

Bogotá D.C., jueves 27 de febrero de 2025

Señores

**COMISIÓN 1ra. PERMANENTE PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

CONCEJO DE BOGOTÁ

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

SECRETARÍA GENERAL

[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

[correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)

[radicacionentidades@movilidadbogota.gov.co](mailto:radicacionentidades@movilidadbogota.gov.co)

[pvargas@movilidadbogota.gov.co](mailto:pvargas@movilidadbogota.gov.co)

[tutelascorrespondencia@movilidadbogota.gov.co](mailto:tutelascorrespondencia@movilidadbogota.gov.co)

Ciudad

CONCEJO DE BOGOTÁ 03-03-2025 10:35:19

2025ER5485 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL/PEDRO ORLANDO MOLANO

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA RADICADO UAERMV 20251120025222. CUESTION

OBS: 20251400023501

**ASUNTO:** Respuesta radicado UAERMV 20251120025222. Cuestionario Proposición No. 287 del 18 de febrero de 2025. Tema “Estado de la malla vial en Bogotá”.

Cordial saludo,

En atención al cuestionario allegado a esta Entidad, el cual corresponde a la proposición 287 de 2025 que se relaciona a continuación:

N° de proposición:	287 de 2025
Sesión aprobatoria:	Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial
N° Rad. Interno Concejo de Bogotá:	2025IE540
N° Rad. Interno UAERMV:	20251120025222
Tema de la proposición:	Estado de la malla vial en Bogotá

Me permito de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54 del Acuerdo Distrital 741 de 2019 “Por el cual se expide el reglamento interno del concejo de Bogotá, Distrito Capital” y en cumplimiento de las funciones y competencias asignadas a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial- UAERMV mediante el artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, modificadas a través del artículo 95 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, remitir respuesta en los siguientes términos:

**“1. ¿Con corte al 31 de diciembre de 2024 cuál es el estado de la malla vial en Bogotá de las vías arteriales, intermedias y locales?”**

**En este punto favor especificar los porcentajes discriminando el estado en bueno, regular y deficiente.”**

**Respuesta:** En atención a su solicitud sobre el estado de la malla vial en Bogotá al 31 de diciembre de 2024, es fundamental aclarar que, según el Acuerdo 02 de 1999 “Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá, D.C.”, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) es la

entidad responsable de realizar y mantener actualizado el inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público construido en la ciudad de Bogotá.

La información detallada sobre la extensión y el estado de la malla vial (vías arteriales, intermedias y locales) se encuentra disponible para consulta pública a través del servicio geográfico del IDU, accesible en el siguiente enlace:

[https://webidu.idu.gov.co/portalidu1/sharing/rest/content/items/7d0a1c9caad54740af0b9a0fff457ed8/resources/Malla\\_Vial.pdf](https://webidu.idu.gov.co/portalidu1/sharing/rest/content/items/7d0a1c9caad54740af0b9a0fff457ed8/resources/Malla_Vial.pdf). En este portal, específicamente en la sección “Presentación de las estadísticas”, los ciudadanos pueden acceder a datos actualizados y detallados sobre la infraestructura vial de la ciudad, incluyendo los porcentajes de vías en estado bueno, regular y deficiente. Adjunto a este documento nos permitimos remitir el **Anexo 1 Estadísticas de Extensión y Estado de la Malla Vial 2024-I**. Descargado de enlace anteriormente mencionado.

**“2. Para las vigencias 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 (corte 31 de diciembre) ¿Cuáles la inversión y qué recursos se han destinado por parte de la Administración Distrital para el arreglo y manutención de la malla vial de Bogotá? ¿Cuál es el presupuesto que se tiene asignado para el 2025 en ese sentido?”**

**Respuesta:** De acuerdo con su solicitud sobre la inversión y los recursos destinados por la Administración Distrital para el arreglo y mantenimiento de la malla vial de Bogotá, se adjunta un archivo en Excel denominado “**Anexo 2 Pregunta 2 y 6**”. Dentro de la hoja “Punto 2”, se detalla la inversión y los recursos asignados para el arreglo y mantenimiento de la malla vial durante los años 2020 a 2024 (con corte al 31 de diciembre de cada año), así como el presupuesto asignado para el año 2025.

En el archivo, encontrará un desglose de las cifras por año, incluyendo los montos destinados a cada tipo de intervención (arreglo y mantenimiento).

**“3. ¿Cuáles son los criterios bajo los cuales la Administración Distrital prioriza la intervención, arreglo y manutención de la malla vial de Bogotá?”**

**Respuesta:** Para garantizar la conservación de la malla vial local e intermedia, la UAERMV, en el marco de su misión institucional, ha desarrollado e implementado un modelo de priorización de vías (**Anexo 3 PCI-DI-001 V1 Modelo de priorización UAERMV**) que evalúa tres dimensiones clave: social, económica y técnica. A continuación, se explica cómo cada una de estas dimensiones influye en la toma de decisiones:

#### 1. DIMENSIÓN SOCIAL

La dimensión social está orientada a dar prioridad a los segmentos viales que benefician directamente a la mayor cantidad de personas y/o familias debido a la conservación de dichos segmentos por parte de la UAERMV, y para lo cual considera cuatro (04) criterios que son: población, peticiones, conectividad e infraestructura social.

#### 2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

La actividad económica entendida como el grupo de procesos en el cual se generan productos y servicios para satisfacer las necesidades de la sociedad se constituye en un criterio importante dentro del modelo de priorización, y para el cual se considera como criterio la infraestructura en función económica.

### 3. DIMENSIÓN TÉCNICA

Cada ciudad o región del mundo tiene su propio desarrollo y organización, de conformidad con sus necesidades, condiciones geográficas, cultura, etc., en ese sentido es fácil entender que la infraestructura vial de una ciudad o región cambia o se desarrolla de manera singular, por lo tanto, se considera dentro del modelo, una dimensión técnica con el criterio de características de la infraestructura vial de la ciudad de Bogotá.

Una vez que se han evaluado estas tres (3) dimensiones, se realiza un diagnóstico del estado de la pavimentación de las vías, y se seleccionan las que presentan mayores afectaciones. Sin embargo, la intervención de las vías depende también de otros factores, como la viabilidad técnica de las redes de acueducto y alcantarillado, la capacidad operativa de la entidad y la disponibilidad de recursos asignados a la UAERMV. Estos recursos son limitados y deben ser distribuidos entre todas las localidades, basándose en la extensión y el estado de la malla vial de cada una, lo cual no siempre implica una intervención inmediata de todos los tramos diagnosticados.

Adicionalmente, la UAERMV está trabajando en la actualización del modelo de priorización, con el fin de incluir nuevas variables que permitan una evaluación más eficaz y representativa de las necesidades y prioridades de intervención en la malla vial de la ciudad.

#### ***“4. ¿Se tienen identificados los puntos críticos de la ciudad que deben ser intervenidos?”***

**Respuesta:** De acuerdo con la información proporcionada en la respuesta al numeral 1, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) es la entidad encargada del inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público en la ciudad. Sin embargo, la UAERMV, en el ejercicio de sus competencias, ha avanzado significativamente en el diagnóstico superficial de la malla vial local e intermedia, alcanzando un 95% de cobertura.

A continuación, se presentan las áreas por localidad y sus respectivos porcentajes que requieren distintos tipos de intervención (parcheo, cambio de carpeta, rehabilitación, etc.), en relación con la extensión total de la malla vial local e intermedia de cada localidad:

No. LOC	LOCALIDAD	PARCHEO - BACHEO		CAMBIO DE CARPETA		REHABILITACIÓN FLEXIBLE	
	Nombre	M2	Porc.	M2	Porc.	M2	Porc.
1	USAQUEN	865.618,67	37,8%	131.209,18	5,7%	16.242,04	0,7%
2	CHAPINERO	553.278,51	52,6%	23.352,13	2,2%	3.908,15	0,4%
3	SANTA FE	207.707,71	34,5%	1.224,70	0,2%	1.267,65	0,2%
4	SAN CRISTOBAL	284.046,69	16,9%	12.481,05	0,7%	7.897,99	0,5%
5	USME	119.973,85	7,9%	7.053,46	0,5%	34.940,30	2,3%
6	TUNJUELITO	376.720,03	52,2%	16.206,90	2,2%	323,99	0,0%
7	BOSA	500.720,13	25,2%	15.086,53	0,8%	34.357,45	1,7%
8	KENNEDY	1.363.792,05	35,4%	130.051,64	3,4%	69.465,70	1,8%
9	FONTIBON	661.276,97	37,6%	60.162,73	3,4%	13.228,53	0,8%
10	ENGATIVA	1.308.685,10	40,7%	116.377,69	3,6%	81.221,74	2,5%
11	SUBA	1.384.859,02	33,9%	227.061,12	5,6%	75.487,72	1,8%
12	BARRIOS UNIDOS	707.602,40	55,4%	63.878,31	5,0%	20.488,91	1,6%
13	TEUSAQUILLO	689.102,72	55,1%	61.035,48	4,9%	7.440,63	0,6%
14	LOS MARTIRES	496.340,97	58,9%	39.608,66	4,7%	10.405,18	1,2%
15	ANTONIO NARIÑO	356.086,02	59,7%	10.815,39	1,8%	831,11	0,1%
16	PUENTE ARANDA	955.057,68	49,8%	115.545,33	6,0%	70.955,56	3,7%
17	CANDELARIA	56.202,67	36,2%	2.584,20	1,7%	280,19	0,2%
18	RAFAEL URIBE URIBE	480.764,48	31,7%	26.083,63	1,7%	11.384,67	0,8%
19	CIUDAD BOLIVAR	341.670,62	14,2%	19.896,47	0,8%	40.519,52	1,7%

No. LOC	LOCALIDAD	SELLOS DE FISURAS		CAMBIO DE LOSA		REHABILITACIÓN RÍGIDO		CAMBIO DE ADOQUÍN	
	Nombre	M2	Porc.	M2	Porc.	M2	Porc.	M2	Porc.
1	USAQUEN	594.585,84	26,0%	208.654,97	9,1%	23.161,53	1,0%	28.268,72	1,2%
2	CHAPINERO	249.084,06	23,7%	66.532,06	6,3%	13.786,08	1,3%	8.848,14	0,8%
3	SANTA FE	141.120,76	23,5%	132.070,00	21,9%	14.018,59	2,3%	7.358,31	1,2%
4	SAN CRISTOBAL	492.681,26	29,3%	526.280,98	31,3%	27.609,68	1,6%	9.180,18	0,5%
5	USME	359.620,43	23,8%	259.718,96	17,2%	12.256,19	0,8%	18.744,12	1,2%
6	TUNJUELITO	191.700,40	26,5%	36.570,27	5,1%	1.685,25	0,2%	5.175,43	0,7%
7	BOSA	591.516,71	29,8%	197.148,11	9,9%	26.712,28	1,3%	27.871,87	1,4%
8	KENNEDY	1.006.196,13	26,1%	286.401,17	7,4%	59.712,11	1,6%	23.271,23	0,6%
9	FONTIBON	366.501,29	20,8%	153.223,80	8,7%	28.736,79	1,6%	21.668,53	1,2%
10	ENGATIVA	945.496,30	29,4%	151.268,53	4,7%	28.094,10	0,9%	36.720,64	1,1%
11	SUBA	960.873,53	23,5%	353.741,25	8,6%	34.122,37	0,8%	142.342,04	3,5%
12	BARRIOS UNIDOS	318.334,87	24,9%	12.006,73	0,9%	1.878,56	0,1%	754,64	0,1%
13	TEUSAQUILLO	355.140,73	28,4%	12.508,64	1,0%	4.565,76	0,4%	4.365,51	0,3%
14	LOS MARTIRES	161.168,84	19,1%	41.319,68	4,9%	16.358,31	1,9%	3.528,28	0,4%
15	ANTONIO NARIÑO	150.199,35	25,2%	25.160,69	4,2%	2.091,32	0,4%	1.010,25	0,2%
16	PUENTE ARANDA	411.503,73	21,5%	26.675,66	1,4%	5.057,15	0,3%	511,86	0,0%
17	CANDELARIA	30.521,99	19,7%	17.817,29	11,5%	1.285,41	0,8%	3.640,92	2,3%
18	RAFAEL URIBE URIBE	465.957,80	30,7%	250.224,92	16,5%	15.182,12	1,0%	10.894,74	0,7%
19	CIUDAD BOLIVAR	670.416,48	27,8%	455.119,49	18,9%	29.133,87	1,2%	39.612,59	1,6%

Fuente UAERMV –Subdirección de Planificación y Conservación  
Información con corte al 31 de enero de 2025

Cabe señalar que, en estas tablas se han excluido los segmentos viales que se encuentran en buen estado, así como aquellos que requieren construcción, ya que la construcción de nuevas vías no forma parte del alcance de las funciones de esta entidad.

**“5. ¿Qué clase de intervenciones existen en cuanto al mejoramiento de la malla vial?”**

**Respuesta:** En concordancia con lo mencionado en los numerales anteriores, la UAERMV, dentro de sus competencias, se encarga de la conservación de la malla vial local e intermedia, llevando a cabo las siguientes intervenciones:

✓ MANTENIMIENTO RUTINARIO

Conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil de la estructura vial, constituyéndose así en una práctica preventiva. Dentro de este mantenimiento realizamos:

<b>SELLO FISURAS</b>	<b>DE</b>	Proceso de aplicación de materiales selladores en grietas y fisuras del pavimento asfáltico para prevenir la filtración de agua y entrada de escombros que debiliten la estructura del pavimento
<b>SELLO JUNTAS</b>	<b>DE</b>	Proceso de aplicación de materiales selladores en juntas de expansión o contracción entre losas de concreto evitando la filtración de agua y acumulación de suciedad en las juntas
<b>LIMPIEZA SUMIDEROS</b>	<b>DE</b>	Proceso de mantenimiento regular a los dispositivos de drenaje ubicados en el pavimento para evitar la obstrucción de residuos, garantizando el adecuado drenaje de agua lluvia y evitar

✓ MANTENIMIENTO PERIÓDICO

Conjunto de actividades que no comprometen masivamente las capas inferiores de la estructura del pavimento, con el objetivo de lograr que se alcance o aumente su vida útil, recuperando su condición de servicio inicial, constituyéndose así en una práctica preventiva o correctiva.

<b>PARCHEO</b>		Es el proceso de reparación en pequeñas áreas afectadas de las carpetas asfálticas, mediante la demolición, retiro y reemplazo de la misma.
<b>BACHEO</b>		Es el proceso de reparación en profundidad de pequeñas áreas afectadas. Lo anterior implica el reemplazo del material granular y de la correspondiente carpeta asfáltica.
<b>CAMBIO LOSA</b>	<b>DE</b>	Es el retiro y cambio de losas puntuales de concreto hidráulico falladas o fracturadas.

✓ REHABILITACIÓN PARCIAL

Esta implica la remoción de la carpeta asfáltica y parte del material granular existente, seguida de la colocación de nuevos materiales como mezclas asfálticas, bases granulares o estabilizadas. Dentro de este proceso, se incluye el cambio de carpeta, que consiste en la remoción y remplazo total de la capa asfáltica existente en el segmento vial requerido, según el diseño de pavimentos.



## ✓ REHABILITACIÓN TOTAL

Esta intervención abarca todas las capas del pavimento existente, requiriendo, en algunos casos, el mejoramiento de la subrasante. En este tipo de rehabilitación se necesita colocar una nueva estructura del pavimento.

***“6. ¿Cuál es el estado de ejecución presupuestal de los distintos proyectos de inversión del 2024 con respecto a rehabilitación y/o mantenimiento de la malla vial de Bogotá?”***

***Para este punto favor desagregar entre recursos girados y comprometidos.”***

**Respuesta:** Se adjunta el archivo en Excel denominado “**Anexo 2 Pregunta 2 y 6**”. En la hoja “**Punto 6**” se detalla la ejecución presupuestal de los proyectos de inversión en rehabilitación y/o mantenimiento de la malla vial de Bogotá, con corte al 31 de diciembre de 2024.

Este informe incluye un desglose de los recursos **girados y comprometidos**, cumpliendo con lo solicitado.

***“7. Indique detalladamente la situación en cuanto a malla vial de las siguientes vías:***

- Autopista Norte
- Autopista Sur
- Avenida Boyacá
- Calle 170
- Carrera 7ma
- Calle 142”

**Respuesta:** Como se ha mencionado anteriormente, la UAERMV tiene competencia exclusiva sobre la conservación de la malla vial local e intermedia. Tras realizar una revisión de los tramos solicitados (Autopista Norte, Autopista Sur, Avenida Boyacá, Calle 170, Carrera 7ma y Calle 142) en el Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano (SIGIDU), se determinó que estas vías corresponden a la malla vial arterial de la ciudad. Dado que este tipo de vías no está dentro del ámbito de competencia de la UAERMV, la entidad no dispone de la información necesaria para atender este requerimiento.

***“8. ¿Qué tipo de maquinaria será utilizada por parte de la Administración Distrital para los reparcheos, arreglos y manutención de la malla vial en Bogotá?”***

**Para este punto por favor especificar el año de adquisición de tal maquinaria y su respectivo valor.**

**Respuesta:** La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) dispone de un parque automotor propio para el mantenimiento de la malla vial de la ciudad, compuesto por maquinaria amarilla y vehículos pesados, los cuales son utilizados para los reparcheos, arreglos y manutención de la infraestructura vial. A continuación, se detallan las unidades disponibles:

maquinaria amarilla	vehículos pesados
Bulldozer	Bus
Cargador Frontal	Cama baja

Compactador de Llantas	Camión
Mini cargador	Camión NQR
Montacarga	Camión tipo mixer
Motoniveladora	Carrotanque agua
Pavimentadora	Carrotanque acpm / agua
Retrocargador	Grúa
Retroexcavadora orugas	Grúa rescate
Vibro compactador 4t mixto	Irrigador
Vibro compactador 8t BG	Tracto camión
Vibro compactador 8t DR	Volqueta doble troque
Vibro compactador 8t mixto	Volqueta sencilla
Perfiladora de asfalto	

Fuente UAERMV

Adicionalmente, se adjunta el archivo "**Anexo 4 Maquinaria y Equipos GME**", que contiene detalles completos sobre el modelo, marca, año de adquisición y valor de cada unidad. El archivo también incluye la justificación técnica de la inoperatividad de algunas unidades, en caso de aplicarse.

**"9. ¿Toda la maquinaria que tiene la ciudad para el mantenimiento de la malla vial se está utilizando? Si no es así justifique las razones de la no operación."**

**Respuesta:** La maquinaria mencionada anteriormente se utiliza en su mayoría para el mantenimiento de la malla vial. Sin embargo, algunas unidades se encuentran temporalmente fuera de servicio debido a labores de mantenimiento preventivo y correctivo, las cuales son gestionadas por el área técnica correspondiente. Para mayor detalle, la justificación específica de la inoperatividad de estas unidades se encuentra documentada en el archivo adjunto "**Maquinaria y Equipos GME**".

**"10. ¿Qué tipo de pavimento o concreto se utiliza para intervenir y arreglar las vías de la ciudad de Bogotá?"**

**Respuesta:** Para la reparación de las vías en Bogotá, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) utiliza los siguientes materiales, conforme a las Especificaciones Técnicas Generales del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU):

- 1. Pavimento flexible:** Se emplea el pavimento flexible MD-19, conforme a las Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción para Proyectos de Infraestructura Vial y Espacio Público en Bogotá – IDU, Sección 510-11 y 560-11.
- 2. Pavimento rígido:** Para la intervención de segmentos viales con pavimento rígido, se utiliza concreto MR-43 de alta resistencia, cumpliendo con las Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción para Proyectos de Infraestructura Vial y Espacio Público en Bogotá – IDU, Sección 800-18.

Estos materiales garantizan la calidad y durabilidad de las intervenciones en la malla vial de la ciudad.

**"11. ¿Cuál es la expectativa promedio de duración de una pavimentación dependiendo del tipo de vía y la circulación que tiene?"**

**Respuesta:** La vida útil de una pavimentación depende principalmente del tipo de vía y de la carga vehicular a la que está sometida (vehículos livianos y/o pesados). Es importante destacar que el tiempo de vida útil de un segmento vial puede verse reducido si la vía es sometida a cargas diferentes a las consideradas en su diseño.

Con base en lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) ha estimado los siguientes promedios de vida útil para las intervenciones:

Tipo de intervención	Promedio de vida útil
Rehabilitación	5 años
Cambio de carpeta	3 años

Fuente UAERMV

Cabe resaltar que estos valores son estimativos y pueden variar dependiendo de factores como el mantenimiento realizado, las condiciones climáticas y el cumplimiento de las cargas para las cuales fue diseñada la vía.

**“12. ¿Tiene actualmente la Administración Distrital un plan para el arreglo de las losas que se encuentran en mal estado ubicadas en la Autopista Norte?” Si no es así y teniendo en cuenta el estado de esta vía ¿Por qué no se han tomado acciones concretas”**

**Respuesta:** En respuesta a su pregunta, informamos que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), está ejecutando acciones interinstitucionales para abordar el estado deteriorado de las losas en la Autopista Norte.

Así las cosas, a través del presente documento damos respuesta a su solicitud y quedamos atentos para atender desde nuestra competencia cualquier petición de información adicional que requiera su despacho.

Cordialmente,

Documento 20251400023501 firmado electrónicamente por:	
<b>PEDRO ORLANDO MOLANO PÉREZ</b>	Director General DIRECCIÓN GENERAL orlando.molano@umv.gov.co Fecha firma: 03-03-2025 09:41:10
<b>Aprobó:</b>	CARLOS ROBERTO CASTAÑO ÁLVAREZ - Gerente de Intervención urbana - GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA URBANA - carlos.castano@umv.gov.co
<b>Revisó:</b>	ROSITA ESTHER BARRIOS FIGUEROA - SECRETARÍA GENERAL - SECRETARÍA GENERAL - rosita.barrios@umv.gov.co
	EDGAR ALONSO FORERO CASTRO - Jefe Oficina Asesora de Planeación - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - edgar.forero@umv.gov.co
	JENNY ANDREA AUSIQUE PEDROZA - Contratista - OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - jenny.ausique@umv.gov.co
	SANDRA FABIOLA RODRÍGUEZ TRIVIÑO - Contratista - SUBDIRECCIÓN DE INTERVENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA - sandra.rodriguez@umv.gov.co
	RAFAEL ANTONIO URIBE ECHEVERRI - Jefe de Oficina - OFICINA JURÍDICA - rafael.uribe@umv.gov.co
	PABLO EMILIO MUÑOZ PUENTES - Subdirector de Planificación y Conservación - SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y CONSERVACIÓN - pablo.munoz@umv.gov.co





Proyectó:

CAROLINA CAÑÓN RODRIGUEZ - Contratista - OFICINA JURÍDICA -  
carolina.canon@umv.gov.co



fea123824a5a9d86523d78eeb5b4a6847149895ee6fdaabf2b22b79f3f7039c2

Código de Verificación CV: 7544e Comprobar desde: <https://www.umv.gov.co/portal/verificar/>

Anexos: 2 folios

