

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

Señor(a)
BAJAJ AUTO LIMITED

TÍTULO DE LA SOLICITUD: **“UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSMISIÓN MANUAL”**

PRIORIDAD(ES): 28/12/2015, IN (INDIA), 4864/MUM/2015

Como resultado del examen de patentabilidad realizado a la solicitud indicada en la referencia, atendiendo a lo consagrado en el artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, se le comunica que esta Dirección ha encontrado que la materia objeto de solicitud no cumple con algunos requisitos establecidos en la Decisión, con fundamento en los siguientes aspectos:

1. Modificaciones presentadas (Art. 34 Decisión 486)

Se aceptan las modificaciones radicadas el 28 de febrero de 2017, bajo el número NC2016/0005760, por ajustarse a los requisitos legales.

2. 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, 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 al momento de realizar el examen de patentabilidad consagrado en el artículo 45 de la Decisión 486. Por lo tanto, se estudiarán las reivindicaciones 1 a 30 del radicado N° NC2016/0005760 del 28 de febrero de 2017.

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de suministrar un sistema de transmisión automatizado que incluya un mecanismo de embrague y un mecanismo de cambio de marcha que proporciones una sincronización automatizada, con el fin de reducir el tamaño de los sistemas actualmente propuestos, disminuyendo la complejidad de los mismos y reduciendo los costos de fabricación.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un Sistema Automatizado de Transmisión Manual para un vehículo que tiene una rueda de tracción; un marco; un motor principal montado de forma balanceada (swingably) en el marco; una transmisión para el motor principal que comprende una pluralidad de cambios; una unidad de control para controlar la operación de la transmisión; un mecanismo para realizar los cambios controlado por la unidad de control para hacer el cambio de transmisión; y un mecanismo de activación del embrague controlado por la unidad de control en donde tales mecanismos para realizar los cambios y activar el embrague del mencionado sistema de transmisión están ubicados de forma distal del motor principal y proximal a la rueda de tracción.

3. De la solicitud de patente

3.1. Título

El nombre de la invención de que se trata en el artículo 27 literal d) de la Decisión 486 deberá reflejar el objeto y el campo industrial con el cual se relaciona la misma y ser concordante con la materia descrita y las reivindicaciones de la solicitud. El nombre no podrá referirse a nombres personales, marcas de productos o nombres de fantasía.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

El solicitante en el escrito radicado bajo el N° NC2016/0005760 el 26 de diciembre de 2016, tituló la invención como: “UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSMISIÓN MANUAL”. Este título no se relaciona con el objeto de la solicitud contenido en la descripción y las reivindicaciones, por lo cual se sugiere el título siguiente: “UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSMISIÓN MANUAL QUE INCLUYE UN MECANISMO DE EMBRAGUE Y UN MECANISMO DE CAMBIO DE VELOCIDAD CONTROLADOS DE FORMA AUTOMÁTICA”.

3.2. Reivindicaciones (Art. 30 Decisión 486)

- Las siguientes frases *"unidad de control", "mecanismo para realizar cambios", "mecanismo de activación", "activador de cambio", "accionador de embrague"*, presentes en las reivindicaciones 1 a 4, 8 a 13, 22 a 27 y 29 son frases de carácter general que sugieren de forma imprecisa que la protección se extendería a posibles variaciones o modificaciones. Se sugiere sustituirlo(s) por un término preciso.
- La reivindicación 28 no es clara porque la frase *"(...) un sistema secuencial multi – eje no sincronizado (non – synchromesh) que ofrece una pluralidad de relaciones de engranaje con un sistema de cambio de marcha (...)"* es considerada una ventaja técnica, la cual no se aceptan como características técnicas ya que no definen específicamente la estructura de la invención. Las reivindicaciones deben caracterizar un producto por la forma o constitución del mismo y las partes que lo componen, y el procedimiento por la secuencia de etapas técnicas que inciden sobre una materia que se encaminan a la obtención de una cosa o resultado.
- Se advierte que el fragmento *"(...) una dirección de rotación de la mencionada correa o cadena es la misma que la del motor principal y la rueda de tracción (...)"* (Reiv. 14), *"(...) para permitir la efectiva transmisión de potencia del motor a la caja de cambios (...)"* (Reiv. 17) corresponden a una característica técnica funcional, la cual puede estar presente en las reivindicaciones, pero no le puede dar novedad ni nivel inventivo a un producto, dado que cuando se reivindica un producto, las características funcionales sirven para entender la interrelación entre los elementos que conforman un producto, pero son solo los elementos esenciales los que pueden definirlo, haciendo a las características funcionales opcionales a tener en cuenta en el examen de patentabilidad.
- La reivindicación 2 no es clara porque los mencionados *"activadores"* no definen una característica técnica definida que permita establecer una diferencia en relación al estado de la técnica; de la misma manera, no es posible establecer cuáles son las *"estrategias pre – definidas"* señaladas en la reivindicación. Por lo tanto, se recomienda al solicitante definir de manera concreta las características anteriormente señaladas.
- Se sugiere incluir entre paréntesis () los números de referencia de cada uno de los elementos que hacen parte de la invención de acuerdo con la numeración empleada en los dibujos, con el fin, de hacer más fácil la comprensión de la materia reivindicada.

4. Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 28 de diciembre de 2015 que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de prioridad.



REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° **8564** de **16 de agosto de 2019**

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US20100107796	“Gear shift device”	06 de mayo de 2010
D2	JP4776213	“V-belt type automatic transmission”	15 de junio de 2006

El documento D1¹ divulga un dispositivo de cambio de marcha que se utiliza en una transmisión de un motor y está provisto de: un tambor de cambio que cambia una etapa de cambio de velocidad de la transmisión de acuerdo con una posición de rotación alrededor de un eje; un actuador que tiene un eje de accionamiento sustancialmente ortogonal al tambor de cambio; una leva de barril en forma de gusano que está dispuesta paralela al eje de accionamiento del actuador y que tiene una pluralidad de ranuras de leva en una circunferencia exterior del mismo; y un engranaje de rueda que se fija coaxialmente en el tambor de cambio y que tiene una pluralidad de pasadores en una circunferencia exterior del mismo. Al menos un par de cada pasador del engranaje de la rueda y cada ranura de la leva del cilindro están acoplados entre sí, y el actuador gira el tambor de cambio a través de la leva del cilindro y el engranaje de la rueda, para cambiar así la etapa de cambio de velocidad de la transmisión. El dispositivo de cambio de marcha está además con un dispositivo de detección que detecta una posición de rotación de la leva del barril (resumen).

El documento D2² divulga una transmisión automática de tipo correa en V, y más particularmente a una estructura ensamblada del cigüeñal de la mitad móvil de la polea de transmisión (Pág. 2, Párr. 0001).

5. Examen de Patentabilidad (Art. 14 Decisión 486)

5.1. Nivel Inventivo (Art. 18 Decisión 486)

La reivindicación 1 consiste en: *“Un Sistema Automatizado de Transmisión Manual para un vehículo que tiene una rueda de tracción (...)”* (Radicado N° NC2016/0005760 del 28 de febrero de 2017).

Tabla 1. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Un marco.		
Un motor principal montado de forma balanceada (swingably) en el marco.	Un bastidor principal (7) se extiende hacia atrás desde el tubo de dirección (6) y se conecta con una placa de pivote (8). En la placa de pivote (8) hay un soporte de pivote verticalmente (swingably) soportado por la sección del extremo delantero de un brazo oscilante (9), y en el La sección del extremo trasero de este brazo oscilante (9) está soportada de manera pivotante por una rueda trasera (11) (Pág. 2, Párr. 0051).	La figura 1 es una vista lateral de la unidad de potencia (1) según la presente invención. Después de que la unidad de potencia está diseñada para montarse verticalmente (swingably) de forma oscilante en una parte trasera de la motocicleta tipo scooter, un motor de combustión interna (2) y el dispositivo de transmisión de potencia (3) son dispuestos delante de la rueda trasera (5) las unidades motrices y la unidad de soporte de la rueda trasera (4) se construyen integralmente a la rueda la rueda (5) (Pág. 10, Párr. 0003).
Una transmisión para el motor principal que comprende una pluralidad de cambios.	un conjunto de engranaje de cambio de velocidad (45) dispuesto entre el eje principal (28) y el contraeje (29) (Pág. 2, Párr. 0057).	El dispositivo de transmisión de potencia (3) está compuesto por una transmisión de correa trapezoidal (45) y un reductor de engranajes (46) (Pág. 4, Párr. 0016).

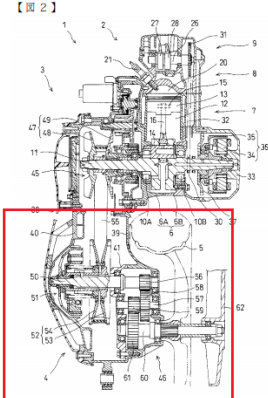
1 <https://patentimages.storage.googleapis.com/78/08/8b/1889564431edbe/US20100107796A1.pdf>

2 <https://patentimages.storage.googleapis.com/5a/0c/33/dd9d32bdc04efc/JP4776213B2.pdf>

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

Una unidad de control para controlar la operación de la transmisión.	Una unidad de control electrónico (ECU) (42) que controla las operaciones de la transmisión de doble embrague (23) y el dispositivo de cambio de marcha (41) (Pág. 2, Párr. 0056).	No menciona.
Un mecanismo para realizar los cambios controlado por la unidad de control para hacer el cambio de transmisión.	Cuando el motor eléctrico (12)4 se acciona con el control de la ECU (42), y la leva del barril (122) ha girado una vez en la dirección de rotación normal (dirección de flecha CW en la figura 12A y la figura 12B), cada ranura de leva (129) se desplaza hacia atrás en solo una línea (paso único) en la dirección de disposición de los mismos (dirección delantera-trasera), haciendo que el engranaje de pasador (121) y el tambor de cambio (24a) gire en la dirección de cambio hacia arriba (dirección de flecha hacia ARRIBA en la figura 11A) solo por un ángulo que corresponde al tono único (Pág. 10, Párr. 0139).	No menciona.
Un mecanismo de activación del embrague controlado por la unidad de control.	Además, cuando la motocicleta (1) está viajando, la transmisión de doble embrague (23) trae solo uno de los respectivos embragues (51a) y (51b) que corresponde a la posición de cambio actual en el estado de acoplamiento, mientras que el otro permanece en el estado de desacoplamiento, para llevar a cabo la transmisión de potencia a través de uno de los ejes interno y externo (43) y (44) y cualquiera de los respectivos pares de engranajes de cambio de velocidad (45a) a (45f) (o ambos embragues se ponen en estado de acoplamiento y la transmisión se pone en estado neutral en espera). En este momento, la operación ECU (42) controla la transmisión de doble embrague (23) según la información de desplazamiento del vehículo, y crea preliminarmente un estado en el que es posible la transmisión de potencia a través de un par de cambios de velocidad que corresponde a la siguiente posición de cambio (Pág. 7, Párr. 0106).	No menciona.
En donde tales mecanismos para realizar los cambios y activar el embrague del mencionado sistema de transmisión están ubicados de forma distal del motor principal y proximal a la rueda de tracción.	No menciona.	Esta disposición, el par del eje impulsado (50) se transmite al eje de la rueda trasera (60) se desacelera a través del grupo de engranajes de reducción de velocidad. El eje de la rueda trasera (60), las ruedas traseras (5) están fijadas integralmente (Pág. 4, Párr. 0018). 

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

		El mecanismo para realizar los cambios y el activador del embrague están ubicados de forma proximal a la rueda de tracción (Fig. 2).
--	--	--

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un dispositivo de cambio de marcha que se utiliza en una transmisión de un motor y está provisto de: un tambor de cambio que cambia una etapa de cambio de velocidad de la transmisión de acuerdo con una posición de rotación alrededor de un eje; un actuador que tiene un eje de accionamiento sustancialmente ortogonal al tambor de cambio; una leva de barril en forma de gusano que está dispuesta paralela al eje de accionamiento del actuador y que tiene una pluralidad de ranuras de leva en una circunferencia exterior del mismo; y un engranaje de rueda que se fija coaxialmente en el tambor de cambio y que tiene una pluralidad de pasadores en una circunferencia exterior del mismo. Al menos un par de cada pasador del engranaje de la rueda y cada ranura de la leva del cilindro están acoplados entre sí, y el actuador gira el tambor de cambio a través de la leva del cilindro y el engranaje de la rueda, para cambiar así la etapa de cambio de velocidad de la transmisión. El dispositivo de cambio de marcha está además con un dispositivo de detección que detecta una posición de rotación de la leva del barril (resumen).

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación y el sistema divulgado de D1 consiste en que no menciona que los mecanismos para realizar los cambios y activar el embrague del mencionado sistema de transmisión están ubicados de forma distal del motor principal y proximal a la rueda de tracción.

El efecto que se logra al incluir que los mecanismos para realizar los cambios y activar el embrague del mencionado sistema de transmisión están ubicados de forma distal del motor principal y proximal a la rueda de tracción es permite una construcción del mecanismo para realizar los cambios y el mecanismo de forma integral con la rueda de tracción (rueda trasera).

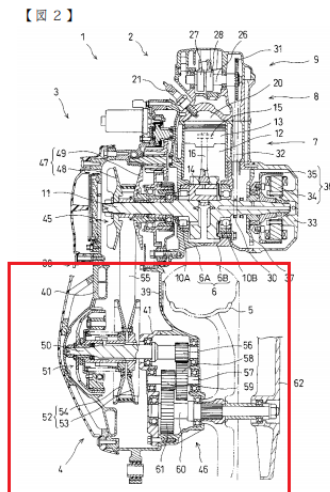
Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿Cómo modificar el sistema conocido en D1 con el fin de construir el mecanismo para realizar los cambios y el mecanismo de embrague de forma integral con la rueda de tracción (rueda trasera)?

Sin embargo, el incluir un mecanismo para realizar lo cambios y el mecanismo de embrague proximal la rueda de tracción para construir el mecanismo para realizar los cambios y el mecanismo de embrague de forma integral con la rueda de tracción (rueda trasera), ya está divulgado en el documento D2 que se refiere a El mecanismo para realizar los cambios y el activador del embrague están ubicados de forma proximal a la rueda de tracción con el fin de fijar la rueda de tracción integralmente con el eje de la rueda trasera (Pág. 4, Párr. 0018), (Fig. 2).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760



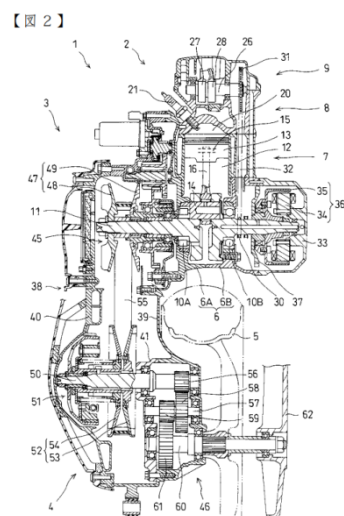
En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia, estaría motivada a incluir la rueda trasera de forma integral con el mecanismo para realizar los cambios y el mecanismo de embrague del documento D2 en el sistema de D1, para así llegar al objeto de la reivindicación 1. Por lo cual se considera obvia.

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

- Reivindicación 2: En este momento, la operación ECU (42) controla la transmisión de doble embrague (23) según la información de desplazamiento del vehículo, y crea preliminarmente un estado en el que es posible la transmisión de potencia a través de un par de cambios de velocidad que corresponde a la siguiente posición de cambio (Pág. 7, Párr. 0106).

De igual manera, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicaciones 4, 16, 24: el activador de marcha y el activador de embrague se encuentran parcialmente dentro del diámetro del rin de la rueda de tracción (rueda trasera) (5) (Fig. 2).



- Reivindicaciones 5, 6, 21: La caja del cuerpo (38) del dispositivo de transmisión de potencia (3) en la unidad de potencia (1), la caja de transmisión derecha (39), y una

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

caja de transmisión izquierda (40) y la pared divisoria (41). La caja de transmisión derecha (39) está hecha integralmente con el cárter izquierdo (6A). A la izquierda de la caja de transmisión (40) y la pared divisoria (41) está acoplada a la caja de transmisión derecha (39). La caja de carrocería (38) del dispositivo de transmisión de potencia (3) también sirve como una unidad de soporte de la rueda trasera (4) (Pág. 4, Párr. 0016).

- Reivindicación: 14: La correa trapezoidal sin fin (55) conectada a una polea conductora (47) y a la polea conducida (52) que pasa por la carcasa, la rotación de la polea conductora (47) se transmite a la polea conducida (52) (Pág. 4, Párr. 0017).

Las reivindicaciones dependientes 2, 4 a 6, 14, 16, 21, 24 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo sistema de la reivindicación 1, por lo cual se considera que no tienen nivel inventivo.

6. Conclusión con respecto a novedad y/o nivel inventivo

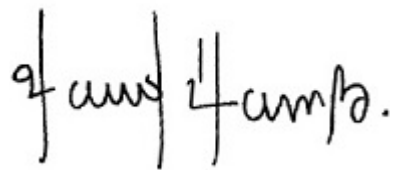
Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US20100107796	1, 2, 4 a 6, 14, 16, 21, 24	Nivel Inventivo
D2	JP4776213	1, 2, 4 a 6, 14, 16, 21, 24	Nivel Inventivo

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, 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 modifica: i) el capítulo reivindicatorio, ii) la descripción de la invención a proteger, iii) o presenta un nuevo capítulo reivindicatorio deberá observar las instrucciones contenidas en el numeral 1.2.2.1.1., del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única y la Dirección de Nuevas Creaciones seguirá el procedimiento descrito en el numeral 1.2.2.5.1.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 6.2 del Capítulo Sexto del Título I de la Circular Única, informándoles que contra el mismo no procede recurso alguno en actuación administrativa.



MARÍA JOSÉ LAMUS BECERRA
DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

INFORME DE BÚSQUEDA
EXAMEN DE PATENTABILIDAD

Solicitud No.		Examen de patentabilidad							
NC2016/0005760		1°	X	2°		3°		Revoca	
Fecha de determinación estado de la técnica (DD/MM/AÑO)				Prioridad		Presentación			
28/12/2015				X					
Solicitante									
BAJAJ AUTO LIMITED									
Reivindicaciones que no son objeto de búsqueda por:									
Art. 14	-	Art. 15	-	Art. 20	-	Art. 25 (Falta de unidad de invención)		-	
CRITERIOS DE BÚSQUEDA									
Reivindicaciones objeto de búsqueda				1 a 30					
Palabras clave utilizadas				Scooter, swingably, wheel rear, clutch, transmission, sequential, manual, automatic, automated, control, processor, compact, gear					
Clasificaciones utilizadas para la búsqueda				CIP:	B62M 11/00, B62M 9/00				
DOCUMENTOS CONSIDERADOS RELEVANTES (Documentos patente, Literatura no patente (LNP): Artículos, catálogos, etc.)									
Informes de búsqueda / Bases de datos consultadas	N° de solicitud de patente / N° de patente / Autor LNP ⁽¹⁾	Fecha de Publicación /Presentación (DD/MM/AAAA)	Reivindicaciones /Secuencias afectadas	Citas relevantes del estado de la técnica			Categoría del documento citado ⁽²⁾		
SIPI	10013309	21/02/2011	-	-			A		
	11014397	21/11/2011	-	-			A		
	11014401	21/07/2011	-	-			A		
	12176805	10/04/2014	-	-			A		
Patbase	US20100275713	04/11/2010	-	-			A		
	US20040214685	28/10/2004	-	-			A		
	IN04106CH2011	01/03/2013	-	-			A		
	JP4776213	21/09/2011	1, 2, 4 a 6, 14, 16, 21, 24	(Pág. 10, Párr. 0003), (Pág. 4, Párr. 0016), (Pág. 4, Párr. 0018), (Fig. 2), (Pág. 4, Párr. 0017).			Y		
Orbit	US3650342	21/03/1972	-	-			A		
	WO2008/038738	03/04/2008	-	-			A		
	US20100107796	15/06/2006	1, 2, 4 a 6, 14, 16, 21, 24	(Pág. 2, Párr. 0051), (Pág. 2, Párr. 0057), (Pág. 2, Párr. 0056), (Pág. 10, Párr. 0139), (Pág. 7, Párr. 0106), (Pág. 7, Párr. 0106).			Y		
	US20080127766	05/06/2008	-	-			A		
	EP1566540	24/08/2005	-	-			A		
	JP2008174109	21/07/2008	-	-			A		
Googlepatent	JP2007055304	08/03/2007	-	-			A		
	JP4545968	06/09/2002	-	-			A		
	JP5053159	17/10/2012	-	-			A		
	JP4998736	16/07/2009	-	-			A		
	US7578767	25/08/2009	-	-			A		
	DE102004044707	04/05/2005	-	-			A		
	WO2010016161	11/02/2010	-	-			A		
(1) Cita completa literatura no patente (LNP)									
Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Volumen(Número), pp-pp.									
O									

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 8564 de 16 de agosto de 2019

Ref. Expediente N° NC2016/0005760

Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Recuperado de http://xxxxxxx .	
(2) Categorías de documentos citados	
“A” Documento que define el estado general de la técnica no considerado como particularmente relevante. “E” Solicitud de patente o patente anterior pero publicada en la fecha de presentación internacional o en fecha posterior. “L” Documento citado para llamar la atención sobre por ejemplo, dudas acerca de una reivindicación de prioridad o para determinar la fecha de publicación de otra cita, siempre van acompañados de una explicación, por la cual se citan. “O” Documento del tipo actas de conferencia, este tipo de documentos siempre estará acompañado por otra letra que indique la pertinencia del documento, por ejemplo, O,X, O,Y o bien O,A. “P” Documento publicado antes de la fecha de presentación internacional pero con posterioridad a la fecha de prioridad reivindicada.	“T” Documento publicado en fecha posterior a la de presentación o la de prioridad de la solicitud internacional y no entra en conflicto con dicha solicitud, pero puede ser útil para la mejor comprensión del principio o teoría en que se basa la invención, o para demostrar que el razonamiento o los hechos en los que se basa dicha invención son incorrectos. “X” Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse nueva o que implique una actividad inventiva por referencia al documento aisladamente considerado. “Y” Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse que implique una actividad inventiva cuando el documento se asocia a otro u otros documentos de la misma naturaleza, cuya combinación resulta evidente para un experto en la materia.
Fecha del reporte de búsqueda: 10/08/2019	
Examinador: DIEGO GONZÁLEZ CASTILLO	