Bucaramanga, 24 de agosto de 2026

PARA: **Ing. JHAIR ANDRES MANRIQUE BAUTISTA**
Director General

Ing. CRISTIAN FELIPE MUÑOZ RANGEL
Subdirector Técnico

DE: **ALONSO ARENAS PEREZ**
Comandante General

Asunto: NECESIDAD COMPRA DE CEPOS

Cordial saludo,

El Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en el país, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

En desarrollo de lo dispuesto en el Artículo 24 de la Carta Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y la comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y las personas con discapacidad, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, "*Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías*"

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga –DTB- es un establecimiento público del orden municipal, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, encargado de velar y controlar todo lo relacionado con el tránsito dentro de su territorio, velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia y ejercer las funciones de conformidad con el Código Nacional de Tránsito y las demás que le asigne la ley, los derechos reglamentarios, las ordenanzas, y los acuerdos municipales.

La DTB fue creada para organizar, ordenar y controlar todo lo relacionado con el tránsito dentro del territorio de su jurisdicción y velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia. Es así como se observa que el objeto de la entidad se enmarca en los servicios públicos de seguridad o protección que el Estado debe brindar a todos los ciudadanos y habitantes del territorio, permitiendo a través de esta entidad descentralizada el orden público y la convivencia ciudadana como producto de su gestión.

El inciso 2° del parágrafo 3° del Artículo 6° de la Ley 769 de 2002, preceptúa que: " *Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código*". Que el Artículo 119° de la Ley 769 de 2002, estable lo referente a la Jurisdicción y facultades.

"Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos".

Uno de los objetivos centrales de la regulación del tránsito terrestre está ligado a la "protección del uso común del espacio público" por lo que la jurisprudencia constitucional ha señalado que su destinación al uso común "incluye la garantía de acceso al mismo para toda la población" se refuerza la especial relevancia que tiene la protección del espacio público como un derecho colectivo en el Estado Social de derecho. Por lo tanto, es un deber de las autoridades velar por el respeto y protección de la integridad del espacio público.

El estacionamiento de vehículos sobre la vía pública es una de las variables que más afectan la movilidad del municipio. De la misma manera es necesario recuperar el espacio público, devolviéndoles a los conductores y peatones la posibilidad de su uso y disfrute, conllevando a que el Municipio de Bucaramanga, adopte medidas de intervención y planificación a través de la implementación, también teniendo en cuenta la cantidad diaria de solicitudes por parte de la ciudadanía por el mal parqueo de algunos conductores del municipio.

Surge así la necesidad de recuperar el espacio público, cuyo fin es devolverles a los peatones la posibilidad de su uso y disfrute, conllevando a que el Municipio de Bucaramanga, adopte medidas de intervención y planificación a través de la implementación de medidas necesaria para cumplir con dicho fin.

Que la ley 769 de 2002 establece en su Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados.
La autoridad de tránsito podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo.

En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

Frente a la utilización de cepos para la inmovilización del vehículo, el Consejo de Estado, Sección Primera, consejera Ponente Martha Sofía Sanz, el 24 de septiembre de 2009, reiteró que:

"(..)La Sala considera que ni la utilización de cepos en las llantas de los vehículos, ni la inmovilización de los mismos, así como el retiro de los automotores con grúa a un parqueadero autorizado por la Secretaría de Tránsito y Transporte o a patios de la entidad, constituyen tipo de sanción alguna, sino que se trata de simples medidas policivas de carácter transitorio, que no sólo guardan entre sí una

estrecha relación de causalidad, sino que están contempladas expresa o tácitamente en el Decreto 1344 de 1970 como consecuencia de la infracción de sus disposiciones. En efecto, el artículo 230 del indicado ordenamiento señala que la inmovilización consiste en suspender el tránsito de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público, para ser conducido a patios oficiales, talleres o parqueaderos por infringir las normas de tránsito, "...hasta cuando se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que se subsane en el sitio donde se detectó la infracción". Para la Sala es claro que si dicha norma faculta a las autoridades de tránsito para inmovilizar un vehículo por infracción a las normas de tránsito, la utilización de bloqueadores denominados cepos, es un simple medio o mecanismo para efectivizar la medida y en manera alguna una sanción, pues, ésta será impuesta como consecuencia de la infracción cometida...". (Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 9 de julio de 1998, expediente. 3940; C.P. Dr. Libardo Rodríguez)

En conformidad con lo anterior, la Corte Constitucional por medio de la sentencia C-361 de 2016, MP Luis Ernesto Vargas, estableció que:

"(...) *la medida complementaria y correctiva de bloqueo o traslado del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el articulo 127 del CNT es razonable bajo cada uno de los supuestos analizados. Se trata de una disposición que impone una restricción a un derecho (libertad de locomoción y disposición del vehículo), en favor de un fin constitucionalmente relevante (la protección de la integridad del espacio público —art. 82 C.N. --), a través de un medio que no está prohibido y es adecuado ("bloqueo o retiro de vehículos por cualquier otro medio") y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado. Finalmente, la Sala evidencia que la norma analizada no hace otra cosa que desarrollar de manera armónica dos postulados constitucionales de la máxima importancia: la libertad de locomoción y la protección de la integridad del espacio público*".

En virtud de la normatividad y jurisprudencia mencionada, la autoridad de tránsito puede, por medio de cepos, bloquear vehículos estacionados irregularmente en zonas prohibidas.

Teniendo en cuenta lo anterior y la necesidad de una mejor movilidad en el municipio, la DTB ha buscado contar con alternativas de control y seguimiento con el fin de disminuir el impacto de comportamientos negativos de los ciudadanos en cuanto a la ocupación irregular del espacio público y las vías en los diferentes corredores y al mismo tiempo garantizar el flujo seguro y constante de actores vulnerables como peatones y ciclistas. Siendo uno de los principales problemas que aqueja actualmente al municipio el alto tiempo promedio de desplazamiento de los ciudadanos en el día a día.

Adicionalmente, las más recientes estadísticas de las autoridades evidenciaron un notable incremento en el parque automotor en el Área Metropolitana. Según dichos datos, los cuatro municipios conurbados suman un total de 879.810 vehículos matriculados, de los cuales, 240.246 pertenecen a Bucaramanga. En cuanto a la distribución según el tipo de vehículo, este parque automotor está conformado de la siguiente forma, motos 62 %, automóviles 20 %, camionetas 8 %, y camperos 2 %, aproximadamente. De manera tal, que el uso en vía de diferentes figuras operativas de orientación, asistencia, acompañamiento y seguimiento a los usuarios de las vías respecto al cumplimiento de las normas, el acatamiento a las diferentes medidas y dispositivos instalados en el municipio, sumado al buen comportamiento ciudadano motivado, Acompañado o vigilado en terreno hace que la movilidad resulte ser más o menos eficiente. Por tal motivo, se hace indispensable contar con figuras en terreno que han demostrado por experiencias anteriores ser altamente eficaces, pues ayudan a mejorar las condiciones generales de movilidad del municipio, puesto que permiten

persuadir al usuario de la vía del posible riesgo al que están expuestos diariamente y que contribuyen ayudando a comunicar para que interioricen y se incentiven cambios en los comportamientos negativos.

Que desde vigencias y gobiernos anteriores distintos gremios y actores sociales han venido discutiendo y analizando alternativas que contribuyan a la seguridad, movilidad, inclusión y aporte positivo al medio ambiente de Bucaramanga.

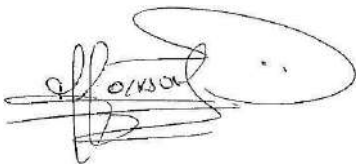
Razón por la cual, se hace necesario adquirir bloqueadores tipo cepo de vehículos para poder implantar las medidas de control de parqueo en el espacio público vial, y así cumplir con los objetivos de la DTB, en el sentido de la recuperación del espacio público y de la disminución de la congestión vial.

FICHA TECNICA

CARACTERÍSTICA	**ESPECIFICACIÓN REQUERIDA**		
Elemento	Bloqueador vehicular tipo cepo, de instalación sobre rueda, y bloqueador tipo ventosa.		
Material	Acero de alta resistencia y durabilidad.		
Color y pintura	Color amarillo, estándar de elementos de seguridad. Terminación en pintura con revestimiento resistente al óxido y a la corrosión.		
Sistema mecánico	Elemento metálico que bloquea una de las ruedas del vehículo, con protector que impide el desmonte de la llanta sobre la cual se encuentra asegurado el bloqueador.		
Protección al vehículo	Recubrimiento en PVC o goma protectora en el contorno de la abrazadera, que evite daños en el neumático o en el rin.		
Cerradura y ajuste	Cerradura tubular, ajuste por manivela y mínimo dos (2) llaves por elemento.		
Bloqueador tipo ventosa	Ventosa de doce (12) pulgadas con anillo de goma para protección, tubo de ajuste y llave de seguridad.		
DIMENSIONES	**VALOR REQUERIDO**	**MÍNIMO**	**MÁXIMO**
Ancho de sección del neumático	380 mm	375 mm	385 mm
Altura del neumático	160 mm	155 mm	165 mm
Radio del neumático	350 mm	345 mm	355 mm

Las dimensiones del dispositivo deberán ajustarse a los siguientes valores, con una tolerancia admisible de cinco (5) milímetros por encima o por debajo del valor requerido:

Atentamente



ALONSO ARENAS PEREZ
COMANDANTE GENERAL