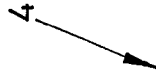


FIG-1

ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
 BERNARDO UNGRIA  
 P.P.

POOR QUALITY

IRABIA, S. A.

420047

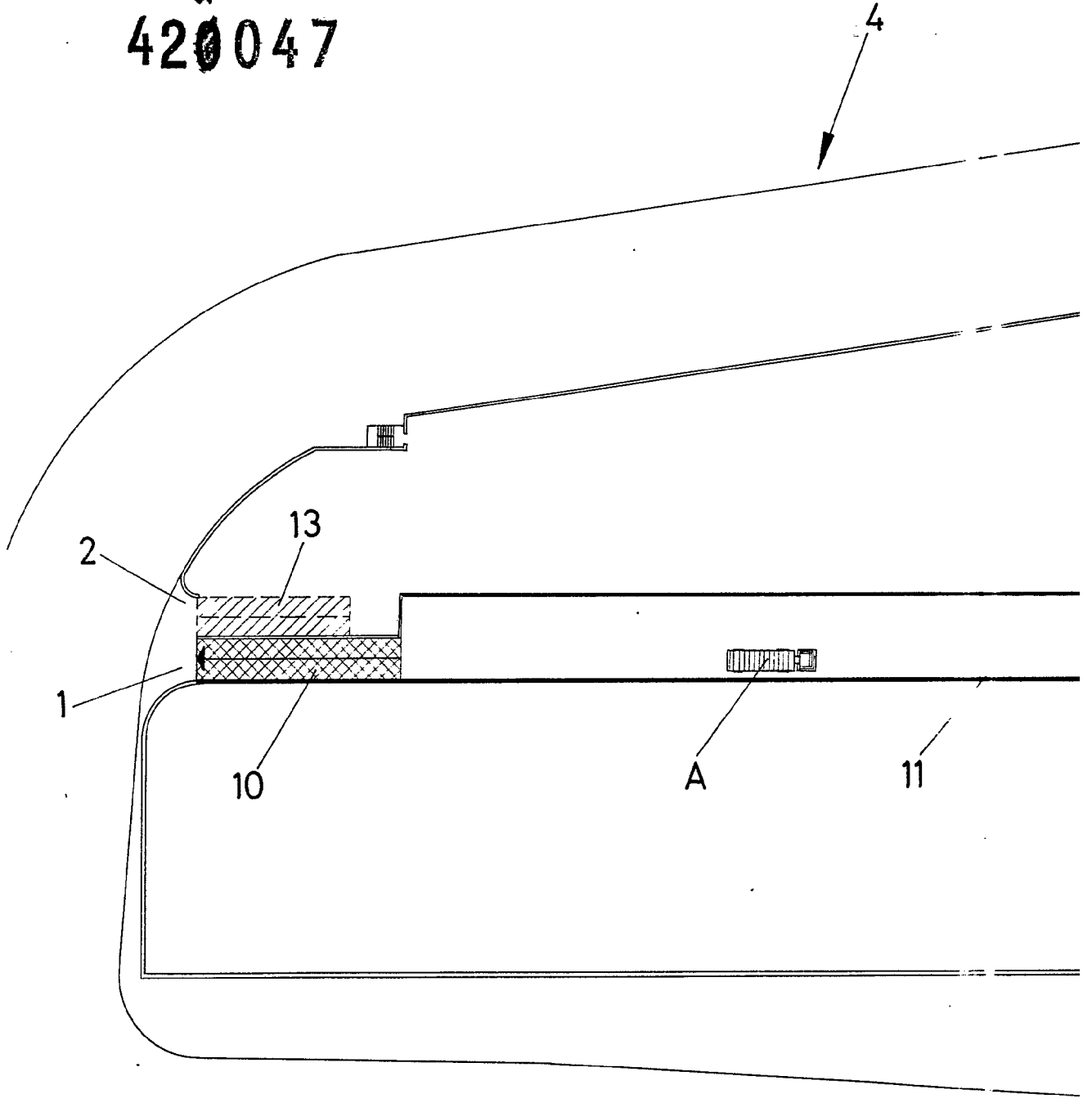
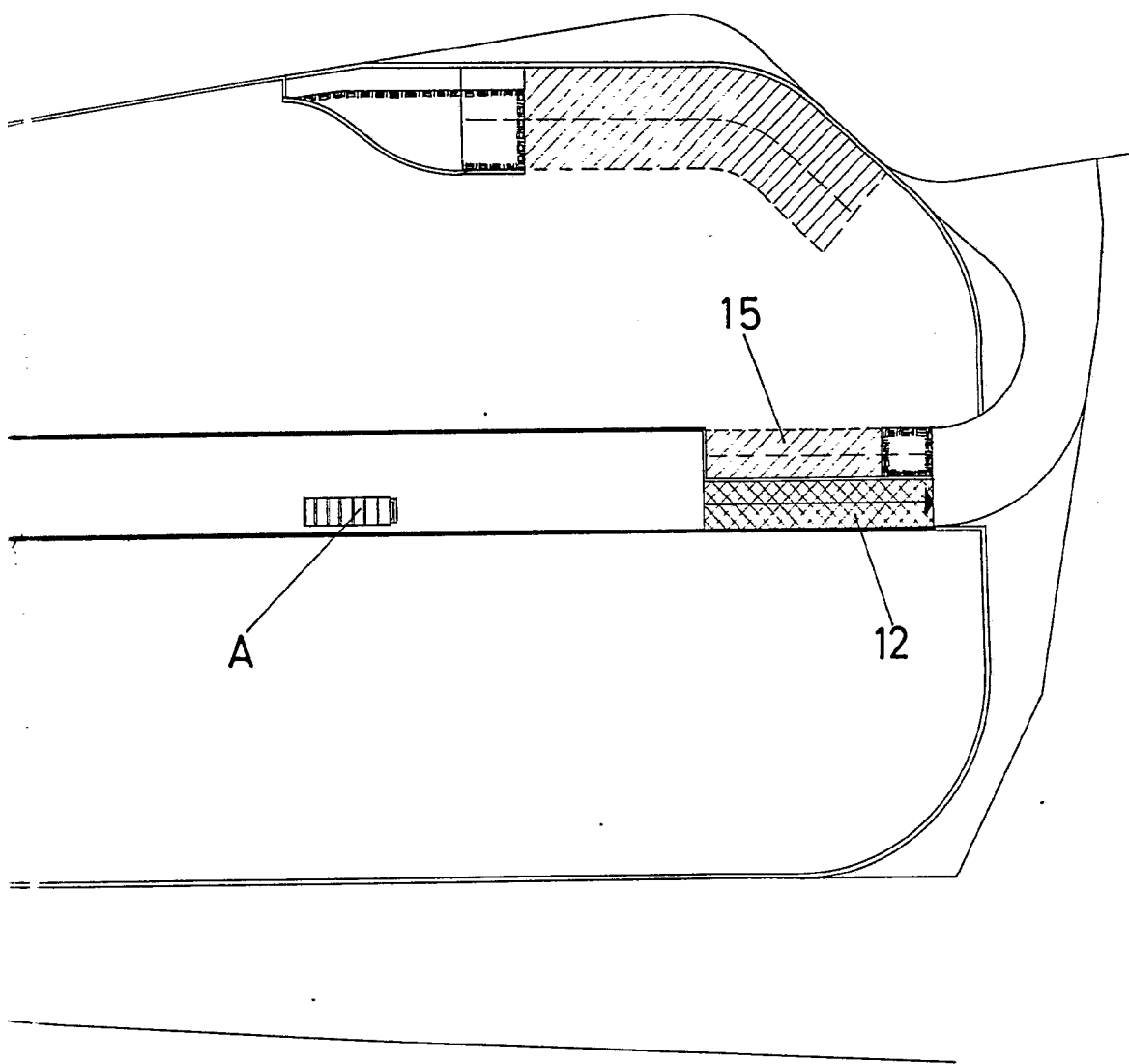


FIG-1

1-8 ENE 1974  
420047



3-1

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
BERNARDO UNGRIA  
P. P.

420047

420047

5

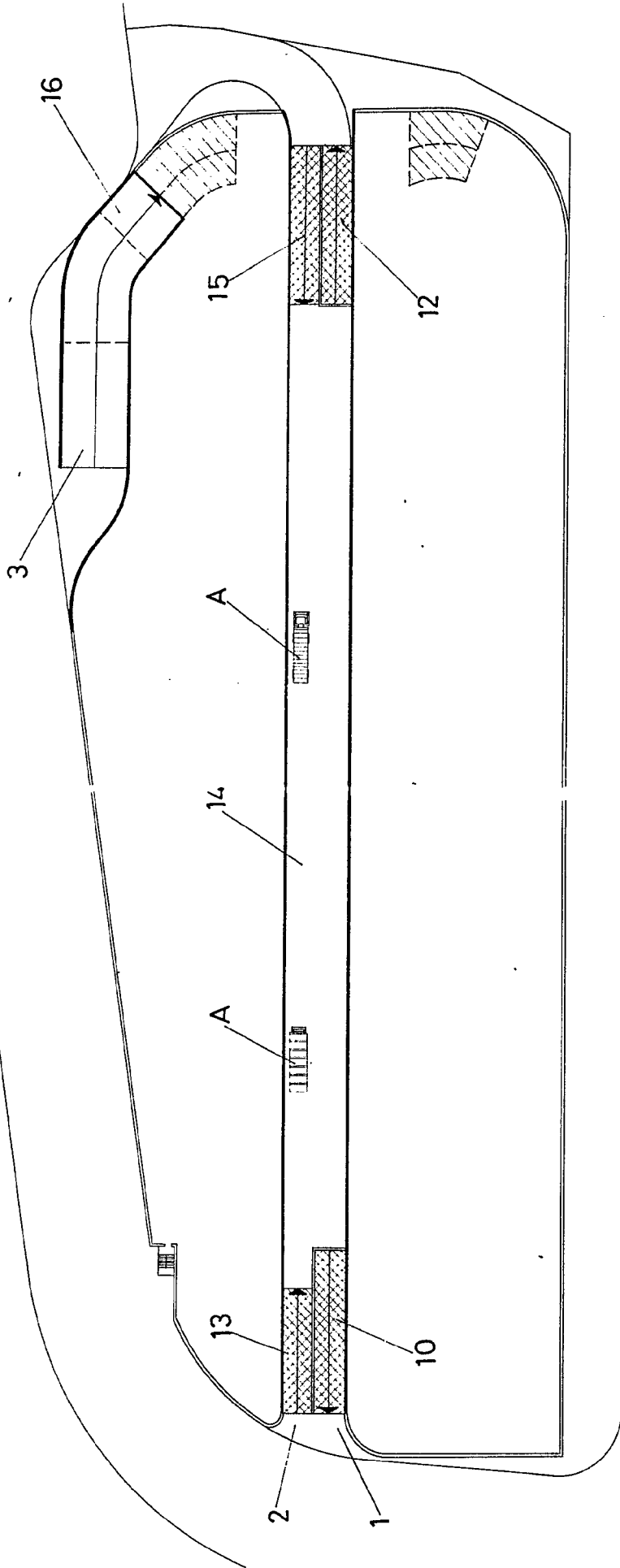
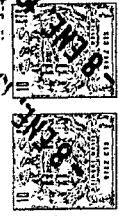


FIG-2

ESCALA VARIABLE  
de Noviembre de 1973  
Bernardo Ungria  
P.P. 1177

<sup>1</sup>  
420047

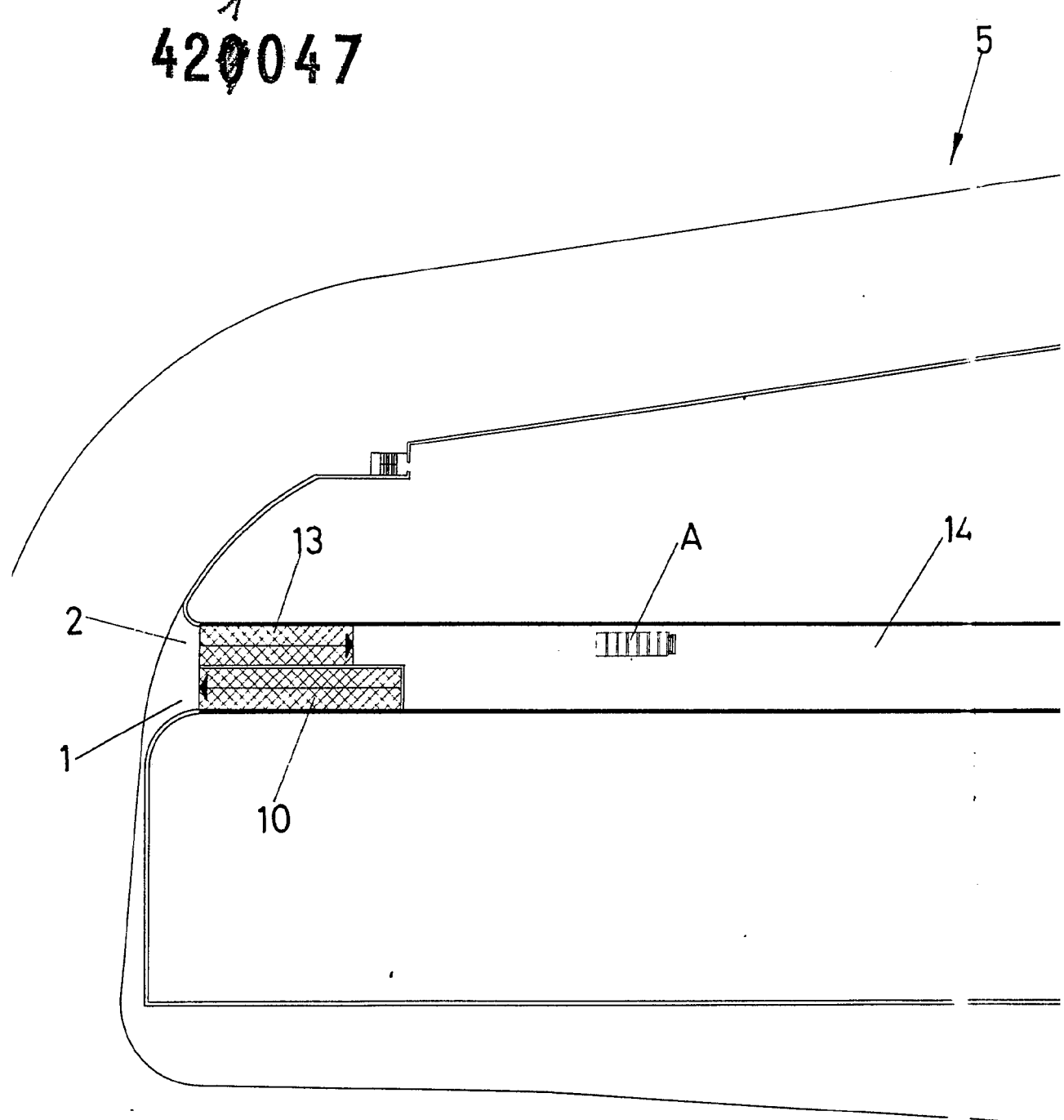
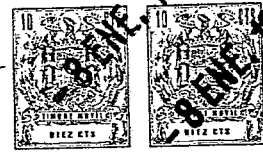
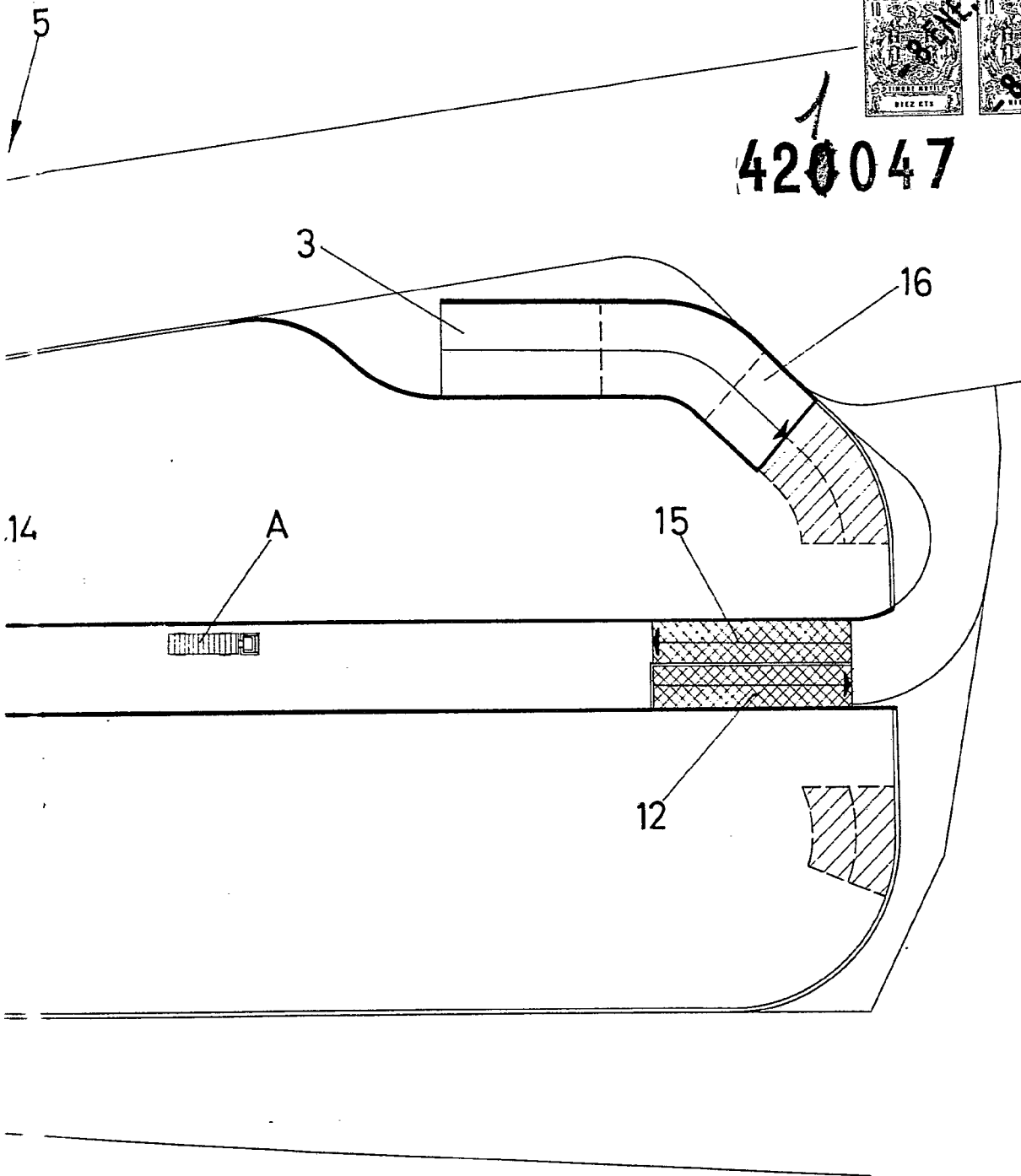


FIG-2



1  
420047



IG-2

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
BERNARDO UNGRIA  
p. p.

420047

420047

6

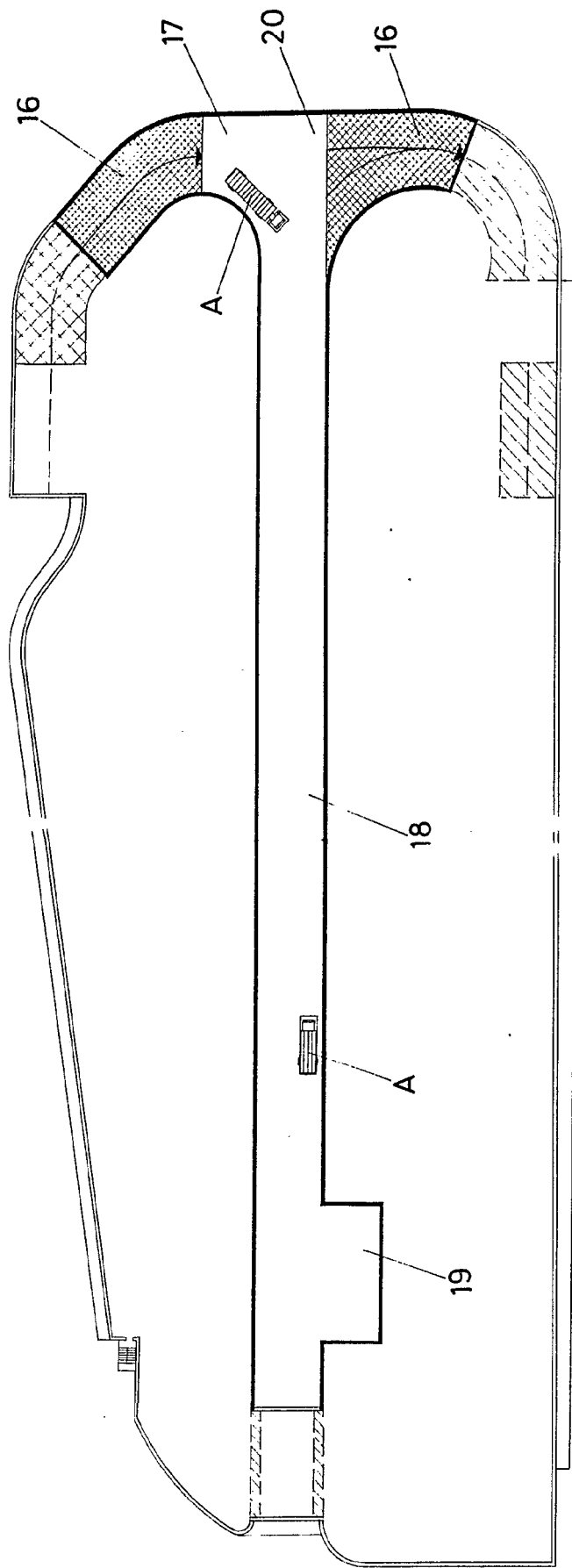


FIG-3

ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
 BERNARDO UNGRIA  
 P. P.

420047

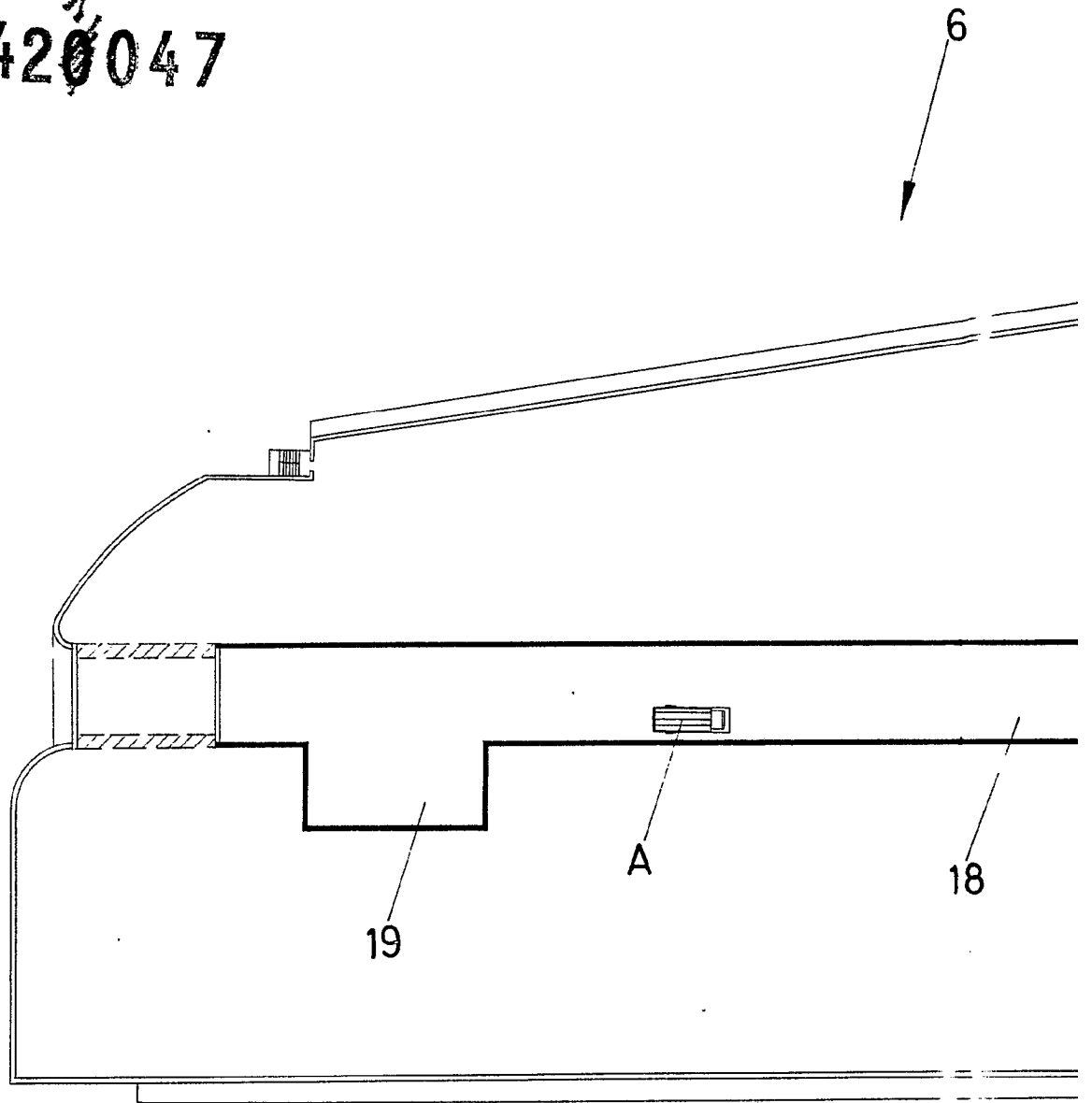
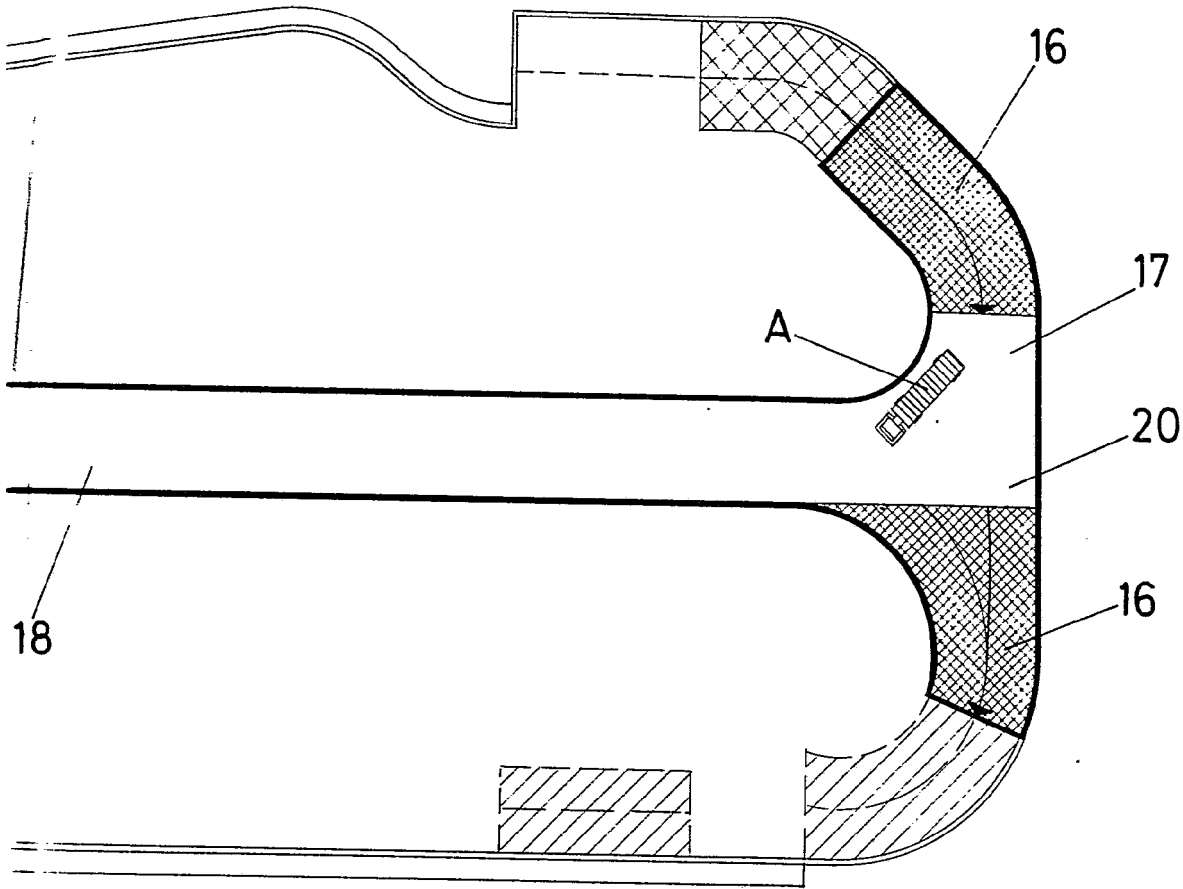


FIG-3

6

420041



18

16

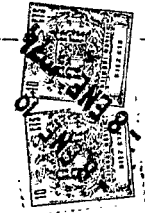
17

20

16

G-3

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
BERNARDO UNGRIA  
P. P.



420047

A

420047

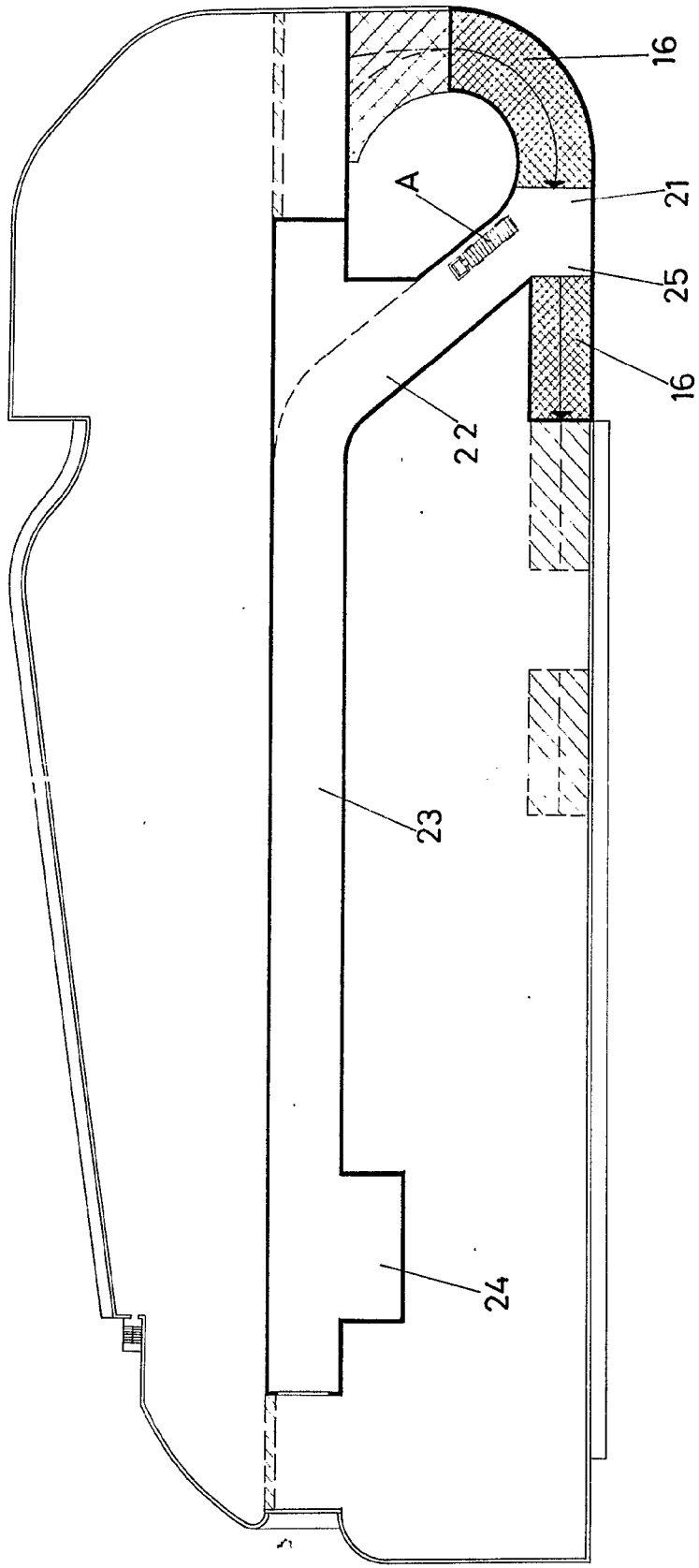


FIG-4

ESCALA VARIABLE  
 Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
 BERNARDO UNGRIA  
 P. P.

*[Handwritten signature]*

IRABIA, S. A.

1  
420047

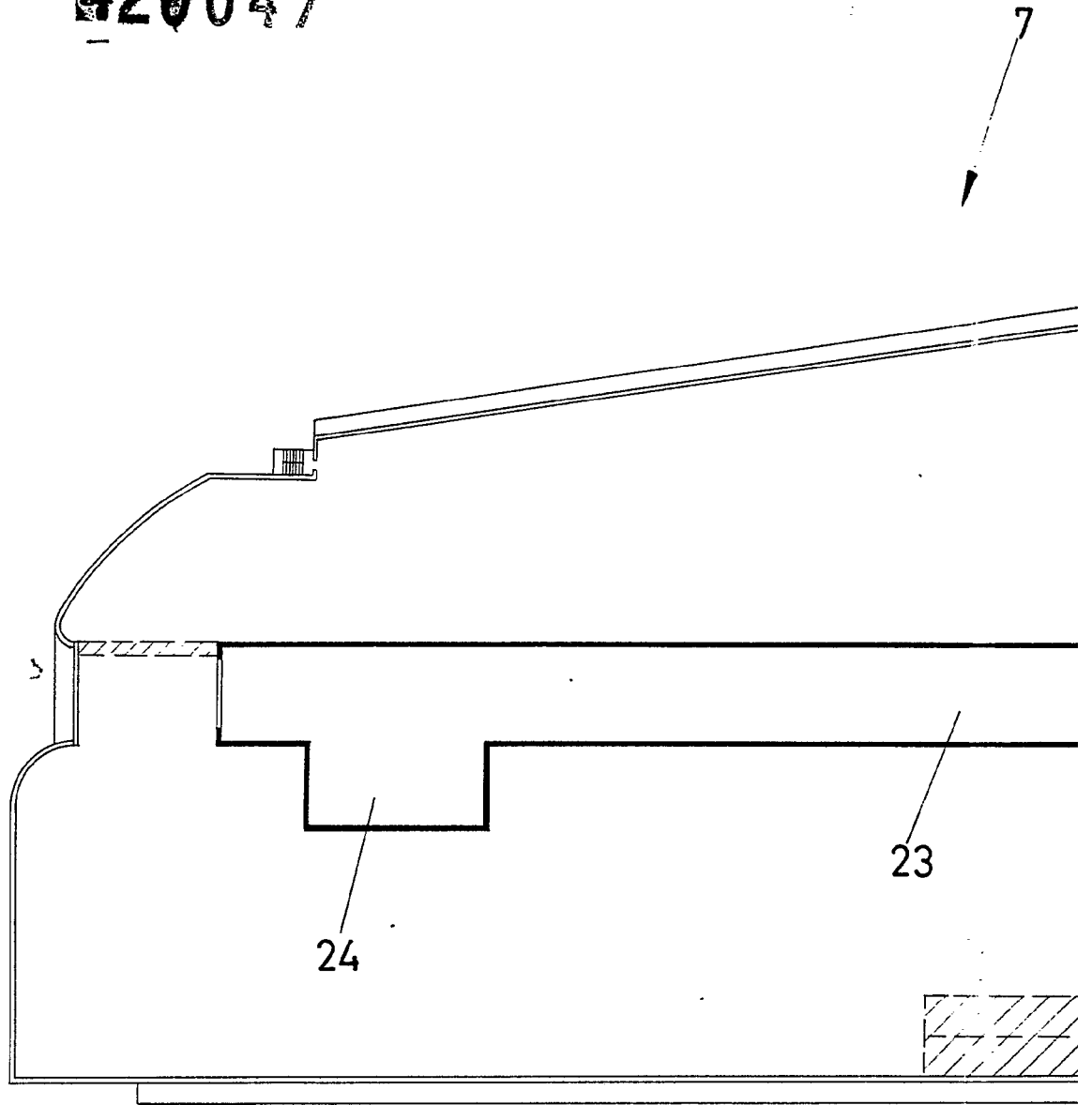
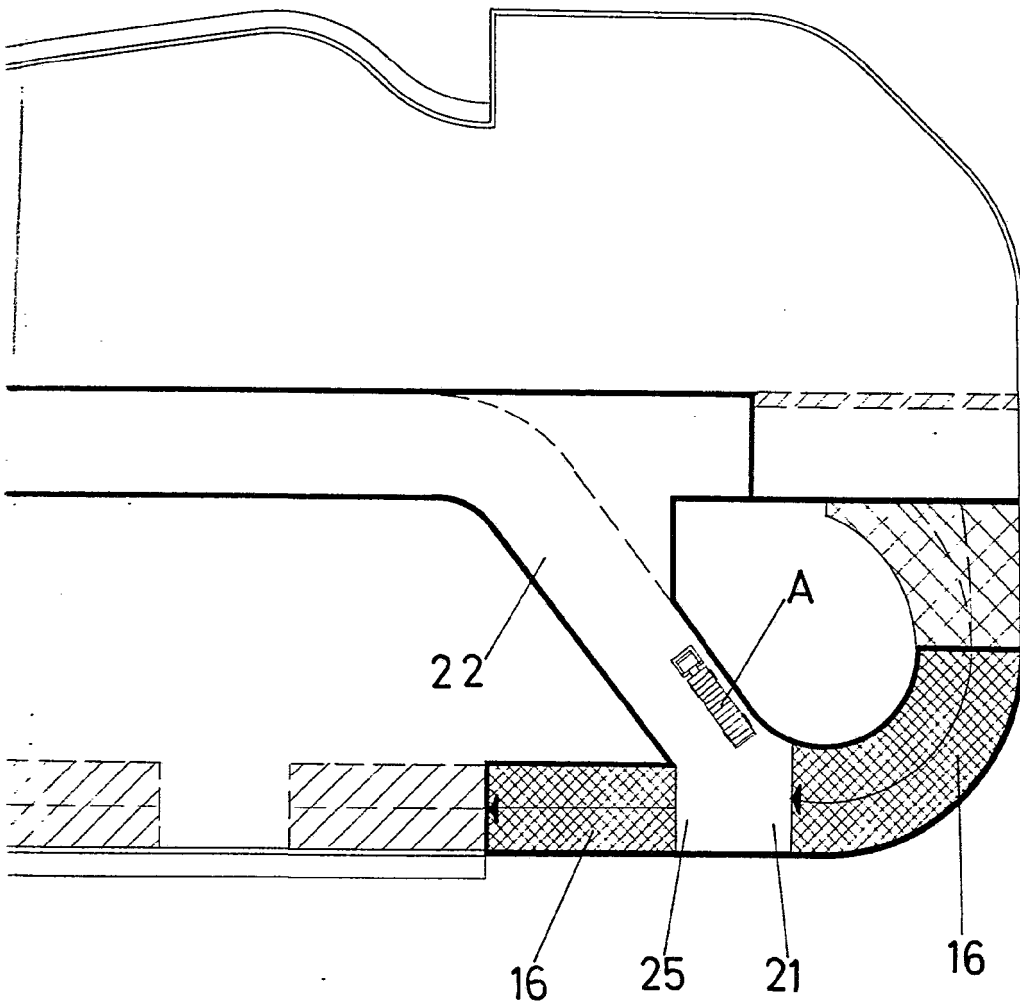
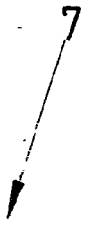


FIG-4



1  
420047



3-4

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
BERNARDO UNGRIA  
P. P.

420047

420047  
-8 ENE 1974  
-8 ENE 1974

420047

8

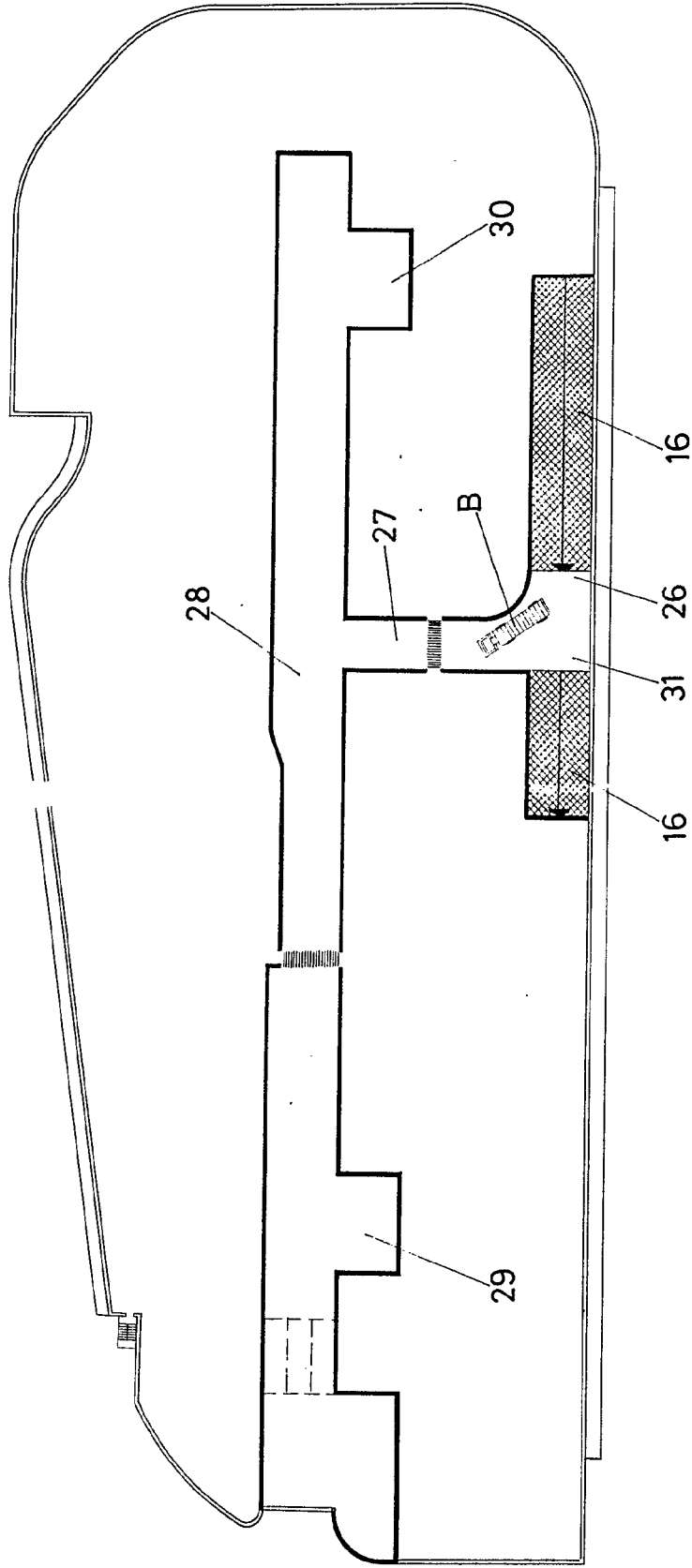


FIG-5

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Noviembre de 1973  
BERNARDO UNGRIA  
P. P.

1  
420047

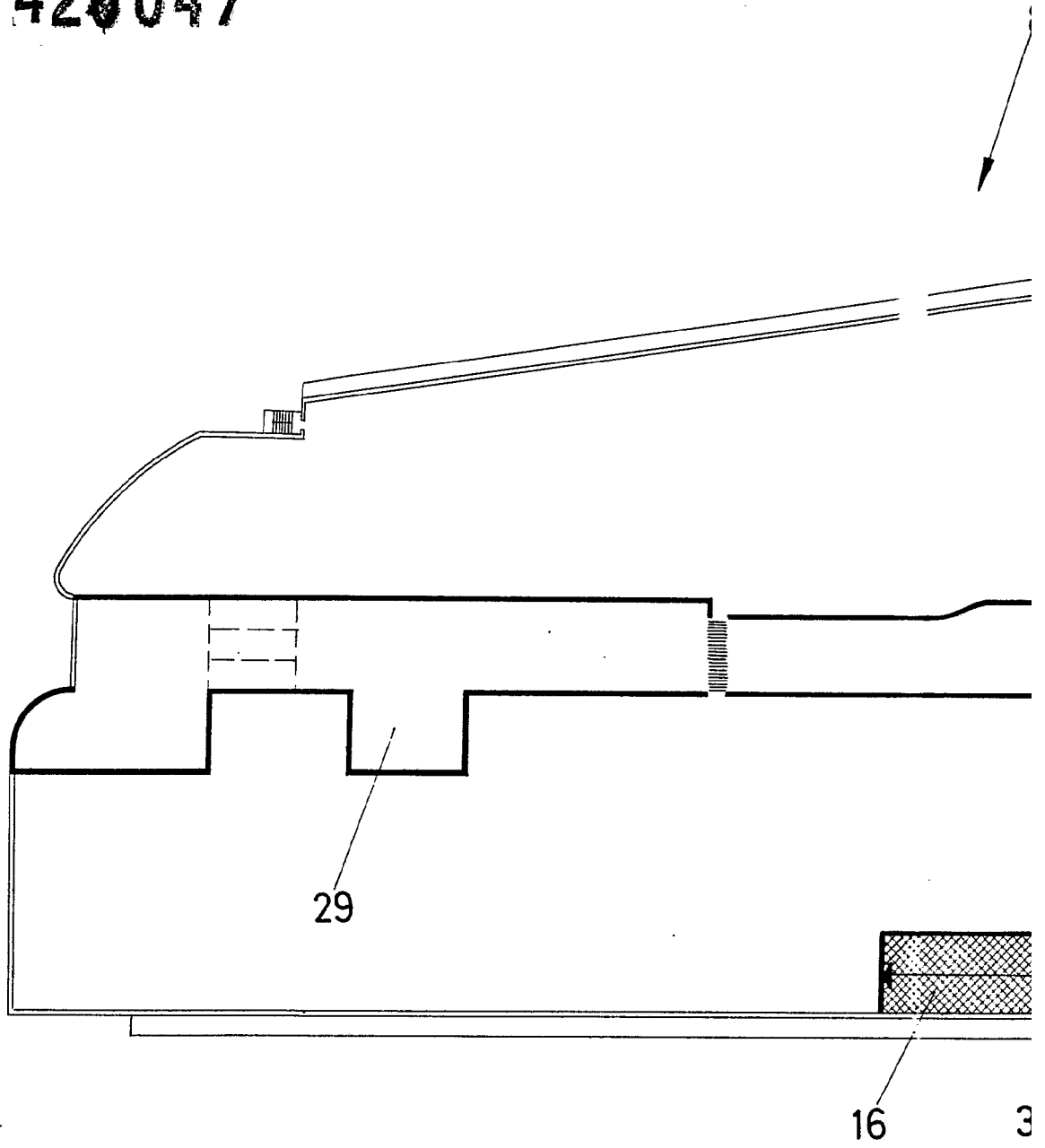
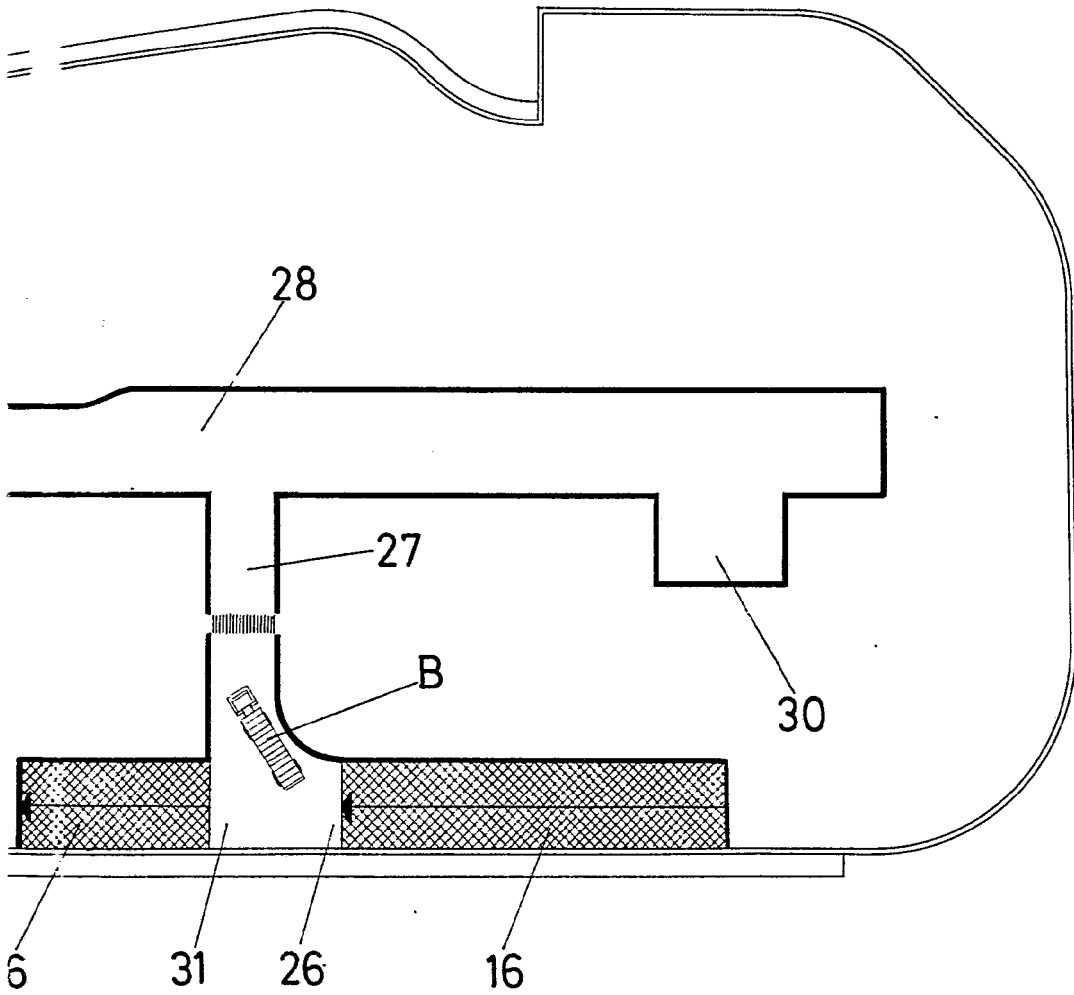


FIG-5



420047



IG-5

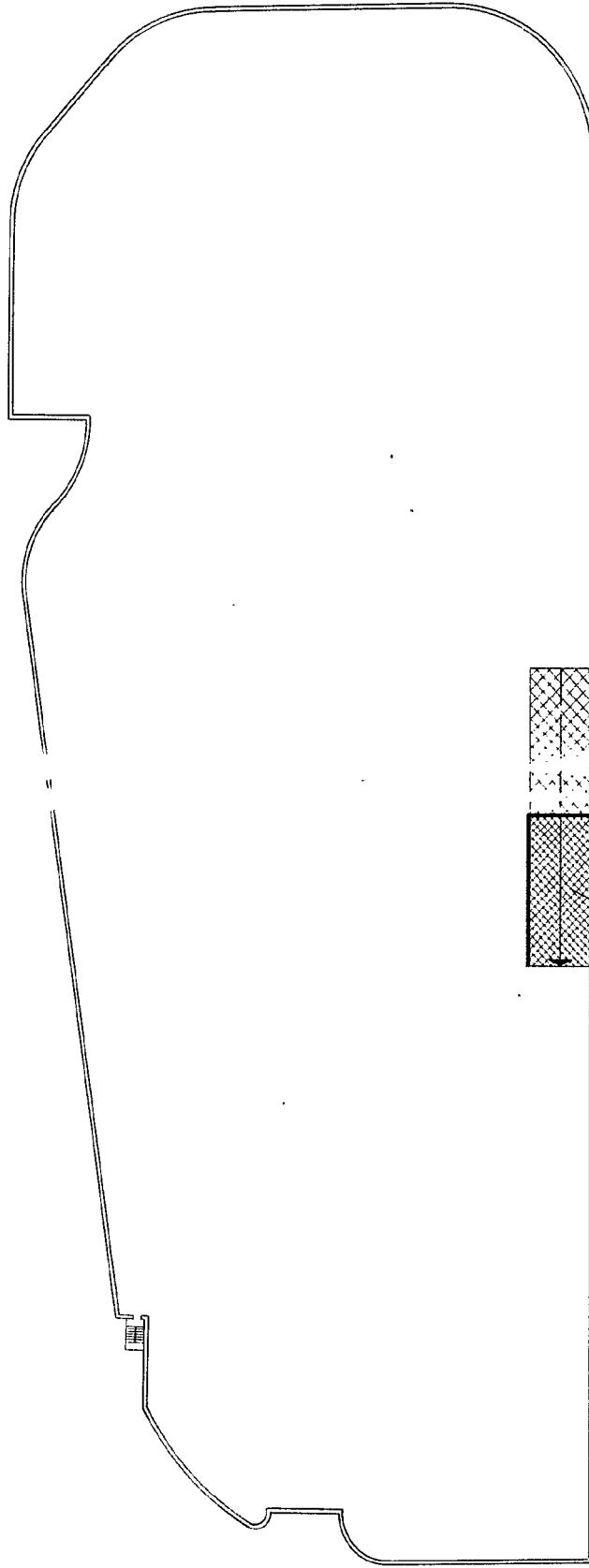
ESCALA VARIABLE  
Madrid, 30 de Noviembre, de 1973  
BERNARDO UNGRIA  
P. P.

420047



420047

9



16

FIG-6

ESCALA VARIABLE

Madrid, 30 de Noviembre, de 1973

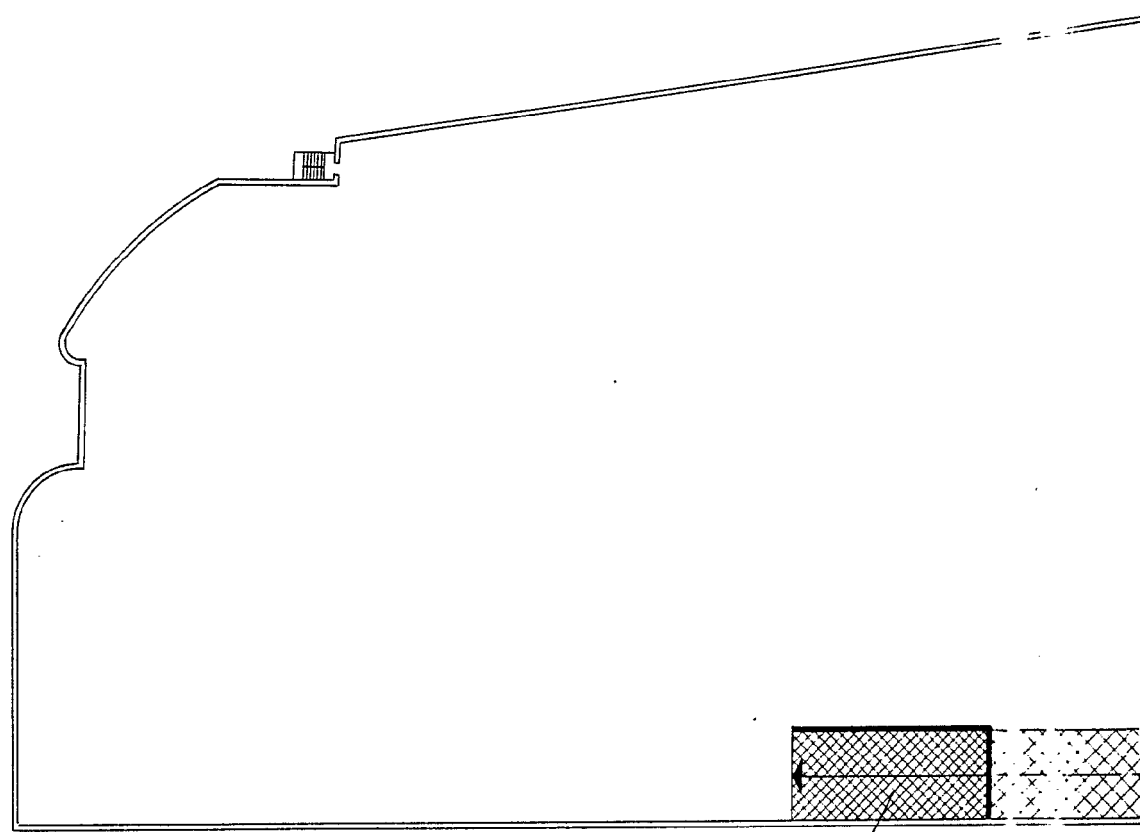
BERNARDO UNGRIA

P. P.

2/16

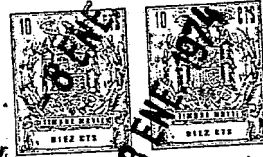
IRABIA, S. A.

1  
420047



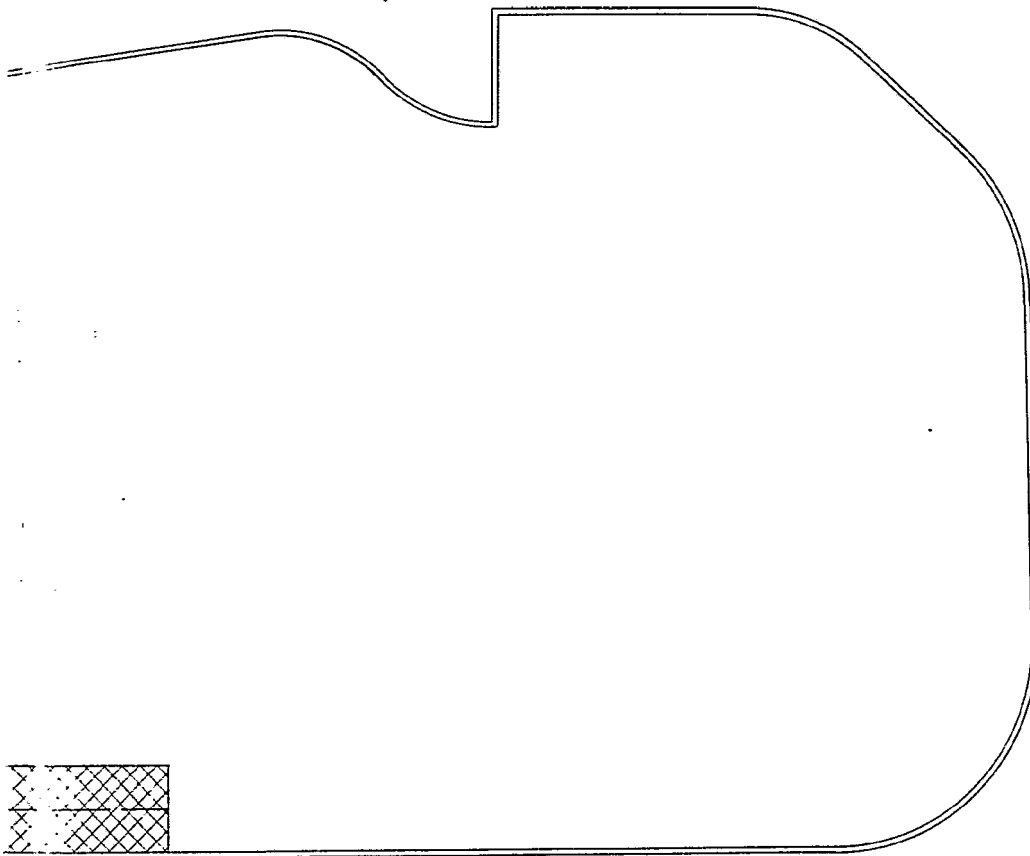
16

FIG-6



420047

9



IG-6

ESCALA VARIABLE

Madrid, 30 de Noviembre, de 1973

BERNARDO UNGRIA

p. p.