Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	**Bosa**
Código del proyecto	**2834**
Nombre del proyecto	Movilidad sostenible para que Bosa camine segura
Etapa del proyecto	Diseño

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"BOSA CAMINA SEGURA"			
Objetivo estratégico	Objetivo 4. Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática			
Programa	Programa 26. Movilidad Sostenible.			
Sector	MOVILIDAD			
Lineas de inversión	**Línea**	**Concepto de gasto**	**Componente del proyecto**	**Indicador**
	Infraestructura segura e incluyente	Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana o rural.	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)
Año de vigencia	2025 - 2028			

3. INICIATIVAS CUIDADANAS

Código	Alternativa de solución	Describa la manera como la iniciativa se

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central

La localidad de Bosa, una de las más pobladas de Bogotá, enfrenta serios desafíos en materia de movilidad que afectan el desarrollo integral de su comunidad. La creciente urbanización y la alta densidad poblacional han incrementado la congestión vehicular, lo que se agrava por la limitada capacidad de la infraestructura vial existente, en muchos casos deteriorada o insuficiente para responder a las demandas actuales. Estas problemáticas no solo generan demoras significativas en los desplazamientos diarios, sino también incrementan los niveles de estrés y riesgos en la seguridad vial, afectando principalmente a los sectores más vulnerables como peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
Adicionalmente, la falta de una adecuada articulación entre las entidades encargadas de gestionar la movilidad y los actores locales limita la implementación de soluciones efectivas y sostenibles. Este contexto impacta directamente el acceso de los habitantes a oportunidades laborales, educativas y de servicios básicos, restringiendo su calidad de vida y su desarrollo económico y social.
Por tanto, resulta imperativo abordar esta necesidad mediante un enfoque integral que no solo contemple la ampliación y el mejoramiento de la infraestructura vial, sino que también fomente la participación ciudadana, el uso de transporte sostenible, y una planificación estratégica basada en diagnósticos precisos y retroalimentación constante. Estas acciones contribuirán a garantizar desplazamientos más seguros, eficientes y equitativos, fortaleciendo a su vez la conectividad, el bienestar y el desarrollo sostenible en la localidad.

Antecedentes

La localidad de Bosa, situada en el suroccidente de Bogotá, ha experimentado un crecimiento poblacional acelerado en las últimas décadas, acompañado de una expansión urbana desordenada. Este fenómeno ha generado una presión significativa sobre la malla vial, que históricamente ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de movilidad de sus habitantes. Gran parte de las vías de la localidad han sido construidas sin una planificación adecuada, lo que ha resultado en una infraestructura limitada y, en muchos casos, deteriorada debido al uso intensivo y la falta de mantenimiento oportuno.
Desde los años 90, Bosa ha sido considerada una localidad predominantemente residencial, lo que implica una alta dependencia de las vías secundarias y terciarias para conectar los barrios con las arterias principales de la ciudad. Sin embargo, estas vías no siempre han contado con pavimentación adecuada, y muchas de ellas presentan un deterioro avanzado que dificulta el tránsito vehicular y peatonal. Adicionalmente, la expansión de asentamientos informales ha incrementado la demanda de infraestructura vial, sin que las inversiones públicas hayan logrado cubrir la totalidad de las necesidades.
En los últimos años, diversos planes de intervención han intentado abordar esta problemática, como los programas de mantenimiento preventivo y correctivo de la malla vial local y la priorización de vías estratégicas para conectar sectores críticos de la localidad. A pesar de ello, los avances han sido limitados debido a factores como la insuficiencia presupuestal, la falta de articulación entre entidades y la falta de participación activa de la comunidad en los procesos de planeación y ejecución.
La situación actual refleja una alta prevalencia de vías deterioradas, problemas de conectividad entre los barrios y una escasez de infraestructura que promueva el uso del transporte sostenible. Por tanto, la recuperación y mejoramiento de la malla vial en Bosa no solo es una prioridad para garantizar una movilidad eficiente, sino también una herramienta clave para promover el desarrollo económico, social y ambiental de la localidad.

Situación actual (Descripción de la situación existente con respecto al problema)



Extensión de la malla vial (en kilómetros carril):
Bosa tiene 910 km-carril, situándose por debajo de localidades como Suba (1,736 km-carril), Engativá (1,423 km-carril), y Kennedy (1,274 km-carril), que son las que tienen las redes más extensas. Localidades con extensiones viales menores que Bosa incluyen Antonio Nariño (275 km-carril) y Santa Fe (376 km-carril).
Bosa ocupa una posición intermedia-alta en cuanto a la extensión vial total. Proporción de vías "Con estado" y "Sin estado":
La mayoría de las localidades tienen un porcentaje muy bajo de vías "sin estado". En el caso de Bosa, casi toda su red vial cuenta con información sobre su estado, similar a localidades como Kennedy, Suba y Engativá, que también tienen un registro alto en esta categoría. En contraste, localidades como Antonio Nariño o Santa Fe muestran menos extensión vial pero presentan patrones similares en el registro de su estado.
Rango de extensiones por localidad:
Las localidades con las mayores extensiones viales son:
Suba (1,736 km-carril)
Engativá (1,423 km-carril)
Kennedy (1,274 km-carril)
Las localidades con las menores extensiones viales son:
Antonio Nariño (275 km-carril) La Candelaria (267 km-carril) Distribución Urbana y Rural:
Aunque no se especifica en la imagen para cada localidad, la extensión vial rural parece ser más relevante en localidades como Usme y Sumapaz, mientras que en localidades como Bosa, la red es principalmente urbana. Conclusiones:
Bosa tiene una red vial considerable, pero no lidera en extensión. Sin embargo, mantiene un nivel de monitoreo de su estado que la hace comparable con las principales localidades de la ciudad. Localidades como Suba, Kennedy y Engativá tienen mayores desafíos logísticos debido a su mayor extensión vial.
En términos de gestión, Bosa está en línea con las localidades mejor monitoreadas, lo que refleja un buen nivel de control y registro.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de información
Habitantes de la localidad de Bosa	737647.0	Localidad de Bosa	Número de habitantes	Secretaría Distrital de Planeación

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.	Cooperante	Generar bienestar en los habitantes de la ciudad mejorando la calidad de vida, mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad, contribuyendo a la construcción de una ciudad	Linea técnica para la ejecución de las obras correspondientes en temas de infraestructura
2	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV.	Cooperante	Conservar y mejorar el patrimonio de la ciudad, representado en la infraestructura del espacio público para la movilidad sostenible, con el propósito de aportar	Linea técnica para la ejecución de las obras correspondientes en temas de infraestructura de espacio público
3	Secretaría Distrital de Movilidad.	Cooperante	Formular políticas e implementar estrategias de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que contribuyen a la equidad y mejoran la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales, potenciando la productividad, la	Linea técnica para la ejecución de las obras correspondientes en temas de movilidad
4	La población que se beneficiará a través del desarrollo de este componente corresponde a toda la ciudadanía de la localidad de Bosa entre Niños, niñas, jóvenes, personas en condición de discapacidad y adultos mayores.	Beneficiario	Son los que tendrán acceso a las vías y se beneficiarán en una mejor movilidad mejorando los tiempos de desplazamiento	Cuidado de la malla vial para garantizar la sostenibilidad y seguridad de la movilidad vial
5	Locales comerciales aledaños	Oponente	Se oponen en el tiempo en el que se desarrolle la	Se oponen porque pueden disminuir sus ventas
6	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.	Cooperante	Contribuir a mejorar la calidad de vida de la ciudad, a través de la defensa del espacio público, la administración del patrimonio inmobiliario, la construcción de una cultura del espacio público que garantice su uso y disfrute	Realiza acompañamiento en toda la ejecución del proyecto

7	Residentes aledaños	Perjudicado	Se perjudican en el tiempo en el que se desarrolle la obra	Se perjudican por contaminación auditiva, polvo, residuos, entre otros

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General

Mejorar las condiciones de movilidad, conectividad y transitabilidad vehicular y peatonal con el fin de disminuir los tiempos de desplazamiento de la comunidad, mediante el mejoramiento integral de la malla vial, el espacio público, puentes y ciclo rutas de la Localidad.

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN	Mejorar las condiciones de movilidad de la localidad a través del mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial pensada con base en parámetros de conectividad incluyente que beneficie a la mayor parte de la comunidad de Bosa.

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto

Este proyecto consiste en el desarrollo de las actividades necesarias para llevar a cabo la construcción y a optimizar el estado de Malla vial Local e Intermedia cuya priorización y diagnóstico Local técnico determine la necesidad de llevar acabo Estudios técnicos y Diseños con su respectiva aprobación por parte del Fondo de Desarrollo Local y Entidades Distritales Competentes y el mantenimiento Bosa mediante labores orientadas a intervenciones integrales. Enfocados en la conservación, construcción, mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario, reconstrucción y rehabilitación de la malla vial.

Nombre

COMPONENTE 1 **INTERVENCIÓN**

01 -Descripción del componente

Descripción del componente

El componente se centra en la conservación, construcción, mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario, reconstrucción y rehabilitación de la malla vial, que se describe a continuación:

Conservación: Se refiere a las actividades ejecutadas sobre la infraestructura de los sistemas de movilidad y el espacio público peatonal, con el fin de garantizar que se cumpla el periodo de vida útil previsto en el diseño, o incluso ampliarlo. Si se mantiene la infraestructura dentro de su vida útil, hablamos de mantenimiento, que puede ser rutinario o periódico. Si se busca ampliar la vida útil, se habla de rehabilitación o reconstrucción.

Construcción: Involucra la creación de nueva infraestructura. Para ello, es necesario realizar los estudios y diseños adecuados para asegurar que la infraestructura cumpla con el periodo de vida útil previsto.

Intervenciones: Se incluyen las actividades para la rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento y adecuación de espacios, así como el mobiliario urbano y otros aspectos relacionados con la recuperación y embellecimiento del espacio público e infraestructura vial.

Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades ejecutadas a nivel superficial, sin comprometer de manera significativa la estructura, con el objetivo de garantizar que la infraestructura alcance o mantenga su vida útil proyectada. Este mantenimiento es una práctica preventiva o correctiva.

Mantenimiento Rutinario: Consiste en un conjunto de actividades orientadas a asegurar el cumplimiento de la vida útil contemplada en el diseño de una estructura, constituyendo una práctica preventiva.

Reconstrucción: Implica el retiro y reemplazo total de la estructura, generando una nueva. En algunos casos, la nueva infraestructura puede incorporar total o parcialmente los materiales existentes, dependiendo de sus características. Para ello, se deben realizar los estudios necesarios para garantizar el cumplimiento del periodo de vida útil previsto.

Rehabilitación: Es el conjunto de medidas aplicadas para recuperar la capacidad de una estructura. Esto puede incluir el retiro o mejoramiento de parte de la infraestructura existente, seguido de la colocación de refuerzos. Generalmente, los procesos de rehabilitación están relacionados con la ampliación de la vida útil de la infraestructura, lo que requiere estudios especializados.

Acciones de movilidad: Incluyen actividades superficiales y temporales, como bacheos y parcheos, para atender daños puntuales en el pavimento de la malla vial arterial e intermedia. Estas acciones se llevan a cabo cuando los daños representan un alto riesgo para la vida, la seguridad o la integridad de las personas. Estas intervenciones están facultadas por el Decreto Distrital 064 del 24 de febrero de 2015, que establece las medidas para ejecutar acciones de movilidad en la malla vial del Distrito Capital.

Para asegurar que el proyecto cumple con los criterios de elegibilidad del sector de movilidad de Planeación de Bogotá, es importante tener en cuenta los requisitos y lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y otras entidades relacionadas, como el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Estos criterios generalmente abordan aspectos técnicos, normativos y ambientales específicos del sector movilidad. Las fases requeridas para abordar el proyecto consiste en:

Estudio técnico detallado: El diseño debe contener detalles precisos de las intervenciones a realizar, garantizando que se cumple con la normativa vial y de movilidad de la ciudad.

Análisis de impacto: Además de los estudios de viabilidad técnica, debe incluir un análisis de impacto ambiental y social.

Plan de obras y cronograma: El cronograma de ejecución debe ser claro y factible, con todas las etapas bien definidas.

Presupuesto: Debe detallar todos los costos asociados, incluyendo contingencias, y alinearse con los montos establecidos por las políticas distritales.

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describa la manera como la
2025				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir UPL 22. Eden UPL 24. Kennedy	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.
2026	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir UPL 22. Eden UPL 24. Kennedy	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.
2027	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir UPL 22. Eden UPL 24. Kennedy	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.
2028	UPL 23. Bosa UPL 21. Porvenir UPL 22. Eden UPL 24. Kennedy	Todos los Ubicados en las 4 UPL	Serán determinados los barrios a intervenir por vigencia y se actualizarán por proyecto en los anexos correspondientes.

04-Población a beneficiar

	Cantidad			
Descripción de la población	2025	2026	2027	2028
Poblacion de la localidad de acuerdo a proyección del DANE	737.647	741.537	745612	749684

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios

Los Lineamientos Determinados para la Priorización de la construcción de Espacio público que buscan garantizar la distribución equitativa de la inversión se establecen a partir de diagnóstico técnico y Social adelantado por la Alcaldía de Bosa, buscando identificar aspectos que determinen una calificación cuya equivalencia establezca el grado de priorización y afectación general del espacio público a intervenir, evidenciando:

1, Aspectos generales: Distribución espacial de los anderes con el fin de definir intervenciones de mayor impacto en la imagen urbana y la movilidad para la ciudadanía identificando necesidades por UPZ, perfil socio económico de los sectores con mayor y menor infraestructura, localización de recursos en sectores con mayor necesidad de conectividad a través de la red de aceras, presencia de equipamientos públicos, entre otros.Aspectos Técnicos: Criterios de 2, Accesibilidad y conectividad peatonal, necesidad de intervención de redes, grado de deterioro o inexistencia de espacio público.
3, Aspectos Institucionales y de Planeación: Elementos de espacio público con posibilidad de reserva y viabilidad por parte del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, espacio público localizado en sectores legalizados, aprobación de permisos de intervención por parte del IDPC, posibilidad de gestión y establecimiento de corresponsabilidad entre propietarios de predios BIC y el FDLB.
4, Atención a solicitudes comunitarias.

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Objetivo General

Mejorar las condiciones de movilidad, conectividad y transitabilidad vehicular y peatonal con el fin de disminuir los tiempos de desplazamiento de la comunidad, mediante el mejoramiento integral de la malla vial, el espacio público, puentes y ciclo rutas de la Localidad.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1 **Componente** INTERVENCIÓN

Objetivo Específico				
Mejorar las condiciones de movilidad de la localidad a través del mantenimiento, rehabilitación y construcción de la infraestructura vial pensada con base en parámetros de conectividad incluyente que beneficie a la mayor parte de la comunidad de Bosa.				
No.	**Meta proyecto (actividad)**	**Indicador**	**Producto**	**Cantidad (cuatrenio)**
1	Intervenir 10 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Kilómetros-carril construidos y/o conservados de malla vial urbana (local y/o intermedia)	Vía secundaria mejorada	10
Articulación Sistema Distrital de Planeación				
No.	**Meta Plan de Desarrollo Local**	**Meta Producto Plan de Desarrollo Distrital**	**Meta Estratégica Plan de Desarrollo Distrital**	**Producto política pública**
1	Intervenir 10 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilometros-carril de la red vial.	N/A	

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			2E+10
Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	2025	2026	2027	2028

Intervenir 10 Kilómetros- carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCION	Ejecutar por el sistema de precios unitarios fijos y a monto agotable sin formula de reajuste las actividades necesarias para la ejecución de las obras de construcción de malla vial y o espacio público de la localidad de bosa, de acuerdo con la descripción, especificaciones, estudios, diseños y demás condiciones establecidas en el anexo técnico	$8.000.000.000,00	$17.757.234.000,00		
		Realizar la interventoría técnica, administrativa, financiera, jurídica, social, ambiental y sst al contrato de obra pública que tendrá por objeto contractual: ejecutar por el sistema de precios unitarios fijos y a monto agotable sin formula de reajuste las actividades necesarias para la ejecución de las obras de construcción de malla vial y o espacio público de la localidad de bosa, de acuerdo con la descripción, especificaciones, estudios, diseños y demás condiciones establecidas en el anexo técnico	$966.875.000,00	$3.130.000.000,00		
		Realizar adición a los contratos de obra e interventoria requeridos para la finalización de actividades pendientes de ejecución dentro de la malla vial local.	$14.849.448.804,00	$414.375.000,00		
		Contratar la prestación de los servicios apoyo a la gestión, profesionales y especializados para la estructuración, formulación, seguimiento a la ejecución y/o liquidación de los proyectos de infraestructura en la localidad de Bosa		$351.010.000,00		
		Convenio interadministrativo Unidad de Mantenimiento Vial	$2.000.000.000,00			
TOTAL ANUAL DE COSTOS			**$ 25.816.323.804**	**$ 21.652.619.000**	**$ 0**	**$ 0**
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						

$ 20.887.234.000,00

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	**Tipo**	**Descripción del riesgo**	**Probabilidades**	**Impacto**	**Efectos**	**Medidas de mitigación**
Objetivo General	Operacionales	Incumplimiento de compromisos adquiridos por el contratista seleccionado con sus subcontratistas, suministradores de bienes y servicios.	Moderado	Moderado	Retraso en los cronogramas establecios, prorrogas en el plazo de ejecución	Presentación de resultados no conformes en comité técnico
Productos	De costos	Variación en la disponibilidad o en el costo de los insumos necesarios para prestar los	Moderado	Moderado	Mayores costos que afectan la ejecución del contrato y posibles	Mantener precios de la oferta económica
Actividades	Legales	Cambios en el marco regulatorio o normatividad aplicable al proyecto.	Improbable	Moderado	Retrasos en la ejecución del contrato por cambios en la planeación debido a lineamientos nuevos o diferentes a los	El contratista hara un seguimiento a la normativa aplicable para identificar cambios a tiempo y hacer los
Productos	Legales	Incumplimiento derivado del trámite de los permisos con autoridades ambientales, la obtención de los mismos, paz y	Probable	Mayor	Afecta la correcta ejecución y liquidación del contrato.	Una adecuada supervisión del contrato
Actividades	Financieros	Que existan actividades no contempladas (Ítems no previstos) y/o aumento Ineludible en las cantidades de obra durante la ejecución del contrato.	Probable	Moderado	Aumento del Presupuesto destinado para la ejecución del contrato, causando una redistribución de recursos económicos en los ítems ejecutados en el contrato.	Supervisión de la Entidad e informes y reuniones periódicas con la Interventoría y el Contratista, para verificar la inversión
Productos	De calendario	Paros, huelgas, actos terroristas, estados de excepción fuerza mayor, caso fortuito	Moderado	Mayor	No poder ejecutar correctamente sus actividades, y por ende afectar el normal desarrollo de las actividades de obra, retraso del cronograma de ejecución del contrato	Vigilancia y control permanente del contrato a través del Interventor y un supervisor de LA ENTIDAD, con el fin de verificar las condiciones de orden público. Así mismo, catar las politicas de seguridad establecidas por el Gobierno Nacional, aumento de pie de fuerza. Efectuar un plan en el que se proponga la optimización de labores en concordancia con el periodo de ejecución restante del contrato, para cumplir con las condiciones
Actividades	De calendario	Invierno u otros eventos naturales que impidan la normal ejecución del contrato.	Moderado	Mayor	No poder ejecutar correctamente sus actividades, y por ende afectar el normal desarrollo de las actividades de obra, retraso del cronograma de ejecución del contrato	Elaboración de un plan de contingencia en estos eventos teniendo en cuenta el histórico de ocurrencia de este tipo de hechos en la ciudad, el contratista deberá tomar las medidas de contingencia necesarias para dar cumplimiento de la meta física dentro de los tiempos
Productos	Operacionales	Desabastecimiento de materiales	Moderado	Mayor	Retraso en la ejecución de la obra	Programar la adquisición de materiales desde el interior del País, con suficiente tiempo o anticipación, con el fin de no generara atrasos en la ejecución

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Mejoramiento integral de la infraestructura de espacio público generando mejores condiciones de habitabilidad para la ciudadanía de la localidad.
Disminución en los tiempos de recorrido, tanto vehicular como Peatonal.
Mejoramiento de la imagen urbana general de la localidad
Disminución en los tiempos de recorrido
Disminución de los índices del mal estado de la malla vial Local e Intermedia
Reforzamiento de la apropiación por parte de los habitantes de Bosa y su territorio
Mejoramiento de la conectividad vehicular, facilitando el acceso efectivo a los equipamientos y servicios urbanos de la Localidad

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	**Juan Pablo Bonilla**	**Correo electrónico:**	**juan.bonilla@gobiernobogota.gov.co**
Operador (SEGPLAN):	**Camila Andrea Daleman**	**Correo electrónico:**	**camila.daleman@gobiernobogota.gov.co**
Responsable del proyecto:	**Julian Camilo Barrera Pedraza**	**Correo electrónico:**	**julianc.barrera@gobiernobogota.gov.co**

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de	Descripción
I	23/11/2024	Actualización
II	28/03/2025	Actualización
III	07/01/2026	Actualización