

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

1. IDENTIFICACIÓN

Localidad	San Cristóbal
Código del proyecto	2252
Nombre del proyecto	Transformando Espacios, Conectando Comunidades/San Cristóbal Vial: Caminos de Oportunidad y Progreso
Etapas del proyecto	Inversión/Ejecución/Operación

2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Nombre Plan de Desarrollo Local	"SAN CRISTÓBAL TERRITORIO DE OPORTUNIDADES, CAMINA SEGURA"			
Objetivo estratégico	Objetivo 4. Bogotá Ordena su Territorio y Avanza en su Acción Climática			
Programa	Programa 26. Movilidad Sostenible.			
Sector	MOVILIDAD			
Líneas 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	Describe la manera como la iniciativa se incorpora a este proyecto de inversión

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

01 - Problema

Problema Central

La localidad de San Cristóbal tiene la dificultad para garantizar una movilidad fluida y segura, derivada de la escasez de vías nuevas, el deterioro de las existentes y la alta intensidad del tráfico. Este panorama se ve agravado por el crecimiento en el flujo de vehículos, lo cual genera un aumento en la accidentalidad, demoras en los desplazamientos y una disminución en la productividad comercial. Las constantes congestiones vehiculares, además de provocar pérdidas económicas, afectan la calidad de vida de los habitantes, quienes enfrentan tiempos de viaje más largos y un entorno urbano menos eficiente y seguro.

Antecedentes

En los últimos años, la alcaldía Local de San Cristobal, ha adelantado procesos con el fin de contribuir a la dificultad de la movilidad, los cuales se muestran a continuación:

- FDLSC-LP-003-2023 - REALIZAR LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE: Valor: \$10,425,543,859
- FDLSC-LP-002-2021 - CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C: Valor: \$2,741,258,633
- FDLSC-LP-002-2020 - LICITACION PUBLICA MALLA VIAL: Valor: \$11,871,254,784
- FDLSC-LP-044-2019 - EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS SIN FÓRMULA DE REAJUSTE Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O AJUSTES DE DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL: Valor: \$5,674,948,847

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

FDLSC-LCP-014-2019 – EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA EJECUCION DE LAS OBRAS DE CONSERVACION DE LA MALLA VIAL LOCAL INTERMEDIA Y ESPACIO PUBLICO DE LA LOCALIDAD: \$5,642,000.00
FDLSC-LCP-015-2019 – EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS SIN FÓRMULA DE REAJUSTE Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O AJUSTES DE DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL: \$14,374,706.982

Mediante dichos contratos, se han intervenido 41,62 km-carril, lo que corresponde al 7,12% del total de la malla vial de la localidad, los cuales han contribuido a la disminución de la malla vial local que se encuentra en estado regular o mal estado. Así mismo, durante el periodo 2017-2020, la localidad de San Cristóbal ejecutó diversas acciones de mantenimiento, rehabilitación y construcción de nueva infraestructura vial, alcanzando los siguientes resultados:

- 38,25 Km/carril de malla vial mantenida.
- 8,6 Km/carril de malla vial nueva construida.

Estas intervenciones contribuyeron al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de San Cristóbal, garantizando una mayor seguridad vial y una mejor accesibilidad para los usuarios del espacio público. Aunque se ha logrado avanzar en la intervención y mantenimiento de la infraestructura vial y el espacio público en San Cristóbal durante los últimos años, aún queda un porcentaje significativo de la red vial que requiere atención urgente, sobre todo en las zonas que presentan mal estado o alto riesgo. Es imperativo seguir implementando medidas de rehabilitación, reconstrucción y planificación urbana en las áreas más afectadas, para garantizar una mayor seguridad, accesibilidad y durabilidad de las infraestructuras, mientras se mitigan los riesgos naturales en las zonas más vulnerables.

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

Según datos de la Dirección Técnica Estratégica (DTE) actualizados a 2024, la infraestructura vial de Bogotá presenta una amplia distribución, en la cual la Localidad de San Cristóbal posee una participación importante. La localidad cuenta con 62,01 km-carril de malla arterial, 161,89 km-carril de malla intermedia, 320,53 km-carril de malla local y 32,58 km-carril de malla troncal. En total, su red vial local alcanza los 585,44 km-carril.

A pesar de esta extensión, gran parte de la infraestructura presenta un notable deterioro. De la malla local, 270,66 km-carril están en buen estado, 232,09 km en estado regular y 82,69 km en mal estado, lo que indica que el 53,77% se encuentra en condiciones deficientes. Esta situación refleja una necesidad urgente de mantenimiento y mejora.

El alto flujo vehicular, en particular el transporte público —con más de 1.500 buses operando en más de 50 rutas—, incrementa el desgaste de las vías. Este tránsito intenso, sumado a la falta de intervenciones periódicas, ha acelerado el deterioro, especialmente en zonas con alta demanda de movilidad.

En resumen, aunque San Cristóbal tiene una participación significativa en la red vial de Bogotá, las condiciones actuales de gran parte de sus vías, especialmente las locales, requieren acciones inmediatas de mantenimiento para garantizar una movilidad segura y eficiente para la comunidad.

02 - Descripción del universo

a. Descripción del universo	b. Cuantificación del universo	c. Localización del universo	d. Unidad de medida	Fuente de Información
Malla Vial (Malla Arterial, Malla Intermedia, Malla Local)	585,4	Localidad de San Cristobal	km-carril de malla vial	Dirección Técnica Estratégica (DTE) de la Alcaldía de Bogotá

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

5. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

No.	Actor	Posición	Intereses o expectativas	Contribución o gestión
1	Poblacion de la localidad de San Cristobal	Beneficiario	Mejorar la movilidad, la seguridad vial y la accesibilidad. Solucionar los problemas de deterioro de las vías, contribuir a una mejor calidad de vida, creando un entorno urbano más organizado, seguro y sostenible	Realizar la construcción y conservación de la malla vial, utilizando la maquinaria amarilla disponible en la localidad de San Cristóbal y los procesos de contratación adecuados, se mejorará la calidad de vida de la comunidad, promoviendo una movilidad más fluida y segura
2	Poblacion de la localidad de San Cristobal	Cooperante	Colaborar con el sentido de pertenencia e interés general, haciendo evidente la necesidad urgente de intervenir la malla vial de la localidad, mediante información detallada de las zonas que necesitan intervención.	Realizar la articulacion necesaria que lleve a la construccion y conservacion de la malla vial de la localidad, mejorando asi, la calidad de vida, accesibilidad y movilidad de la comunidad
3	Propietarios de predios comerciales	Oponente	Realizar las actividades comerciales de forma que no se afecten sus ingresos y ventas	Realizar la articulacion necesaria que lleve a la correcta ejecucion de la construccion y conservacion de la malla vial de la localidad, sin que el comercio se vea afectado
4	Comunidad aledañas	Perjudicado	Recibir informacion clara y detallada frente a la ejecucion de las obras que se realizan, asegurando su participacion activa, comprension y colaboracion durante la intervencion de la malla vial.	Proveer informacion de aspectos claves, fomentando transparencia y colaboracion de la comunidad, asegurando que el proceso de la obra se desarrolle de manera fluida y con el apoyo de la comunidad
5	Entes de Control Distritales	Cooperante	Colaboracion con la correcta y adecuada ejecucion de los contratos correspondientes en representacion de la comunidad	Realizar la articulacion necesaria que lleve a la construccion y conservacion de la malla vial de la localidad, mejorando asi, la calidad de vida, accesibilidad y

6. OBJETIVOS

01 - Objetivo general

Objetivo General
Facilitar la movilidad fluida y segura, mejorando la infraestructura vial existente y adecuando infraestructura vial nueva. Contribuyendo a una gestión eficiente del flujo vehicular, lo cual reduce la accidentalidad, minimiza las demoras en los desplazamientos y aumenta la productividad comercial, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

02 - Objetivos específicos

No.	Componentes del Proyecto	Objetivos específicos
1	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Realizar un diagnóstico detallado del estado actual de la infraestructura vial en San Cristóbal, identificando puntos críticos de deterioro y áreas con necesidad de vías nuevas, para establecer un plan de acción que priorice las intervenciones de mejoramiento y ampliación, promoviendo así una movilidad más segura y eficiente.
2		
3		
4		

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Descripción general del proyecto
Diseño, construcción y conservación (mantenimiento y rehabilitación) de la malla vial local e intermedia urbana de la localidad de San Cristóbal

COMPONENTE 1

Nombre	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL
--------	-------------------------------

01 -Descripción del componente

Descripción del componente
Este componente describe el proceso sistemático para la intervención de la malla vial, comenzando desde la recepción de solicitudes de la comunidad hasta el seguimiento de las obras realizadas. Cada paso asegura que las intervenciones sean pertinentes, organizadas y eficaces para mejorar la movilidad. 1. Recepción de solicitudes de la comunidad: Se reciben y registran las solicitudes de los residentes que reportan deterioro en la malla vial. Esto permite identificar rápidamente las áreas donde los usuarios perciben mayores problemas de infraestructura.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Estas solicitudes pueden ser recibidas a través de diferentes canales, como oficinas municipales, plataformas digitales, líneas telefónicas, o aplicaciones de reportes ciudadanos.

2. Verificación de solicitudes mediante visitas de campo:

Se programan visitas de campo para verificar el estado de las vías reportadas por la comunidad, asegurando la precisión de las solicitudes.

Durante estas visitas, se documenta el deterioro (fisuras, huecos, hundimientos, etc.), se toman fotografías y se recopilan datos que ayudarán en la posterior priorización de las intervenciones.

3. Priorización de vías para intervención:

Con base en los reportes y visitas, se realiza una priorización de las vías que requieren atención inmediata, considerando factores como el grado de deterioro, el flujo vehicular y su importancia para la movilidad en la zona.

También se consideran criterios como la seguridad vial, la afectación a la productividad y la conectividad entre barrios o zonas comerciales.

4. Caracterización y diagnóstico de las vías priorizadas:

Se lleva a cabo una caracterización de las vías priorizadas, que incluye información detallada sobre el tipo de material, antigüedad, condiciones de drenaje, y factores ambientales que afectan su estado.

Se elabora un diagnóstico técnico que identifica los problemas estructurales específicos de cada vía, como problemas de capa asfáltica, bases o subbases deterioradas.

5. Estudios y diseños preliminares para identificar las intervenciones necesarias.

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describe la manera como la propuesta se incorpora en el
2025				
2026				
2027				
2028				

03 -Ubicación de la inversión del componente

Año	UPL/área rural de la localidad	Barrio/vereda	Localización específica
2025	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal
2026	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal
2027	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal
2028	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal

04-Población a beneficiar

Descripción de la población	Cantidad			
	2025	2026	2027	2028
Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal	Localidad San Cristobal

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

Criterios
Elementos de la malla vial local e intermedia requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
Elementos de la malla vial local e intermedia que cuenten con estudios y diseños realizados en vigencias anteriores
Cumplir con los criterios técnicos disponibles en la página web del IDU, link sobre especificaciones técnicas de materiales y construcción:
Malla vial que NO se encuentre en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA-. En caso contrario, debe contar con el permiso respectivo.
Malla vial local e intermedia que cuenten con nodos importantes como equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar
Malla vial local e intermedia ubicada en zonas de alto déficit definidas como Territorios Priorizados de Mejoramiento Integral de Barrios, así como de proyectos de vivienda nueva (de
Elementos de la malla vial local e intermedia que se articulen y/o complementen con proyectos con las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de
Intervenciones en vías locales o de acceso a unidades de vivienda
Malla vial rural que NO cuente con reserva por parte de otra entidad para intervención, que NO cuente con pólizas de estabilidad vigentes, que NO se encuentre en zonas de

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

0

0

01 -Descripción del componente

Descripción del componente	

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

[illegible]

03 -Ubicación de la inversión del componente

[illegible]

04-Población a beneficiar

Cantidad	
----------	--

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Descripción de la población	2025	2026	2027	2028

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

[illegible]

COMPONENTE 3

Nombre

0

01 -Descripción del componente

02 -Propuestas de presupuestos participativos asociadas al componente

Año	Código de la propuesta	Título de la propuesta	Ruta de participación	Describe la manera como la propuesta se incorpora en el
2025				

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

03 -Ubicación de la inversión del componente

[illegible]

04-Población a beneficiar

[illegible]

05-Criterios de selección de la población beneficiaria

[illegible]

8. CADENA DE VALOR

01 - Objetivo general

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Objetivo General

Facilitar la movilidad fluida y segura, mejorando la infraestructura vial existente y adecuando infraestructura vial nueva. Contribuyendo a una gestión eficiente del flujo vehicular, lo cual reduce la accidentalidad, minimiza las demoras en los desplazamientos y aumenta la productividad comercial, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

02 - Cadena de valor objetivos específicos

OBJETIVO 1

Componente

INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL

Objetivo Especifico

Realizar un diagnóstico detallado del estado actual de la infraestructura vial en San Cristóbal, identificando puntos críticos de deterioro y áreas con necesidad de vías nuevas, para establecer un plan de acción que priorice las intervenciones de mejoramiento y ampliación, promoviendo así una movilidad más segura y eficiente.

No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1	Intervenir 17 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	17
2				
3				
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 17 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	Conservar 2.915 kilómetros-carril de la red vial.	N/A	Política Pública de Malla Vial
2				
3				

OBJETIVO 2

Componente

0

Objetivo Especifico

0

No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1				
2				
3				
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				

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

2				
3				

0

OBJETIVO 3

Componente

0

Objetivo Específico				
0				
No.	Meta proyecto (actividad)	Indicador	Producto	Cantidad (cuatrenio)
1				
2				
3				
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				
2				
3				

9. FLUJO FINANCIERO

			Costos (Cifras en pesos colombianos)			
Metas proyecto	Componentes del proyecto	Objetos de gasto financiados	2025	2026	2027	2028
Intervenir 17 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	INTERVENCIÓN MALLA VIAL LOCAL	Intervencion	\$ 18.093.822.615	\$ 17.500.000.000	\$ 18.066.000.000	\$ 18.594.000.000
Copiar Meta						
Copiar Meta						
Copiar Meta						

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Copiar Meta							
Copiar Meta							
Copiar Meta							
TOTAL ANUAL DE COSTOS			\$ 18.093.822.615	\$ 17.500.000.000	\$ 18.066.000.000	\$ 18.594.000.000	
COSTO TOTAL DEL PROYECTO						\$ 72.253.822.615	

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

Riesgos Propósito						
Nivel	Tipo	Descripción del riesgo	Probabilidades	Impacto	Efectos	Medidas de mitigación
Objetivo General	Operacionales	Inadecuada escogencia de la modalidad de contratación del contratista, que no reúna todos los requisitos o esté incurso en	Raro	Menor	NULIDAD ABSOLUTA DEL CONTRATO	Se analiza el proyecto, el objeto y la cuantía, a la luz de las normas vigentes
Objetivo General	Operacionales	inadecuada selección del contratista, que no reúna todos los requisitos o esté incurso en	Raro	Menor	ILEGALIDAD DEL ACTO DE ADJUDICACION, IMPOSIBILITA LA EJECUCION	Se revisa la evaluación previa a la publicación y se atienden las observaciones
Actividades	Operacionales	Efectos por operación y manejo de equipos, estado de las vías de acceso y transporte maquinaria.	Probable	Moderado	ACCIDENTES -DAÑOS A TERCEROS- RETRASO EN LA EJECUCION DE LA OBRA	elementos de seguridad industrial - Solicitud de póliza de responsabilidad extracontractual
Actividades	Operacionales	Fallas mecánica de la maquinaria, por falta de diligencia, mantenimiento y fallas de los sistemas de vigilancia y control.	Probable	Moderado	MAYORES COSTOS - DIFICULTADES FINANCIERAS EN LA EJECUCION	Exigencia de equipo y maquinaria suficiente y en óptimo funcionamiento. Solicitud de póliza de
Productos	Financieros	Reprocesos por lluvias	Probable	Moderado	RETRASO EN LA EJECUCION DE LOS CONTRATOS POR REPROCESOS	Cuadro de seguimiento de lluvia diario por frente.
Productos	Financieros	CAMBIO DE FUENTES DE MATERIALES, FALTA DE MANO DE OBRA, BAJA DISPONIBILIDAD DE EQUIPOS Y MATERIALES.	Probable	Moderado	RETRASO EN LA EJECUCION CAMBIO DE FUENTES DE MATERIALES, MANO DE OBRA O EQUIPOS Y MATERIALES.	Se verifica mensualmente en los informes la maquinaria, materiales y personal destinado a la obra

11. BENEFICIOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL PROYECTO

Beneficios y resultados esperados
Con una infraestructura vial renovada, el flujo vehicular será más ágil, reduciendo la congestión en los puntos críticos. Esto permitirá a los conductores desplazarse en menor tiempo, facilitando sus actividades diarias y reduciendo el estrés asociado con el tráfico.
Al mejorar las condiciones de las vías, se espera una disminución significativa en los accidentes de tránsito, especialmente en las zonas que previamente mostraban un alto índice de incidentes. Las nuevas señalizaciones y la mejor visibilidad en las vías reforzarán la seguridad para conductores y peatones
Gracias a la mayor capacidad y mejor distribución del tráfico en las vías intervenidas, los tiempos de desplazamiento disminuirán, permitiendo a los habitantes llegar a sus destinos con mayor rapidez. Esto tiene un impacto positivo tanto en la vida personal como laboral de los residentes.
Una infraestructura vial más eficiente facilita el transporte de mercancías y productos, mejorando la productividad de los comercios locales. Las entregas serán más rápidas y predecibles, lo cual puede fortalecer la economía local y atraer nuevas inversiones a la zona.
Al eliminar baches, fisuras y otros desperfectos en las vías, los habitantes verán una reducción en el desgaste de sus vehículos, disminuyendo los costos asociados con reparaciones por daños causados por el mal estado de las carreteras.
Con una movilidad más fluida y segura, los habitantes de San Cristóbal experimentarán una mejor calidad de vida. La reducción en los tiempos de viaje, la disminución de accidentes y la mejora en el acceso a servicios y comercios contribuirán a un entorno urbano más agradable y funcional.
Con las mejoras en la infraestructura vial, se pueden habilitar espacios más seguros para peatones y ciclistas, integrando elementos de movilidad sostenible en el entorno urbano. Esto promueve el uso de medios de transporte alternativos y mejora la seguridad para todos los usuarios de la vía.

Anexo 1.2 FORMATO DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS

Al disminuir los embotellamientos y mejorar el flujo vehicular, se espera una reducción en las emisiones de gases contaminantes, ya que los vehículos pasarán menos tiempo en ralentí. Esto contribuye a una mejor calidad del aire, favoreciendo la salud de la población

12. GERENCIA DEL PROYECTO

Jefe Plan:	CARLOS HERNANDO MACÍAS MONTOYA	Correo electrónico:	alcalde.scrisobal@gobiernobogota.gov.co
Operador (SEGPLAN):	JUAN JAVIER ROMERO PÁEZ	Correo electrónico:	juanj.romero@gobiernobogota.gov.co
Responsable del proyecto:	ISOLIER ANDRES EGUIS BENITEZ	Correo electrónico:	isolier.eguis@gobiernobogota.gov.co

13. HOJA DE VIDA DEL PROYECTO

Versión	Fecha de actualización	Descripción
1	7/11/2024	Version Inicial 01
2	3/07/2025	Versión
9	22/10/2025	22/10/2025 - SE ACTUALIZA FLUJO FINANCIERO Y ESTADO A INVERSIÓN
10	13/11/2025	SE ACTUALIZA FLUJO DE INVERSIÓN 2026 DE ACUERDO A LO APROBADO EN EL
14	27/04/2026	Se actualiza flujo financiero 2025 conforme a inconsistencia reportada por el aplicativo a la