

SDM-SS-141819-2020

**MEMORANDO**

**PARA:** **ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE**  
Jefe Oficina Gestión Social  
[aiza@movilidadbogota.gov.co](mailto:aiza@movilidadbogota.gov.co)

**DE:** **MARIO GABRIEL CARBONELL GUTIÉRREZ**  
Subdirector Técnico de Señalización

**Asunto:** Solicitud respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas, localidad Los Mártires.

**Referencia:** Memorando OGS-137681-2020

**Localidad:** Los Mártires

Cordial Saludo.

Con el fin de dar respuesta a la solicitud del asunto, una vez consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, se informa:

1. *Eduardo Vega García: "...En el barrio Panamericano, solicita la asociación ASIPROCOP lo siguiente: hemos hecho varios derechos de petición para que nos cambien la señalización de nuestro barrio Panamericano porque estamos encerrados, entramos al barrio y no podemos salir, por ejemplo, si tenemos una emergencia para la Clínica Méderly hacia la cra. 30, no podemos ir tenemos que hacerlo en contravía con las consecuencias de tránsito Pide que se contacten con él cuando hagan la visita tel: 3156028202..."*

Luego de realizar un análisis técnico, revisar los antecedentes de las solicitudes y consultar el sistema de información geográfica de la entidad, para cada solicitud relacionada con análisis de cambio de sentido vial, desde la Subdirección de Señalización de manera atenta nos permitimos informar lo siguiente:

De acuerdo a lo expuesto en la solicitud, no es posible determinar claramente la problemática de movilidad citada (o la propuesta para el segmento vial a evaluar si este es el caso), pues no se menciona un tramo de vía específico para proceder a evaluar el sentido de circulación, teniendo en cuenta que el Barrio Panamericano es un hito que posee distintas vías a su interior, condiciones de infraestructura y operación vial en la localidad de Los Mártires.

Según lo anterior, se solicita de manera atenta dar claridad al requerimiento y de ser posible acompañarlo de esquemas y fotografías que comuniquen efectivamente el tramo vial a evaluar. Una vez se tenga la información necesaria sobre el segmento a estudiar; y de ser necesario, esta Entidad realizará el análisis necesario de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Concepto Técnico n°19<sup>1</sup>.

2. *Eduardo Vega García: "...Solicitamos los cambios de reductores de velocidad (Calle 24 B con cra. 27). porque hace poco se nos cayó una casa. No quiero decir que la casa se cayó por los reductores que pusieron, pero el carro de la basura generalmente y los camiones pesados pasan con este tipo de reductores, tiembla la tierra y hay unas grietas en unas casas Lo hemos solicitado, me comuniqué con Cristian de Movilidad, él me dijo amablemente que lo iban a estudiar, pero lo de siempre, la desesperanza perdida. Queremos ayudar como comunidad, haciendo un ejercicio de pedagogía..."*

Una vez consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, se informa que, para el sector de la solicitud, esta Secretaría implemento el diseño de señalización EX\_14\_096\_1881\_12, el cual está compuesto

<sup>1</sup> "Concepto técnico para la evaluación de cambios de sentido de circulación sobre la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C." Página 1 de 7

por señalización vertical preventiva y reglamentaria (Señal dúplex SP-25/SR-30: Proximidad de Resalto /Velocidad Máxima Permitida 30KPH, Señal dúplex SP-47/SR-30: Zona Escolar /Velocidad Máxima Permitida 30KPH SR-38: Sentido Único de Circulación, SR-01: Pare. En cuanto a la señalización horizontal el diseño en referencia establece demarcación, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales, entre otras marcas viales e incluye zona escolar y reductores de velocidad tipo franjas en estoperol y resaltos portátiles<sup>2</sup>.

El exceso de velocidad con relación a ciertas condiciones de la vía y del entorno es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros de tránsito. Existe diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. La carencia de recursos para eliminar los conflictos de tránsito existentes, mediante obras convencionales costosas, han conducido a las autoridades a tomar medidas operacionales y a construir obras físicas sobre la superficie de la vía, que obliguen a los conductores a disminuir su velocidad de circulación para efectuar la transición de una velocidad determinada a una de menor magnitud en un tramo relativamente corto.

Cabe reiterar que, para la implementación de medidas de pacificación de tránsito 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:

**"ARTÍCULO 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).

**"ARTÍCULO 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".

Es decir, las acciones que emprende la Secretaría Distrital de Movilidad buscan proteger en una forma adecuada la integridad de los usuarios de una vía en aquellos puntos donde se generan conflictos entre vehículos y peatones, más aún si se trata de población estudiantil e infantes.

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

- 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.
- Condiciones geométricas de la vía.
- Condiciones de flujo vehicular.
- Índices de accidentalidad

De acuerdo con todo lo anterior, se informa que ésta Secretaría no considera viable el retiro y/o cambio de las medidas de pacificación implementadas en el sector del requerimiento, teniendo en cuenta 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 dispositivos de control de velocidad, los cuales son definidos y reglamentados bajo un marco legal a nivel nacional y distrital. Específicamente el Manual de Señalización Vial (instaurado bajo la Resolución 1885

<sup>2</sup> de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidos en Manual de Señalización Vial "Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas" de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos de la SDM

de 2015 “por la cual se adopta el manual de señalizaci3n vial - Dispositivos uniformes para la regulaci3n del tr3nsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”).

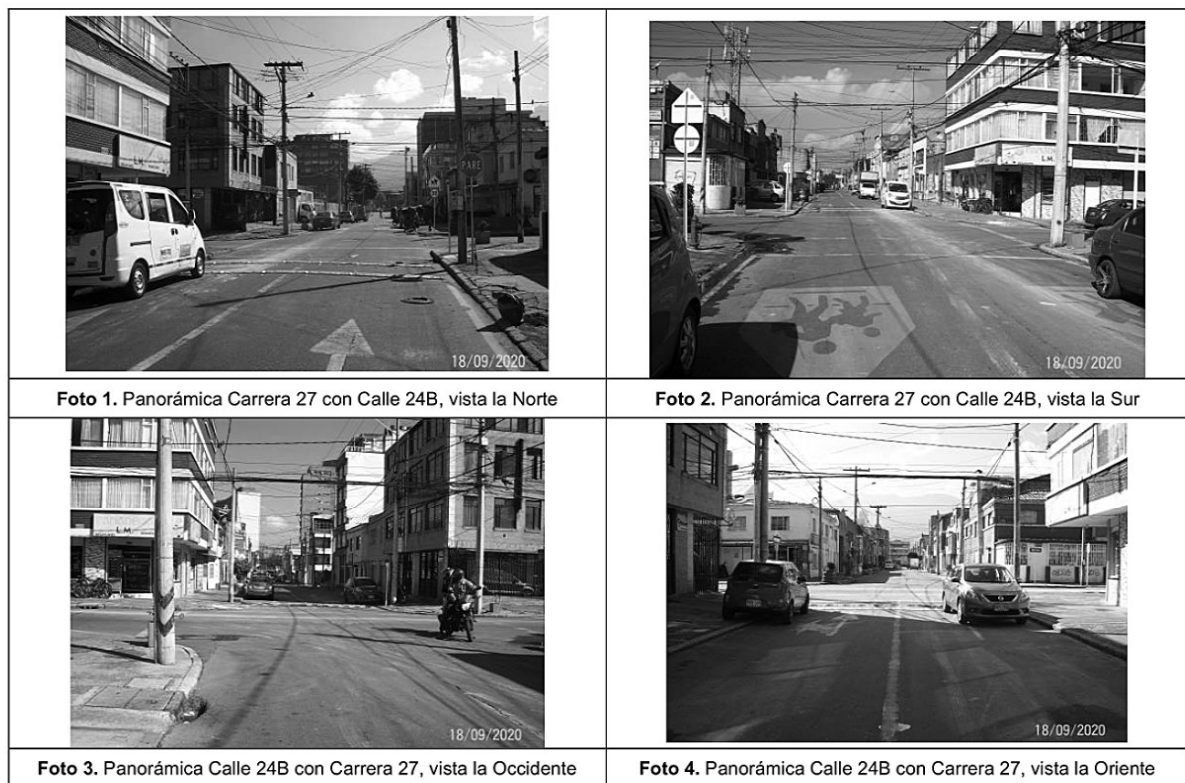
Por otra parte, respecto a la afectaci3n de posibles problemas estructurales a alg3n predio causados por los reductores de velocidad instalados, esta Secretar3a informa que seg3n el estudio zonal adelantado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) mediante el contrato BM-122 de 2006<sup>3</sup>; se concluy3 que el paso de veh3culos pesados por una v3a no representan peligro para las estructuras, puesto que, las vibraciones que son generadas por diferentes tipos de fuentes (tr3nsito de veh3culos y ruido ambiental), no representan un peligro para la estructura de las viviendas.

An3logamente, el estudio menciona que “...los niveles de vibraciones pueden reducirse implementando obras complementarias sobre las v3as para disminuir la velocidad de circulaci3n de los veh3culos...”.

De igual forma, estos elementos de pacificaci3n del tr3nsito se dise±an bajo el precepto que los inmuebles paralelos a la v3a fueron edificados cumpliendo con la norma sismo resistente vigente al momento de su construcci3n.

De acuerdo a lo anterior y teniendo en cuenta que los veh3culos no est3n respetando la señalizaci3n implementada, se elev3 solicitud a la Polic3a Metropolitana de Tr3nsito, mediante OP- 98601 a fin de efectuar operativos de control a la velocidad m3xima permitida, los cuales se desarrollar3n de acuerdo a la disponibilidad de unidades de polic3a y recursos t3cnicos disponibles.

A continuaci3n, se presenta registro fotogr3fico de la visita t3cnica realizada el d3a 18 de septiembre de 2020:



Fuente: Elaboraci3n propia

<sup>3</sup>Link: [https://www.idu.gov.co/documents/20181/362981/costos\\_mantto\\_ejes\\_equivalentes\\_rutas\\_alimentadoras.pdf/6cbdabfa-14ba-4bda-b8c7-548f8f1e7aad](https://www.idu.gov.co/documents/20181/362981/costos_mantto_ejes_equivalentes_rutas_alimentadoras.pdf/6cbdabfa-14ba-4bda-b8c7-548f8f1e7aad)

3. *Luis Alberto Briceño: "...Buenas tardes como están desde el año pasado solicite reductores para la carrera 18 con calle 2 Eduardo Santos jardín infantil Eduardo Santos por favor al transitar hay riesgos para toda la comunidad en general..."*

Esta Subdirección informa que para este sector La Secretaria Distrital de Movilidad-SDM cuenta con el diseño de señalización MV\_16\_169\_1249\_11, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria (Señal dúplex SP-47A/SR-30: Proximidad a Cruce Escolar/Velocidad Máxima Permitida 30KPH, SR-38: Sentido Único de Circulación, SR-01: Pare, SR-28:Prohibido Parquear, SR-04: No Pase), en cuanto a la señalización horizontal el diseño establece demarcación, flechas direccionales, entre otras marcas viales, de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial "Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas" de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos de la SDM. Cabe aclarar que en la visita técnica realizada el día 18 de septiembre de 2020, se observó la existencia de señalización vertical en perfecto estado.

Con relación a su petición "...reductores para la carrera 18 con calle 2 Eduardo Santos jardín infantil Eduardo Santos ..." esta Secretaría programó en la base de compromisos de la entidad la actualización del diseño antes mencionado (MV\_16\_169\_1249\_11), cuya implementación estará sujeta al orden cronológico de solicitudes, al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la demarcación, de la disponibilidad presupuestal y de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Es importante mencionar que la señalización horizontal y vertical implementada para el control de la velocidad en la vía, no corresponde a una acción para solucionar la problemática generada por causa de las malas prácticas que realiza un conductor al momento de conducir su vehículo.

De forma complementaria, está Subdirección solicitó a la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá D.C. mediante orden OP- 98602, a fin de que efectúe operativos de control por exceso de velocidad vehicular en esta zona de la ciudad; los cuales se desarrollarán de acuerdo con la disponibilidad de unidades de Policía y recursos técnicos que disponga esta institución, procurando con ello romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito consagradas en la Ley 769 de 2002.

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica realizada el día 18 de septiembre de 2020.



Foto 1. Panorámica Calle 2 Con Carrera 18 Vista al Oriente

Foto 2. Panorámica Calle 2 Con Carrera 18 Vista al Occidente

Fuente: Elaboración Propia

4. *Nancy Abril: "...Yo llevo 3 años pidiendo reductores en la calle 5 con carrera 27, de 1 a 2 estrelladas cada 2 o 3 días..."*

Esta Subdirección informa que para este sector La Secretaría Distrital de Movilidad-SDM cuenta con el diseño de señalización EX\_14\_097\_1881\_12\_V1, el cual contempla señalización vertical preventiva, reglamentaria e informativa (Señal dúplex SP-47A/SR-30: Proximidad a Cruce Escolar/Velocidad Máxima Permitida 30KPH, Señal dúplex SP-30/SR-30: Reducción de la calzada a la izquierda/Velocidad Máxima Permitida 30KPH SR-38: Sentido Único de Circulación, SR-01: Pare, SR-28:Prohibido Parquear, SR-06: Prohibido girar a la izquierda, SP-24: Superficie Rizada, SP-46A: Proximidad de cruce peatonal, SI-08: Paradero de buses), en cuanto a la señalización horizontal el diseño establece demarcación, flechas direccionales, Reductores de velocidad tipo estoperol y bandas en agregado, entre otras marcas viales, de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial "Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas" de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos de la SDM. Cabe aclarar que en la visita técnica realizada el día 18 de septiembre de 2020, se observó la existencia de señalización vertical en perfecto estado.

Con relación a su petición "...reductores para la calle 5 con carrera 27 ..." esta Secretaría programó en la base de compromisos de la entidad la implementación del diseño antes mencionado (EX\_14\_097\_1881\_12\_V1), Cabe señalar que la ejecución de dichas labores estará sujeta al orden cronológico de solicitudes, al estado que presente la capa de rodadura en el momento de la demarcación, de la disponibilidad presupuestal y de la vigencia de los contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Es importante mencionar que la señalización horizontal y vertical implementada para el control de la velocidad en la vía, no corresponde a una acción para solucionar la problemática generada por causa de las malas prácticas que realiza un conductor al momento de conducir su vehículo.

De forma complementaria, está Subdirección solicitó a la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá D.C. mediante orden OP- 98603, a fin de que efectúe operativos de control por exceso de velocidad vehicular en esta zona de la ciudad; los cuales se desarrollarán de acuerdo con la disponibilidad de unidades de Policía y recursos técnicos que disponga esta institución, procurando con ello romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito consagradas en la Ley 769 de 2002.

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica realizada el día 18 de septiembre de 2020:







Foto 3. Panorámica Calle 5 Con Carrera 27 Vista al Oriente



Foto 4. Panorámica Calle 5 Con Carrera 27 Vista al Occidente

Fuente: Elaboración Propia

5. *Nelly Nieto Martinez: "...Señalización en carrera 18 a con diagonal 4a se le había pedido una revisión porque ella recibe la movilidad del centro, la que viene de la 1 y la que viene de la 30 está también la recibe calle 3 con carrera 18 a con Diagonal 4a está en un estado deteriorado ya que esto está pendiente de una obra que no ha entregado el IDU- MARISCAL SUCRE..."*

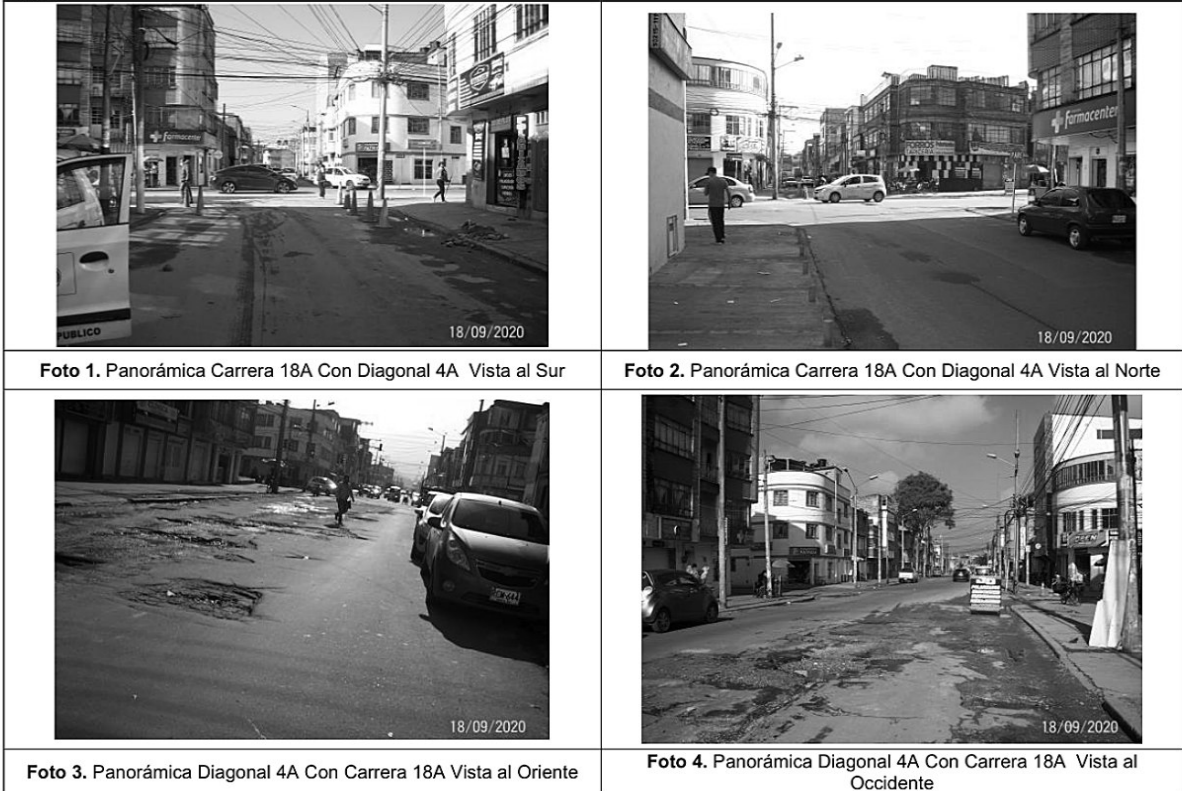
Esta Subdirección informa que para este sector La Secretaria Distrital de Movilidad-SDM cuenta con el diseño de señalización EX\_14\_100\_1881\_12, el cual contempla señalización vertical preventiva, reglamentaria e informativa (Señal dúplex SP-47/SR-30: Zona Escolar/Velocidad Máxima Permitida 30KPH, Señal dúplex SP-67/SR-30: Riesgo de Accidente/Velocidad Máxima Permitida 30KPH, SR-38: Sentido Único de Circulación, SR-01: Pare, SR-08: Prohibido girar a la derecha, SR-07: Giro a la Derecha solamente, SI-08: Paradero de buses), en cuanto a la señalización horizontal el diseño establece demarcación, flechas direccionales, entre otras marcas viales, de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial "Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas" de Colombia aprobado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015, así como a los lineamientos de la SDM.

Con relación a la primera parte de su petición "...Señalización en carrera 18 a con diagonal 4a..." en la visita técnica realizada el día 18 de septiembre de 2020, se observó la existencia de señalización vertical sobre la Carrera 18A y sobre la Diagonal 4A en perfecto estado.

En cuanto a la segunda parte de su petición "...carrera 18 a con Diagonal 4a está en un estado deteriorado ya que esto está pendiente de una obra que no ha entregado el IDU- MARISCAL SUCRE ...", la Subdirección de Señalización se permite informar que dentro de las competencias que le asisten, no se encuentran las actividades de rehabilitación o mantenimiento de la malla vial, y al ser vías arteriales, intermedias o locales es pertinente realizar el traslado de dicha solicitud al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, para que adelanten las acciones correspondientes de acuerdo a sus competencias. Por tal motivo, se remite dicha solicitud mediante oficio SDM-SS-141818-2020, para que dentro de los términos de Ley y de acuerdo a su competencia emita respuesta directa sobre la solicitud al peticionario.

Una vez realicen la gestión que es competencia de cada Entidad, estos deberán coordinar con la Subdirección de Señalización, el suministro y aprobación del diseño de señalización para adelantar la instalación de la señalización horizontal; esto en razón a lo definido en el Artículo 115 del La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT), el cual establece en su parágrafo 2: "En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta". (Subrayado fuera de texto).

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita técnica realizada el día 18 de septiembre de 2020:



Fuente: Elaboración Propia

Por último, 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 contempladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT (Ley 769 de 2002)

**Cordialmente,**

  
**MARIO GABRIEL CARBONELL GUTIÉRREZ**  
Subdirector Técnico de Señalización

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

Revisó: Ing. Daniel Alfonso Becerra Sánchez- Profesional universitario SS-SDM

Elaboró: Ing. Sandra Milena Sanabria Morales – CPS No 997 de 2020 SDM – SS –21/09/20v0



PA01-PR01-MD01 V.2.0

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195

Página 7 de 7



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.