

SM



Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA



Organizacion CSA Ltda

SOLICITUD
PATENTE DE INVENCION

00-3449

21. EXPEDIENTE No.

54. TITULO

Tren Elevado

51. CLASIFICACION INTERNACIONAL

B61B13/06

71. SOLICITANTE

Bengoa Saez de Cortazar, Domingo

DOMICILIO

Vitoria (Alava) España

74. APODERADO

Dilia Rodriguez D'aleman

22. SANTAFE DE BOGOTA, D.C.

Enero 21 - 00

202099

REPUBLICA DE COLOMBIA

SIC

SUPERINTENDENCIA

DE INDUSTRIA Y COMERCIO

DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

SOLICITUD D



00 3449

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO

Folios: 25

Radicación : 88003449

D Fecha (AMD): 2000-01-21 16:25:34

O Trámite : 882 PATENTES D 1 REGISTRO/ 881 SOLICITUD

Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

DATOS DEL SOLICITANTE

(71) Nombre y Apellidos o Razón Social

BENGOA SAEZ DE CORTAZAR, Domingo

Nº de Identificación

Representante Legal (Persona Jurídica)

País de Domicilio

ESPAÑA

Departamento o Estado

Ciudad

VITORIA (ALAVA)

Dirección

Portal de Villarreal Nº. 15, 5º Izq. 01002 - Vitoria (alava), España

(74) DATOS DEL APODERADO

Nombre

DILIA MARIA RODRIGUEZ D'ALEMAN

Dirección

Carrera 11 numero 93-43 oficina 404, Santafe de Bogotá, S.A.

DATOS DEL INVENTOR Son (1) Inventores

Nacionalidad

(72) Nombre del Inventor (es)

1) BENGOA SAEZ DE CORTAZAR, Domingo

Dirección y Domicilio

1)Portal de Villarreal Nº. 15, 5º Izq. 01002 - Vitoria (alava), España

Continúa al respaldo...

Identificación

DATOS DE LA PATENTE DE INVENCION

(54) Título de la Invención **TREN ELEVADO**

PRIORIDAD REIVINDICADA

Sí ☒

No ☐

(33) ESPAÑA

(32) ENERO 25, 1999

(31) Nº Solicitud 9900140

Fuente Normativa: Convenio de París Art.4º

CLASIFICACION INTERNACIONAL

B61B13/06

SOLPA289

SRR

2

Industria y Comercio

SUPERINTENDENCIA

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO

Radicacion : 63003449 62300033 Folios: 25
Fecha (AMD): 2000-01-21 16:25:34
Tramite : 002 PATENTES D 1 REGISTRO/ 001 SOLICITUD
Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

NIT : 800176009-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 00 - 5,101
FECHA : ENERO 21 DE 2000

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	Nº. PAGO	FECHA POC	Vr. PAGO
CLARKE MODEST Y SO. COLOMBIA	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00024-9	895983	21/01/2000	2,482,000.00

***** CONCEPTO *****

CANT.	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01 SOLICITUDES	1 TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN 608,000.00
		TOTAL : \$ 608,000.00

SON: SEISCIENTOS OCHO MIL PESOS

RESPONSABLE :



RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE N°.

Carrera 13 No. 27-00 Pisos 5 y 10
Conmutador: 334 12 21
Fax: 281 31 25
Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

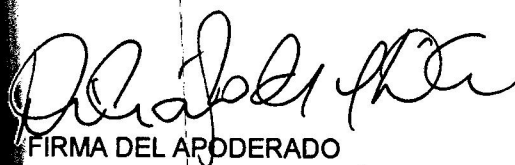
RESUMEN CON EL OBJETO Y LA FINALIDAD DE LA INVENCION

Tren elevado, compuesto por uno o más vagones (1) que se desplazan suspendidos de un monocarril (2) o similar. Cada vagón está compuesto por una estructura superior (5), que va suspendida del monocarril (2) mediante elementos de rodadura, y por una cabina (6) que va suspendida de la estructura (5) y relacionada con la misma a través de medios de elevación que permiten su desplazamiento e inferior (6'), próxima al suelo, para entrada y salida de pasajeros.

ANEXOS DE LA SOLICITUD

- | | |
|---|-------------------------------------|
| Certificado de Existencia y Representación Legal cuando el solicitante sea Persona Jurídica | ☐ |
| Poderes debidamente otorgados, o mención de su protocolización ante la S.I.C. | ☐ |
| Recibo de la tasa respectiva | ☒ |
| Si se reivindica prioridad, el certificado respectivo (copia legalizada) | ☐ |
| Traducción oficial | ☐ |
| Capítulo descriptivo | ☒ |
| Dibujos, planos necesarios | ☒ |
| Capítulo reivindicatorio | ☒ |
| Tarjeta archivo propietario según formato | ☒ |
| Tarjeta archivo temático según formato | ☒ |
| Extracto para resumen o para publicación según formato | ☒ |
| Arte final 12 x 12 cms | ☐ |

**SOLICITO LA CONCESION DE LA PATENTE DE INVENCION Y DECLARO QUE LA INVENCION ES
NUEVA Y DE MI PROPIEDAD**



FIRMA DEL APODERADO

C.C. 41.654.882

TP N° 20824 CSJ

RESUP289

TREN ELEVADO

La presente invención se refiere a un tren elevado, compuesto por uno o mas vagones que se desplazan suspendidos de un monorraíl y están especialmente destinados al transporte de pasajeros en centros urbanos.

Ya se conocen trenes elevados del tipo expuesto, todos los cuales están concebidos para desplazarse y mantenerse siempre a una distancia prácticamente constante del monorraíl del cual van suspendidos los vagones. Con esta concepción, los puntos de entrada y salida de pasajeros deben estar elevados del suelo para quedar situados a la altura de los vagones.

Cuando el tren elevado está concebido para discurrir por zonas urbanas, es necesario que los vagones queden situados a una cierta altura del suelo, suficiente para que no constituyan obstáculo a la circulación de vehículos y personas. Las estaciones o puntos de subida y bajada de pasajeros tienen que están

también elevados, exigiendo la construcción de estructuras que encarecen la instalación y además suponen un obstáculo en el área en que se construyen.

El objeto de la presente invención es eliminar los problemas expuestos, mediante un nuevo concepto de tren elevado, que permite suprimir las estaciones elevadas, con las consiguientes ventajas que ello supone, tanto desde el punto de vista económico, como desde el punto de vista de impedimentos u obstáculos a la circulación.

De acuerdo con la presente invención, cada uno de los vagones del tren elevado está compuesto por una estructura superior, que va suspendida del monorraíl y se mantiene a una distancia prácticamente constante del mismo, y por una cabina o habitáculo que va suspendida de la estructura superior, respecto de la que puede desplazarse en dirección vertical.

La estructura superior es portadora de los elementos de rodadura, a través de los que va relacionada con el monorraíl. Además esta estructura

superior lleva montado el mecanismo motor de accionamiento para el desplazamiento del tren.

El tren puede estar compuesto por uno o mas vagones, pudiendo en el segundo caso disponer todos ellos de medios de tracción, o solo uno o algunos de ellos.

La cabina se relaciona con la estructura superior a través de medios de elevación que permiten el desplazamiento vertical de dicha cabina, respecto de la estructura superior, entre dos posiciones límites, una superior, en la cual la cabina queda próxima a la estructura superior, para su desplazamiento horizontal junto con dicha estructura, y otra inferior, en la cual la cabina apoya o queda próxima al suelo para permitir la entrada y salida de pasajeros desde el nivel de la vía pública.

Los medios de elevación pueden consistir en uno o mas cilindros hidráulicos o neumáticos que van montados entre la estructura superior y la cabina de cada vagón. Los medios de elevación pueden consistir en

un único cilindro, dispuesto por ejemplo en posición centrada, y en guías telescópicas laterales que asegurarán el posicionado de la cabina respecto de la estructura superior, sin transmitir esfuerzos de torsión sobre el cilindro central. Los medios de elevación pueden también estar constituidos por dos o mas cilindros hidráulicos o neumáticos.

Con la constitución comentada, el desplazamiento del vagón o vagones del tren se hace a un distancia del suelo suficiente para permitir la libre circulación de vehículos y personas por debajo de dichos vagones, sin que constituyan obstáculo alguno. Cuando el vagón o vagones del tren llegan al lugar de parada, la cabina de los vagones desciende hasta apoyar o quedar próximos al suelo, de modo que la entrada y salida de pasajeros se realice desde el nivel de la vía pública. Una vez finalizada la operación de entrada y salida, la cabina vuelve a ascender hasta su posición elevada, para continuar su desplazamiento suspendida del monorraíl.

La cabina puede disponer de uno o mas huecos de acceso, cada uno de ellos dotado de la correspondiente puerta, que puede ir montada sobre la propia cabina o bien sobre la plataforma superior, ocupando una posición fija respecto de la misma, de modo que al ir defendiendo la cabina se va abriendo progresivamente el hueco de acceso.

En las zonas que sirven como estación, para la entrada y salida de pasajeros, podrá acotarse la superficie que ocuparán el vagón o vagones en la posición inferior, con el fin de impedir que sobre la misma puedan encontrarse vehículos o personas en el momento en que tiene lugar el descenso de la cabina o cabinas.

La constitución y ventajas del tren de la invención podrán comprenderse mejor con la siguiente descripción, hecha con referencia a los dibujos adjuntos, en los que se muestra, de forma esquemática y a título de ejemplo no limitativo, una posible forma de ejecución.

En los dibujos:

La figura 1 es un alzado lateral de un tren elevado constituido de acuerdo con la invención.

La figura 2 es una vista en planta del tren de la figura 1.

La figura 3 es una sección transversal del tren, tomada según la línea de corte III-III de la figura 1.

La figura 4 es una vista similar a la figura 3, con la cabina en posición inferior.

Las figuras 5 y 6 son vistas similares a las figuras 3 y 4, mostrando una posible forma de ejecución.

La figura 7 es una sección longitudinal esquemática de uno de los vagones que componen el tren de la figura 1.

La figura 8 representa en planta la zona de una vía pública destinada a la parada del tren de la figura 1, para la subida y bajada de pasajeros.

La figura 9 es una vista similar a la figura

- 7 -

7, mostrando una posible variante de ejecución.

El tren mostrado en las figuras 1 a 4 comprende uno o mas vagones que se referencian con el número 1, los cuales se desplazan suspendidos de un monorraíl 2, el cual está sustentado por columnas 3.

En el ejemplo representado en los dibujos, el monorraíl 2 presenta sección en doble T, sirviendo las alas inferiores como pistas para elementos de rodadura 4, a través de los que quedan suspendidos los vagones 1 del monorraíl 2, para su desplazamiento a lo largo del mismo.

De acuerdo con la invención, cada vagón 1 está compuesto por una estructura superior 5 y una cabina 6.

La estructura superior 5 es portadora de los elementos de rodadura 4 y de los mecanismos de accionamiento de los mismos, para el desplazamiento del vagón. La estructura superior 5 va situada a una altura constante del monorraíl 2.

La cabina 6 va relacionada con la estructura

superior 5 mediante medios de elevación que pueden consistir en uno o mas cilindros neumáticos o hidráulicos 7 y en uno o mas elementos telescópicos de vía vertical 8.

La estructura superior 5 queda por tanto suspendida del monorraíl 2, a través de los elementos de rodadura 4, mientras que en la cabina 6 queda suspendida la estructura superior 5 mediante el cilindro o cilindros 7.

La cabina 6 de cada vagón puede ocupar dos posiciones límites, una elevada, representada mediante línea continua en las figuras 1 y 3, y otra inferior 6', que se representa mediante línea discontinua en las figuras 1 y 3 y mediante línea continua en la figura 4, y en la cual apoya o queda cerca de la superficie 9 del suelo.

Con la constitución expuesta, cuando el tren se encuentra en situación de desplazamiento, la cabina de los vagones se encuentra en la posición límite superior referenciada con el número 6. En esta

- 9 -

posición, tal y como se muestra en la figura 5, la cabina 6 queda a una distancia de la superficie 9 del suelo suficiente para permitir libremente el desplazamiento de vehículos 10 y personas por debajo de dicha cabina. De este modo el tren elevado no constituye obstáculo ninguno en zonas transitables donde pueda estar instalado.

Cuando el tren alcanza la estación o zona destinada a la subida y bajada de pasajeros, una vez que se ha detenido el tren, la cabina 6 de los diferentes vagones desciende a la posición límite inferior 6' en la cual apoya o queda cerca de la superficie 9 del suelo, de modo que la entrada y salida de pasajeros pueda realizarse directamente desde el nivel de la vía pública o acera 10.

Como se representa en la figura 1, cada vagón puede disponer de uno o mas huecos de acceso, cada uno de ellos dotado de su correspondiente puerta 11 montada sobre la propia cabina.

También la puerta podría ir fijada a la

-10-

estructura superior 5, tal y como se muestra en las figuras 5 y 6, donde se referencia con el número 12, siendo entonces la puerta de altura fija y cerrando el hueco de acceso cuando la cabina 6 se encuentra en la posición elevada mientras que cuando se encuentra en la posición límite inferior 6', figura 6, el hueco quedará libre para permitir la entrada y salida de los pasajeros.

La cabina 6 puede quedar suspendida de la estructura superior por uno o mas cilindros neumáticos o hidráulicos, pudiendo las guías 8 consistir en otros tantos cilindros.

En la figura 7 se muestra de forma esquemática como el cilindro o cilindros 7 y las guías 8, unos y otros de estructura telescópica, van montados entre la estructura superior 5 y el fondo de la cabina 6. Puede existir un cilindro neumático o hidráulico central y guías laterales 8, pudiendo unos u otros ocupar posiciones coincidentes con las esquinas de la cabina 6.

Las guías 8 podrían quedar sustituidas por pivotes 16, fijadas en el techo de los vagones 6, los cuales se introducirían a través de orificios enfrentados 17, practicados en la estructura superior 5, cuando dichos vagones alcanzan su posición superior, siguiendo así como elementos de encorvamiento contra posibles movimientos de giro o vaivenes indeseables.

En las zonas de la vía pública destinadas a la subida y bajada de pasajeros pueden acotarse zonas 13 adyacentes a la acera 10, en las que queda impedido el tránsito y parada de vehículos 14 y personas, de modo que no exista riesgo alguno en el momento en que se para el tren y descienden las cabinas hasta la posición límite inferior.

Tanto el monorraíl 2 como los elementos de rodadura pueden adoptar cualquier constitución, así como el sistema de accionamiento del tren.

-12-

REIVINDICACIONES

1.- Tren elevado, compuesto por uno o mas vagones que se desplazan suspendidos de un monorraíl o similar, caracterizado porque cada uno de los vagones comprende una estructura superior, que va suspendida del monorraíl y se mantiene a una distancia del mismo prácticamente constante, y una cabina o habitáculo que va suspendida de la estructura superior, respecto de la que puede desplazarse en dirección vertical; cuya estructura superior está relacionada con el raíl a través de elementos de rodadura, para su desplazamiento a lo largo del mismo; y cuya cabina está relacionada con la estructura superior a través de medios de elevación que permiten el desplazamiento vertical de dicha cabina, respecto de la estructura superior, entre dos posiciones límites, una superior en la cual la cabina queda próxima a la estructura superior, para su desplazamiento horizontal junto con dicha estructura, y otra inferior, en la cual la referida cabina apoya o queda próxima al suelo, para permitir la entrada y

-13-

salida de pasajeros desde el nivel de la vía pública.

2.- Tren elevado según la reivindicación 1, caracterizado porque los medios de elevación están constituidos por uno o mas cilindros hidráulicos o neumáticos que van montados entre la estructura superior y la cabina y tienen un recorrido suficiente para desplazar a dicha cabina entre las posiciones límites superior e inferior citadas.

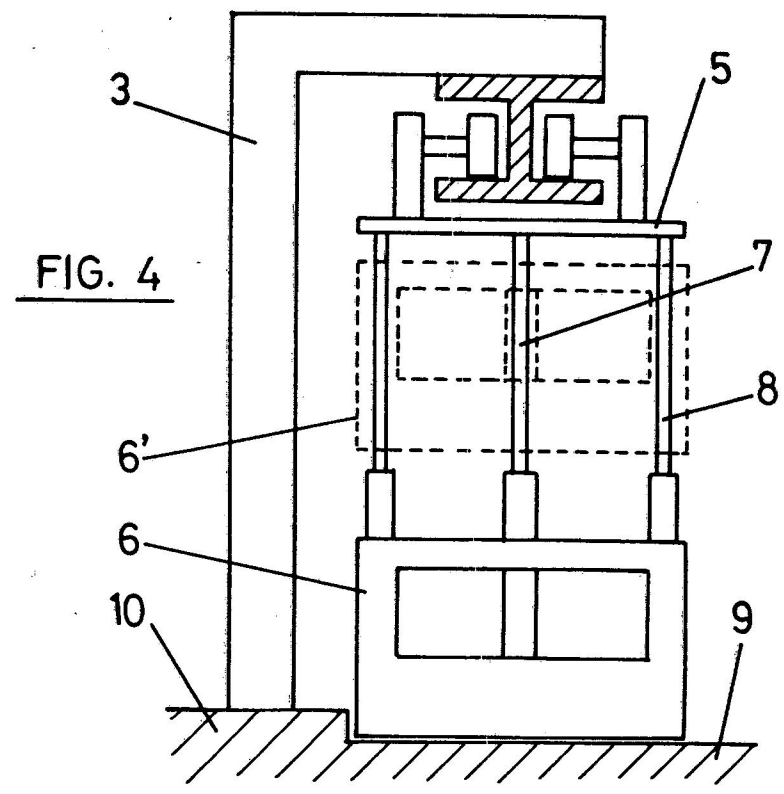
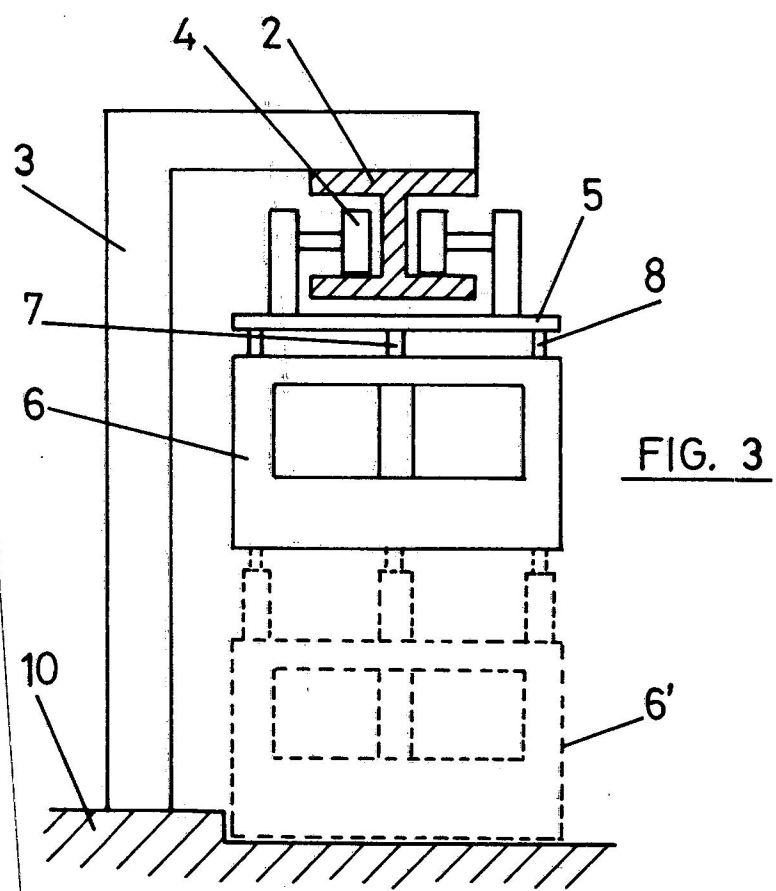
3.- Tren elevado según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque los medios de elevación incluyen además guías verticales telescópicas montadas entre la estructura superior y la cabina, que impiden la transmisión de esfuerzos de torsión al cilindro o cilindros citados.

4.- Tren elevado según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque el techo de las cabinas dispone de pivotes superiores introducibles a través de orificios enfrentados de la estructura superior, al alcanzar dichas cabinas su posición superior.

-14-

RESUMEN

Tren elevado, compuesto por uno o más vagones (1) que se desplazan suspendidos de un monocarril (2) o similar. Cada vagón está compuesto por una estructura superior (5), que va suspendida del monocarril (2) mediante elementos de rodadura, y por una cabina (6) que va suspendida de la estructura (5) y relacionada con la misma a través de medios de elevación que permiten su desplazamiento e inferior (6'), próxima al suelo, para entrada y salida de pasajeros.



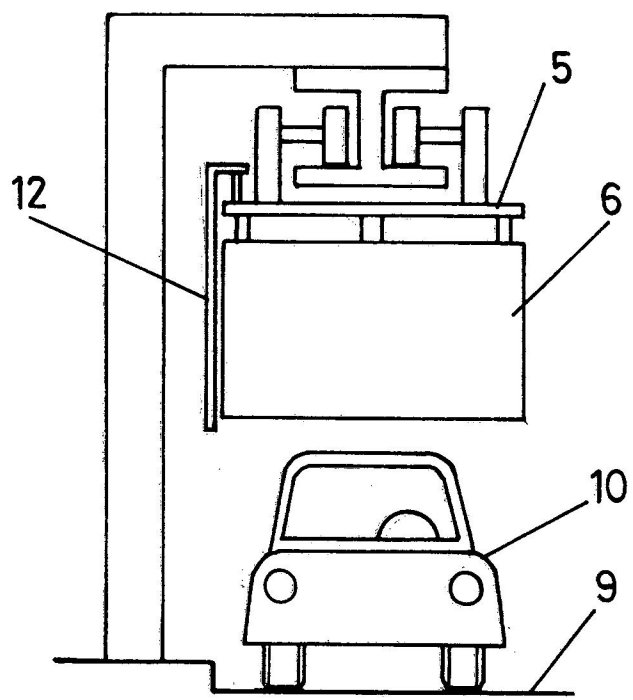


FIG. 5

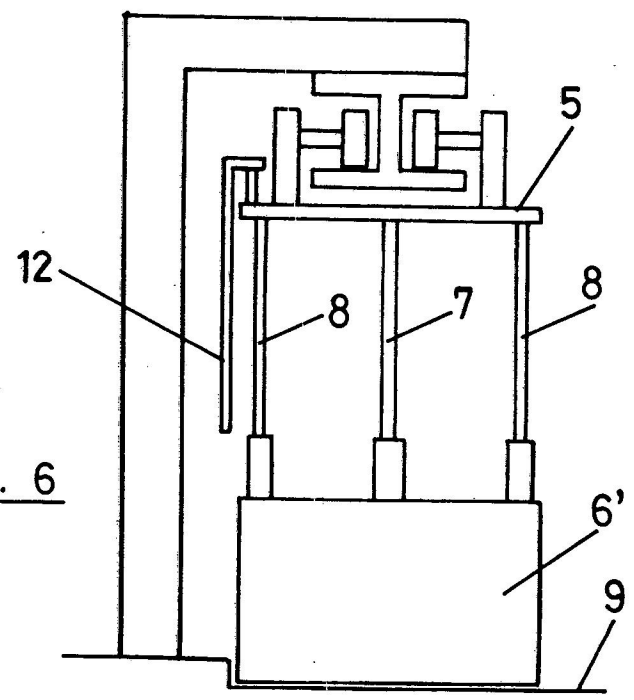


FIG. 6

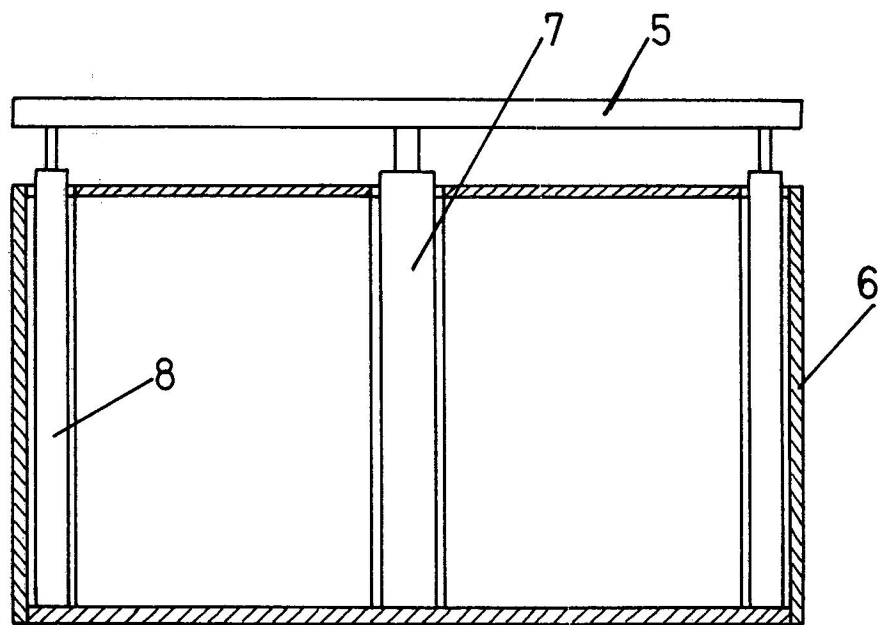


FIG. 7

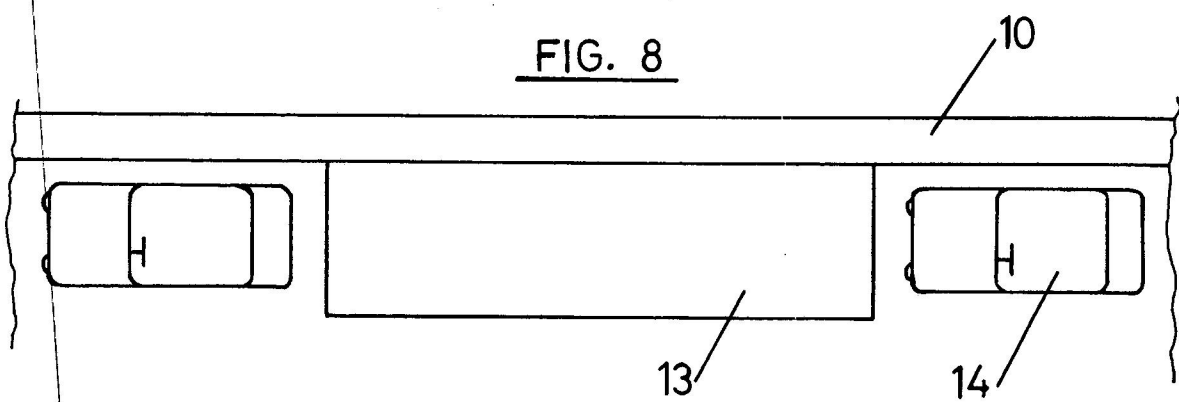


FIG. 8

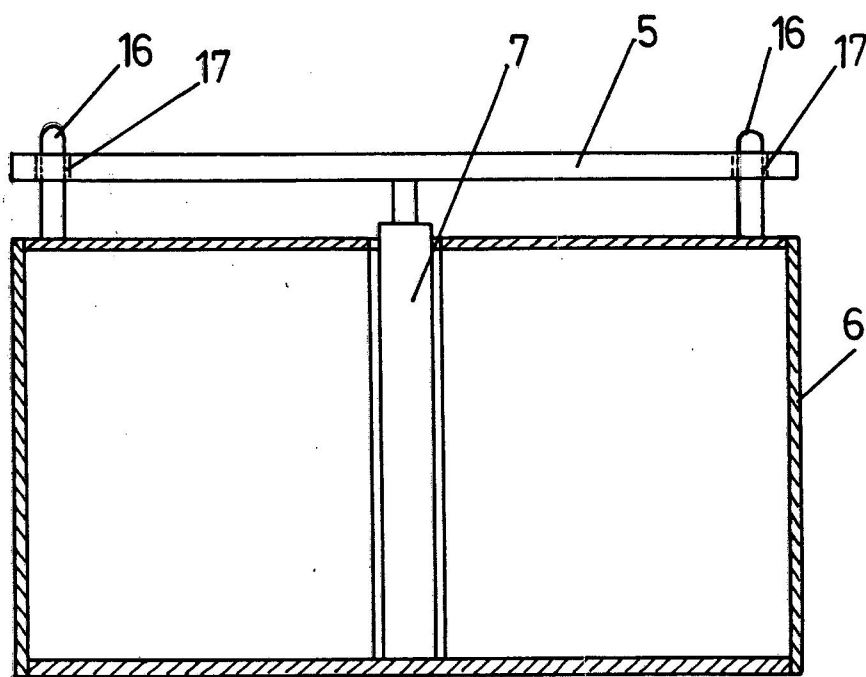


FIG. 9

23 26

REQUISITOS MÍNIMOS PARA ADMISIÓN/TRÁMITE

Patente de Invención

☒

Modelo de Utilidad

☐

- ☒ Nombre e Identificación del solicitante
- ☒ Nombre e Identificación del inventor
- ☒ Título o nombre de la invención
- ☒ Descripción
- ☒ Relvindicaciones
- ☒ Resumen
- ☒ Comprobante de pago

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

COMPLETA

INCOMPLETA

Diseño Industrial

☐

- ☐ Nombre e Identificación del solicitante
- ☐ Nombre e Identificación del inventor o diseñador
- ☐ Indicación del género de productos para los cuales debe utilizarse
- ☐ Representación gráfica
- ☐ Comprobante de pago

COMPLETA

INCOMPLETA

Elia C. C. C. C. R.
FIRMA RESPONSABLE.

Fecha _____

**DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES
PATENTES
PRIMER EXAMEN DE FORMA**

EXPEDIENTE No. 3449

TITULO: TREN ELEVADO.

CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL DE PATENTES :

B 61 B 13/06

FOLIO No. 29

La solicitud presenta defectos de forma en los siguientes aspectos:

1. Debe presentar los **artes finales**, dos copias en tamaño 12cm por 12cm en papel fotográfico o mantequilla para publicación con el extracto y una de 6cm por 6cm para anexar a la tarjeta blanca .

2. Los dibujos no fueron elaborados conforme lo establece el artículo 14-c de la Decisión 344 junto con el artículo 4-d del Decreto 117 de 1994. Debe presentarlos sobre papel tamaño oficio.

Examinador Técnico de Patentes		Fecha
Código No.: 14	Jefe División Nuevas Creaciones	25 / 02 /2000



DIVISION DE NUEVAS CREACIONES
PRIMER EXAMEN DE FORMA

25

430
2000-01-24

EXPEDIENTE 0-3449

Practicado el examen jurídico de acuerdo con lo establecido en el art. 21 de la Decisión 344 se determinó que esta solicitud de **Patente de Invención**:

- | | | |
|----------|----------|--|
| SI [] | NO [x] | NO APLICABLE [] Presentó los poderes necesarios en forma correcta (Decisión 344, art. 14-a). |
| SI [] | NO [] | NO APLICABLE [x] Acreditó, en forma correcta, la existencia y representación de la persona jurídica solicitante (art. 14-c de la Decisión 344; literal g) del art. 4 del Decreto 117/94). |
| SI [x] | NO [] | NO APLICABLE [] Presentó, en forma correcta el comprobante de pago por la tasa de presentación establecida (art. 13-f de la Decisión 344 y la Resolución 02 del 4 de enero del 2000). |
| SI [x] | NO [] | EXTEMPORANEAMENTE [] Reivindicó prioridad, dentro del plazo y de acuerdo con lo previsto en el Artículo 4 del Convenio de París. |
| SI [] | NO [x] | NO APLICABLE [] Presentó copia, certificada su conformidad por la Administración que recibió la solicitud de la cual reivindica prioridad, al momento de radicar la solicitud nacional. |
| SI [] | NO [] | NO APLICABLE [x] Presentó la traducción del capítulo reivindicatorio de la solicitud de la cual se reivindica prioridad (Art. 4, D-3 Convenio de París; Concepto: 5 de enero de 1999 S.I.C.). |
| SI [] | NO [x] | CUMPLE LOS REQUISITOS JURIDICOS |

OBSERVACIONES JURIDICAS CONVENIO DE PARIS: En todo caso, deberá presentar copia certificada su conformidad por la Administración que recibió la solicitud de la cual reivindica prioridad, **en cualquier momento dentro del plazo de tres (3) meses**, contados a partir de la fecha de depósito de la solicitud posterior. La omisión de esta formalidad implicará la pérdida del derecho de prioridad.

En consecuencia, se conceptúa que esta solicitud:

- | | | |
|--------|----------|--|
| SI [] | NO [x] | Se ajusta a los aspectos FORMALES indicados en la Decisión 344 y por tanto, |
| SI [] | NO [x] | Se recomienda PUBLICAR el extracto correspondiente. |

Santafé de Bogotá, D.C., 24 de enero del 2000

EXAMINADOR JURIDICO: Código 202002

29
Folio ~~28~~
26
430
2000-02-25

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
PRIMER EXAMEN DE FORMA

Radicación no 343
Concepto Técnico no _____ Clasificación Internacional de Patentes B61B ^{13/06}

Practicado el examen de acuerdo a lo establecido en el Art. 21 de la Decisión 344 se determinó que esta solicitud de **Patente de Invención**:

- SI ☒ NO ☐ Contiene la identificación correcta del inventor (Art.8, Art.13-a).
- SI ☒ NO ☐ Contiene la identificación correcta del solicitante (Artículo 13-a).
- SI ☒ NO ☐ Contiene el resumen con el objeto y finalidad de la invención en forma correcta (Art.13-e).
- SI ☒ NO ☐ Contiene el título o nombre de la invención en forma correcta (Art.13-b).
- SI ☒ NO ☐ Contiene la descripción clara y completa de la invención (Art.13-c).
- SI ☐ NO ☒ Contiene los dibujos correctos (Art.14-c junto con el literal d) del Art. 4 del Dto. 117 del 94).
- SI ☒ NO ☐ Contiene las unidades de medida en el sistema exigido (Art.14-c junto con el Decreto 3464 del 26 de diciembre de 1980).
- SI ☒ NO ☐ Contiene una o más reivindicaciones, en forma correcta, que precisen la materia para la cual se solicita la protección mediante la patente (Art.13-d).
- SI ☒ NO ☐ Contiene el extracto de acuerdo con el literal c) del artículo 4 del Dto. 117 /94.
- SI ☐ NO ☒ Contiene el arte final del dibujo característico de acuerdo con el literal c) del artículo 4 y el artículo 27 del Dto. 117 /94.
- SI ☒ NO ☐ Contiene la tarjeta del Archivo Temático [formato P-104] en forma correcta (Art.14-c junto con el literal b) del artículo 4 del Dto. 117 /94).
- SI ☒ NO ☐ Contiene la tarjeta del Archivo de Propietarios [formato P-105] en forma correcta (Art.14-c junto con el literal b) del artículo 4 del Dto. 117 /94).
- SI ☐ NO ☒ **CUMPLE LOS REQUISITOS TÉCNICOS**

OBSERVACIONES Y OTROS: SI ☐ NO ☐ ver hoja(s) anexa(s)

Santa Fe de Bogotá, D.C., FEBRERO 25, 2000

14
EXAMINADOR TÉCNICO

EXPEDIENTE 0-3449

AUTO 0131

LA JEFE DE LA DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

DISPONE

ARTICULO PRIMERO: Reconocer personería al doctor xxxx, como apoderado del solicitante, en los términos y para los efectos del poder conferido

ARTICULO SEGUNDO: Conforme lo establece el artículo 22 de la Decisión 344 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, requiérrese al solicitante, para que dentro del plazo de treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de notificación del auto, presente respuesta a las observaciones o complemente los antecedentes señalados en el examen de forma.

ARTICULO TERCERO: Notificar por estado el presente auto, advirtiéndole que contra el no procede recurso alguno en la vía gubernativa.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Santafé de Bogotá D.C., a los

29 FEB. 2000

LA JEFE DE LA DIVISION DE NUEVAS CREACIONES,

ALIX CARMENZA CESPEDES DE VERGEL

NOTIFICADO POR ESTADO

Santafé de Bogotá D.C.,
fecha.

02 MAR 2000

notificado por anotación en estado de esta misma

VENCIMIENTO NOTIFICACION ESTADO

SOLICITO PRORROGA TERMINO SI___ NO___

VENCIMIENTO TERMINO PRORROGA