



Bogotá D.C., mayo 19 de 2026

Señor(a)
ANÓNIMO

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta al radicado SDQS No. 3147382026. Solicitud de Solicitud de instalación señalización y bolardos en la CL 77S entre KR 6C E y KR 4 E. Localidad de Usme.

Cordial saludo.

Por medio de la presente comunicación, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM es una Entidad comprometida con la Política Distrital de Servicio a la Ciudadanía y con los lineamientos de eficiencia, eficacia, transparencia, rendición de cuentas y prácticas del buen gobierno. Para nuestro equipo, es fundamental la satisfacción de los ciudadanos y las sugerencias que realicen, con miras al mejoramiento de la atención prestada.

En atención al radicado de la referencia en el cual se reporta lo siguiente:

“(…) BUEN DIA, ESTE DERECHO DE PETICIÓN VA DIRIGIDO TANTO A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD COMO A LA SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO, JUNTO A LA ALCALDÍA LOCAL DE USME. YO RESIDO EN EL CONJUNTO RESIDENCIAL COLORES DE BOLONIA, ETAPA 2, CUYA DIRECCIÓN ES CALLE 77 SUR 4-30/60 ESTE, EN EL BARRIO BOLONIA, LOCALIDAD DE USME, Y ESTA PETICIÓN ES PARA QUE GENEREN UNA ACCIÓN PRUDENTE ANTES DE QUE SE PRESENTE UNA TRAGEDIA, CUYA SITUACIÓN QUE VOY A DESCRIBIR SE PRESTA PARA ELLO. COMO LA CALLE AL FRENTE DEL CONJUNTO ES BASTANTE INCLINADA, SE HAN PRESENTADO YA 3 INCIDENTES PARECIDOS. POR ALGUNA RAZÓN, LOS VEHÍCULOS PIERDEN LOS FRENOS, YA SEA POR FALLAS O PORQUE NO RESISTEN Y SE RUEDAN CUANDO ESTÁN ESTACIONADOS. ESTO HA OCURRIDO EN 3 OCASIONES EN ESTE AÑO, DONDE EN UNA OCASIÓN HUBO UN CARRO ESTACIONADO AL FRENTE QUE DETUVO LA MARCHA DEL CARRO SIN FRENOS, Y EN DOS OCASIONES, DOS CAMIONES HAN RESULTADO EN LA ACERA Y ESTRELLANDO EL CONJUNTO QUE QUEDA DIAGONAL A NUESTRO

1

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



CONJUNTO. HA TERMINADO EL PRIMERO CHOCANDO CON UN COMERCIO INFORMAL QUE DETUVO LA MARCHA Y NO PERMITIÓ QUE CHOCARA CON EL CONJUNTO DIRECTAMENTE, Y EL INCIDENTE DEL DÍA DE AYER, OCURRIDO SOBRE LAS 6 PM, ESTE SI CHOCO DIRECTAMENTE CON LA TORRE DEL CONJUNTO, QUEDANDO INCRUSTADO (ADJUNTO IMÁGENES DEL HECHO). AHORA BIEN, ¿POR QUE REALIZO ESTA RADICACIÓN? PUES ESTUVE INVOLUCRADO EN EL HECHO, CASI ME CHOCA EL CAMIÓN DEL DÍA DE AYER, REACCIONE CON TIEMPO Y SOY JOVEN PARA CORRER, PERO ME PONGO A PENSAR EN QUE PASARÍA SI FUERA UNA PERSONA CIEGA CRUZANDO, O UNA PERSONA DE LA TERCERA EDAD QUE NO TIENE LA ENERGÍA PARA CORRER, POR LO QUE IMPLICA UN RIESGO YA REPORTADO Y EVIDENCIADO EN VARIAS OCASIONES. DICHO ESTO, SOLICITO DE MANERA ENCARECIDA, Y CASI SUPLICANDO, QUE EN ESTA OCASIÓN ESTAS DOS ENTIDADES MENCIONADAS REALICEN LO SIGUIENTE: SE ENTIENDE QUE LA INTENCIÓN NO ES DAR SOLAMENTE PROBLEMAS, SINO TAMBIÉN LAS SOLUCIONES. LO QUE SE PUEDE REALIZAR ES, PRIMERO, IMPLEMENTAR REDUCTORES DE VELOCIDAD EN ESTA BAJADA, YA QUE SE EVIDENCIA GRAN VELOCIDAD DE VARIOS CONDUCTORES DEL SECTOR. ASÍ MISMO, UNA IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE ALTA ACCIDENTALIDAD O REVISIÓN DE FRENOS, PORQUE ESTO ES PURO DESCUIDO MECÁNICO SOBRE LOS FRENOS. ASÍ MISMO, EN PRO DE LA PROTECCIÓN DE LOS RESIDENTES DEL CONJUNTO ALEDAÑO, UNA IMPLEMENTACIÓN DE BOLARDOS QUE PERMITAN LA PROTECCIÓN Y DETENCIÓN DE LA MARCHA DE LOS VEHÍCULOS SI VUELVE A PRESENTARSE Y ASÍ EVITAR QUE CHOQUEN DIRECTAMENTE CON LA PARED DE LA VIVIENDA DEL CONJUNTO ALEDAÑO. AGRADEZCO UNA PRONTA INTERVENCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE ESTAS 3 MEDIDAS.

POSDATA: EL VEHÍCULO SE RETIRO SOBRE LAS 12 PM DEL DÍA DE HOY, IMPLICANDO NULIDAD EN LA PRESENCIA DE LA AUTORIDAD, EN ESTE CASO DE AGENTES DE TRANSITO. ASÍ MISMO, SE ESPERABA QUE ESTE INCIDENTE FUERA INSPECCIONADO POR LA ENTIDAD Y QUE EL VEHÍCULO FUERA RETIRADO A PATIOS DE FISCALÍA, PERO LOS ÚNICOS AGENTES QUE HICIERON PRESENCIA EN DOS OCASIONES FUERON DE POLICÍA DE VIGILANCIA Y CONTROL, LO QUE IMPLICA UNA CLARA





NEGLIGENCIA DE LA ENTIDAD POR NO HACER NINGUNA ACCIÓN NI RETIRO, PERMITIENDO UN RETIRO DEL VEHÍCULO POR UN PARTICULAR, IMPLICANDO POSIBLES ERRORES O MAS ACCIDENTES. (...).

La SDM conforme a las competencias establecidas en el Decreto 652 de 2025, “por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”, informa que:

Se realizó una visita técnica al sitio indicado en la solicitud el 6 de mayo de 2026. A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica relacionada.

Tabla 1. Registro fotográfico visita técnica.

 6 de mayo de 2026 14:08 4.51180822N 74.10247738W	 6 de mayo de 2026 14:09 4.51183217N 74.10243819W # 77-36 Carrera 1E Usme Bogotá, D.C.
Foto 1. Panorámica CL 77S entre KR 6C E y KR 4 E vista al occidente.	Foto 2. Panorámica CL 77S entre KR 6C E y KR 4 E vista al oriente.
 6 de mayo de 2026 14:08 4.51185178N 74.10263193W # 77-36 Carrera 1E Usme Bogotá, D.C.	 6 de mayo de 2026 14:08 4.51177912N 74.1026283W # 77-36 Carrera 1E Usme Bogotá, D.C.



Foto 3. Panorámica KR 4 E con CL 77S vista
al sur.

Foto 4. Panorámica KR 4 E con CL 77S vista
al norte.

Fuente: Elaboración propia.

Con el fin de atender esta solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) brinda respuesta en los siguientes términos:

Como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT¹) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP²). 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.
- 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

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

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



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 bolaro 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 bolaro).
- 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.

Por otro lado, de acuerdo con los datos de la solicitud, se realizó la consulta en el Sistema de Información Geográfica (SIGIDU) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y se encontró que el elemento del requerimiento no se encuentra entre la información de inventario.

Por lo tanto, para poder establecer la intervención en la zona, resulta imperativo el pronunciamiento de la **Secretaría Distrital de Planeación (SDP)** respecto a la clasificación de la vía y su inclusión a la malla vial de la ciudad, esto como el fin de establecer las competencias, información de pólizas y el estado jurídico de la zona. Respecto al objeto de su solicitud, es preciso aclarar que la funcionalidad de los elementos de protección peatonal trasciende su naturaleza como barreras físicas. Su propósito primordial es mitigar las conductas indebidas de los actores viales que obstaculizan la libre circulación sobre el espacio público, en este caso en particular el registro fotográfico de la zona muestra que el andén y la infraestructura personal de la zona se encuentra en buen estado y por sus características físicas no sugiere problemática de estacionamiento sobre el espacio público que requiera esta intervención.

Tabla 2. Registro fotográfico visita técnica.



Foto 5. Revisión Google maps



Foto 6. Revisión Google maps

Fuente: Google maps.

Se puede notar que los andenes cuentan con bordillo de buena altura y en buen estado. **No obstante, para el caso analizado, la instalación de estos elementos no se cataloga como una medida de intervención prioritaria dado que su instalación no garantiza restricción de velocidad de los vehículos que transitan sobre la calle 77 sur ni una barrera de contención suficiente para los peatones.** Asimismo, se debe enfatizar que su implementación no garantiza, por sí misma, la erradicación de maniobras imprudentes, el exceso de velocidad o el comportamiento inadecuado de los usuarios de la vía.

En virtud de lo anterior, y con el fin de brindar una respuesta integral, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición a las **Secretaría Distrital de Planeación (SDP)**, 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, haga las aclaraciones respectivas y se pronuncie respecto a la clasificación e inclusión los elementos del perfil vial y su clasificación en las bases del inventario de infraestructura.

Ahora bien, desde la Subdirección de Señalización, se da traslado a la constructora **ARQUITECTURA Y PROPIEDAD** para que adelante el proceso correspondiente a la presentación del diseño de señalización para los segmentos viales que hacen parte del proyecto residencial **BOLONIA REAL (Colores de Bolonia)**, debido a que todo proyecto que cause modificación al sistema de tránsito, debe contar con

7

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



la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción, por consiguiente para las actividades de señalización y demarcación, deberá presentar ante la Subdirección de Señalización de la SDM, una propuesta de diseño de señalización para revisión, verificación y emisión de concepto, cumpliendo con los requisitos exigidos por el Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial (Resolución 45005 de 2024).

Se informa que de acuerdo con lo dispuesto en el DECRETO 652 DE 2025 “*por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad*”, en su artículo 22:

“... Subdirección de Señalización. Son funciones de la Subdirección de Señalización las siguientes:

1. Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la señalización de la ciudad, así como los demás elementos y dispositivos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales...

... 3. Implementar de manera integral los elementos y dispositivos para mejorar la seguridad vial y de la gestión del tránsito de los segmentos viales, de conformidad con la normativa vigente

4. Emitir concepto técnico a los diseños de señalización vial presentados por terceros.

5. Emitir concepto técnico sobre los dispositivos y elementos de señalización vial implementados por terceros...

...7. Realizar el seguimiento al cumplimiento de las especificaciones técnicas y oportunidad de los elementos y dispositivos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales en la ciudad, en coordinación con las instancias competentes.”

Teniendo en cuenta lo anterior, la Subdirección de Señalización bajo la Dirección de Ingeniería de Tránsito, cuenta con el procedimiento de emisión de conceptos a propuestas técnicas de proyectos de diseño de señalización.

Asimismo, se informa que el pasado 25 de agosto de 2025 entro en vigencia de la Resolución 1734969 de 2025 “*Por medio de la cual se fija las tarifas por concepto de derechos de tránsito en el Distrito Capital, en cumplimiento del artículo 140 del Acuerdo Distrital 927 de 2024*” entre los cuales se encuentra el trámite de revisión





y aprobación planes de manejo de tránsito (PMT) por obras y por eventos, estudios de transporte y tránsito (ETT), estudios de demanda y atención de usuarios (EDAU), emisión de conceptos a propuestas de proyectos de señalización vial, así como establecer los mecanismos de cooperación y compensación, de conformidad con lo establecido en el artículo 140 del Acuerdo Distrital 927 de 2024” que señaló lo siguiente:

“Artículo 140. Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito. Toda entidad y/o persona natural o jurídica del derecho privado que solicite a la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM derechos de tránsito, tales como: planes de manejo de tránsito (PMT), estudios de movilidad, estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, estudios de atención y demanda a usuarios y los trámites para su recibo, deberá asumir los costos según corresponda en cada caso, conforme a la metodología que se establezca que incluirá criterios de eficiencia, eficacia y economía.

De esta responsabilidad se exime a los contratistas de obras del Distrito, para los cuales la SDM definirá los mecanismos de cooperación para gestionar y aprobar directamente dichos estudios y trámites. La SDM definirá para las organizaciones sin ánimo de lucro un mecanismo alternativo de compensación.

Es así que, la Secretaría Distrital de Movilidad pone a disposición el link: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe3v4B8mEt99mgj0eABvgOOBJAL7ocy79ZO1KblRzJp2-XMWA/viewform>, donde podrá tramitar su solicitud y posteriormente nos pondremos en contacto para programar la mesa de trabajo de definición de la zona de influencia del proyecto concretada de común acuerdo conforme a los criterios establecidos por la Entidad, y posterior habilitación del pago de la factura para la revisión y emisión de concepto a la propuesta técnica de diseño de señalización.

Adicionalmente, por medio de la Ventanilla Única de Servicios y de Construcción ³, podrá obtener información relacionada con el trámite correspondiente. En dicha página, usted podrá obtener una guía práctica que le

³ <https://www.ventanillamovilidad.com.co/tramites/verificacion-de-senalizacion-implementada>
<https://www.ventanillamovilidad.com.co/tramites/emision-de-concepto-de-senalizacion>
<http://vucapp.habitatbogota.gov.co/>





indicará paso a paso el procedimiento a seguir, así como la documentación y los requisitos necesarios que deberá tener en cuenta para gestionar la solicitud de acuerdo con el trámite de su interés (Etapa de Diseño – Etapa de Implementación).

Del mismo modo se informa que para efectos de realizar la recepción de las propuestas técnicas de diseños de señalización presentadas para la verificación y emisión de concepto, se deberán entregar los siguientes documentos⁴:

- ✓ Comprobante de pago por derechos de tránsito para la revisión de propuestas técnicas de proyectos de diseño de señalización, en los casos que aplique.
- ✓ Formato de Solicitud del Trámite y Radicación Calificada: Emisión concepto favorable a Diseños o Verificación de señalización implementada (PM03-PR03-F01).
- ✓ Planos de diseño de señalización en escala 1:500 o 1:1000, así como los detalles que se requieran de acuerdo con la escala que aplique.
- ✓ Área de Influencia del proyecto, definida tal como lo establece la guía de presentación, en medio digital.
- ✓ Medio digital de los planos de diseño, indicando el área de influencia y cumpliendo con las especificaciones establecidas para el tema (archivos en extensión *.xls y *.dwg). Se recuerda que para la composición del nombre del archivo magnético debe tenerse en cuenta la distribución TEMA_NUMERO CTO_AÑO_VERSION.
- ✓ Si aplica, número o copia del documento de aprobación del estudio de tránsito y/o estudio de demanda y atención de usuarios, emitido por la anterior Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito o la Subdirección de Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- ✓ Acta de Compromiso de acuerdo con el formato de Trámite Fácil – Construcción Positiva (PM03-PR03-F03), debidamente suscrita por el representante legal del proyecto.

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*

⁴ Teniendo en cuenta la mejora continua a la prestación del servicio a la ciudadanía y en aras de garantizar el efectivo ejercicio de sus derechos, se permite informar que, para la radicación de las peticiones, quejas, reclamos, entre otros, la Entidad dispone el link <https://www.movilidadbogota.gov.co/radicacionwebsdm/formulario.php> para que allí se puedan radicar todas las comunicaciones.





señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., 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.

Finalmente, esta Entidad queda atenta a responder cualquier inquietud adicional que se tenga al respecto.

Cordialmente,



Francy Andrea Gutierrez Velandia

Subdirectora de Señalización

Firma mecánica generada en 19-05-2026 08:46 PM

Anexos: Rad. SDQS No. 3147382026 en 3 folios.

Cc Secretaría Distrital De Planeación -- N/a CP: Radicacionplaneacionbogota@sdp.gov.co-(Bogotá-D.C.)

cc Arquitectura Y Propiedad -- Carrera 18 B # 108 - 47 CP: Nciltida@gmail.com; Nciltida.dfinanciero@gmail.com-(BOGOTÁ-D.C.)

cc German Eduardo Sanchez Ramirez - Subdirección de Señalización

cc Diana Carolina Duran Forero - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Diana Carolina Duran Forero - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Revisó: Hannah Gabriela Cabrera Trujillo - Subdirección de Señalización

Elaboró: Lady Steffany Rodriguez Ibagón-Subdirección De Señalización

Elaboró: Francy Cruz Castro - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

