



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT

202632302580821

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 13 de 2026

Señor(a)

**ANÓNIMO**

Publicar en cartelera

Bogotá - D.C.

**REF: RESPUESTA SDQS 1296182026**

Cordial saludo,

Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 652 de 2025, Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad, donde, en su artículo 27 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 Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte, en la ciudad de Bogotá.

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 geo referenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar 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.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT  
202632302580821

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

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 **Calle 51 Sur Carrera 88 C Hasta La Carrera 88 F, Barrio Brasil, Localidad Bosa**, conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presentan los resultados de los operativos realizados durante el 2025 y el 2026, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:

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

2

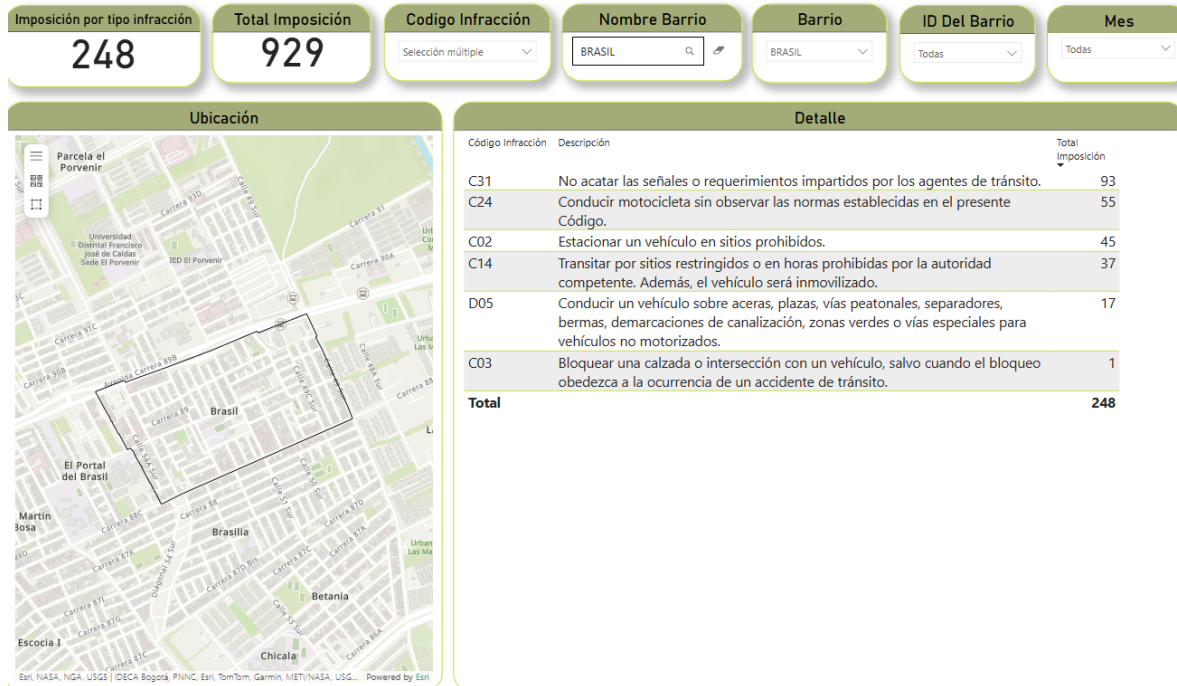
**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



## Imposición Comparendos de orden Nacional



Fuente: Base de datos Qlik corte 28 Febrero 2026

*Nota: 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.*

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 requiera intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

**En atención al derecho de petición de la referencia "(...) Que se implementen acciones de control permanentes para evitar la reiteración de esta conducta**

3

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





***(comparendos, señalización, instalación de bolardos u otras medidas pertinentes) (...)*** ”

### **Registro Fotográfico Proporcionado por la Sub. de Señalización**

En atención a la problemática de estacionamiento vehicular en vía que se presenta sobre el segmento vial de la **CL 51 sur entre la KR 88C y la KR 88F Bis**, la SDM, con base en los temas de su competencia informa lo siguiente:

Teniendo en cuenta que, la vía analizada presenta un ancho promedio de calzada de 9.39 m, con dos carriles para la circulación de vehículos (uno por sentido), hay un mayor uso de las edificaciones en ambos costados para actividades comerciales, por allí transitan vehículos de carga y que existe una dinámica de parqueo en calzada que está generando problemas de movilidad sobre la vía; se establece que estas condiciones no son adecuadas para permitir la actividad el estacionamiento vehicular sobre ninguno de los costados del segmento vial. Por lo anterior **se considera viable reforzar la restricción al estacionamiento mediante la implementación de señales SR-28 (prohibido parquear) en ambos costados del tramo vial de la CL 51 sur entre la KR 88C y la KR 88F Bis**. La señal debe ir ubicada al inicio y fin del segmento vial, teniendo en cuenta el sentido de circulación del carril respectivo.

Asimismo, se informa que está restringido el estacionamiento de vehículos a una distancia de 25 metros aguas arriba y aguas, de donde se encuentra implementada la intersección semaforizada<sup>1</sup>, lo anterior, con el fin de garantizar que la capacidad vial del acceso no se impacte de manera significativa y mantener las condiciones de saturación.

La restricción al estacionamiento mediante señal vertical SR-28 (PROHIBIDO PARQUEAR) **debe aplicarse de forma permanente, las 24 horas del día**, con el

<sup>1</sup> Concepto Técnico SI-CT-001- 2020, Versión 2.0, titulado “Lineamientos Técnicos para la Evaluación y Condiciones de Regulación al Estacionamiento en Vía en el Distrito Capital.

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





fin de garantizar la seguridad vial y la adecuada fluidez del tránsito en el segmento vial analizado. Esta medida permite mantener condiciones óptimas de visibilidad y un flujo vehicular continuo, facilitando la reacción oportuna de los conductores ante peatones u obstrucciones en la vía y disminuyendo el riesgo de siniestros viales.

Ahora bien, debido a que sobre el segmento vial evaluado no queda permitido el estacionamiento de vehículos sobre la calzada, ya sea por motivo de abandono o por otra causa que vaya en contravención con la normatividad y los criterios técnicos expuestos en el presente documento, las autoridades de tránsito pueden sancionar la conducta de estacionamiento irregular obedeciendo específicamente a lo dispuesto en los artículos 127 y 128 del Código Nacional de Tránsito Terrestre “*Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados y Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados*”.

En esta misma línea, es preciso mencionar que la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá D.C. está facultada para sancionar a los conductores infractores sin necesidad de que exista presencia de señales verticales tipo SR-28 “Prohibido Parquear” al determinarse que se estén contraviniendo las normas de tránsito consagradas en el artículo 15 de la Ley 1383 de 2010 o los artículos 55, 75, 76, 78, 79 y 112 de la Ley 769 de 2002.

Por último, conforme al artículo 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) en el cual se establece que “***...Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 de este código...***”, se infiere que si bien la SDM adopta todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las disposiciones contempladas en el CNTT.

Con base en lo anterior y en la visita técnica realizada al tramo de la CL 51 Sur entre KR 88C y KR 88F Bis, con Código de Identificación Vial – CIV 7000844, esta Entidad informa que, considerando el comportamiento de los usuarios viales en la zona y



con el propósito de mejorar las condiciones de seguridad vial y movilidad del sector, la Subdirección de Señalización programó la instalación de dos señales verticales tipo SR-28 “Prohibido parquear”, conforme a lo indicado previamente.

Se indica que dicho compromiso se encuentra ingresado en la base de la Entidad y su implementación depende del orden cronológico de solicitudes en materia de señalización.

A continuación, se presenta el registro fotográfico correspondiente a la visita técnica realizada el 06 de marzo de 2026, en la cual se identifica el lugar objeto de análisis.

**Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.**

	
<p><b>Foto 1.</b> Panorámica CL 51 Sur con KR 88C. Vista al oriente.</p>	<p><b>Foto 2.</b> Panorámica CL 51 Sur con KR 88F Bis. Vista al oriente.</p>

**Fuente: Elaboración propia.**

En línea con lo anterior, se precisa que la instalación de elementos de señalización o dispositivos contribuye a mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudad y corresponde a una serie de acciones conjuntas que buscan evitar las malas prácticas que realizan los usuarios viales, en contravía de la normatividad vigente,

6

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



en especial lo establecido en la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT.

Con el fin de atender el requerimiento, respecto a la instalación de elementos tipo Bolardo, es importante precisar que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT<sup>2</sup>) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP<sup>3</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 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.

<sup>2</sup> <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582&dt=S>

<sup>3</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*



- 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 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.

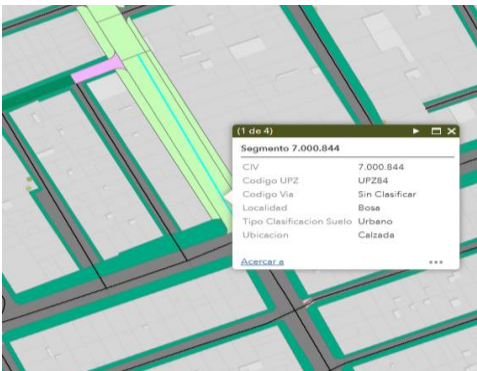


- Para los accesos vehiculares a predios que atraviesan una franja de circulación peatonal, es necesario instalar bolardos entre el sardinel del acceso y la franja peatonal; estos bolardos deben colocarse a una interdistancia efectiva no menor a 1.20 m y no mayor a 1.50 m.
- Cuando los bolardos se ubiquen 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.

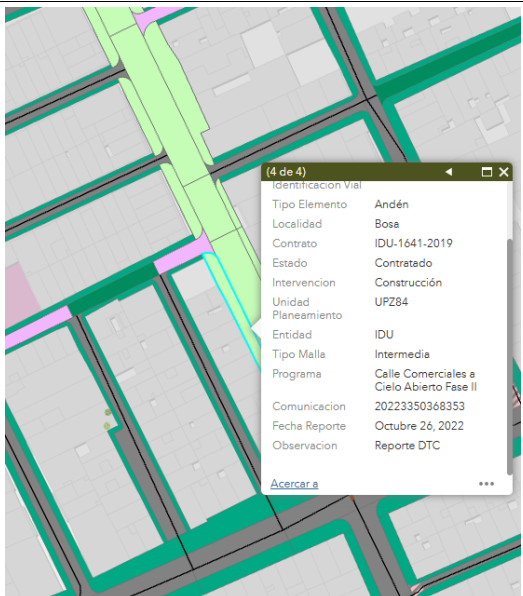
Ahora bien, de acuerdo con los datos de la solicitud, se ha realizado la consulta en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) del tramo correspondiente a la calle **51 sur entre 88C y 88F**, con el fin de establecer el tipo de clasificación del perfil vial y las posibles intervenciones programadas en los elementos de la zona, dónde se identificaron los siguientes atributos:



**Información SIGIDU tramo de la Calle 51 sur**

CIV	7.000.844	
Código UPZ	UPZ84	
Código vía	Sin Clasificar	
Localidad	Bosa	
Tipo Clasificación Suelo	Urbano	
Ubicación	Calzada	

**Información SIGIDU Anden de la Calle 51 sur**

Elemento	352169	
Código de Identificación Vial	7000844	
Tipo Elemento	Andén	
Localidad	Bosa	
Contrato	IDU-1641-2019	
Estado	Contratado	
Intervención	Construcción	
Unidad Planeamiento	UPZ84	
Entidad	IDU	
Tipo Malla	Intermedia	
Programa	Calle Comerciales a Cielo Abierto Fase II	
Comunicación	20223350368353	
Fecha Reporte	octubre 26, 2022	
Observación	Reporte DTC	

fuelle: SIGIDU consulta realizada 09/03/2026



Conforme con lo anterior, es oportuno precisar que el corredor en cuestión a la fecha de la consulta, figura una reporte de construcción, con “Estado: contratado” y las intervenciones corresponden al Contrato IDU-1641-2019, por lo cual es necesario que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) efectúe la evaluación de la funcionalidad y el estado de la infraestructura a fin de que se determine si existe algún tema inherente al diseño que deba ser considerado para ajuste y si mediante puede ser posible la mejora de las condiciones actuales. Lo anterior, con el objeto de que esa Entidad brinde respuesta a su solicitud y las pretensiones manifestadas

Por otro lado, de acuerdo con la revisión de la zona, fue posible establecer que la problemática de estacionamiento obedece en su mayoría a ocupación de la calzada para lo cual la medida de Bolardos no aplica por cuanto la instalación está limitada al andén. Adicionalmente se observa que, por la dinámica del sector, los predios en su mayoría cuentan con acceso vehicular o comercial y de acuerdo con los argumentos anteriormente expuestos no deben ser obstruidos por elementos de tipo bolardo.

#### REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA VISITA DE CAMPO





De lo anterior desde el punto de vista normativo, es posible incorporar dichas herramientas de diseño para complementar la función del andén ya que los bolardos pueden apoyar en la restricción de la circulación y/o el parqueo de vehículos en ese espacio, no obstante, la dinámica de la zona sugiere un alto flujo peatonal. Por tanto, es posible que, en este caso, en lugar de que la medida sea efectiva, podría configurarse en una limitante para la circulación peatonal y aún más, para la de las personas con movilidad reducida.

**En este sentido y teniendo en cuenta que el requerimiento menciona “(...) Recuperación De Espacio Público Por Vehículos Mal Estacionados(..)”, para este caso en particular no se considera necesaria la implementación de estos dispositivos ya su instalación está limitada al andén, por tanto no tendría el efecto restrictivo deseado y si puede convertirse en interferencias y afectaciones negativas a la accesibilidad universal, contraviniendo el principio de garantizar un tránsito seguro y sin obstáculos para todos los usuarios.**

Bajo este entendido, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición al Instituto de Desarrollo Urbano IDU, 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 del estado de la infraestructura peatonal y las posibles necesidades adicionales en términos de mejora o adecuación de la infraestructura existente

No obstante, en un amplio porcentaje los problemas de movilidad que se presentan en la ciudad corresponden a la falta de corresponsabilidad y cultura ciudadana de los actores viales como conductores pasajeros y peatones, quienes connotores de los problemas de seguridad vial, de movilidad e invasión del espacio público generados por el irrespeto a las normas de tránsito, continúan con conductas de desacato reiteradas, desbordando la capacidad operativa de la Policía Metropolitana de Tránsito de la ciudad, a pesar de las diferentes campañas

12

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



desarrolladas por la administración Distrital en torno a este tema; infiriéndose con esto 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 como lo consagra el artículo 109 de la Ley 769 de 2002.

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 13-03-2026 04:43 PM

cc Miguel Angel Cifuentes Rojas - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón – Subdirector de Infraestructura

Aprobó: Andrea Gutiérrez Velandía - Subdirectora de Señalización  
Revisó: Sandy Tatiana Rico Doncel – Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte  
Revisó: Oscar Darío Segura Castro – Subdirección de Infraestructura  
Revisó: John Jairo Suarez González-Subdirección De Señalización  
Elaboró: Robinson Criollo Forero – Subdirección de Infraestructura  
Elaboró: Dania Lorena Soba Moreno-Subdirección de Señalización  
Elaboró: Camila Alejandra Calvo Moncada-Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte