



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



OSV  
202513015713521

Información Pública  
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., noviembre 25 de 2025

Señor(a)

**ANÓNIMO**

Anónimo Anónimo Anónimo

No Registra

Email: anonimo@anonimo.com

Bogota - D.C.

**REF: ATENCIÓN AL RADICADO SDM 202561203989112 - SEÑALIZACIÓN AVENIDA BOYACÁ**

Estimado(a), dando atención al requerimiento de "...La av boyaca que es una de las avenidas mas importantes de bogota ya que la atraviesa de lado a lado la llenaron de policías acostados muy grandes algunos muy altos y muchos muy mal pintados ""no se ven"" y no entiendo esto en una avenida que el límite de velocidad es 50km hora lo obliguen a uno cada 100 a 200 metros a bajar la velocidad a 15 km por hora no se deberia buscar antes todo lo contrario hacer puentes quitar semáforos y buscar que esa velocidad de 50 de mantenga?..." se informa que:

La Secretaría Distrital de Movilidad, en aplicación de la Ley 2251 de 2022 y el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032, prioriza la gestión de la velocidad para prevenir siniestros y mitigar lesiones. Reducir la velocidad reglamentaria tiene un impacto significativo en la mortalidad y la OMS recomienda límites de 50 km/h en zonas urbanas y 30 km/h donde hay alta interacción entre peatones, ciclistas y motociclistas.

Para lograr estos objetivos se requiere una estrategia integral que combine infraestructura segura; por ello la ciudad ha adoptado resaltes parabólicos como medida efectiva para gestionar la velocidad dentro de los límites reglamentarios y reducir los excesos de velocidad.

De esta manera, para poder focalizar y priorizar la implementación de estos dispositivos, se realiza un análisis de las víctimas (muertes y lesionados) por

1

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



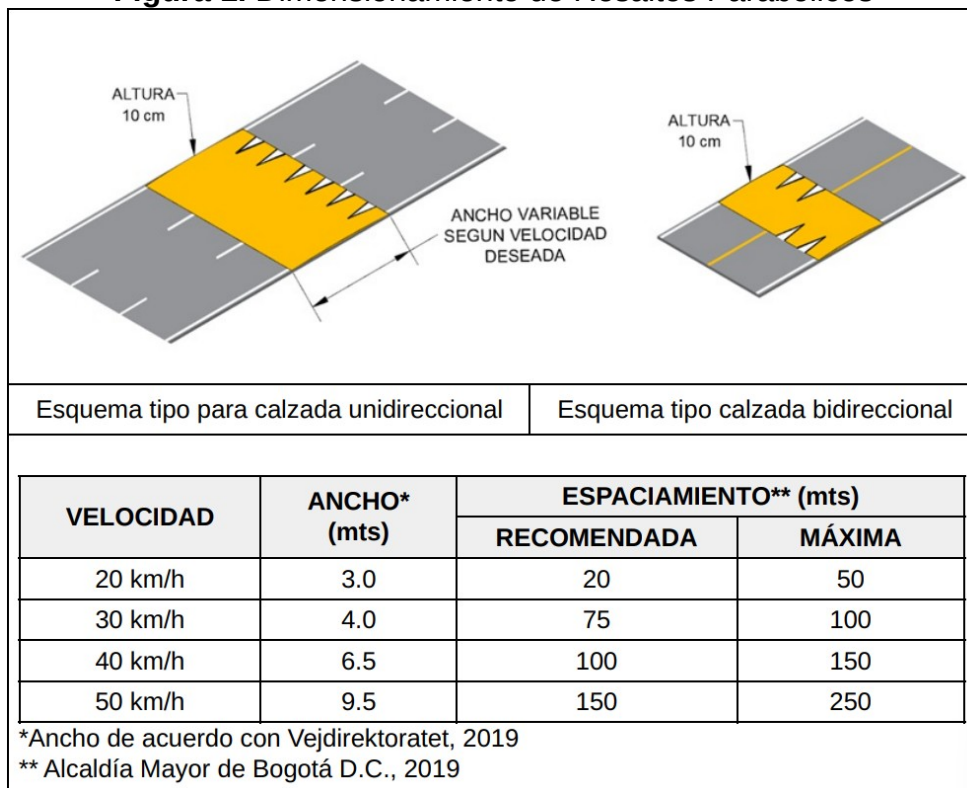
ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



siniestros viales entre 2021 y 2024 en vías arteriales y no arteriales de Bogotá, cuyos resultados se consignan en el Lineamiento en Materia de Seguridad Vial: Ubicaciones Críticas por Siniestralidad PE03-L02 y el cual identifica la Avenida Boyacá crítica en dos tramos para los usuarios vulnerables: motociclistas, peatones y ciclistas. El primer tramo corresponde al de la Carrera 24 hasta la Carrera 33 y el segundo desde la Autopista Sur hasta la Calle 11<sup>a</sup> — tramos actualmente intervenidos con resaltos parabólicos.

Ahora bien, los resaltos parabólicos son una medida lineal eficaz para la gestión de la velocidad, donde el dimensionamiento y la interdistancia entre resaltos está en función de la velocidad reglamentaria del corredor. En la siguiente figura, se relaciona las consideraciones y criterios para el diseño de los resaltos parabólicos.

**Figura 1. Dimensionamiento de Resaltos Parabólicos**



Fuente: SDM



Por lo anterior, el diseño de los resaltos garantiza que los usuarios que transitan dentro de los límites de velocidad establecidos no experimenten afectaciones al cruzar sobre el dispositivo, mientras que aquellos que exceden la velocidad perciben una incomodidad que incentiva el cumplimiento de la normativa.

En relación a la afirmación “...muchos muy mal pintados “no se ven”...” a continuación, se resume el proceso de implementación de estos dispositivos para los cuales se encuentran señalizados conforme al Manual de Señalización Vial de Colombia (Resolución 20243040045005 de 2024).

1. Previo a la construcción, se garantiza la instalación de las señales verticales conforme a la normativa vigente que informan, previenen y advierten a los usuarios de la vía la presencia del resalto parabólico y la velocidad reglamentaria - **SP-25, SP-25A y SR-30**.
2. Una vez construido el resalto, se debe tener en cuenta que la construcción de un resalto parabólico sobre asfalto requiere implementar inmediatamente una demarcación provisional como medida de seguridad vial prioritaria, que acompaña la señalización vertical. En la siguiente figura, se presenta señalización vertical de ubicación del resaltado y demarcación provisional.

**Figura 2.** Señalización vertical y demarcación provisional del resalto



Fuente: SDM



3. Después de 24 horas, una vez el asfalto ha alcanzado la temperatura ambiente, se debe tener en cuenta que la pintura definitiva no puede aplicarse hasta que el asfalto haya completado su proceso de curado, un periodo que generalmente oscila entre 25 y 30 días para una mezcla normal. Este tiempo de espera es crucial, pues la aplicación prematura sobre el asfalto fresco (que aún libera aceites residuales) resultaría en una adherencia deficiente y el rápido desprendimiento de la pintura. Por lo tanto, el pintado temporal con una formulación (a menudo base agua o un acrílico de bajo solvente) le permite adherirse a la superficie del asfalto nuevo, la cual puede tener residuos de aceites y estar aún en proceso de curado; no solo sirve para reforzar la señalización vertical de advertencia, sino que actúa como un elemento visual indispensable para prevenir a los usuarios de la presencia del obstáculo, mitigando así el riesgo de accidentes durante las semanas críticas del curado del pavimento por lo que se realiza una demarcación provisional con el propósito de reforzar la señalización vertical, además de informar, prevenir y advertir a los usuarios de la vía. Por lo tanto, se procede a la aplicación de una pintura de corta duración, con material antideslizante y reflectivo. Esta demarcación cumple con las condiciones necesarias para garantizar la visibilidad del resalto durante el tiempo de curado del pavimento. En la figura 2, se muestra un ejemplo de esta demarcación.

**Figura 3.** Demarcación pintura para tiempo de curado de resalto

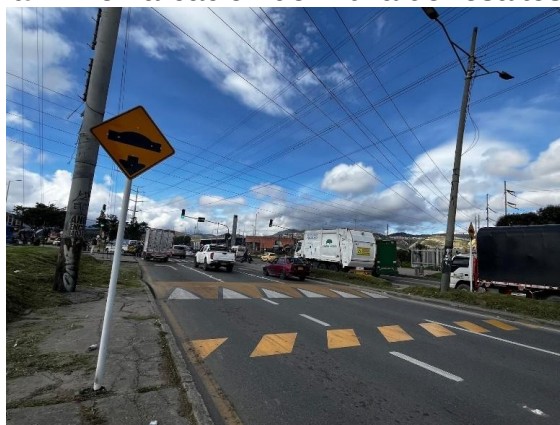


Fuente: SDM



4. Finalizado el periodo de curado, se realiza la **demarcación definitiva**, en cumplimiento con lo establecido en el Manual de Señalización Vial 2024, como se evidencia en la Figura 3.

**Figura 4.** Demarcación definitiva de resaltos parabólicos



Fuente: SDM

En relación con la afirmación “...lo obliguen a uno cada 100 a 200 metros a bajar la velocidad a 15 km/h...”, nos permitimos precisar que, en el tramo sur intervenido de la Av. Boyacá, entre las Carreras 24 y 33, la velocidad de operación (percentil 85) se redujo de 66 a 40 km/h, lo que indica que actualmente la mayoría de los vehículos circulan por debajo del límite seguro de 50 km/h. Por su parte, en el tramo norte, comprendido entre la Autopista Sur y la Calle 11A Bis, la velocidad de operación pasó de 54 a 44 km/h, evidenciando también que los vehículos se desplazan a velocidades más seguras luego de la instalación de los resaltos parabólicos.

Finalmente, frente a la duda de “...no se debería buscar antes todo lo contrario hacer puentes quitar semáforos y buscar que esa velocidad de 50 se mantenga?...” se reitera que los resaltos son dispositivos diseñados para gestionar la velocidad dentro de los límites reglamentarios, no para obstaculizar la movilidad y aunque la Avenida Boyacá tenga como límite de velocidad los 50 km/h, es importante tener en cuenta que en las zonas escolares, intersecciones o sectores con alta presencia peatonal, la normativa nacional (Ley 2251 de 2022 y Ley 769



de 2002) establece velocidades de 30 km/h para proteger a los usuarios más vulnerables.

La construcción de puentes peatonales o la eliminación de semáforos son soluciones que dependen del tipo de entorno y de la función de la vía; sin embargo, no siempre son viables o suficientes para garantizar la seguridad vial de todos los actores viales en especial de los más vulnerables, ya que muchos peatones continúan cruzando a nivel de calzada por comodidad, directividad o necesidad. En esos casos, los resaltos parabólicos se convierten en una herramienta eficiente para reducir los excesos de velocidad y promover el cumplimiento de la normativa, entendiendo que la velocidad tiene una relación directa con la severidad y probabilidad de ocurrencia de los siniestros viales.

Por lo tanto, los resaltos no son pasos peatonales ni busca reemplazarlos, sino que se complementan las medidas de seguridad vial al fomentar velocidades seguras y reducir la siniestralidad, especialmente en entornos o sectores en los que confluyen diferentes actores viales.

Cordialmente,



**Jose Segundo Lopez Valderrama**

Jefe de Oficina de Seguridad Vial

Firma mecánica generada en 25-11-2025 08:44 AM

Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización

Revisó:

Claudia Lorena López Martínez - Oficina de Seguridad Vial

Elaboró:

Paula Valentina Perdomo - Oficina de Seguridad Vial

Omar Yesid Adame Cruz - Oficina de Seguridad Vial

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195





SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



OSV

**202513015713521**

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Miguel Andrés Forero - Subdirección de Señalización

7

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*