

Doctora Edna Marcela Ramirez Orozco

Directora de Nuevas Creaciones

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E.

S.

D.

Referencia: Expediente No. **NC2021/0002931**

Solicitud de Patente de Invención titulada: “*Dispositivo de faro para un vehículo*”

Solicitante: TVS Motor Company Limited

Solicitante: **RESPUESTA OFICIO NO. 8790. EXAMEN DE FONDO**

JUAN PABLO CONCHA DELGADO, mayor de edad y vecino de Bogotá D.C., identificado tal como aparece al pie de mi firma, en mi carácter de apoderado de la sociedad en referencia, doy respuesta al auto emanado por ese Despacho dentro del término de prórroga solicitado el 18 de agosto de 2023:

1. Novedad

Su Despacho afirma que el documento **D1** (EP2599697) "*Straddle type vehicle*" afecta la novedad de las reivindicaciones 1,3 a 5, 7 a 9 y 12; y que el documento **D2** (JP4385851) "*Mounting structure of motorcycle headlamp and instrument panel*" afecta la novedad de las reivindicaciones 1, 2 y 6.

En forma resumida su Despacho afirma:

"...(...)... A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado (reivindicación 1) y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1	D2
Un dispositivo de faro (150) para un vehículo (100), en donde dicho dispositivo de faro (150) comprende:	Faro 36. (Pág. 3, Párr. 0024).	Estructura de montaje del faro de motocicleta y panel de instrumentos. (Título).
Un miembro de alojamiento (157).	Cuerpo del faro 38 y una cubierta del faro 40. (Pág. 3, Párr. 0026).	Una carcasa de faro 15. (Pág. 5, Párr. 0024).
Una unidad de iluminación primaria (155) dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157).	La unidad de lámpara del proyector 42 incluye un iluminador 46 y una lente (lente interna) 48. (Pág. 3, Párr. 0029).	Bombilla de luz de carretera 19. (Fig. 6, Pág. 5, Párr. 0025).
Que comprende una fuente de luz (300).	La unidad de lámpara del proyector 42. (Pág. 3, Párr. 0029).	
Una unidad de iluminación secundaria (156) dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y por encima de la fuente de luz (300), en una zona no reflectante del elemento de alojamiento (157).	Un iluminador izquierdo 53 y un iluminador derecho 54. (Fig. 3, Pág. 3, Párr. 0033).	Bombilla de luz baja 18. (Fig. 6, Pág. 5, Párr. 0025).
En donde la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta sobre una zona óptica que incluye una zona de luz de cruce que se encuentra por encima de las líneas L conectadas a las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), y una zona de luz de carretera que se encuentra debajo de la línea H que conecta los puntos de contacto de la líneas L con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), donde las líneas L se extienden desde una periferia exterior de la fuente de luz (300) y se cruzan con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157) en una dirección perpendicular.	Las figuras 2 y 3 enseñan el conjunto de faro 36 en donde en una vista frontal tanto el iluminador derecho 54 como el iluminador izquierdo 53 se disponen a la misma altura y por encima de las líneas (rojas en la figura) que unen la lente 48 con los bordes del cuerpo del faro 38 y que son perpendiculares a dicho borde. Además, estos iluminadores también se disponen por encima de la línea (azul en la figura) que une los puntos de intersección de las líneas rojas con el borde del cuerpo del faro 38. (Fig. 2 y 3).	La figura 4b enseña el faro 11 en donde en una vista frontal, la bombilla de luz 18 se dispone por encima de las líneas (rojas en la figura) que unen la bombilla de luz de carretera 19 con los bordes del faro 11 y que son perpendiculares a dicho borde. Además, esta bombilla de luz 18 también se dispone por encima de la línea (azul en la figura) que une los puntos de intersección de las líneas rojas con el faro 11. (Fig. 4b).

Su Despacho concluye que acuerdo con la comparación realizada anteriormente la materia de la reivindicación 1 no es nueva.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicaciones 3, 5 y 9: La lente de cubierta 56 incluye una lente central 56C, una lente izquierda 56L y una lente derecha 56R. (Pág. 4, Párr. 0042).

- Reivindicación 4: La lente izquierda 56L está ubicada delante del iluminador izquierdo 53. (Pág. 5, Párr. 0045). La lente derecha 56R está ubicada delante del iluminador derecho 54. (Pág. 5, Párr. 0049).....(....)....

De la misma forma, D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 2: Carcasa 13. (Pág. 5, Párr. 0026)

- Reivindicación 6: La carcasa del faro 13 sobresale hacia atrás cerca de las paredes laterales izquierda y derecha 26 de la carcasa del faro 13 situada en el borde exterior de la superficie reflectante del reflector 24 con la parte de montaje del portalámparas 22 para montar la bombilla 18 en la línea media (Pág. 6, Párr. 0033).

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 1 no es nueva.

Respuesta a los argumentos del solicitante

Su Despacho establece lo siguiente:

"....(....)....Primero, esta Oficina aclara en el anterior capítulo reivindicatorio había un problema de claridad y por esta razón la antigua reivindicación 10 no había podido ser estudiada. Ahora, pese a que el solicitante hizo una aclaración de esta característica explicando la disposición de las líneas L y H, se realizó el estudio de la misma y se encontró que los documentos D1 y D2 siguen siendo relevantes al divulgar dicha característica. El documento D1 se refiere a un conjunto de faro 36 en donde en una vista frontal tanto el iluminador derecho 54

como el iluminador izquierdo 53 se disponen a la misma altura y por encima de las líneas (rojas en la figura) que unen la lente 48 con los bordes del cuerpo del faro 38 y que son perpendiculares a dicho borde, y en donde estos iluminadores también se disponen por encima de la línea (azul en la figura) que une los puntos de intersección de las líneas rojas con el borde del cuerpo del faro 38. (Fig. 2 y 3). Por su parte, el documento D2 se refiere a un faro 11 en donde en una vista frontal, la bombilla de luz 18 se dispone por encima de las líneas (rojas en la figura) que unen la bombilla de luz de carretera 19 con los bordes del faro 11 y que son perpendiculares a dicho borde. Además, esta bombilla de luz 18 también se dispone por encima de la línea (azul en la figura) que une los puntos de intersección de las líneas rojas con el faro 11. (Fig. 4b). Por consiguiente, el análisis sigue afectando el requisito de novedad.

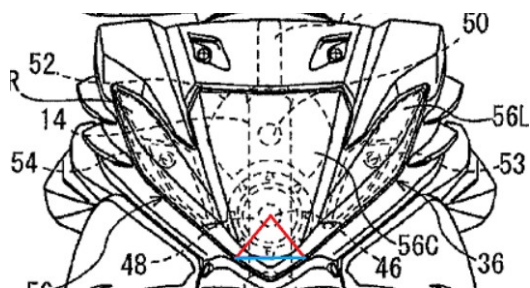


Figura 2 de D1

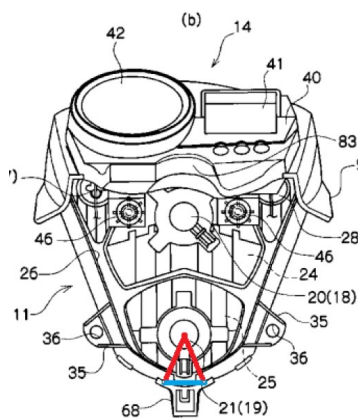


Figura 4b de D2.

1.1 Argumentos en favor de la novedad de la solicitud en estudio con respecto al arte previo citado **D1** y **D2**.

- **Modificación a una solicitud en trámite**

Con el objeto de atender a las anterior observación y de conformidad con el artículo 34 de la Decisión 486 se presenta un pliego reivindicatorio modificado conformado por 10 reivindicaciones, el cual se encuentra totalmente sustentado en la memoria descriptiva originalmente presentada.

En particular, el objeto la reivindicación 3 se incluyó en la reivindicación 1 modificada con el fin de superar las observaciones de novedad.

- **Requisito de Novedad**

La novedad de una solicitud está legalmente definida en el Artículo 16 de la Decisión 486 así: *“una invención se considerará nueva, cuando no está comprendida en el estado de la técnica. El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso de la prioridad reconocida...”*

En virtud de la anterior definición, consideramos que los documentos **D1** (EP2599697) "Straddle type vehicle" y **D2** (JP4385851) "Mounting structure of motorcycle headlamp and instrument panel" no constituyen documentos del arte previo que afecten la novedad de la presente solicitud por las siguientes razones:

Como se mencionó anteriormente se presenta un pliego reivindicatorio modificado conformado por 10 reivindicaciones.

En particular, se modificó la reivindicación 1 al incluir la materia objeto de la reivindicación 3. De esta manera, es claro que los documentos citados del estado del arte no contienen cada uno de los elementos de la reivindicación 1 independiente modificada.

Por lo tanto, la reivindicación 1 modificada así como sus dependientes son novedosas con respecto a los documentos **D1** y **D2**.

Además, para facilitar el entendimiento de la presente invención, el Solicitante resalta el resumen de la invención, el nivel inventivo y las ventajas técnicas de la invención reivindicada.

Resumen de la presente invención

El presente invención proporciona un dispositivo de faro que incluye una unidad de iluminación primaria y una unidad de iluminación secundaria dispuestas de manera compacta dentro de un elemento de alojamiento. El dispositivo de faro comprende además una lente para cubrir el elemento de alojamiento que abarca la unidad de iluminación primaria y la unidad de iluminación secundaria. Según una modalidad, el elemento de alojamiento es un elemento reflector principal del dispositivo de faro y sirve como elemento reflector principal para la unidad de iluminación principal que está provista de una fuente de luz.

La luz emitida por la unidad de iluminación primaria es reflejada por la superficie reflectante del elemento de alojamiento. La unidad de iluminación secundaria está dispuesta en una parte trasera superior del elemento de alojamiento y por encima de la unidad de iluminación primaria. El posicionamiento de la unidad de iluminación secundaria en una zona no reflectante del elemento de alojamiento, y por encima de la unidad de iluminación principal, y la forma de bumerán de la unidad de iluminación secundaria, asegura que la unidad de iluminación secundaria no se superponga ni se extienda en la unidad de iluminación óptica.

Las Figuras 3 y 4b de la presente solicitud se muestran abajo para la referencia directa del Controlador Ld.

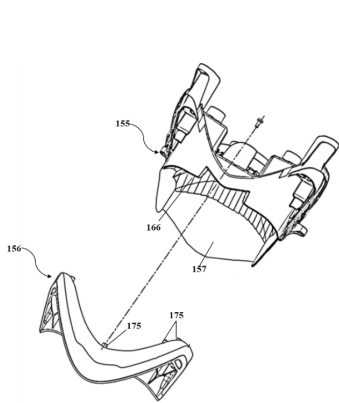


Figura 4 b de la presente invención

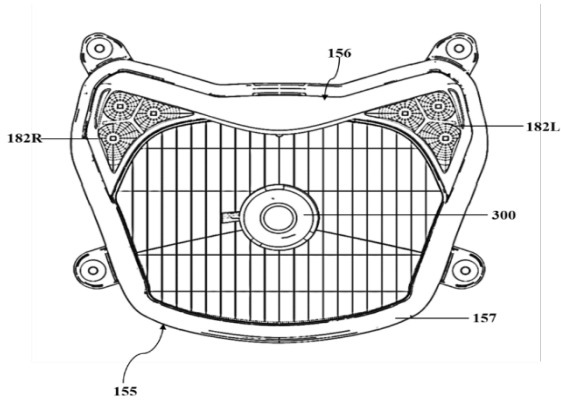


Figura 3 de la presente invención

La invención, tal como se reivindica en la reivindicación independiente 1 modificada, involucra el siguiente concepto inventivo de proporcionar una construcción y un montaje sencillos de la unidad de iluminación secundaria del dispositivo de faro según las enseñanzas del presente invención que garantiza que las luces de circulación diurna puedan integrarse de forma fiable en un dispositivo de faro, al tiempo que garantiza la fiabilidad.

Aunque el Oficio No. 8790 solo presenta observaciones para la novedad de la solicitud, mi representada desea presentar los siguientes argumentos en favor del nivel inventivo de la presente invención con respecto al arte previo citado.

- **Nivel inventivo:**

La presente invención tal como se reclama en la reivindicación 1 modificada involucra nivel inventivo con respecto al arte previo citado:

1. Un dispositivo de faro (150) para un vehículo (100), en donde el dispositivo de faro (150) comprende:
un miembro de alojamiento (157);
una unidad de iluminación primaria (155) dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y que comprende una fuente de luz (300); y

una unidad de iluminación secundaria (156) dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y por encima de la fuente de luz (300), en donde la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta en una zona no reflectante del elemento de alojamiento (157), en donde la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta sobre una zona óptica que incluye una zona de luz de cruce que se encuentra por encima de las líneas L conectadas a las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), y una zona de luz de carretera que se encuentra debajo de la línea H que conecta los puntos de contacto de la líneas L con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), donde las líneas L se extienden desde una periferia exterior de la fuente de luz (300) y se cruzan con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157) en una dirección perpendicular, y donde la unidad de iluminación secundaria (156) comprende un alojamiento en forma de bumerán (180) que tiene brazos extendidos izquierdo y derecho (181L, 181R).

Avance técnico:

El anterior concepto inventivo proporciona las siguientes ventajas técnicas:

- a. El posicionamiento de la unidad de iluminación secundaria y su forma de búmeran mejora la eficacia óptica en términos de dispersión de la luz de cruce y de la luz de carretera del dispositivo de faro.
- b. El calor disipado por la fuente de luz no daña los LED que constituyen las luces de circulación diurna izquierda y derecha.
- c. Se garantiza la durabilidad y fiabilidad de las luces de circulación diurna izquierda y derecha.
- d. La forma de bumerán del alojamiento de la unidad de iluminación secundaria también asegura que la unidad de iluminación secundaria esté asegurada de forma compacta dentro del dispositivo de faro.
- e. La construcción integrada de la unidad de iluminación secundaria garantiza que las lámparas de iluminación diurna izquierda y derecha tengan superficies reflectantes independientes y, al mismo tiempo, garantiza que las superficies reflectantes se formen en el

mismo alojamiento que alberga las lámparas de iluminación diurna izquierda y derecha, por lo que **se elimina la necesidad de proporcionar dos elementos reflectantes separados.**

f. El número **de componentes utilizados en el dispositivo del faro también se reduce** como un solo controlador de circuito para controlar el funcionamiento de las luces de iluminación diurna izquierda y derecha.

Además, la invención reivindicada resuelve el problema técnico del posicionamiento de las luces de circulación diurna con respecto al dispositivo de faro en una parte delantera del vehículo para garantizar la visibilidad del vehículo. Además, los dispositivos de faros convencionales disponen las luces de circulación diurna en los lados izquierdo y derecho del faro, en línea con un eje central de la fuente de luz, y especialmente dentro del dispositivo de faro, lo que afecta la confiabilidad y durabilidad de los LED utilizados en las luces de circulación diurna debido al calor generado por la fuente de luz.

Además, el área óptica efectiva del dispositivo de faro convencional se ve comprometida cuando se disponen lámparas de circulación diurna junto con reflectores a ambos lados de la fuente de luz, especialmente a lo largo del eje central de la fuente de luz. Además, el rango de iluminación/dispersión de la luz (anchura) del dispositivo de faro convencional se vería afectado.

Cuando se compara con el dispositivo de faro convencional, el posicionamiento reivindicado de la unidad de iluminación secundaria **y su forma de bumerán mejora la eficacia óptica en términos de dispersión de haz bajo y de haz alto del dispositivo de faro.** Además, **el calor disipado por la fuente de luz no daña los LED que constituyen las luces de circulación diurna izquierda y derecha y, por lo tanto, se garantiza la durabilidad y fiabilidad de las luces de circulación diurna izquierda y derecha.**

El documento **D1** describe una motocicleta 10 que incluye un faro 36. El faro 36 incluye un cuerpo de faro 38 y una cubierta de faro 40. El cuerpo de faro 38 incluye una unidad de lámpara de proyector 42, una unidad de lámpara reflectora 44 y un miembro de soporte 45. La unidad de lámpara de proyector 42 y la unidad de lámpara reflectora 44 se encienden selectivamente. La luz emitida por la unidad de lámpara del proyector 42 se utiliza como luz

de cruce. La luz emitida por la unidad de lámpara reflectora 44 se utiliza como luz de carretera.

La lente 48 está situada en la parte delantera de la unidad de lámpara del proyector 42. La lente 48 deja pasar la luz desde el iluminador 48. La cubierta del faro 40 incluye una lente de cubierta (lente exterior) 56 hecha de una resina sintética incolora y transparente. **La lente de cobertura 56 incluye una lente central 56C, una lente izquierda 56L y una lente derecha 56R. La lente de cubierta 56 está situada delante de la lente 48, y la lente central 56C, una lente izquierda 56L y una lente derecha 56R que están formadas integralmente entre sí como se puede ver en la siguiente figura:**

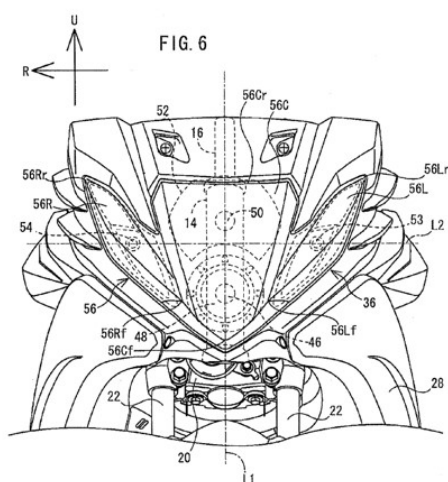
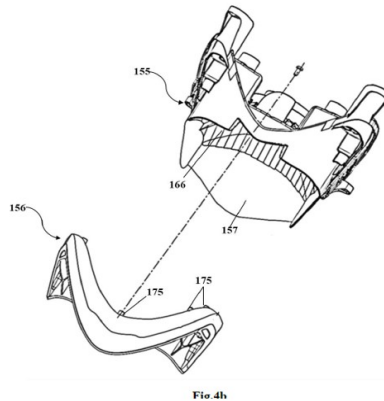


Figura 6 del arte previo D1

Esto contrasta con el objeto divulgado en la presente solicitud, en el que hay **dos unidades de iluminación distintas, una unidad de iluminación primaria y una unidad de iluminación secundaria.**



El documento **D1** no enseña acerca de unidades de iluminación separadas como lo requiere la reivindicación 1 enmendada.

La unidad de iluminación secundaria (156) está situada en una parte superior, encima de la fuente de luz 300, se garantiza que el rendimiento de la luz de cruce de la unidad de iluminación primaria no se ve afectado, como se puede ver en la figura proporcionada anteriormente. Además, la técnica anterior no enseña, ni sugiere ni tampoco describe una carcasa con forma de boomerang.

Por el contrario, la lente de cubierta 56 (supuesta segunda unidad de iluminación (156)) en D1 está situada delante de la lente 48, lo que anula la ventaja técnica que logra la presente solicitud.

En ninguna parte, **D1** describe un miembro de alojamiento (157); estando dispuesta una unidad de iluminación primaria (155) dentro del elemento de alojamiento (157) y que comprende una fuente de luz (300); y una unidad de iluminación secundaria (156) dispuesta dentro del miembro de alojamiento (157) y encima de la fuente de luz (300).

- en donde, la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta en una zona no reflectante del miembro de alojamiento (157), en donde la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta sobre de una zona óptica que incluye una zona de luz de cruce situada encima de las líneas L conectadas a las paredes laterales del elemento de carcasa (157), y una zona de luz de carretera que se encuentra debajo de la línea H que conecta los puntos de contacto de las líneas L con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), en

donde las líneas L se extienden desde una periferia exterior de la fuente de luz (300) y se cruzan con las paredes laterales del elemento de carcasa (157) en una dirección perpendicular,

- y donde, **la unidad de iluminación secundaria (156) comprende un alojamiento en forma de bumerán (180) que tiene brazos extendidos izquierdo y derecho (181L, 181R).**

Específicamente, el documento D1 no enseña, ni sugiere ni tampoco divulga una unidad de iluminación secundaria que comprende un alojamiento (180) en forma **de bumerán (180) que tiene brazos extendidos izquierdo y derecho (181L, 181R)** que está dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y por encima de la fuente de luz. (300). La parte central del alojamiento en forma de bumerán une los brazos extendidos izquierdo y derecho que albergan las lámparas de iluminación de luz diurna izquierda y derecha, asegurando así que la unidad de iluminación secundaria funcione como una única unidad de iluminación integrada que realiza la función de iluminación primaria así como la función de iluminación de luz diurna.

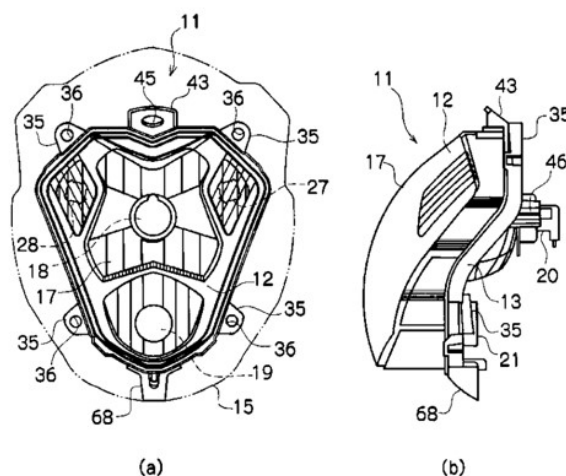
Además, **el faro en el documento D1 no enseña en ninguna parte cómo incluir luces de circulación diurna**, mientras que, en contraste, la unidad de iluminación secundaria que tiene forma de bumerán incluye las luces de circulación diurna izquierda y derecha (182L, 182R).

Las ventajas técnicas del alojamiento en forma de bumerán (180) es que la ubicación de **la unidad de iluminación secundaria 156 está confinada a la parte trasera superior 166 del elemento de alojamiento 157. En contraste, la lente de cubierta 56 en D1, está ubicada delante de la lente 48 que anula la ventaja técnica que está logrando la presente solicitud.**

Como resultado, se garantiza que **la unidad de iluminación secundaria 156 no se extienda dentro de la región óptica de la unidad de iluminación primaria 155.** En otras palabras, el posicionamiento y la forma de la unidad de iluminación secundaria 156 según el presente invención garantiza que la iluminación/rendimiento de la unidad de iluminación primaria no se ve afectado. Especialmente, **al garantizar que la unidad de iluminación secundaria**

156 esté colocada en una parte superior, por encima de la fuente de luz 300, se garantiza que el rendimiento de la luz de cruce de la unidad de iluminación primaria no se vea afectado.

El documento **D2** divulga una cubierta de faro 12 que tiene una superficie curva convexa (superficie de lente) 17 en el lado frontal, y la superficie de lente 17 cubre la porción frontal del faro 11. Como se muestra en la figura siguiente (FIG. 5A de la técnica anterior **D2**), la cubierta del faro 12 y la caja del faro 13 tienen una forma triangular aproximadamente invertida cuando se ven desde la parte delantera o trasera, y se proporcionan medios de acoplamiento tales como garras de acoplamiento en las porciones periféricas de ambos. Así, el faro 11 tiene una estructura hueca. En el interior hueco del faro 11, una bombilla de luz de cruce 18 y una bombilla de luz de carretera 19 están montadas en dos etapas superior e inferior a lo largo de la línea media.



Figuras 5 A y 5 B

Como se ilustra arriba, D2 establece "en la caja del faro 13, un par de intermitentes izquierdo y derecho 27 y 28 (ver Figura 5 (a), etc.) están montados en porciones simétricas a ambos lados de la línea media del faro 11 a las que las bombillas 18 y 19 están montadas".

El par de intermitentes izquierdo y derecho son una parte integrada de la caja del faro 13 (supuesto elemento de alojamiento (157)) y NO están dispuestos en una zona no reflectante del elemento de alojamiento (157) como lo requiere la reivindicación 1 enmendada.

En ninguna parte D2 incluye dos unidades de iluminación separadas que comprenden una unidad de iluminación primaria (155) y una unidad de iluminación secundaria (156).

Además, en ninguna parte D2 describe un elemento de alojamiento (157); estando dispuesta una unidad de iluminación primaria (155) dentro del elemento de alojamiento (157) y que comprende una fuente de luz (300); y estando dispuesta una unidad de iluminación secundaria (156) dentro del elemento de alojamiento (157) y por encima de la fuente de luz (300).

en donde la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta en una zona no reflectante del elemento de alojamiento (157), en donde la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta sobre de una zona óptica que incluye una zona de luz de cruce situada encima de las líneas L conectadas al lado paredes del elemento de alojamiento (157), y una zona de luz de carretera situada debajo de la línea H que conecta los puntos de contacto de las líneas L con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), en donde las líneas L se extienden desde una periferia exterior de la luz. fuente (300) y se cruzan con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157) en una dirección perpendicular.

y donde, la unidad de iluminación secundaria (156) comprende un alojamiento en forma de bumerán (180) que tiene brazos extendidos izquierdo y derecho (181L, 181R).

Específicamente, D2 no enseña, sugiere ni divulga una unidad de iluminación secundaria que comprende un alojamiento (180) en forma de bumerán que tiene brazos extendidos izquierdo y derecho (181L, 181R) que está dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y encima de la fuente de luz. (300).

Además, los documentos D1 y D2 no revelan las limitaciones reclamadas en la reivindicación independiente 1 modificada de la solicitud en estudio:

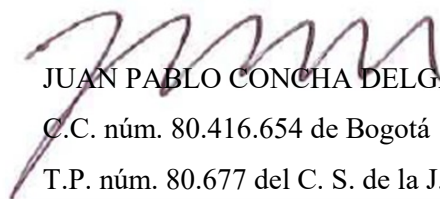
1. Un dispositivo de faro (150) para un vehículo (100), en donde el dispositivo de faro (150) comprende:
2. un elemento de alojamiento (157);
3. una unidad de iluminación primaria (155) dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y que comprende una fuente de luz (300); y
4. una unidad de iluminación secundaria (156) **dispuesta dentro del elemento de alojamiento (157) y encima de la fuente de luz (300)**, en donde la unidad de iluminación secundaria (156) **está dispuesta en una zona no reflectante del elemento de alojamiento (157), en el que la unidad de iluminación secundaria (156) está dispuesta encima de una zona óptica** que incluye una zona de luz de cruce que se encuentra por encima de las líneas L conectadas a las paredes laterales del elemento de alojamiento (157), y una zona de luz de carretera que se encuentra debajo de la línea H que conecta los puntos de contacto de las líneas L con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157),
5. en el que las líneas L se extienden desde una periferia exterior de la fuente de luz (300) y se cruzan con las paredes laterales del elemento de alojamiento (157) en una dirección perpendicular,
6. en donde la unidad de iluminación secundaria (156) **comprende un alojamiento en forma de bumerán (180) que tiene brazos extendidos izquierdo y derecho (181L, 181R).**

En vista de lo anterior, las reivindicaciones 1-10 cumplen a cabalidad con el requisito de novedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina.

Así mismo se cumple con el requisito de nivel inventivo establecido en el artículo 18 de la Decisión 486.

En virtud de lo anterior, solicito se continúe con el trámite de la solicitud de patente que se tramita en este expediente.

Atentamente,



JUAN PABLO CONCHA DELGADO
C.C. núm. 80.416.654 de Bogotá
T.P. núm. 80.677 del C. S. de la J.

Anexos: - Pliego reivindicatorio conformado por 10 reivindicaciones
 - Recibo de pago por modificación voluntaria.