

SDM-SS-129326-2020

MEMORANDO

PARA: ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE
Oficina de Gestión Social

DE: MARIO GABRIEL CARBONELL GUTIÉRREZ
Subdirector Técnico de Señalización

Asunto: Solicitudes respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de cuentas.

Referencia: SDM-OGS-125437-2020

Localidad: Usaquén

Cordial saludo.

Dando alcance al requerimiento allegado a esta Dependencia por parte de la Oficina de Gestión Social, mediante el memorando SDM-OGS-125437-2020, en la que se da a conocer las solicitudes de la comunidad, una vez verificadas las condiciones actuales de movilidad, la señalización de tránsito implementada y consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, se informa lo siguiente:

1. Teniendo en cuenta lo solicitado por el señor José Cruz: *“que paso con la señalización y reductores de la Carrera 21 # 195 barrio Canaima, según lo manifestado en la anterior revisión de cuentas y no he tenido ningún informe sobre la ejecución de lo anteriormente manifestado...”*

Una vez consultada la base de datos con la que cuenta esta Entidad, para la **Carrera 21 con Calle 195** se pudo evidenciar que mediante *SDM-SS-167006-19* y *SDM-SS-268685-19* se dio respuesta a su solicitud de la siguiente manera:

“...esta Dependencia actualizará el diseño de señalización para el sector del requerimiento¹, donde se evaluarán medidas de señalización pertinentes (tanto en su componente vertical y horizontal) acorde a las condiciones operativas, de movilidad y accesibilidad a la zona...”

“...la ejecución de cada actividad está supeditada al orden cronológico o llegada de la solicitud al momento de ser ingresada en la base de datos de compromisos que son generados como resultado de la atención de los requerimientos allegados por la ciudad, la disponibilidad presupuestal y las evaluaciones técnicas de las necesidades identificadas en la infraestructura vial distrital...”

Ahora bien, la Subdirección de Señalización recientemente actualizó el diseño de señalización vial MV_01_355_988_09 para la Carrera 21 con Calle 195, el cual contempla señalización vertical y horizontal preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño cuenta con señalización reglamentaria de pare (SR-01), prohibido parquear (SR-28), velocidad Máxima Permitida 30 Km/h (SR-30),

¹ Id Diseño MV_01_355_988_09

Continuación SDM-SS-129326-2020

proximidad de cruce peatonal (SP-46A), sentido de circulación doble (SP-39), entre otras señales verticales, los cuales previenen sobre la existencia de peatones y reglamenta sobre límites de velocidad.

En cuanto a señalización horizontal el diseño está compuesto por senderos peatonales, líneas de pare, líneas de borde y camellón, flechas direccionales, pictogramas de paso peatonal, velocidad máxima permitida 30km/h, tachas reflectivas, reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles y retículas ralentizadora en pintura con contorno en agregado pétreo.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que el diseño de señalización vial en mención viabilizó la implementación de reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles y retículas ralentizadora en pintura con contorno en agregado pétreo en el sector del requerimiento, se solicita a la Oficina de Gestión Social remitir por escrito, el resultado de las socializaciones, incluyendo el número de predios totales en el área de estudio, predios socializados, número de actas aceptadas y rechazadas, predios abandonados (o residentes no encontrados), con el fin de determinar si los mismos cumplen con los porcentajes mínimos de aprobación para la implementación de dispositivos de reducción de velocidad, dado a que estos dispositivos posiblemente generen ruidos y vibraciones que pueden ocasionar molestias a los residentes.

Posterior a la socialización se solicita allegar los resultados a esta Subdirección y en el caso de contar con la aprobación de la comunidad en su mayor porcentaje (las actas de socialización deben superar el 80% de la aceptación por parte de los residentes del sector), se programará complementar la implementación del diseño existente para el sector del requerimiento, de acuerdo con los lineamientos dados en el mencionado documento para el segmento vial relacionado en el asunto.

Así las cosas, la Oficina de Gestión Social deberá registrar en la base compromisos la solicitud antes descrita y una vez sea superada la emergencia sanitaria en Bogotá D.C. y el país en general y se retomen las actividades laborales normales, deberá adelantar las jornadas de socialización requeridas. Teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra alineada con las disposiciones de orden nacional y distrital entorno a la reglamentación de aislamiento preventivo en el territorio nacional determinada por la emergencia a causa del Covid-19².

2. Con respecto a lo dicho por la señora María Victoria Lannini: *"multijunta con documento SDM-DCS-160716-17, SDM-DCVCT-110193-17 documento respuesta sobre la realización del estudio realizado por la SDM para evaluación de necesidades en señalicen, instalación de reductores de seguridad y demás necesidades en el sector residencial comprendido entre Av. Calle 127 y calle 122 entre carreras 11 y carrera 13, este estudio arrojó unos resultados que a la fecha aún no se cumplen este oficio se recibió el 7 de noviembre de 2017. Gracias por la ayuda en la búsqueda del*

² En ocasión de la situación epidemiológica por el coronavirus COVID-19 y teniendo en cuenta que desde la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza de la alcaldesa Claudia López Hernández se expidieron la Resolución 392 del 13 de marzo de 2020, la Resolución 397 del 16 de marzo de 2020 y el Decreto 081 del 11 de marzo de 2020, Decreto Distrital 087 del 16 de marzo de 2020, Decreto Distrital 090 del 19 de marzo de 2020 "Por el cual se adoptan medidas transitorias para garantizar el orden público en el Distrito Capital, con ocasión de la declaratoria de calamidad pública efectuada mediante Decreto Distrital 087 del 2020" y Decreto Distrital 091 del 22 de marzo de 2020 "Por el cual se modifica el Decreto 90 de 2020 y se dictan otras disposiciones" y desde el Gobierno Nacional se expidió el decreto 457 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia por la pandemia COVID-19 y el mantenimiento del orden público" mediante el cual se establece el aislamiento preventivo obligatorio; como mecanismos de actuación de las organizaciones públicas y privadas para adoptar canales alternativos de comunicación por medios digitales atendiendo las medidas sanitarias y acciones transitorias de policía, con el propósito de prevenir situaciones de riesgo de propagación de la enfermedad por COVID-19.

cumplimiento del mismo, para comunicación y respuesta teníamos un número siguiente SDM – DSVCT-175519-2017 ”

Una vez revisada la base de datos con la que cuenta esta Entidad, se revisaron los radicados relacionados en el requerimiento, por lo que se informa que conforme a lo remitido por la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito mediante radicado SDM-DSVCT-177610-17 se dio respuesta de la siguiente manera:

“...Se incluyó dentro de las bases de compromisos de la Entidad la actualización del diseño de señalización EX_01_352_1842_12, acorde a lo establecido en el Manual de Señalización Vial vigente (Resolución 1885 de 2015) y a las condiciones operativas y de movilidad del sector. Una vez se cuente con la versión actualizada del diseño se programará su implementación, no obstante, dichas acciones están supeditadas a un orden cronológico de solicitudes en materia de señalización allegadas a ésta Dependencia, al buen estado del pavimento en el momento de la implementación, a la disponibilidad de recursos y a la vigencia de contratos que suscriba la SDM para tal fin...”

Ahora bien, la Subdirección de Señalización recientemente actualizó el diseño de señalización vial EX_01_352_1842_12 para la Calle 127 y Calle 122 entre Carrera 11 y Carrera 13, el cual contempla señalización vertical y horizontal preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño cuenta con señalización reglamentaria de pare (SR-01), prohibido parquear (SR-28), velocidad Máxima Permitida 30 Km/h (SR-30), proximidad de cruce peatonal (SP-46A), ubicación de cruce peatonal (SP-46B), niños jugando (SP-48), zona escolar (SP-47), Ubicación de cruce escolar (SP-47A), ubicación de cruce escolar (SP-47B), entre otras señales verticales, los cuales previenen sobre la existencia de peatones y reglamenta sobre límites de velocidad.

En cuanto a señalización horizontal el diseño está compuesto por senderos peatonales, líneas de pare, líneas de borde y camellón, flechas direccionales, pictogramas de paso peatonal y velocidad Máxima Permitida, reducciones de calzada con achurado en pintura, tachas reflectivas, hitos y bordillos traspasables y reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles, retículas ralentizadoras en pintura con bordes en agregado pétreo y bandas en agregado pétreo.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que el diseño de señalización vial en mención viabilizó la implementación de reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles, retículas ralentizadoras en pintura con bordes en agregado pétreo y bandas en agregado pétreo, se solicita a la Oficina de Gestión Social remitir por escrito, el resultado de las socializaciones, incluyendo el número de predios totales en el área de estudio, predios socializados, número de actas aceptadas y rechazadas, predios abandonados (o residentes no encontrados), con el fin de determinar si los mismos cumplen con los porcentajes mínimos de aprobación para la implementación de dispositivos de reducción de velocidad, dado a que estos dispositivos posiblemente generen ruidos y vibraciones que pueden ocasionar molestias a los residentes.

Posterior a la socialización se solicita allegar los resultados a esta Subdirección y en el caso de contar con la aprobación de la comunidad en su mayor porcentaje (las actas de socialización deben superar el 80% de la aceptación por parte de los residentes del sector), se programará complementar la implementación del diseño existente para el sector del requerimiento, de acuerdo con los lineamientos dados en el mencionado documento para el segmento vial relacionado en el asunto.

Así las cosas, la Oficina de Gestión Social deberá registrar en la base compromisos la solicitud antes descrita y una vez sea superada la emergencia sanitaria en Bogotá D.C. y el país en general y se retomen las actividades laborales normales, deberá adelantar las jornadas de socialización requeridas. Teniendo en

cuenta que la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra alineada con las disposiciones de orden nacional y distrital entorno a la reglamentación de aislamiento preventivo en el territorio nacional determinada por la emergencia a causa del Covid-19³.

3. En atención a lo dicho por el señor Willington López Bermudez: *"...se han visto muy afectados por los reductores de velocidad en agregado pétreo. Las casas se han deteriorado, han presentado paredes agrietadas y ruptura de vidrios por lo cual ha pasado varios derechos de petición pues ahora pasa bastante vehículo pesado. Entonces solicita a Movilidad una nueva Sensibilización con la comunidad de reductores de velocidad de la calle 165 entre carrera 8 F Y av. 9, es una mesa de diálogo para atender las inquietudes de la comunidad con presencia de las juntas de acción comunal, después que pase la cuarentena..."*

La Secretaría Distrital de Movilidad en su calidad de autoridad de Tránsito y Transporte, diseña, aprueba, ajusta e implementa planes de señalización vial para toda la Ciudad, teniendo en cuenta la normatividad vigente (*Ley 769 de 2002 y los lineamientos técnicos de diseño establecidos en el Manual de Señalización Vial emitido por el Ministerio de Transporte según Resolución 1885 de 2015*), y los conceptos técnicos de viabilidad que son establecidos por la Entidad en relación a la configuración geométrica de los tramos viales, la seguridad vial para conductores y peatones, mitigación de riesgos de accidentes, existencia de dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, presencia de rutas de transporte público, continuidad de flujos vehiculares, aproximación a intersecciones semaforizadas, entre otros factores.

En este sentido, para realizar el cubrimiento y atención de las necesidades de señalización en la Ciudad, la Entidad, debe emitir conceptos técnicos, diseñar, aprobar e implementar los elementos conducentes a reglamentar la operación, prevenir e informar al usuario sobre las condiciones adecuadas de circulación.

Por lo anterior, es procedente mencionar que la Administración Distrital ha adoptado la política de Visión Cero *"la pérdida de una vida en el tránsito es inaceptable"*; cero víctimas graves a causa de un siniestro vial en Bogotá. Esta decisión de proteger la vida humana en las vías implica que todas las medidas que la SDM ponga en marcha en la ciudad a nivel de infraestructura y de señalización privilegien primordialmente a la seguridad vial. (*Subrayado fuera de texto*)

Por tanto, el objetivo principal de la implementación de los reductores de velocidad existentes en el segmento vial de su solicitud, es generar una medida que promulgue la seguridad vial en el sector, la instalación de dichos dispositivos se realizó teniendo en cuenta los antecedentes de accidentalidad en el área de influencia, las características de movilidad, geométricas, de infraestructura, la presencia de los centros educativos colindantes, zona residencial y recreativa, generando afluencia constante de peatones.

³ En ocasión de la situación epidemiológica por el coronavirus COVID-19 y teniendo en cuenta que desde la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza de la alcaldesa Claudia López Hernández se expidieron la Resolución 392 del 13 de marzo de 2020, la Resolución 397 del 16 de marzo de 2020 y el Decreto 081 del 11 de marzo de 2020, Decreto Distrital 087 del 16 de marzo de 2020, Decreto Distrital 090 del 19 de marzo de 2020 "Por el cual se adoptan medidas transitorias para garantizar el orden público en el Distrito Capital, con ocasión de la declaratoria de calamidad pública efectuada mediante Decreto Distrital 087 del 2020" y Decreto Distrital 091 del 22 de marzo de 2020 "Por el cual se modifica el Decreto 90 de 2020 y se dictan otras disposiciones" y desde el Gobierno Nacional se expidió el decreto 457 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia por la pandemia COVID-19 y el mantenimiento del orden público" mediante el cual se establece el aislamiento preventivo obligatorio; como mecanismos de actuación de las organizaciones públicas y privadas para adoptar canales alternativos de comunicación por medios digitales atendiendo las medidas sanitarias y acciones transitorias de policía, con el propósito de prevenir situaciones de riesgo de propagación de la enfermedad por COVID-19.

Continuación SDM-SS-129326-2020

En consecuencia, la Secretaría Distrital de Movilidad dando cumplimiento a sus funciones en materia de seguridad vial contempló acciones encaminadas a reducir la siniestralidad en vía elaborando e implementando el diseño EX_01_295_1236_11 el cual cuenta con los siguientes dispositivos para el control de velocidad:

- Señales verticales tipo dúplex: SP-46A/SR-30 (proximidad de cruce peatonal / velocidad máxima “30Km/h”), SP-46B (ubicación de cruce peatonal) y SP-47A (Ubicación de cruce escolar).
- Señalización horizontal: Línea camellón, línea de borde, líneas de pare, demarcación de senderos peatonales tipo cebrado, texto “ZONA ESCOLAR”, pictogramas de velocidad máxima permitida 30 km/h, cruce peatonal y zona escolar, y reductores de velocidad tipo franjas de estoperoles, bandas en agregado y retícula ralentizadora en pintura con bordes en agregado pétreo.

Lo anterior, dando cumplimiento con lo estipulado en los lineamientos técnicos de diseño establecidos en la Resolución 1885 de 2015 y la normatividad vigente en materia de velocidad de circulación reglamentada en la Ley 769 de 2002 que establece como velocidad de operación máxima en zona residencial 30 Km/h. Razón por la cual, es importante mencionar que el objeto principal de la implementación de los reductores de velocidad en la zona es generar una medida que conlleve a la seguridad vial en el sector (ver tabla No. 1); considerando las características de movilidad, condiciones geométricas e infraestructura y la presencia de flujo de peatones que transitan en dicho sector.

A continuación, en la Tabla No. 1 se relacionan los siniestros viales reportados en el tramo de la Calle 165 entre Carrera 8F Bis A y 8F desde el año 2017 hasta el año de 2019 a partir de los registros consolidados de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT):

Tabla 1. Siniestros viales por gravedad y clase en la intersección solicitada.

FECHA	HORA	DIA	DIRECCION	GRAVEDAD	CLASE	LOCALIDAD
2017-02-10	11:05:00	VIERNES	CL 165-KR 8F 36	SOLO DANOS	CHOQUE	USAQUÉN
2017-08-05	11:10:00	SÁBADO	CL 165-KR 8F 74	SOLO DANOS	CHOQUE	USAQUÉN
2017-10-27	16:40:00	VIERNES	CL 165-KR 8F 02	SOLO DANOS	CHOQUE	USAQUÉN
2017-02-26	10:10:00	DOMINGO	CL 165-KR 8F 02	CON HERIDOS	CHOQUE	USAQUÉN
2018-12-07	11:30:00	VIERNES	CL 165-KR 8F 2	SOLO DANOS	CHOQUE	USAQUÉN
2019-06-15	22:00:00	SÁBADO	CL 165-KR 87 2	SOLO DANOS	CHOQUE	USAQUÉN
2018-11-22	18:15:00	JUEVES	CL 165-KR 8F 2	SOLO DANOS	CHOQUE	USAQUÉN
2019-03-08	06:40:00	VIERNES	CL 165-KR 8FBIS 2	CON HERIDOS	VOLCAMIENTO	USAQUÉN

Fuente: SIGAT II. Elaboración DIM - SDM / Fecha de consulta: 7/04/2020

Nota: La información que maneja la Secretaría Distrital de Movilidad sobre eventos viales, está basada en los registros consolidados de Informes Policiales de Siniestros de Tránsito –IPAT- que son diligenciados por los agentes de Policía encargados de atender los eventos viales, a partir de lo estipulado en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte.

En este sentido, se aclara que la señalización vial integra todos los dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas, dentro de los cuales se cuenta con la señalización vertical, señalización horizontal y otros dispositivos, tales como los son los elementos de control de velocidad.

Cabe reiterar que, para la implementación de reductores de velocidad en el sector, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) tuvo en cuenta lo promulgado en los artículos 1, 82 y 83 de la Constitución Política de Colombia de 1991, los cuales instauran lo siguiente:

"ARTICULO 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". (Subrayado fuera de texto).

"ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular [...]". (Subrayado fuera de texto).

"ARTÍCULO 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberá ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas".

Por las razones expuestas, la señalización horizontal instalada y los reductores de velocidad son una medida operacional para eliminar conflictos de tránsito, siendo así elementos que obligan a los conductores a reducir la velocidad de circulación en zonas donde se requiere transitar con velocidad controlada por la presencia de peatones. Por lo tanto, son elementos encaminados a generar un mayor respeto por parte de los conductores y su fin primordial es preservar la vida de los usuarios del segmento vial de donde se encuentren instalados.

Así mismo, en cuanto a lo implementado es pertinente señalar que las razones fundamentales por las cuales se llevó a cabo dicha actividad fueron:

- Afluencia de usuarios vulnerables (Peatones, ciclistas) dado que es una zona residencial y escolar.
- Accidentalidad en el sector (Tabla No. 1).
- Condiciones geométricas de la vía.
- Condiciones de flujo vehicular.
- Presencia de parques (parque Santa Teresa, parque Danubio), iglesias y colegios en el sector. Residentes del sector, usuarios de los parques locales, cerca de 7802 estudiantes pertenecientes a las instituciones educativas ubicadas en la zona de influencia, así como los peatones que transitan frecuentemente por el espacio público del sector.
- El sector de la Calle 165 entre Carrera 8F Bis A y 8F, corresponde a una zona 30, es decir es un área urbana en donde la velocidad máxima para los vehículos motorizados es de 30 km/h debido a la presencia de zonas escolares, residenciales, centros de salud o iglesias, con el fin de garantizar la protección de los usuarios vulnerables.

Adicionalmente, verificada la trazabilidad de la correspondencia para el sector del asunto se evidencio que se han presentado varias solicitudes de la comunidad, informando sobre la necesidad de adelantar acciones que ayuden a mejorar las condiciones en el sitio de estudio, las cuales se relacionan a continuación:

Tabla No.2 solicitudes relacionadas con la implementación de reductores de velocidad Calle 151 entre Carrera 9 y Carrera 19.

No. De petición	Fecha	Asunto
SDM-259374-19	4/10/2019	Derecho de petición. Solicitud de reductores de velocidad y semáforo peatonal en la Calle 165 entre Av. Carrera 7 y Av. Carrera 9.
SDQS-2063042019	03/09/2019	Solicitud de señalización de tránsito que mejore la movilidad sobre la Calle 165 con Avenida Carrera 9

Continuación SDM-SS-129326-2020

SDM-SCTT-182287-19	11/09/2019	Solicitud concepto técnico de reductores de velocidad y señalización sobre la Carrera 8H con Calle 165.
SDQS-2208712019	12/09/2019	Solicitud de señalización y reductores de velocidad para la Calle 165 entre Carrera 7H y Calle 8F- Colegio Gimnasio Campestre y Estación de Policía de la Localidad de Usaquén
SDM-248737-19	26/09/2019	Solicitud de atención a las necesidades de mantenimiento, adecuación y conservación de la infraestructura de la vía adyacente a las instalaciones de la Policía (Calle 165 No. 8A-43- Estación de Policía de Usaquén).
SDM-259374-19	04/10/2019	Solicitud de reductores de velocidad y semáforo peatonal en la Calle 165 entre Av. Carrera 7 y Av. Carrera 9.
SDM-263915-19 Concejo de Bogotá	15/10/2019	Solicitud para señalización de zona escolar y reductores de velocidad en el sector de la Carrera 8C entre Calle 163 A con Calle 165.
SDQS-30106642019	27/12/2019	Solicitud de socialización para la implementación de reductores de velocidad en la Calle 165 entre Av. Carrera 7 y Av. Carrera 9.

Adicionalmente, se informa que esta Secretaría antes de ejecutar una implementación de reductores de velocidad realiza una socialización con la comunidad de las medidas de pacificación propuestas para el sector a través de la Oficina de Gestión Social OGS-SDM, con el fin de verificar el grado de aceptabilidad de las medidas a implementar, este procedimiento permite dar paso con la implementación de señalización o diseñar nuevamente los elementos de señalización para que se acerquen a las expectativas de la comunidad manteniendo la mejora en seguridad vial, por tanto mediante respuesta SDM-OGS-264400-19 remitida por parte de la Oficina de Gestión Social, se evidenció que en los resultados obtenidos muestran que la aceptación supero el 80% de las actas realizadas y firmadas aprueban la implementación de reductores de velocidad franjas de estoperoles y reticular ralentizadora en pintura con bordes en agregado pétreo.

A continuación, se presenta registro fotográfico de la visita técnica de inspección, evaluación y seguimiento realizado al sitio del requerimiento por parte de la Subdirección de Señalización de la Secretaría Distrital de Movilidad:

Registro Fotográfico. Calle 165 entre Carrera 8F y Avenida Carrera 9.





Se recuerda que conforme al Art. 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT), en el cual se establece: "... Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código..." se infiere que, aun cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas.

Finalmente, se solicita a la Oficina de Gestión social que se divulgue la respuesta de este documento, y esta Dependencia queda atenta a cualquier duda y/o inquietud relacionada con la señalización vial del sector.

Cordialmente,



MARIO GABRIEL CARBONELL GUTIÉRREZ
Subdirector Técnico de Señalización

Aprobó: Ing. Andrés Camilo Monroy Bolívar- Contratista SDM-SS

Revisó: Ing. Oscar Eduardo Restrepo Rojas -Profesional Universitario- SDM-SS 02/09/2020

Elaboró: Ing. Ingrith Elisabet Duarte Rodríguez – Contratista SDM – Subdirección de Señalización (V.0) 02/09/2020

