



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SCTT  
202632300057821

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

Bogotá D.C., enero 06 de 2026

Señor  
**JUAN PABLO CABRALES FERNANDEZ**  
Email: juancabralesgm@gmail.com  
Bogotá - D.C.

**REF: RESPUESTA SDQS 6755232025**

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.

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

*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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



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 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.

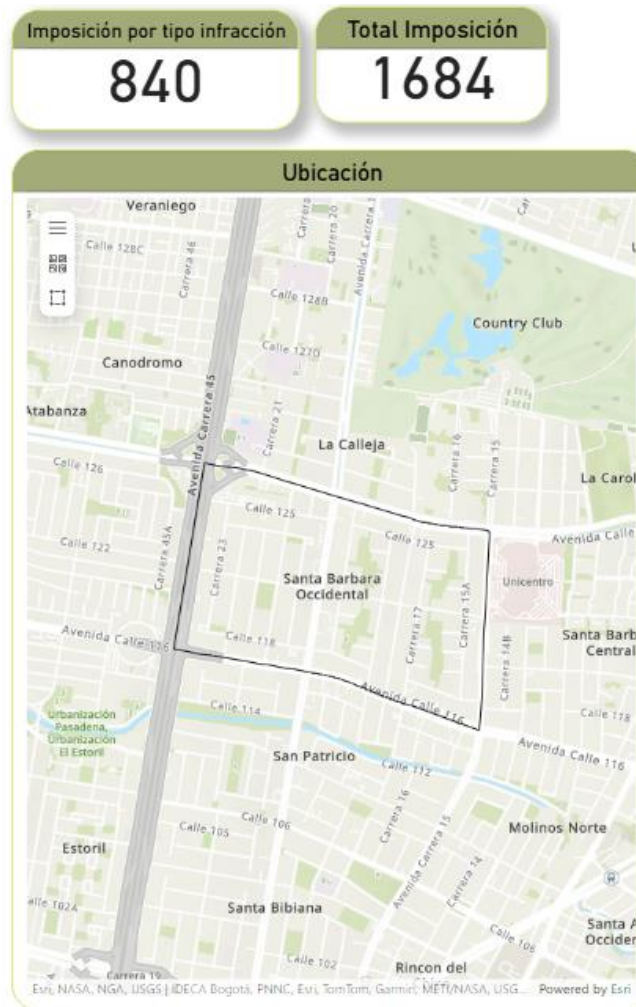
Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaria Distrital de Movilidad están sujetas a las solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito 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. De acuerdo con esto el recurso de autoridad de Tránsito es limitado y no es viable la instalación de controles permanentes en un solo punto de la ciudad.

Al mismo tiempo, 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 relacionados con la recuperación del espacio público de manera periódica en el barrio **SANTA BARBARA OCCIDENTAL** en el sector de la **KR 15 A CON CL 124** en la localidad de **UISAQUEN**, 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, dentro de los cuáles se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito:



## Imagen 1. Imposición órdenes de comparendo barrio Santa Barbara Occidental





Detalle		
Código Infracción	Descripción	Total Imposición
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	646
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.	104
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.	55
C31	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	35
<b>Total</b>		<b>840</b>

**Fuente:** Base de datos Qlik corte 30 de noviembre 2025

**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, con relación a la ubicación de instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en la zona del requerimiento 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.

Ahora bien, en atención a la solicitud donde menciona **“(…) Que se ordene e implemente de manera urgente la instalación de bolardos o pilonas u otros elementos disuasorios en el callejón de la calle 124 (carrera 15 a carrera 15a) Dirección de referencia: Carrera 15A # 124-05 ), con el objetivo de garantizar que el paso por dicho corredor sea exclusivo peatonal, impidiendo el acceso a tránsito de Motocicletas sobre la acera. (...)”**, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP).



En primer lugar es importante precisar que, como parte de la reglamentación derivada del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad, mediante el Decreto 263 de 2023 se adoptó el Manual de Espacio Público de Bogotá (MEP). 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 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

5

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



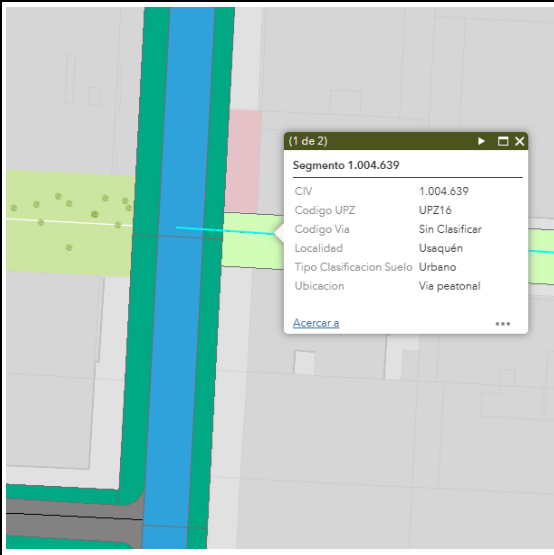
bolardo cúbico el único factible para implementar en espacios recuperados de calzada para uso peatonal.

- 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 a 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 124 entre carreras 15 y 15A, donde se identificaron los siguientes atributos:

#### Información SIGIDU tramo de la Calle 124

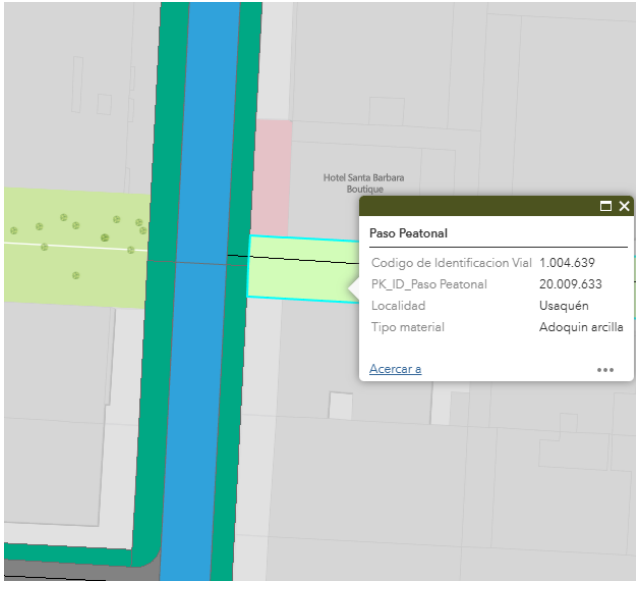
CIV	1.004.639	
Código UPZ	UPZ16	
Código Vía	Sin Clasificar	
Localidad	Usaquén	
Tipo Clasificación Suelo	Urbano	
Ubicación	Vía peatonal	

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

7



Información SIGIDU Paso peatonal Calle 124

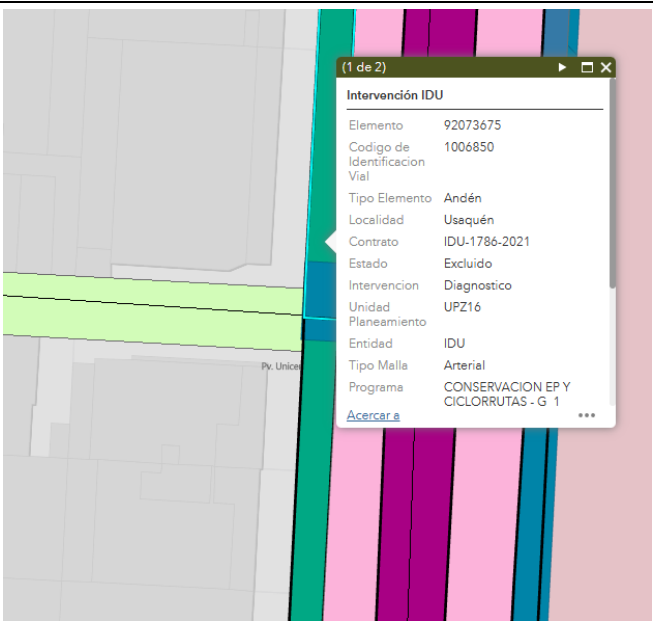
Código de Identificación Vial	1.004.639	
PK_ID Paso Peatonal	20.009.633	
Localidad	Usaquén	
Tipo material	Adoquín arcilla	

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

8





Elemento	92073675	
Código de Identificación Vial	1006850	
Tipo Elemento	Andén	
Localidad	Usaquén	
Contrato	IDU-1786-2021	
Estado	Excluido	
Intervención	Diagnóstico	
Unidad Planeamiento	UPZ16	
Entidad	IDU	
Tipo Malla	Arterial	
Programa	CONSERVACIÓN EP Y CICLORRUTAS - G_1	
Comunicación	202538600110643	
Fecha Reporte	abril 7, 2025	

Fuente: Elaboración a partir de información de SIGIDU consulta realizada 23/12/2025



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), según el tipo de vía y los requerimientos de adecuaciones de infraestructura.

Por lo anterior con relación a los andenes de la carrera 15, por tratarse de una vía que hace parte de la malla vial Arterial de la ciudad, es competencia del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), en el caso de los andenes de la carrera 15A por tratarse de Malla vial intermedia las entidades competentes son el IDU y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV). Por lo que es competencia de estas entidades evaluar y realizar cualquier intervención sobre esta infraestructura.

Ahora bien, respecto a la implementación de bolardos, y teniendo en cuenta la información dispuesta por el SIGIDU, en la cual se destaca que la calle 124 es un espacio público destinado al tránsito peatonal, a partir del MEP se tiene las siguientes condiciones:

- 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 lo anterior desde el punto de vista normativo, es viable incorporar elementos de control físico como los bolardos para complementar la función de las calles peatonales. Estos dispositivos son herramientas efectivas para restringir el ingreso y la circulación de automóviles y motorizados no livianos en dichos espacios, contribuyendo así a la seguridad y prioridad del peatón.

No obstante, a partir del análisis de las condiciones particulares del lugar, se pudo concluir que en la entrada al callejón por la Carrera 15A la infraestructura peatonal del segmento no cuenta con el ancho suficiente para la instalación adecuada de bolardos y la franja de circulación peatonal se vería afectada, comprometiendo el desplazamiento libre, cómodo y seguro de los peatones, especialmente de las personas con movilidad reducida.

Por otro lado, el acceso a la calle 124 desde la carrera 15 demuestra un alto flujo peatonal y al revisar la infraestructura **es posible y se considera oportuno incorporar dichas herramientas de diseño sobre este espacio para complementar la función del andén y el espacio peatonal, ya que los bolardos pueden apoyar en la restricción de la circulación y/o el parqueo de vehículos.**



Foto 1. Acceso a la calle 124 por la carrera 15a



Foto 2. Acceso a la calle 124 por la carrera 15

**Fuente:** Google maps

No obstante es importante aclarar que según la normatividad los bolardos deberían mantener una distancia mínima de 1.20 metros entre sí. Esta separación mínima no garantiza el efecto de restricción deseado, ya que permitiría la circulación de ciertos tipos de vehículos sobre el andén y puede generar interferencias y afectaciones negativas a la accesibilidad universal, contraviniendo el principio de garantizar un tránsito seguro y sin obstáculos para todos los usuarios y más teniendo en cuenta las dinámicas de la zona.

Bajo este entendido y según lo mencionado respecto a los andenes de la carrera 15, mediante copia del presente documento, se brinda traslado de su petición al Instituto de Desarrollo Urbano, 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, como de

12

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



posibles necesidades adicionales en términos de mejora o adecuación de la infraestructura existente.

Adicionalmente, 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 como (parqueaderos ilegales), 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.*

13

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



- *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.*

Finalmente con el fin de dar mayor alcance a su petición, se envía copia a la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, para que en el ámbito de sus competencias responda el requerimiento.

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 06-01-2026 03:18 PM

Anexos: SDQS 6755232025 - 7 FOLIOS

Cc Alcaldía Local De Usaquén -- Carrera 6 A 118 03 CP. Cdi.usaquen@gobiernobogota.gov.co-(Bogotá-D.C.)

cc Secretaría Distrital De Seguridad Convivencia Y Justicia -- Av Calle 26 No 57-83 Torre 7 Piso 16 CP:

Atencionalciudadano@scj.gov.co-(BOGOTÁ-D.C.)

cc Luisa Fernanda Buitrago Parra - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Revisó: Andrés Felipe Ospina Romero - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Aprobó: Diana Carolina Durán Forero - Subdirección de Bicicleta y Peatón

Elaboró: Nathalia Ramírez Rodríguez - Subdirección De Control De Tránsito Y Transporte

Elaboró: Francy Cruz Castro - Subdirección de Bicicleta y Peatón