



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT  
202532315867501

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., diciembre 02 de 2025

Señor(a)  
ANÓNIMO

Bogota - D.C.

REF: Respuesta al radicado 202561204127212 (Radicado Secretaria de Gobierno N. 20256630439501)

Cordial saludo,

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, donde, en su artículo 26 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: “1). **Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte** 2). **Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales** 3). **Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)**” es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales a través de operativos de control desarrollados con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte en la ciudad de Bogotá.

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

1

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



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



De acuerdo a lo anterior, de conformidad con la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, en la cual se detalla la estrategia para priorizar, planificar, programar y hacer seguimiento a los operativos de control en la Ciudad, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte determina los sectores a intervenir a través de un proceso de análisis de información que parte de la georeferenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar por proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo de tiempo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad están sujetas a las solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía; es así como se clasifican por enfoque, siendo este componente el que indica que tipo de actividad de control es requerida.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de manera periódica en la **CL 37B SUR con KR 51F** Localidad de **PUENTE ARANDA** Barrio **OSPINA PEREZ** conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

De esta manera, se presentan los resultados de imposición de Órdenes de Comparendos Nacional realizadas:

2

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





Fuente: Base de datos Qlik corte 31 Octubre 2025

En consideración, en el análisis se utilizan dos variables para presentar los resultados de forma clara y diferenciada: la primera variable se denomina "Imposición por tipo de infracción", y corresponde a la cantidad de sanciones filtradas, según cada código de infracción. La segunda variable, denominada "Total imposición", agrupa el resto de los códigos de infracción no filtradas individualmente.

Sin embargo, en lo concerniente al estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos (segmento con restricción - zona verde – andén) en la **CL 37B SUR con KR 51F** en la localidad de Puente Aranda, aunando esfuerzos con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT, se informa que la solicitud será vinculada a las actividades de control operativas mediante **OP- 269233** y su ejecución estará sujeta



a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos, buscando con ello romper patrones negativos de conducta y desacato a las normas de tránsito.

El resultado de los operativos realizados por la Policía Metropolitana de Tránsito será publicado en la página web de esta Entidad entrando a [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co) por Atención al Ciudadano, sección Consulta en Línea, luego en el aplicativo de “Consulta Operativos de Tránsito” ingresa el número de OP relacionado en el presente oficio cuyo link es: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/resultados\\_operativos\\_de\\_transito](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/resultados_operativos_de_transito)

Así las cosas, en relación con la ubicación, instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

Respecto a la solicitud de implementación de Bolardos en la zona verde, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP), brinda respuesta en los siguientes términos:

En primer lugar, es importante precisar que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT<sup>1</sup>) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP<sup>2</sup>). Este documento establece las normativas aplicables para el diseño, intervención, construcción, modificación, recuperación y reparación de los elementos que conforman tanto el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro como el espacio público destinado a la movilidad, que hace parte del Sistema de Movilidad.

En ese orden, dicho manual define los lineamientos para la configuración de las diferentes tipologías de calles y las herramientas de diseño necesarias para su

<sup>1</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582&dt=S>

<sup>2</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=143258>

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

4





adecuado funcionamiento dependiendo de su vocación, de donde, entre otros, se desprenden o derivan algunas consideraciones o criterios a tener en cuenta en el proceso de viabilización e implementación de dispositivos tipo “bolardo”, a saber:

- La instalación de bolardos tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad vial para los peatones, dado que estos elementos restringen el acceso a ciertas áreas y permiten establecer espacios exclusivos para su circulación y permanencia; de esta manera se busca mitigar los riesgos asociados a la invasión y circulación de vehículos automotores sobre la infraestructura peatonal.
- Los elementos instalados en el espacio público deben cumplir con características técnicas que faciliten la movilidad, accesibilidad y seguridad vial de los peatones y en especial de las personas en condición de movilidad reducida.
- La instalación de bolardos debe procurar no convertirse en un obstáculo o una interferencia para la circulación peatonal. Se advierte que no garantiza que las maniobras y actividades indebidas, como por ejemplo la circulación o el parqueo de vehículos en el espacio público peatonal, o el mal comportamiento de los usuarios dejen de presentarse.
- La implementación de bolardos se limita a la instalación en infraestructura peatonal conformada en obra física, como andenes y plazoletas. Siendo el bolardo cúbico el único factible para implementar en espacios recuperados de calzada para uso peatonal.
- La disposición de bolardos debe ser lineal, puede diseñarse en forma conjunta con materas, alumbrado, bancas y otro mobiliario urbano, manteniendo una interdistancia efectiva de 1.20 metros, no debe afectar la circulación, ni la seguridad peatonal, el acceso a predios y no deben interferir con el acceso, la utilización y la funcionalidad de elementos del mobiliario urbano con orientación a la prestación de servicios, como, hidrantes, canecas, cajas y tapas de redes de servicios públicos, postes, señales, etc.
- De acuerdo con el MEP, la distancia máxima entre bolardos es de 2 metros. No obstante, se recomienda una interdistancia efectiva de bolardos no

5

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



inferior a 1.20 metros para garantizar las condiciones mínimas de accesibilidad y 1.50 metros máximo para evitar que vehículos de pequeñas dimensiones puedan ingresar a las áreas peatonales.

- Los bolardos no deben afectar la accesibilidad a paraderos de transporte público.
- Los elementos no deben afectar el acceso a predios ni a zonas habilitadas de carga y descarga.
- La viabilización de implementación de bolardos debe corresponder al ancho del andén o infraestructura peatonal donde se ubicará, toda vez que se debe tener en cuenta que los bolardos se deben implementar a un mínimo de 0.3 metros del borde de la calzada, y garantizar una distancia accesible de mínimo 1.20 metros (distancias sin tener en cuenta el ancho del bolardo).
- Los bolardos no deben afectar la accesibilidad a franjas de circulación de peatones en andenes, esquinas, rampas, pompeyanos, etc.
- Para los accesos vehiculares a predios que atraviesan una franja de circulación peatonal, es necesario instalar bolardos entre el sardinel del acceso y la franja peatonal; estos bolardos deben colocarse a una interdistancia efectiva no menor a 1.20 m y no mayor a 1.50 m.
- Cuando los bolardos se ubiquen frente a accesos peatonales, se debe procurar que la circulación sea directa sin elementos al medio.
- Revisión de temas geométricos, por ejemplo, radios de giro para acceso y/o salida de garajes de predios.
- Implementar bolardos en los vados con ancho superior a 2,50 m. Estos se deben ubicar en la parte baja o alta del vado, garantizando el ancho mínimo accesible libre de 1.20 metros a ambos costados.
- Se pueden implementar en calles compartidas para demarcar la circulación y redireccionamiento de vehículos de la franja de circulación mixta con uso compartido o vehicular restringido.
- No está permitido el uso de cualquier tipo de cadenas entre los bolardos.
- Cuando los bolardos se ubiquen frente a accesos peatonales, se debe procurar que la circulación sea directa sin elementos al medio.



Ahora bien, en consulta realizada en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), se pudo identificar que el tramo ubicado en la sobre la calle 11F por la carrera 72a, presenta los siguientes atributos:

Información SIGIDU tramo de la calle 11F

CIV	16.003.301	
Codigo UPZ	UPZ41	
Codigo Via	Sin Clasificar	
Localidad	Puente Aranda	
Seccion Vial	V9	
Tipo Clasificación Suelo	Urbano	
Ubicación	Vía peatonal	
Tipo Malla POT 190	Local	

Fuente: SIGIDU consulta realizada el 21/11/2025

Conforme con lo anterior, respecto a la intervención de esta infraestructura, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C. adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, en su artículo 156 (Cualificación del Sistema Vial) establece que las vías del sistema vial que lo requieran, deberán ser objeto de cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales por parte de las entidades del sector movilidad. Para ello, las intervenciones están a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), los Fondos de Desarrollo Local (FDL) y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV). **Para este caso particular y por tratarse de una vía que hace parte de la malla**

7

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



**vial Local de la ciudad, es competencia de la Alcaldía Local de Puente Aranda, y en ese sentido, si el segmento vial requiere intervención estará a cargo esta entidad.**

Ahora bien, respecto a la implementación de bolardos, y teniendo en cuenta la información dispuesta por el SIGIDU, en el cual se destaca que el lugar objeto de solicitud es un espacio público destinado al tránsito peatonal, a partir del MEP se tiene la siguiente condición:

La calle peatonal se conforma cuando el espacio es de uso exclusivo peatonal, excluyendo a los otros modos. Son calles a nivel de la circulación peatonal donde se pueden configurar espacios de permanencia para complementar los recorridos peatonales, sin necesidad de incluir elementos de segregación entre ellos. Pueden estar demarcadas con pintura en su superficie horizontal sin estar restringida a lo determinado por el “Manual de Señalización Vial” vigente o la norma que lo sustituya, dado que es un espacio donde no hay conflicto o riesgos de siniestros con otras personas usuarias.

De acuerdo con esta clasificación de calle, las herramientas de diseño del MEP bajo el criterio de accesibilidad, buscan favorecer el acceso al espacio público de manera autónoma, a través de tres funciones básicas: desplazamiento, transporte y pacificación de calles. Es así como los bolardos, la señalética y los sistemas de información, apoyan la función de desplazamiento, y hacen parte de las herramientas que propenden por generar recorridos autónomos y cómodos, que aporten a la circulación peatonal, y a los recorridos de las personas usuarias de la micromovilidad para que sean intuitivos, accesibles, seguros y directos.

Por otro lado se realizó la consulta en el Visor de la Defensoría del Espacio Público, con respecto a los parques contiguos a los andenes de los segmentos en cuestión, donde se encontró la siguiente información:

#### Información DADEP

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

8



RUPI	3638-144	
ESTADO SIDEP	INCORPORADO	
FECHA MODIFICACIÓN	3 de abril de 2014	
NOMBRE URBANIZACIÓN	MUZU 2º ETAPA URBANIZACIÓN	
NATURALEZA URBANÍSTICA	URBANISMO LEGAL	
TIPO URBANIZACIÓN	PÚBLICOS DE CESIÓN	
URBANIZADOR	INSTITUTO DE CRÉDITO TERRITORIAL SECCIONAL BOGOTÁ	
USO NIVEL_1	ZONAS RECREATIVAS	
USO NIVEL 2	ZONA VERDE	
USO ESPECÍFICO	ZONA VERDE	
TIPO PREDIO	PÚBLICO DE CESIÓN	
DESTINACIÓN	USO PÚBLICO	
UBICACIÓN	KR 51F BIS - KR 51F / CL 37A SUR - CL 37B SUR	

RUPI	3638-147	
ESTADO SIDEP	INCORPORADO	
FECHA MODIFICACIÓN	3 de abril de 2014	
NOMBRE URBANIZACIÓN	MUZU 2º ETAPA URBANIZACIÓN	
NATURALEZA URBANÍSTICA	URBANISMO LEGAL	
TIPO URBANIZACIÓN	PÚBLICOS DE CESIÓN	
URBANIZADOR	INSTITUTO DE CRÉDITO TERRITORIAL SECCIONAL BOGOTÁ	





USO NIVEL_1	ZONAS RECREATIVAS	
USO NIVEL 2	ZONA VERDE	
USO ESPECÍFICO	ZONA VERDE	
TIPO PREDIO	PÚBLICO DE CESIÓN	
DESTINACIÓN	USO PÚBLICO	
UBICACIÓN	KR 52 - KR 51G / CL 37A SUR - CL 37B SUR	

Fuente: DADEP consulta 21/11/2025

Ahora bien, durante la visita realizada el 21 de noviembre de 2025, se pudo evidenciar una clara afectación en el acceso principal al parque y en el andén adyacente a la zona verde, la cual está identificada con el número de RUPI 3638-147 en el Inventario General del Espacio Público que se muestra en la imagen anterior. Esta problemática se concentra en el área de entrada al parque, donde se observó uUso iIndebido del espacio pPúblico, ~~como a Acceso vehicular~~ debido a que los predios ubicados sobre la Calle 37B y las Carreras 51G y 51F están utilizando la zona del parque como entrada y salida vehicular para sus propiedades por tanto es necesario que esta entidad se pronuncie con respecto a cualquier intervención que se haga sobre estas áreas.

#### REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA VISITA DE CAMPO



Foto 1. Entrada 1 Parque Muzu 2 Kr 52



Foto 2. Entrada 1 Parque Muzu 2 Kr 52



Foto 3. Entrada 2 Parque Muzu 2 Kr 52



Foto 4. Entrada 2 Parque Muzu 2 Kr 52



Foto 5. Problemática Muzu 2



Foto 6. Problemática Muzu 2



Foto 7. Accesos Vehiculares Kr 51G



Foto 8. Acceso CI 37B



Foto 9. Problemática Muzu 2

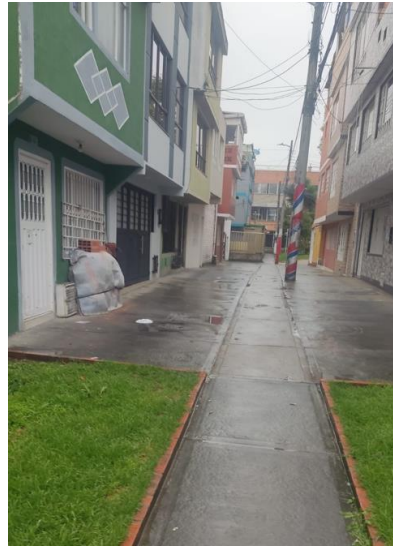


Foto 10. Accesos predios CI 37B sur



Foto 11. deterioro Parque Muzu



Foto 12. Nomenclatura Esquina.



El tránsito vehicular constante genera deterioro de la zona verde del parque y adicionalmente el parqueo indebido de vehículos en este espacio público, evidenciado durante las visitas, obstruye el paso peatonal y vulnera la destinación recreativa de la zona.

Por otro lado, después de revisar el alcance de la solicitud y a pesar de la problemática que se ve en el registro Fotográfico, restringir del todo la circulación vehicular con Bolardos puede impedir también el acceso a los garajes de las casas del segmento, entonces la instalación de bolardos no sería funcional ni efectiva. Por lo que, en este caso, en lugar de que la medida sea efectiva, podría configurarse en una limitante para la circulación de los vehículos que entran a las casas de la zona.

Por lo anterior, bajo este entendido, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, para que de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, evalúen y coordinen la solicitud en el marco de sus competencias, considerando adicionalmente realizar una revisión general de las posibles alternativas a realizar con el fin de dar solución a la problemática sin causar afectaciones a los habitantes de la zona.

Según consulta en el SIGDEP, las siguientes vías tienen uso como "vía local peatonal"

- CL 37B S entre KR 52 y KR 51B BIS (RUPI 3638-86)
- La KR 51F entre CL 37A SUR y CL 37B SUR (RUPI 3638-66)
- La KR 51F BIS entre CL 37A SUR y CL 37B SUR (RUPI 3638-64)



En ese sentido, se puede inferir que los accesos a predios son irregulares; sin embargo, para tener certeza se tendría que elevar la consulta ante las autoridades urbanísticas con competencia para ello.

Finalmente, se reitera que la problemática generada en el espacio público por causa de las acciones desarrolladas en predios aledaños a la vía y/o que presenten cerramientos, así como el usufructo del espacio público por actividades desarrolladas en el mismo, es una actividad que debe ser controlada por la Alcaldía Local, la cual es la encargada de adoptar las medidas de restitución y conservación del espacio público en el marco del Decreto 1421 de 1993 *“Por el cual se dictan el régimen especial para el Distrito Capital Santafé de Bogotá”* el cual define en su Artículo 86 las atribuciones de los alcaldes locales, entre otras, la de *“Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo, reforma urbana, ...”* y *“Dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público...”*.

Esta Secretaría es una Entidad de carácter técnico que presta asesoría en los temas de su competencia y carece de funciones policivas que le permitan adelantar diligencias de recuperación de espacio público, pues esta función está radicada ante las Alcaldías Locales en cumplimiento del artículo 86 del Decreto 1421 de 1993, que establece que las atribuciones de los alcaldes locales son entre otras:

- *Velar por la tranquilidad y seguridad ciudadanas. Conforme a las disposiciones vigentes, contribuir a la conservación del orden público en su localidad y con la ayuda de las autoridades nacionales y distritales, restablecerlo cuando fuere turbado.*
- *Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo y reforma urbana. De acuerdo con esas mismas normas expedir o negar los permisos de funcionamiento que soliciten los particulares. Sus decisiones en esta materia serán apelables ante el jefe del departamento distrital de planeación, o quien haga sus veces.*



- *Ejercer las demás funciones que les asignen la Constitución, la ley, los acuerdos distritales y los decretos del alcalde mayor. Son las encargadas de iniciar acciones que conduzcan a identificar alternativas para solucionar los posibles conflictos generados por el inadecuado uso del suelo asociado al funcionamiento de talleres, locales, supermercados, entidades de salud y otros incluyendo sus actuaciones en espacio público, restaurantes, parqueaderos ilegales, vendedores ambulantes, entre otros, el cual también indica las atribuciones de los Alcaldes Locales.*

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Cordialmente,



**Jack David Hurtado Casquete**  
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 02-12-2025 11:32 AM

Anexos: SDM 202561204127212 (6) folios  
Cc Alcaldía Local De Puente Aranda -- Carrera 31 D 4 05 CP: Salidascdi.paranda@gobiernobogota.gov.co-(Bogota-D.C.)  
cc Departamento Administrativo De La Defensoría Del Espacio Publico Dadep -- Carrera 30 25 90 Piso 15 CP:  
Correspondenciaoficial@dadep.gov.co-(BOGOTA-D.C.)  
Aprobó Lizeth Yessenia Diaz Diaz – Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Elaboró: Francy Cruz Castro - Subdirección de Bicicleta y Peatón  
Aprobó: Diana Carolina Duran - Subdirección de Bicicleta y Peatón  
Elaboró: Daniel Sofia Montes - Subdirección de Infraestructura  
Elaboró: Genesis Saray Alvarez Anaya-Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte