

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

Señor(a)
GEOPIER FOUNDATION COMPANY, INC.
mde@mdelaw.com

Asunto: PATENTE DE INVENCIÓN - PCT

Patente de Invención	PT	Patente de Modelo de Utilidad			
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	PCT	Capítulo I	X	Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/US2014/053985				
Fecha de Presentación Internacional	4 de septiembre de 2014				

Como resultado del examen de fondo realizado, con fundamento en el Artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se comunica:

1. Documentos estudiados

Descripción:	16-55810-0000-0000	03 de marzo de 2016
Reivindicaciones:	16-55810-0000-0000	03 de marzo de 2016
	16055810	10 de agosto de 2016
Dibujos:	16-55810-0000-0000	03 de marzo de 2016
Oposiciones:	No se presentaron	
Prioridad:	País: Estados Unidos (US), Número: 61/874050, Fecha: 05 de septiembre de 2013	

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de prioridad porque esta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido (Art. 9 D 486) y su contenido técnico corresponde con el de la prioridad reivindicada.

3. Objeto de la invención

De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2.2.2 del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única para efectos del examen de patentabilidad, se tendrá en cuenta la tasa pagada por el solicitante al momento de comenzar el examen para las reivindicaciones adicionales; esto es que cuando la solicitud contenga más de diez (10) reivindicaciones y no se haya pagado la tasa complementaria, sólo se estudiarán las cubiertas por la tasa pagada. Por lo tanto, debido a que solo se pagó la tasa complementaria correspondiente a 17 reivindicaciones adicionales se estudiarán las reivindicaciones 1 a 27 del capítulo reivindicatorio (Radicado No. 16055810 del 10 de agosto de 2016).

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

Título de la solicitud: “SISTEMA Y MÉTODO DE ESTABILIZACIÓN DE ESTRUCTURAS DE VÍAS DE FERROCARRIL USANDO UN APARATO DE TRANSFERENCIA DE CARGA” (Radicado No. 16-55810-0000-0000 del 03 de marzo de 2016).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la deformación y presencia de asentamientos permanentes en las camas de ferrocarril debido a la construcción de líneas ferroviarias sobre un terreno de baja resistencia o terrenos que son afectados por la acumulación de aguas lluvias.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un sistema para la estabilización de traviesas y carriles de ferrocarril que incluye un elemento de carga vertical y un elemento de carga superior, en el que ambos elementos transfieren al suelo subyacente menos comprimible la carga aplicada a las traviesas y los carriles de ferrocarril.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): E02D 3/08, E01B 2/00.

4. De la solicitud de patente

Título

El término “*usando*” no está permitido, dado que una invención no puede ser patentada por su uso. Se sugiere eliminar la expresión “*usando un aparato de transferencia de carga*”.

Reivindicaciones (Art. 30 D 486, Art. 22 PCT)

- Los fragmentos: “*son elementos de transferencia de la carga aplicada a las traviesas (160) y los carriles de ferrocarril desde las traviesas (160) y los carriles de ferrocarril al suelo subyacente menos comprimible bajo las traviesas (160) y los carriles de ferrocarril*” (reiv. 1), “*para que actúe como una restricción lateral*” (reiv. 11) corresponden a funcionalidades, las cuales pueden estar presentes en las reivindicaciones, pero no le pueden dar novedad a un producto, dado que cuando se reivindica un producto, las funcionalidades sirven para entender la relación que hay entre los diferentes elementos estructurales de un producto, pero son solo los elementos estructurales los que definen a dicho producto haciendo a las funcionalidades opcionales, de tal manera que no se tienen en cuenta para el estudio de patentabilidad.
- Los términos: “*material compuesto*” (reiv. 3, 9, 16, 20), “*material granular*” (reiv. 23), “*material flexible*” (reiv. 15, 16, 19, 20) son de carácter general que sugieren de forma imprecisa que la protección se extiende a posibles variaciones o modificaciones, por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere redefinir la reivindicación con base en las características técnicas esenciales del objeto reclamado.
- Los fragmentos: “*que define un interior de sujeción del material de construcción granular y que define una abertura de recepción del material de construcción granular hacia el interior*” (reiv. 4, 23), “*está configurada para expandirse lateralmente hacia el exterior*” (reiv. 4) hacen referencia a resultados a alcanzar y no definen al producto, puesto que la reivindicación incluiría no sólo la solución propuesta por el solicitante, sino todas las alternativas presentes o futuras que

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

lleguen a esos resultados. Se sugiere remplazarlos por las características esenciales estructurales que contribuyen a la obtención de esos efectos.

- El fragmento: *“en donde la carcasa es flexible”* (reiv. 4) sugiere una ventaja técnica, la cual no se acepta como característica del producto ya que no define específicamente la estructura de la invención. Se sugiere redefinir la reivindicación con base en las características técnicas esenciales del objeto reclamado.
- Las expresiones: *“otros materiales”* (reiv. 9, 16, 20), *“forma articulada”* (reiv. 14), *“uno o más”* (reiv. 17), *“dos o más”* (reiv. 18) *“localizaciones relativas”* (reiv. 21) son imprecisas, por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlas por términos precisos o rangos concretos.
- Se sugiere modificar la numeración de las etapas del método de las reivindicaciones 25 y 27, dado que en ambos casos se usa la misma. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que la etapa “d” del método está definida en la reivindicación 22.
- La reivindicación 26 no es concisa porque en ésta se reclama la misma materia técnica presentada en la reivindicación 23. Se sugiere retirar la reivindicación 26 del capítulo reivindicatorio.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de presentación de la solicitud de prioridad: 05 de septiembre de 2013, y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US2011/0064526	“Extensible shells and related methods for constructing a support pier”	17/marzo/2011
D2	US7510350	“Helical anchor with hardened coupling sections”	31/marzo/2009
D3	US5575593	“Method and apparatus for installing a helical pier with pressurized grouting”	19/noviembre/1996
D4	Artículo 1	“Centrifuge investigation of load transfer mechanisms in a granular mattress above a rigid inclusions network”	12/enero/2013
D5	US4494694	“Support system for a railroad track”	22/enero/1985

El documento D1¹ divulga una carcasa extensible y un método para construir un pilar de soporte en el suelo (Resumen).

El documento D2² divulga un pilar helicoidal empleado como soporte estructural para, paredes, plataformas, torres, puentes y similares (Col. 1, líneas 14-20).

El documento D3³ divulga un método y aparato empleado para incrementar la rigidez del suelo para mejorar su habilidad para soportar estructuras. El aparato incluye un pilar con hélices (Resumen).

¹ <http://www.google.ch/patents/US20110064526>

² <http://www.google.ch/patents/US7510350>

³ <http://www.google.ch/patents/US5575593>

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

El artículo D4⁴ divulga una investigación sobre el mecanismo de transferencia de cargas en suelos compresible con refuerzos por pilotes (Resumen).

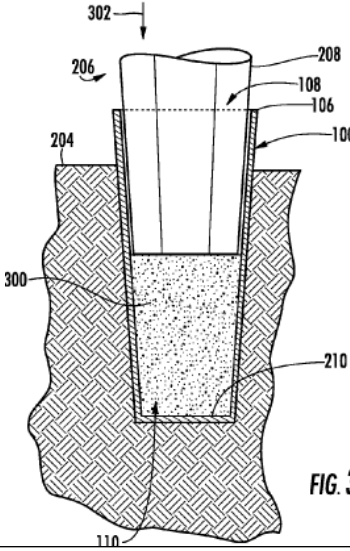
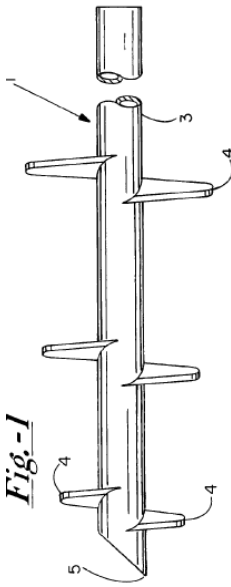
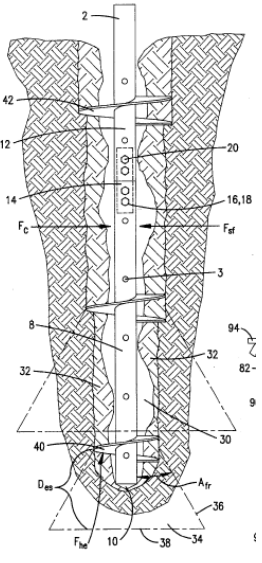
El documento D5⁵ divulga un sistema de soporte para una vía de ferrocarril específicamente adaptado para la mejora del rendimiento de los ferrocarriles (Resumen).

6. Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en “Un sistema (100) para la estabilización de traviesas (160) y carriles de ferrocarril...” (Radicado No. 16055810 del 10 de agosto de 2016).

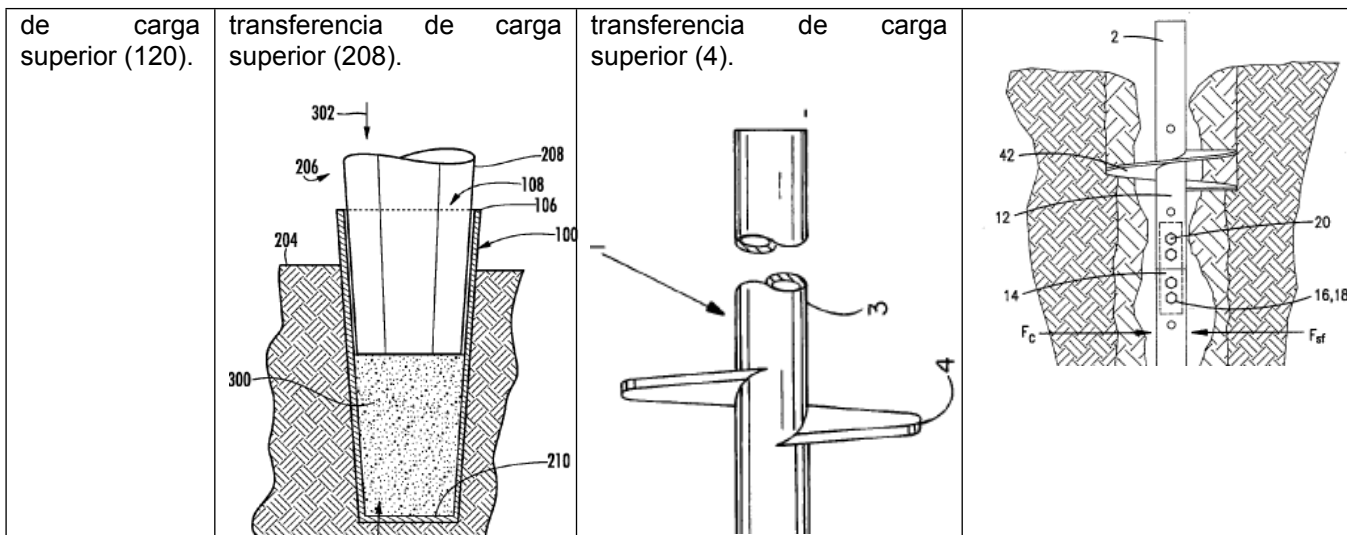
Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2	D3
Un sistema (100) para la estabilización de traviesas (160) y carriles de ferrocarril, comprendiendo o el sistema:	Una carcasa extensible y un método para construir un pilar de soporte en el suelo (Resumen).	Un pilar helicoidal empleado como pilote o soporte estructural para, paredes, plataformas, torres, puentes y similares (Col. 1, líneas 14-20).	Un método y aparato empleado para incrementar la rigidez del suelo para mejorar su habilidad para soportar estructuras. El aparato incluye un pilar con hélices (Resumen).
a) un elemento de transferencia de carga vertical (115).	Se observa en la Figura 3B la carcasa de soporte extensible (100) que un incluye un elemento de transferencia de carga vertical (300). 	Se observa en la Figura 1 el pilar de soporte (1) que un incluye un elemento de transferencia de carga vertical (3). 	Se observa en la Figura 1 el pilar columna (2) que incluye un elemento de transferencia de carga vertical (8). 
b) un elemento de transferencia	Se observa en la Figura 3B la carcasa de soporte extensible (100) que incluye un elemento de	Se observa en la Figura 1 el pilar del soporte (1) que incluye un elemento de	Se observa en la Figura 1 el pilar columna (2) que incluye un elemento de transferencia de carga superior (42).

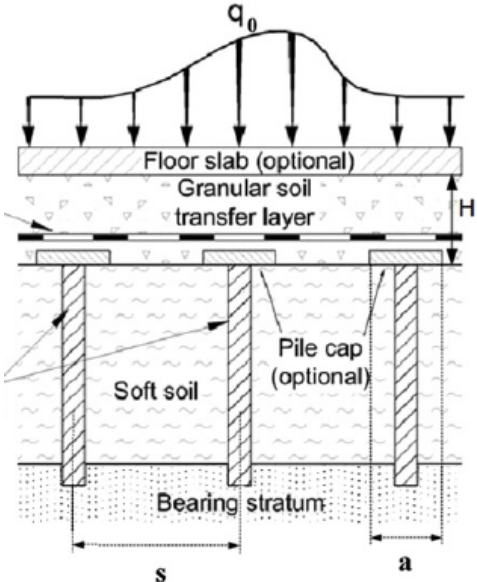
4 Blanc, M., Rault, G., Thorel, L. and Almeida, M. (2013). Centrifuge investigation of load transfer mechanisms in a granular mattress above a rigid inclusions network. *Geotextiles and Geomembranes*, [En línea] 36, pp.92-105. Disponible en: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0266114412001033>.
5 <https://www.google.com/patents/US4494694>

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810



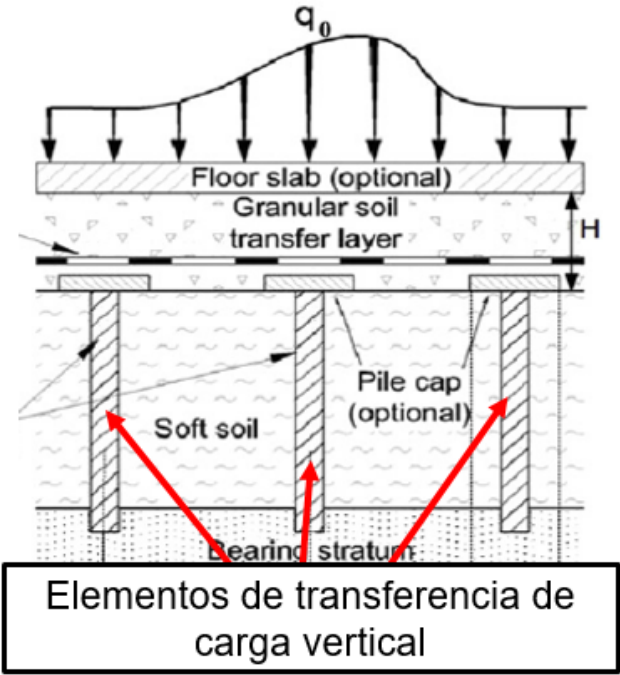
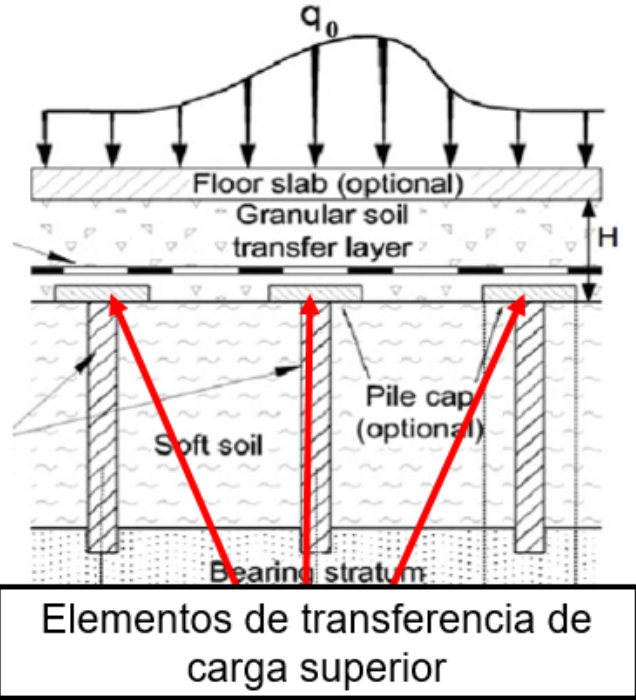
Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica (Continuación)

Características esenciales	D4
Un sistema (100) para la estabilización de traviesas (160) y carriles de ferrocarril, comprendiendo el sistema:	Se observa en la Figura 1 un sistema de pilotes para refuerzo del suelo compresible. 
a) un elemento de transferencia de carga vertical (115).	Se observa en la Figura 1 los elementos de transferencia de carga vertical del sistema de pilotes.

The table compares essential technical characteristics with the state of the art. The first row describes a system (100) for stabilizing cross-ties (160) and railway tracks, which includes a diagram of a pile system for soil reinforcement. The second row describes a vertical load transfer element (115), which is also shown in the same diagram. The diagram shows a pile system with a floor slab (optional), granular soil transfer layer, pile cap (optional), soft soil, and bearing stratum. The diagram is labeled with q_0 , H , s , and a .

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

	 Elementos de transferencia de carga vertical
b) un elemento de transferencia de carga superior (120).	Los elementos de transferencia de carga superior del sistema de pilotes.  Elementos de transferencia de carga superior

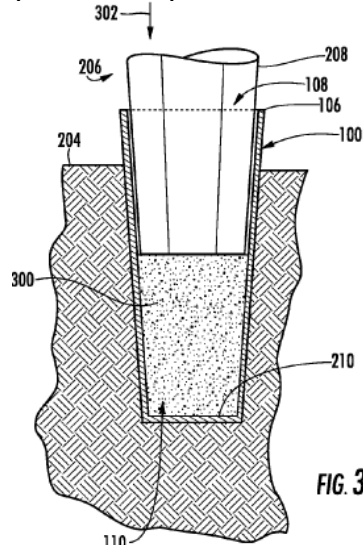
De acuerdo a las tablas anteriores, las características esenciales del sistema para la estabilización de traviesas de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en los documentos D1 a D4, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Asimismo, el documento D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

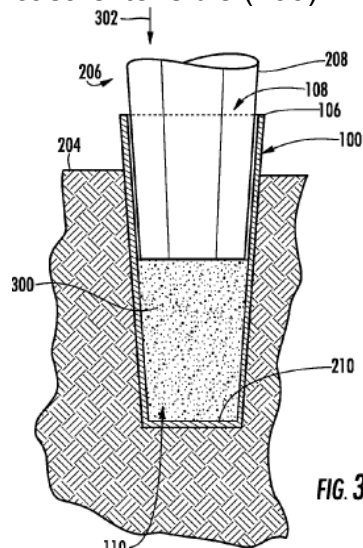
Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

- Reivindicación 2: Se observa en la Figura 3B que el elemento de transferencia de carga vertical (300) comprende un pilote.



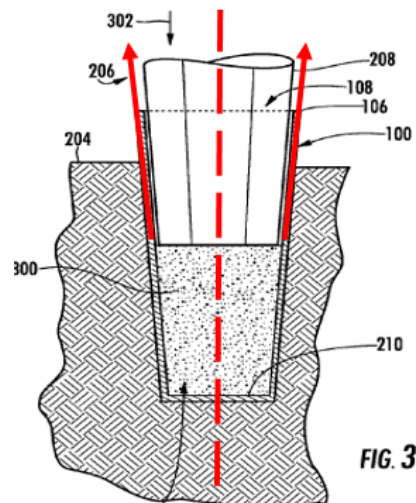
- Reivindicación 3: La carcasa extensible (100) puede estar hecha de plástico, aluminio, o cualquier material metálico o no-metálico (Párrafo 0029, líneas 1-2). La carcasa extensible (100) puede ser llenada con materiales granulares de construcción (212) tales como arena, agregado, mezclas estabilizadas de arena o agregado materiales reciclables, vidrio triturado u otros materiales adecuados (Párrafo 0032, líneas 4-7).
- Reivindicación 4: Se observa en la Figura 3B que el elemento de transferencia vertical comprende una carcasa extensible (100).



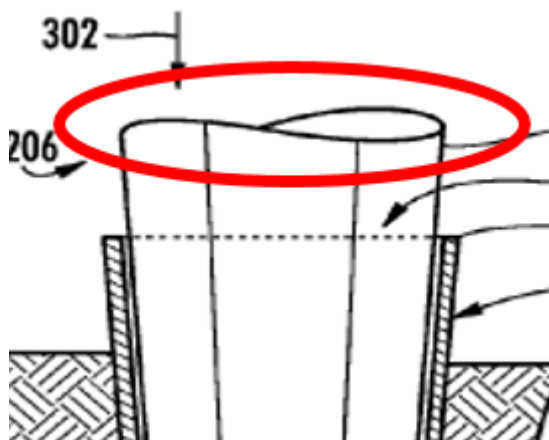
- Reivindicación 5: La carcasa extensible se forma doblando láminas del plástico para formar una forma cónica que tiene una sección transversal hexagonal y que se estrechaba hacia abajo desde un diámetro exterior de 24 pulgadas (610 mm) en la parte superior de la carcasa hasta un diámetro de 18 pulgadas (460 mm) en la parte inferior de la carcasa (Párrafo 0042, líneas 1-5).
- Reivindicación 12: Se observa en la Figura 3B que el elemento de transferencia de carga superior (206) comprende una parte superior acampanada (208) fijada a una parte superior del elemento de transferencia de carga vertical (300), que se extiende en una dirección horizontal separándose de un eje vertical del elemento de transferencia de carga vertical (300).

Oficio N° 10663

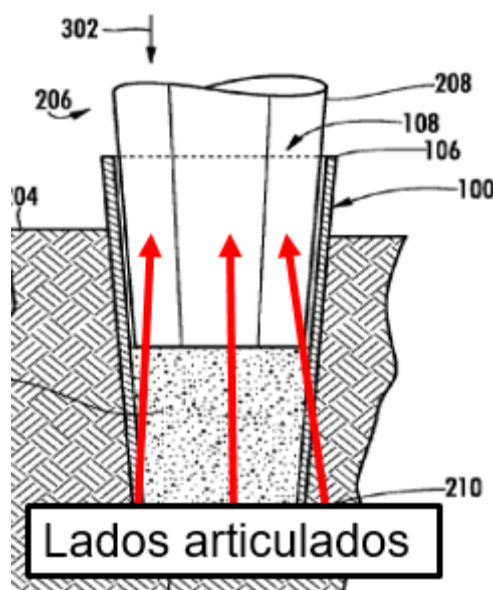
Ref. Expediente N° 16055810



- Reivindicación 13: Se observa en la Figura 3B que la parte superior acampanada (208) tiene forma circular.



- Reivindicación 14: Se observa en la Figura 3B que la parte superior acampanada (208) comprende paredes articuladas.

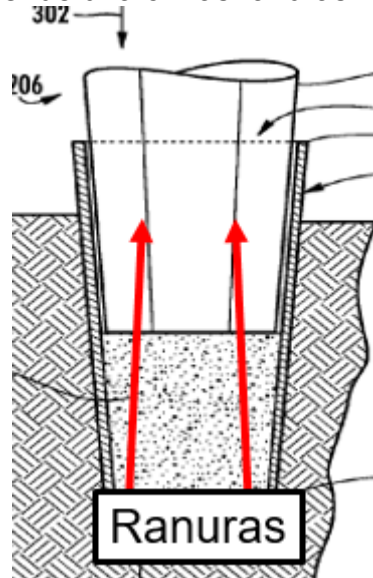


- Reivindicación 16: El mandril (206) está comprendido principalmente de acero. También se pueden incluir otros materiales, aunque no limitados, como aluminio, materiales compuestos duros, entre otros (Párrafo 0038, líneas 7-9).

Oficio N° 10663

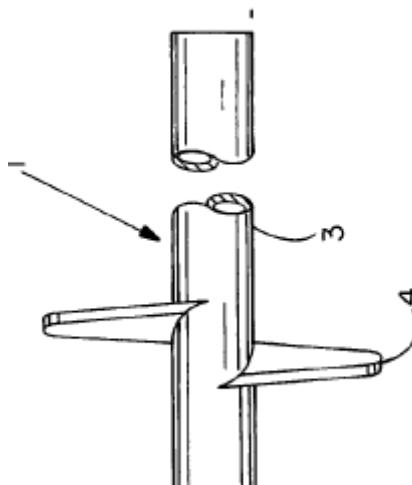
Ref. Expediente N° 16055810

- Reivindicación 17: Se observa en la Figura 3B que la parte superior acampanada (208) comprende una o más ranuras verticales.



Asimismo, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 2: Un pilar helicoidal empleado como pilote o soporte estructural para, paredes, plataformas, torres, puentes y similares (Col. 1, líneas 14-20).
- Reivindicación 3: El eje y aletas helicoidales son construidas generalmente en un material no corrosivo, tal como acero galvanizado (Col. 2, líneas 4-6).
- Reivindicación 4: Dependiendo de la aplicación y profundidad requerida para alcanzar la cama de rocas u otro estrato estable para soportar la estructura, múltiples ejes de extensión pueden ser incluidos (Col. 2, líneas 21-24).
- Reivindicación 5: El eje de la sección inicial puede consistir de un tubo hueco de acero laminado en caliente con diámetro externo entre 2-7/8 y 7 pulgadas (Col. 2, líneas 10-12).
- Reivindicación 6: Se observa en la Figura 1 que el elemento de carga superior comprende paletas helicoidales fijas (4) en la parte superior del elemento de carga vertical (3).

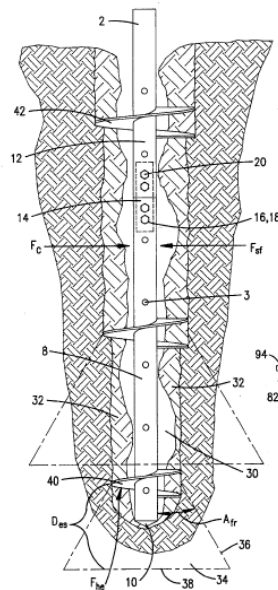


Asimismo, el documento D3 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

Oficio N° 10663

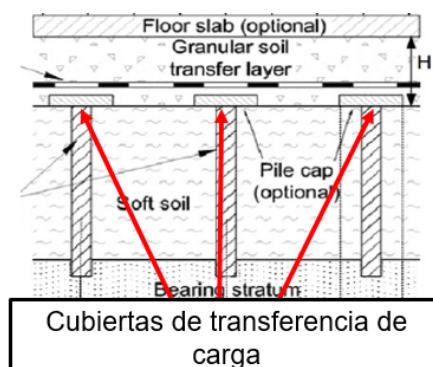
Ref. Expediente N° 16055810

- Reivindicación 2: El pilar columna (2) es instalado en el suelo a una profundidad determinada (Reivindicación 1).
- Reivindicación 3: El pilar columna (2) incluye una sección inicial (8) el cual puede ser un tubo de acero de 2-7/8 pulgadas laminado en caliente (Col. 6, líneas 24-25).
- Reivindicación 4: Las secciones iniciales, de inserción y de extensión son conectadas entre sí por medio de conectores (14) (Col. 6, líneas 46-47).
- Reivindicación 6: Se observa en la Figura 1 que el elemento de carga superior comprende paletas helicoidales fijas (42) en la parte superior del elemento de carga vertical (8).



Asimismo, el documento D4 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 2: El reforzamiento de suelos suaves con pilotes rígidos verticales es una técnica ampliamente conocida (Introducción, líneas 1-2).
- Reivindicación 3 y 9: Un ejemplo famoso es el puente Rion-Antrion en Grecia, con sus pilares puestos en una plataforma granular, instalados sobre una red de pilotes de acero que refuerzan el suelo suave (Introducción, líneas 3-5).
- Reivindicación 8: Se observa en la Figura 1 que el elemento de transferencia de carga superior comprende una cubierta de transferencia de carga fijada a un parte superior del elemento de transferencia de carga vertical.
- Reivindicación 10: Se observa en la Figura 1 que la cubierta de transferencia de carga tiene un diámetro mayor que un diámetro del elemento de transferencia de carga vertical.

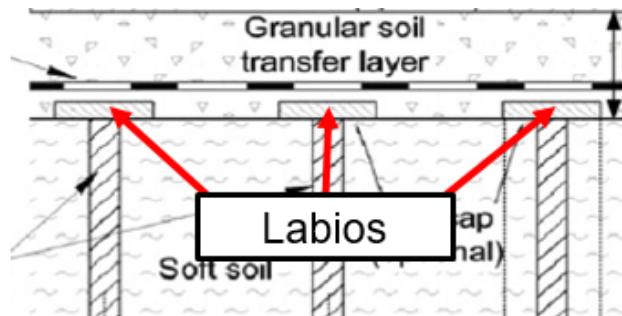


Cubiertas de transferencia de carga

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

- Reivindicación 11: Se observa en la Figura 1 que las cubiertas de transferencia de carga comprenden labios que se proyectan hacia arriba alrededor de un perímetro de la misma.



Puesto que las reivindicaciones dependientes 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17 no aportan alguna característica novedosa al objeto reclamado, se considera que dichas cláusulas tampoco son nuevas.

Nivel Inventivo (Art. 18 D486)

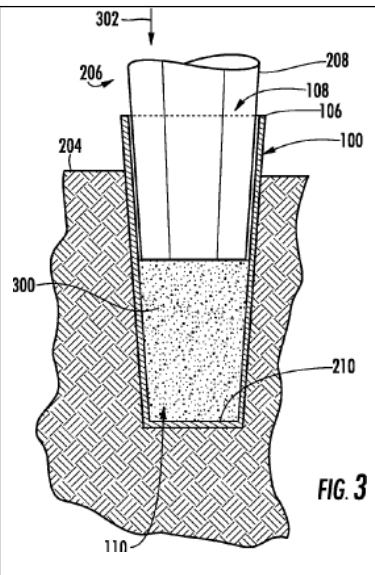
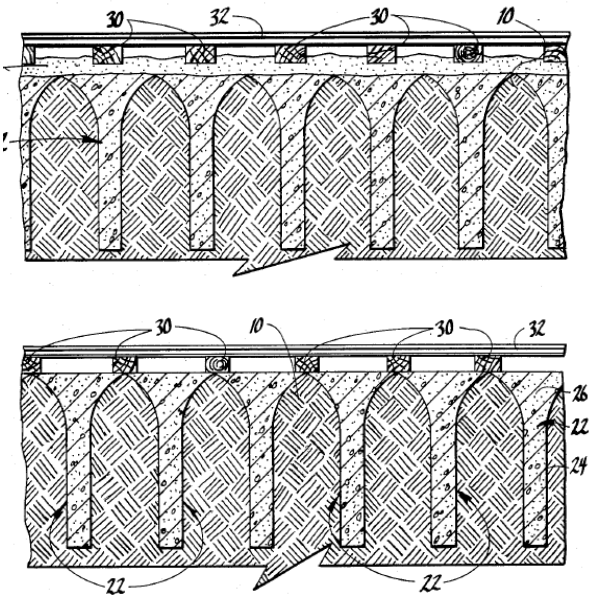
La reivindicación 21 consiste en: “Un método de estabilización de estructuras...” (Radicado No. 16055810 del 10 de agosto de 2016).

Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D5
Un método de estabilización de estructuras de vía de ferrocarril existentes, comprendiendo el método:	Un método para construir un pilar de soporte en el suelo (Resumen).	Un sistema de soportes es creado en el suelo empleado empleando una barrena (Col. 2, líneas 46-48).
a) Identificar una sección de la estructura de la vía ferrocarril que se va a estabilizar, comprendiendo la estructura una vía y unas traviesas de ferrocarril.	No mencionado	No mencionado
b) proporcionar una aparato de transferencia de carga en donde el aparato comprende un elemento de transferencia de carga vertical (115) y un elemento de transferencia de carga superior (120).	Se observa en la Figura 3B la carcasa de soporte extensible (100) que incluye un elemento de transferencia de carga vertical (300) e que incluye un elemento de transferencia de carga superior (208).	No mencionado

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

	 FIG. 3	
c) instalar el aparato de transferencia en localizaciones relativas a las localizaciones esperadas de las traviesas (160) de ferrocarril.	No mencionado	Se observa en las Figuras 5 y 6 que los soportes son instalados en diferentes localizaciones relativas a las localizaciones de las traviesas (32) del ferrocarril. 

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 21 porque divulga un método para construir un pilar de soporte en el suelo (Resumen).

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 21 y método para construir un pilar de soporte en el suelo de D1 consiste en que este último no divulga las etapas de identificar una sección de la estructura de la vía ferrocarril que se va a estabilizar, comprendiendo la estructura una vía y unas traviesas de ferrocarril y que la instalación del aparato de transferencia se realiza en localizaciones relativas a las localizaciones esperadas de las traviesas de ferrocarril.

El efecto que logra el incluir “las etapas de identificación de una sección de la estructura de la vía ferrocarril que se va a estabilizar, comprendiendo la estructura una vía y unas traviesas de ferrocarril y que la instalación del aparato de transferencia se realiza en

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

localizaciones relativas a las localizaciones esperadas de las traviesas de ferrocarril” es generar un sistema de soportes para las líneas ferroviarias en zonas donde se presentan o se pueden presentar deformaciones, en las cuales las cargas son distribuidas en dichos soportes.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se formula así: ¿Cómo modificar método para construir un pilar de soporte en el suelo en D1 para generar un sistema de soportes para las líneas ferroviarias en zonas donde se presentan o se pueden presentar deformaciones, en las cuales las cargas son distribuidas en dichos soportes?

Sin embargo, la instalación de soportes en localizaciones relativas a las localizaciones esperadas de las traviesas de ferrocarril para generar un sistema de soportes para las líneas ferroviarias donde las cargas se distribuyan en dichos soportes, ya está divulgada en D5 que presenta modalidades de instalación de soportes para líneas ferroviarias e incluye diagramas de distribución de esfuerzos sobre los soportes en cada modalidad (Figuras 1, 5 y 7). Asimismo, para un técnico versado en la materia la etapa de identificación de una sección de la estructura de la vía ferrocarril que se va a estabilizar, comprendiendo la estructura una vía y unas traviesas de ferrocarril es obvia, en razón a que dicha etapa resulta imprescindible en un proceso de estabilización de suelo⁶.

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada es la materia, incluiría las modalidades de instalación de soportes para líneas ferroviarias del documento D2 y tendría en cuenta la identificación de una sección de la estructura de la vía ferrocarril que se va a estabilizar en el un método para construir un pilar de soporte en el suelo del documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 21 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, el documento D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 23: a) Posicionar una carcasa extensible en el suelo (...) b) llenar al menos una porción del interior de la carcasa con material de construcción granular; y c) compactar el material de construcción granular en el interior de la carcasa para formar el pilar de soporte (Reivindicación 10).

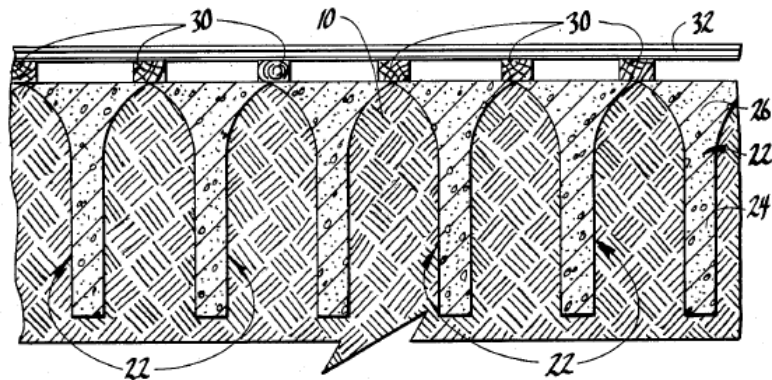
Asimismo, el documento D5 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 22: Se observa en la Figura 6 que los pilares (22) se instalan en huecos entre las traviesas (30) de ferrocarril adyacentes dentro de la estructura de la vía de ferrocarril (32).

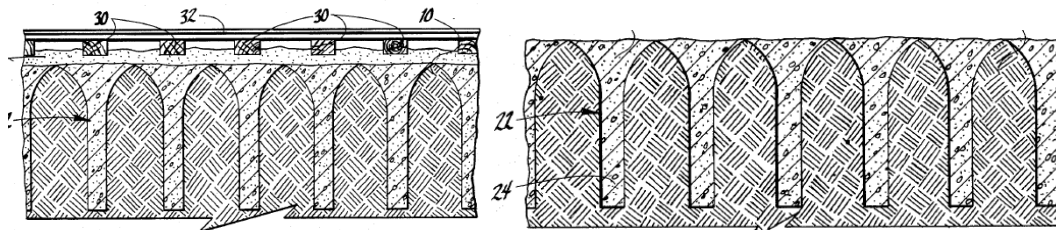
6 Sección “38.3.2.5. Types of construction – Integral piers”
<https://wenku.baidu.com/view/dd80b91e6bd97f192279e98a.html>

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810



- Reivindicación 25: Se observa en las Figuras 4 y 5 que los pilares (22) son instalados antes de instalar las traviesas (30) y la vía de ferrocarril (32)



- Reivindicación 27: Las camas de las líneas ferroviarias existentes son estabilizadas por la perforación de una pluralidad de agujeros dispuestos en dichas camas (...) son llenados con material de cementación para crear una pluralidad de pilotes o pilares (Col. 2, líneas 19-26).

7. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US2011/0064526	1, 2, 3, 4, 5, 13, 14, 16, 17	Novedad
		21, 23	Nivel Inventivo
D2	US7510350	1, 2, 3, 4, 5, 6	Novedad
D3	US5575593	1, 2, 3, 4, 6	Novedad
D4	Artículo 1	1, 2, 3, 8, 10, 11	Novedad
D5	US4494694	21, 22, 25 27	Nivel Inventivo

Por otro lado, las reivindicaciones 15, 19 y 26 están afectadas por claridad de acuerdo a las objeciones realizadas en el numeral 4 del presente requerimiento.

En cumplimiento del artículo 45, de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Si como respuesta a este requerimiento el solicitante llegara a modificar: i) el capítulo reivindicatorio, ii) la descripción de la invención a proteger, iii) o presente un nuevo capítulo reivindicatorio, y desee que se realice un nuevo examen de patentabilidad a esta modificación, no deberá pagar la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente a la tasa de examen de patentabilidad. En todo caso, el número de requerimientos por no patentabilidad estará supeditado a que el término del estudio de

Oficio N° 10663

Ref. Expediente N° 16055810

patentabilidad no sea superior a 18 meses, contados desde la publicación de la solicitud de patente de invención. Adicionalmente, se le recuerda al solicitante que si como respuesta a este requerimiento llegara a modificar el capítulo reivindicatorio y éste contenga más de diez (10) reivindicaciones deberá pagar la tasa por reivindicación adicional.

Se invita al solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante para los sesenta (60) días.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el Título I, Actuaciones ante la Superintendencia de Industria y Comercio; Capítulo sexto, publicación, comunicación, notificación y ejecutoria de las decisiones de la Superintendencia de Industria y Comercio, informándoles que contra el mismo no procede el recurso de la vía gubernativa.

Atentamente,



JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
DIRECTOR DE NUEVAS CREACIONES (C)

Elaborado: ALEJANDRO CASTELLANOS VARGAS

Revisado: RACHID PONCE VERGEL

Aprobado: JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ