Fecha: 15-09-2025
Referencia: IDU-604-G6-10236

Proyecto**:**
CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 604 DE 2020 - GRUPO 6 INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA LA CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C.

Asunto:
Solicitud de Modificatorio No. 20 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 (Comunicación 2024-CLHSC-CENV-1497, fechada 12 de Septiembre de 2025, cuyo asunto es: *"Solicitud Modificatorio 20 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia. De estaciones, taquillas, ciclo estación y carriles mixtos." – Envío Solicitud Modificatorio 20 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia. de estaciones, taquillas y ciclo estación y carriles mixtos."*)

Destinatario:
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO
Arq. Edwin Oswaldo Santisteban Balaguera
Subdirector Técnico de Ejecución del Subsistema de Transporte
correspondencia@idu.gov.co
Bogotá, D.C. Colombia
Calle 22 # 6-27

Destinatario:
CONSORCIO LHS
Gabriel David Solarte Viveros
Representante Legal
consorciolhs@grupolhs.com
Bogotá, D.C. Colombia
Carrera 86 # 51-66 oficina 204

Respetado Arquitecto Santisteban:

En atención a la comunicación del asunto mediante la cual el Consorcio LHS (en adelante "**El Contratista**") presenta una solicitud modificación contractual consistente en modificar el Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y la Cláusula 14.1 del Contrato de Obra, AYESA ARQUITECTURA SAU SUCURSAL COLOMBIA, (en adelante, "**La Interventoría**"), se permite emitir su concepto, de conformidad con lo señalado en el Manual de Interventoría del IDU versión 9, numeral 8.1 "Trámite de modificaciones contractuales", que establece:

*"**El trámite de cualquier modificación deberá contar con la justificación técnica, financiera y legal correspondiente por parte del Contratista, avalada por el interventor o supervisor del contrato**, según el caso. Así mismo, deberá dar cumplimiento a las previsiones presupuestales vigentes. Los soportes de la solicitud de modificación contractual harán parte integral del documento de modificación que se suscriba."*

*"(…) Cuando con posterioridad a la celebración del contrato, **surjan circunstancias que hagan imperativo modificar las condiciones iniciales pactadas y que implican la variación del alcance del objeto del contrato principal, por ser distintas de las***

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

contratadas, las partes suscribirán un contrato adicional que deberá contener la respectiva justificación técnica y financiera *(…)"* (subrayas y negrilla nuestro)

I. ANTECEDENTES Y CONTEXTO:

Los lineamientos técnicos y operativos de Transmilenio S.A. han evolucionado de manera significativa en el marco del contrato de obra IDU 350 de 2020, generando impactos directos en el diseño, alcance y cronograma de las obras ejecutadas por el Consorcio LHS. Desde mediados de 2023, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) comenzó a trasladar al contratista y a la interventoría una serie de comunicaciones de Transmilenio que planteaban ajustes sustanciales en elementos clave de la infraestructura, especialmente en estaciones, taquillas y cicloestaciones. Estos cambios, inicialmente notificados mediante los oficios 202334601113551 y 202334601288251, abarcaban aspectos como la sustitución de fachadas con rejas tipo celosía en lugar de vidrio, la actualización de puertas automáticas y la implementación de barreras de control de acceso piso a techo, con configuraciones específicas para personas en movilidad reducida.

A medida que avanzó la ejecución de las obras, Transmilenio continuó emitiendo nuevas solicitudes sobrevinientes, muchas de las cuales se consolidaron en el oficio 202434600317011 del 22 de febrero de 2024. Este documento, resultado de mesas de trabajo IDU-TMSA realizadas en noviembre de 2023, integró recomendaciones técnicas sobre señalética interna, redes secas, suplencia de energía, iluminación y acabados arquitectónicos, incluyendo la instalación de apoyos isquiáticos, mapas hápticos, señalización podotáctil y la adecuación de ducterías para sistemas de recaudo. Estos lineamientos, aunque esenciales para la operación y accesibilidad del sistema BRT, no estaban contemplados en el alcance original del contrato, lo que generó un impacto directo en los diseños, cronogramas y costos de ejecución.

Ante esta situación, el contratista Consorcio LHS inició en marzo de 2025 la gestión formal del Modificatorio correspondiente, mediante la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0353, con el fin de ajustar el programa de hitos del Anexo 1 del Apéndice G. Este trámite buscaba reconocer contractualmente la necesidad de subdividir los hitos existentes para reflejar con mayor precisión el avance de obras complejas que habían sido afectadas por los cambios de diseño. La interventoría, a través del oficio IDU-604-G6-9126, reconoció la intención del contratista de optimizar la estructura de hitos, pero solicitó una propuesta detallada y técnicamente sustentada, alineada con el modelo de gestión contractual y con claridad en la delimitación de actividades.

El contratista respondió con una serie de comunicaciones (2025-CLHSC-CENV-0509, 2025-CLHSC-CENV-0632, 2025-CLHSC-CENV-0815, 2025-CLHSC-CENV-0907, 2025-CLHSC-CENV-1048, 2025-CLHSC-CENV-1111 y 2025-CLHSC-CENV-1167) en las que presentó, ajustó y consolidó su propuesta de subdivisión de hitos, incorporando retroalimentación continua de la interventoría. En este proceso, el contratista hizo énfasis en la trazabilidad de la línea base, demostrando que el cronograma modificado se basaba en una tabla de hitos previamente aprobada por el IDU en diciembre de 2024 y febrero de 2025. La interventoría, por su parte, emitió observaciones técnicas en oficios como IDU-604-G6-9360, IDU-604-G6-9450 e IDU-604-G6-9640, señalando inconsistencias en porcentajes de avance, superposición de actividades y desalineación con la tabla vigente, lo que obligó a ajustes sucesivos.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Finalmente, el 4 de agosto de 2025, mediante el oficio IDU-604-G6-9932, la interventoría aprobó la tabla de sub-hitos. Esta aprobación permitió al contratista avanzar con un cronograma más realista y detallado, que reflejaba fielmente el impacto de las múltiples modificaciones solicitadas por Transmilenio.

Paralelamente, el contratista ya había iniciado la gestión del Modificatorio correspondiente, solicitado mediante la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1341, para incorporar obras complementarias no previstas, como ajustes estructurales en taquillas, reubicación de puentes peatonales y adecuaciones en redes húmedas y secas. Esta solicitud fue complementada con la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1428 del 2 de septiembre de 2025, en la que se presentaron planos, análisis de precios y justificaciones técnicas, argumentando que estas obras eran necesarias para cumplir con los lineamientos actualizados de Transmilenio y garantizar la funcionalidad, accesibilidad y seguridad del sistema.

En síntesis, la evolución de los lineamientos de Transmilenio ha sido un factor determinante en la gestión contractual del proyecto. El contratista ha respondido de manera proactiva, documentando rigurosamente los cambios, justificando técnicamente las solicitudes de modificatorio y trabajando de manera iterativa con la interventoría para alcanzar acuerdos. La interventoría, por su parte, ha cumplido un papel de control y validación técnico-contractual, exigiendo claridad, trazabilidad y coherencia en cada etapa. Este proceso refleja un esfuerzo conjunto por adaptar el proyecto a las exigencias operativas y sociales del sistema de transporte, asegurando que las obras entregadas cumplan con los estándares de calidad, accesibilidad y funcionalidad requeridos por Transmilenio y la ciudad.

A continuación, se puede observar de manera cronológica la trazabilidad de comunicaciones que han surgido a partir de los nuevos lineamientos impartidos por Transmilenio S.A.:

El 25 de junio de 2023, el IDU remitió la comunicación 202334601113551, donde se hace referencia al oficio TM 2023-EE-00587 de 8 de marzo de 2023, relacionado con los lineamientos para puertas, fachadas y torniquetes en estaciones troncales de la Avenida Ciudad de Cali, Carrera 68 y Extensión Caracas. En este documento, el IDU traslada a los contratistas las especificaciones técnicas y diseños detallados emitidos por Transmilenio, incluyendo esquemas de implantación de barreras de control de acceso (torniquetes piso a techo sencillos, dobles y pasillos para movilidad reducida) para estaciones tipo T-2 (5 m de ancho) y T-3 (7 m de ancho). Se adjuntan anexos con cartillas de estaciones, archivos en AutoCAD, y comunicaciones previas de Transmilenio que establecen los estándares arquitectónicos y de accesibilidad que deben seguirse en las obras.

El 27 de julio de 2023, el IDU remitió la comunicación 202334601288251, donde se abordan recomendaciones técnicas de Transmilenio S.A. aplicables a la Troncal Carrera 68, particularmente en temas de redes secas y suplencia de energía. Se destaca que el ingreso de acometidas a taquillas y su interconexión con cuartos de suplencia corresponde a definiciones de diseño del IDU, y que la información técnica debe sustentarse en estudios del contratista, interventoría y el IDU. Además, se consideran pertinentes y aplicables las comunicaciones TMSA 2023-EE-11138 (08/05/2023) sobre accesibilidad y TMSA 2023-EE-15164 (20/06/2023) sobre recomendaciones técnicas para taquillas, las cuales deben ser tenidas en cuenta durante la ejecución de las obras.

El 27 de julio de 2023, el IDU remitió la comunicación 202334601288311, donde se hace alcance al oficio 202334601113551, reiterando la necesidad de cumplir con los lineamientos de diseño para puertas, fachadas y torniquetes en estaciones troncales. Este oficio refuerza

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

la obligatoriedad de adoptar los esquemas de implantación definidos por Transmilenio para garantizar la interoperabilidad, accesibilidad y funcionalidad de las estaciones BRT, especialmente en lo relacionado con barreras de acceso y espacios para personas en movilidad reducida.

El 22 de febrero de 2024, el IDU remitió la comunicación 202434600317011, donde se consolidan y trasladan al contratista las conclusiones de las mesas de trabajo IDU-TMSA realizadas en noviembre de 2023, así como múltiples comunicaciones técnicas de Transmilenio S.A. relacionadas con estaciones, taquillas y cicloestaciones de la Troncal Avenida Carrera 68. Se destacan recomendaciones sobre señalética interna, redes secas, comunicación y suplencia de energía, en especial la necesidad de implementar un sistema de suplencia de energía conforme a la norma NFPA 110. Se remiten comunicaciones como TMSA 2023-EE-34101 (20/12/2023), TMSA 2023-EE-26523 (06/10/2023), TMSA 2023-EE-31017 (22/11/2023), TMSA 2023-EE-23639 (13/09/2023), TMSA 2024-EE-00862 (12/01/2024), TMSA 2023-EE-20719 (16/08/2023) y TMSA 2024-EE-03584 (06/02/2024), todas ellas con especificaciones que deben ser tenidas en cuenta durante la construcción, ya que serán verificadas antes del recibo de las obras. Además, se enfatiza en que la señalética interna debe ser implementada por los contratos de obra y que las especificaciones de suplencia de energía fueron previamente enviadas mediante la comunicación 202334601288251.

El 4 de marzo de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0353, donde presenta formalmente la Solicitud de Modificatorio No. 18, relacionada con el Programa de Hitos del Anexo 1 del Apéndice G y la Cláusula 14.1 del contrato. Este documento inicia el proceso contractual para ajustar el cronograma de ejecución de obras, específicamente en lo concerniente a la subdivisión de hitos para estaciones, taquillas y cicloestaciones, en cumplimiento de los lineamientos técnicos y de gestión del proyecto.

El 2 de abril de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0509, en la que amplía y aclara el contenido de la solicitud presentada en el comunicado 2025-CLHSC-CENV-0353. Se adjuntan ajustes y precisiones técnicas al programa de hitos propuesto para el Modificatorio No. 18, respondiendo a requerimientos previos de la interventoría y garantizando la coherencia con los alcances contractuales y las especificaciones de obra.

El 15 de abril de 2025, la interventoría remitió el oficio IDU-604-G6-9126, en el que responde a las comunicaciones 2025-CLHSC-CENV-0353 y 2025-CLHSC-CENV-0509 del contratista. En este documento, se solicita al contratista la subdivisión detallada de hitos para estaciones, taquillas y cicloestaciones, como parte del proceso de ajuste del cronograma (Modificatorio No. 18). Se hacen observaciones técnicas al programa de trabajo presentado y se enfatiza en la necesidad de claridad, coherencia con la línea base y cumplimiento de los requisitos contractuales. Se establece que todas las respuestas deben enviarse al correo oficial de la interventoría.

El 22 de abril de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0632, en respuesta al oficio de la interventoría IDU-604-G6-9126. En este documento, se presenta una propuesta detallada de subdivisión de hitos para estructuras de estaciones BRT, taquillas y cicloestaciones, como parte del proceso de ajuste del cronograma (Modificatorio No. 18). Se incluyen justificaciones técnicas y se hace referencia a la trazabilidad de aprobaciones previas, especialmente la tabla de hitos aprobada en diciembre de 2024 y enero de 2025.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

El 21 de mayo de 2025, la interventoría remitió el oficio IDU-604-G6-9360, en el que responde al comunicado 2025-CLHSC-CENV-0632 del contratista. Se hacen observaciones técnicas a la propuesta de subdivisión de hitos, especialmente en lo relacionado con la distribución de porcentajes de avance, la consistencia con la línea base y la necesidad de mayor detalle en actividades críticas. Se solicita al contratista ajustar la propuesta para su posterior aprobación.

El 23 de mayo de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0815, en respuesta al oficio IDU-604-G6-9360 de la interventoría. En este documento, se presenta una nueva versión ajustada de la propuesta de subdivisión de hitos, incorporando las observaciones recibidas. Se detallan los avances programados por estructura, acabados y componentes específicos, con el fin de garantizar una gestión clara y trazable del cronograma de obra.

El 4 de junio de 2025, la interventoría (AYESA) remitió el oficio IDU-604-G6-9450, en el que responde al comunicado 2025-CLHSC-CENV-0815 del contratista. Se analiza la propuesta de subdivisión de hitos y se reconocen los avances en su elaboración, aunque se mantienen observaciones sobre la consistencia de los porcentajes de avance y la necesidad de alinear mejor los hitos finales con la tabla vigente. Se reitera la necesidad de ajustes para lograr una propuesta aprobable.

El 6 de junio de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0907, en respuesta nuevamente al oficio IDU-604-G6-9360. En este documento, se presentan ajustes adicionales a la propuesta de subdivisión de hitos, tras una mesa de trabajo celebrada el 12 de junio de 2025. Se incluyen precisiones sobre la programación de actividades de acabados y estructuras, buscando resolver las observaciones de la interventoría y alinear el cronograma con los compromisos técnicos y contractuales.

El 14 de junio de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-0967, presentando a la Interventoría la solicitud de Modificatorio No. 18 al Contrato de Obra IDU 350 de 2020, con el fin de ajustar el Programa de Hitos y la Cláusula 14.1 de remuneración. El Consorcio argumenta que los requerimientos sobrevinientes de Transmilenio en diseños de estaciones, taquillas y cicloestaciones han generado retrasos y afectan el flujo de caja. Como solución, propone la subdivisión de hitos existentes, lo que permitiría facturar conforme al avance real sin requerir recursos adicionales. La solicitud se sustenta en justificaciones técnicas, financieras y jurídicas, y se acompaña de documentos de soporte para su trámite ante el IDU

El 25 de junio de 2025, el contratista CLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1048, donde presenta la trazabilidad de aprobación de la tabla de hitos del Modificatorio No. 16 y remite la tabla de sub-hitos para estaciones, taquillas y cicloestaciones. Se detalla el proceso de aprobación desde diciembre de 2024 hasta enero y febrero de 2025, haciendo referencia a los oficios IDU-604-G6-8271, 2024-CLHSC-CENV-1815, 2024-CLHSC-CENV-1818 y IDU-604-G6-8731, demostrando que el contratista ha trabajado bajo una línea base válida y aprobada.

El 2 de julio de 2025, la interventoría remitió el oficio IDU-604-G6-9640, en respuesta al comunicado 2025-CLHSC-CENV-1048. En este documento, se hacen observaciones a la propuesta de subdivisión de hitos, señalando que el porcentaje de avance para diciembre de 2022 debe redondearse para coincidir con lo registrado en actas, que la sumatoria de porcentajes de estructura y acabados supera el 100%, y que el hito final de febrero de 2025

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

no coincide entre la tabla vigente y la propuesta. Se solicita al contratista ajustar estos elementos.

El 7 de julio de 2025, el contratista GLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1111, en respuesta al oficio IDU-604-G6-9507 (el cual responde a su vez al 2025-CLHSC-CENV-1048). En este documento, el área de acabados del contratista presenta sus justificaciones y ajustes frente a las observaciones de la interventoría, especialmente en lo relacionado con la programación de actividades de acabados y su integración con los hitos estructurales.

El 15 de julio de 2025, el contratista GLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1167, en la que amplía el alcance del comunicado 2025-CLHSC-CENV-1111. Se presenta una nueva versión consolidada de la propuesta de subdivisión de hitos, incorporando respuestas técnicas a todas las observaciones recibidas hasta la fecha, con el fin de avanzar hacia la aprobación final del cronograma modificado.

El 4 de agosto de 2025, la interventoría remitió el oficio IDU-604-G6-9932, en respuesta al comunicado 2025-CLHSC-CENV-1167, en el cual el Consorcio LHS había presentado una propuesta de subdivisión de hitos para los componentes de estaciones, taquillas y cicloestación. En el documento, la Interventoría hace un recuento de la trazabilidad de las comunicaciones y mesas de trabajo sostenidas sobre este tema, destacando que el Contratista atendió de manera satisfactoria las observaciones técnicas formuladas en oficios anteriores. En consecuencia, se aprueba lo remitido en la comunicación de referencia, pero se sugiere al Consorcio presentar un documento ajustado o de alcance a las comunicaciones iniciales (en particular la 2025-CLHSC-CENV-0353), con el fin de consolidar los parámetros definitivos de la solicitud del Modificatorio 18. Asimismo, se recomienda considerar lo señalado en el comunicado STEST 202434601406601 de la supervisión técnica del IDU, que advierte sobre la necesidad de actualizar las metas físicas en el Programa Detallado de Trabajo y ajustar mediante modificatorio el Anexo 1 – Tabla de Hitos, sin alterar los porcentajes de la Cláusula 14.1.

El 12 de agosto de 2025, el contratista GLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1341, donde se presenta formalmente la solicitud del Modificatorio No. 20, relacionado con el programa de hitos del Anexo 1 del Apéndice G y la Cláusula 14.1 del contrato. Esta solicitud incluye el alcance de estaciones, taquillas, cicloestaciones y carriles mixtos, iniciando un nuevo proceso de ajuste contractual basado en la tabla de hitos ya aprobada.

El 14 de agosto de 2025, el contratista GLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1393, en respuesta al oficio IDU-604-G6-10080 de la interventoría. En este documento, se responde a las observaciones realizadas por la interventoría respecto a la solicitud del Modificatorio No. 20, presentando ajustes y aclaraciones técnicas a la propuesta de cronograma, con el fin de avanzar hacia su revisión y aprobación.

El 12 de septiembre de 2025, el contratista GLHS remitió la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1497. En este documento, se responde a las observaciones realizadas por la interventoría e IDU, respecto a la solicitud del Modificatorio No. 20, presentando ajustes y aclaraciones técnicas a la propuesta de cronograma, con el fin de avanzar hacia su revisión y aprobación.

En la trazabilidad presentada se hace referencia a la solicitud del Modificatorio No. 18 relacionada con el ajuste del Programa de Hitos del Anexo 1 del Apéndice G y la Cláusula 14.1 del contrato, sin embargo, es preciso aclarar que el 6 de junio de 2025 el Consorcio LHS

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

y el IDU suscribieron formalmente el Modificatorio No. 18 al Contrato de Obra IDU 350 de 2020, cuyo objeto fue ajustar el Anexo de "Requerimientos de Personal Mínimo y Equipo Mínimo del Proyecto", específicamente en el Capítulo 2, numeral 2.2 (Personal Profesional – Etapa de Construcción, Grupo 6), para incluir al profesional Especialista en Restauración y Conservación por un período de trece (13) meses. Adicionalmente, se modificó parcialmente la Cláusula 12 (Fondo de Compensaciones) mediante el agregado del literal xii) para habilitar el pago de dicho profesional, y se ajustó el numeral 14.11 (Pagos Asociados al Fondo de Compensaciones) con la inclusión del subnumeral 14.11.10, que establece la forma de pago correspondiente.

Posteriormente, el 26 de junio de 2025, se suscribió el Modificatorio No. 19, mediante el cual se ajustó parcialmente la Cláusula Sexta de la Modificación No. 16, en atención a la decisión del Panel de Amigable Componedor en la controversia 150152, estableciéndose una etapa de negociación de cuatro (4) meses a partir del día hábil siguiente a la suscripción, sin que ello implique adición de recursos ni prórroga contractual, y sin alterar el equilibrio del contrato ni renunciar a las facultades sancionatorias del IDU. En este contexto, la solicitud actual, que busca modificar nuevamente el programa de hitos del Anexo 1 del Apéndice G para estaciones, taquillas, cicloestaciones y carriles mixtos, adquiere un nuevo consecutivo y se identifica formalmente como la Solicitud de Modificatorio No. 20.

II. SOBRE LA JUSTIFICACIÓN TECNICA, FINANCIERA Y JURIDICA

El Contratista argumenta la Solicitud de Modificatorio con fundamento en lo siguiente:

"(…) el Consorcio presenta solicitud de modificación de la Cláusula 14.1 del Contrato de Obra "Remuneración para las Obras de Construcción" del Contrato y el Anexo 1 Tabla de Hitos del Apéndice G tabla de hitos para las obras, estaciones, taquillas y ciclo parqueadero, teniendo en cuenta la necesidad de readecuar la estructura de pago por hitos contenida en el contrato como consecuencia del cambio de condiciones con las cuales el IDU estructuró y definió la propuesta inicial de hitos contenida en el Contrato.

Como es de su entero conocimiento en el Modificatorio No. 2 de fecha 10 de febrero de 2021, en el ordinal n) se consagra el compromiso de las partes de evaluar posteriores modificaciones al Contrato, ante la necesidad de adecuar el Anexo 1 - Tabla de Hitos – del Apéndice G contrato, atendiendo los procedimientos previstos en el Manual de Interventoría y Supervisión del IDU.

"n) Finalmente las Partes se comprometen a evaluar la necesidad de realizar posteriores modificaciones al Contrato, como consecuencia de la inclusión del Anexo 1 de la tabla de Hitos del Apéndice G del Contrato, la cual se realizará siguiendo los procedimientos previstos en el Manual de Interventoría y Supervisión del IDU."

En atención a este compromiso, el Consorcio LHS solicita a la Interventoría avalar la modificación contractual del Anexo 1-Tabla de Hitos del Apéndice G.). En las siguientes secciones se incorpora la justificación técnica, jurídica y financiera que sustenta la modificación de los Hitos descritos en Cláusula 14.1 del Contrato de Obra 350 de 2020 y en el Anexo 1 – Tabla de Hitos del Apéndice G."

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

El Contratista argumenta la solicitud de modificación con fundamento en las siguientes justificaciones técnicas:

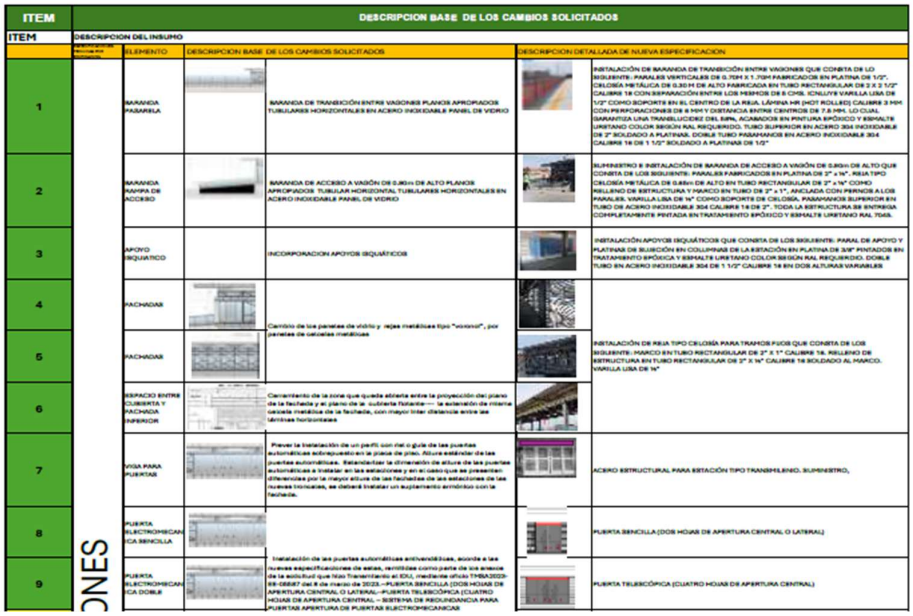
"(…) ***Referente a taquillas estaciones y ciclo estación.***

La razonabilidad técnica del modificatorio contractual se fundamenta en las diversas circunstancias que han surgido durante el desarrollo del proyecto. La evidente necesidad de modificar la estructura actual de hitos del contrato se hace patente ante la ***Solicitud incorporación modificaciones requeridas por Transmilenio S.A. al diseño de las estaciones, Taquillas y ciclo estaciones****, lo que ha generado no avanzar con el proceso de construcción al no tener ajustados los diseños con dichos requerimientos y aún más al no ser actualizado e incluidos estos requerimientos al contrato, por ende, ha impedido el cumplimiento del hito*
establecido.

Estos requerimientos están plasmados en el oficio STEST 202434600317011 del 22 de febrero del 2024, la cual solicitan la verificación y evaluación de lineamientos, observaciones recomendaciones aplicables a estaciones, taquillas y ciclo estaciones, objeto de los contratos de obra de la Troncal Avenida Carrera 68 - Conclusiones Mesas IDU-TMSA noviembre 23 y 27 de 2023.

Comunicado STEST 202334601288251 del 27 de julio del 2025 de asunto: Solicitud de revisión de viabilidad de implementación y evaluación de impactos de atender las solicitudes de Transmilenio, relacionadas con Apoyos isquiáticos, mapas en estaciones y mapas hápticos, señalización podo táctil, en estaciones y taquillas externas.

A continuación, se detalla las modificaciones que se debe incorporar a los acabados de estaciones taquillas y ciclo estaciones.



Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

	ESTACIONES			PUERTAS APERTURA DE PUERTAS ELECTROMECANICAS		
10		CONECTIVIDAD DE PUERTAS				SISTEMA DE REDUNDANCIA PARA PUERTAS APERTURA DE PUERTAS ELECTROMECANICAS
11		GOTEROS DE CUBIERTA		INSTALACION de PLANCHE O CORTA GOTERO TIPO "Z" PARA REMATE DE CUBIERTAS		PLANCHE O CORTA GOTERO TIPO "Z" CON DESARROLLO DE HASTA 60 CM CAL 18, CON TERMINACION EN ESMALTE URETANO GRIS ACORDE A ESPECIFICACIONES DE PLANOS
12		PUERTAS AUXILIARES		Para las puertas de contingencia, se debe respetar la fachada de las puertas con la misma tipología de la reja en celosía metálica de las fachadas, no obstante, no es exigible mantener un único tipo de puertas y por lo tanto pueden tenerse puertas privadas de dos o más hojas, bien sea que abran en dos hojas hacia el exterior del vagón o que sean plegables hacia uno de los costados de la fachada o repartidas. En todo caso en la opción que las puertas abran al exterior y queden abatidas contra las barandas de acceso al vagón, se las debe incluir un elemento tipo pasamanos, que garantice su continuidad para que las personas en condición de discapacidad que las requieran como guía de acceso las algo tendido hasta su ingreso al vagón. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE PUERTA BATIENTE ENTRE ESTRUCTURA ENTRE MAGONES Y ACCESO PARA TRAMO FIJO TIPO CELOSÍA		INSTALACIÓN DE PUERTA BATIENTE PARA TRAMO FIJO TIPO CELOSÍA QUE CONSTA DE LO SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" x 1" CALIBRE 16, RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ¾" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ¾" COMO SOPORTE EN MEDIO DE LA ESTRUCTURA, CHUMACERA DE 1". VARILLA DE 1" CALIBRE 14 PARA PIVOTE. PLATINAS DE ANCLAJE SOLDADAS A ESTRUCTURAS Y PASADORES DE ¾". PASADOR INFERIOR FABRICADO EN PLATINA DE 1" X 1/8" Y VARILLA LISA DE ¾". TODA LA ESTRUCTURA SE ENTREGA PINTADA EN TRATAMIENTO EPÓXICO Y ESMALTE URETANO COLOR GRIS RAL 7045.
13		PUERTAS AUXILIARES				INSTALACIÓN DE PUERTA BATIENTE PARA TRAMO FIJO TIPO CELOSÍA QUE CONSTA DE LO SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" x 1" CALIBRE 16, RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ¾" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ¾" COMO SOPORTE EN MEDIO DE LA ESTRUCTURA, CHUMACERA DE 1". VARILLA DE 1" CALIBRE 14 PARA PIVOTE. PLATINAS DE ANCLAJE SOLDADAS A ESTRUCTURAS Y PASADORES DE ¾". PASADOR INFERIOR FABRICADO EN PLATINA DE 1" X 1/8" Y VARILLA LISA DE ¾". TODA LA ESTRUCTURA SE ENTREGA PINTADA EN TRATAMIENTO EPÓXICO Y ESMALTE URETANO COLOR GRIS RAL 7045.
14		ILUMINACION		Implementación del cielo raso interno de las estaciones y Ajustes a la redacción de luminarias PROTECCION METALICA PARA LAMPARAS LAMPARAS INCRUSTADAS EN CIELO RASO		PROTECCION METALICA PARA LAMPARAS LAMPARAS INCRUSTADAS EN CIELO RASO
15		SEÑALIZACION		MAPA HAPTICO --PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO		MAPA HAPTICO --PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
16		SEÑALIZACION		MAPA HAPTICO --ARTE INTERNO DE UBICACIÓN DE RED DE TRAFICO TRANSMILENIO SEÑALIZACION PODOTACTIL		ARTE INTERNO DE UBICACIÓN DE RED DE TRAFICO TRANSMILENIO PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
17		SEÑALIZACION				DEPENDE DE ESQUEMA DE DISEÑO PROPUESTO PODOTACTIL
18		RECUBRIMIENTOS BAJO VAGON ADICIONALES		ÁNGULO PARTE INFERIOR DE VAGÓN, SE INSTALA SOLDADO EN TRAMOS DE 1.20M A VIGA IPE LATERAL.		INSTALACIÓN DE ÁNGULO DE 2" X 1/8" PARA PARTE INFERIOR DE VAGÓN, SE INSTALA SOLDADO EN TRAMOS DE 1.20M A VIGA IPE LATERAL. INCLUYE CORTES REQUERIDOS, CORDONES DE SOLDADURA 7018 (3 CM CADA UNO) Y APLICACIÓN DE PINTURA EPÓXICA (IMPRIMANTE)
19		RECUBRIMIENTOS BAJO VAGON ADICIONALES		SUMINISTRO E INSTALACION DE LÁMINA CR GALVANIZADA CAL 18 SOLDADA BAJO LOS VAGONES Y		SUMINISTRO E INSTALACION DE LÁMINA CR GALVANIZADA CAL 18 SOLDADA BAJO LOS VAGONES Y

	REPROGRAMACIONES PROPUESTAS ESPECIALES	ELEMENTO	DESCRIPCION BASE DE LOS CAMBIOS SOLICITADOS		DESCRIPCION DETALLADA DE NUEVA ESPECIFICACION	
1	TAQUILLAS	SEÑALIZACION		SEÑALETICA RTE DE IDENTIFIAACION DE TAQUILLA		SEÑALETICA PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
2		SUPLENCIA		IMPLEMENTACIÓN DE TRANSFERENCIA MANUAL PARA FUTURA PLANTA DE EMERGENCIA EN LAS TAQUILLAS QUE NO ATIENDEN A LOS VAGONES. SISTEMA DE EXTRACCIÓN DE GASES O FACHADA EN CELOSÍA METÁLICA, PARA EL CUARTO ELÉCTRICO DONDE SE DISPONE LA PLANTA DE SUPLENCIA ADECUACION DE AREA DE SUPLENCIA ELECTRICA INCLUSION DE PUERTA COMPLETAMENTE EN CELOSIA CON MARCO EN ACERO INOX		READECUACION DE DISEÑOS PARA SUPLENCIA ELECTRICA - EXTRACION DE GACES -- INCLUSION DE PUERTA COMPLETAMENTE EN CELOSIA CON MARCO EN ACERO INOX
3		CUBIERTA		CAMBIO DE INCLINACION CUBIERTA A UNA AGUA TIPO SANDWICH CAL 26 Y 28 CON AISLAMIENTO EN POLIURETANO		SUMINISTRO E INSTLACION DE CUBIERTA TIPO SANDWICH CAL 26 Y 28 CON AISLAMIENTO EN POLIURETANO INCLUIR CANAL DE RECOLECCION AGUA EN REMATE
4		CUBIERTA		REMATES O FASCIA METALICA PERIMETRAL PARA EL NUEVO SISTEMA DE CUBIERTA		REMATES O FASCIA METALICA PERIMETRAL PARA EL NUEVO SISTEMA DE CUBIERTA
5		CUBIERTA		SUMINISTRO E INSTALACION DE LINEA DE VIDA		SUMINISTRO E INSTALACION DE LINEA DE VIDA
6		VENTANERIA		DE PERSIANA METALICA DE SEGURIDAD EN VENTANILLAS DE ATENCION		SUMINISTRO E INSTALACION DE PERSIANA METALICA DE SEGURIDAD EN VENTANILLAS DE ATENCION
7		CORTINA ENROLLABLE		CORTINA ENROLLABLE CON FLEJE MICROPERFORADO, Y CUBRE ROLLO, NO INCLUYE SISTEMA MOTORIZADO		SUMINISTRO E INSTALACION DE CORTINA ENROLLABLE CON FLEJE MICROPERFORADO, Y CUBRE ROLLO, NO INCLUYE SISTEMA MOTORIZADO
8		BAÑO		ENCHAPE CERAMICOBLANCO ZONA HUMEDA BAÑO		SUMINISTRO E INSTALACION DE ENCHAPE CERAMICOBLANCO
9		ILUMINACION		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE 2 LUMINARIAS PANEL LED 18 W EXTERNAS ADICIONALES EXTERIOR ZONA TAQUILLA PUBLICO		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE 2 LUMINARIAS PANEL LED 18 W EXTERNAS ADICIONALES

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

	ESPECIFICACIONES TECNICAS POR EDIFICACION	ELEMENTO	DESCRIPCION BASE DE LOS CAMBIOS SOLICITADOS		DESCRIPCION DETALLADA DE NUEVA ESPECIFICACION	
1	CICLOPARQUEADERO	SEÑALIZACION		SEÑALETICA RTE DE IDENTIFIAACION DE CICLOPARQUEADERO		SEÑALETICA PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
2		CUBIERTA		CAMBIO DE CUBIERTA POR TIPO SANDWICH		SUMINISTRO E INSTLACION DE CUBIERTA TIPO SANDWICH CAL 26 Y 28 CON AISLAMIENTO EN POLIURETANO
3		CUBIERTA		ANCLAJES DE LINEA DE VIDA EN CUBIERTA		SUMINISTRO E INSTALACION DE LINEA DE VIDA
4		FACHADAS		CAMBIO DE REJA TIPO CELOSÍA MADERA POR METALICA PARA TRAMOS FIJOS		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REJA TIPO CELOSÍA PARA TRAMOS FIJOS QUE CONSTA DE LOS SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X 1" CALIBRE 16. RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ½" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ½" COMO SOPORTE EN
5		ESTRUCTURAS		CAMBIO TEXTURA PISO		PISO EN CONCRETO DE 3000 PSI ESMALTADO

De acuerdo a lo anterior es necesario que se materialicen estas otras modificaciones al Contrato, con el fin de generar fluidez en la ejecución de las actividades, no habiendo otra alternativa que modificar la estructura de hitos para liberar el flujo de caja y avanzar en la ejecución de las actividades.

Por ende la necesidad de buscar alternativas para que la condiciones contractuales se adecuen a dicha realidad de ejecución, en este caso el ajuste del cuadro de hitos que permite el reconocimiento financiero de los avances que puede ejecutar el Consorcio con las áreas disponibles a través de la subdivisión de hitos, obviamente manteniendo los porcentajes totales y costo, lo que permite la liberación de inversiones y obras ejecutadas a satisfacción del Interventor e IDU, lo cual permitirá que el Consorcio tenga un mayor dinámica financiera así de evitar atrapamiento los recursos invertidos por causas ajenas al contratista.

A continuación, se presenta la propuesta de subdivisión:

1. Propuesta de Subdivisión de Hitos

1.1. Taquillas

Las comunicaciones emitidas por el IDU (STEST 202434600317011 y STEST 202334601288251) han generado una serie de solicitudes sobrevinientes a Transmilenio S.A. con respecto al diseño de las taquillas proyectadas. Estas modificaciones, que abarcan desde la estructura de la cubierta y los materiales de fachada hasta detalles como enchapes y pisos, representan cambios sustanciales en el diseño original.

El impacto de estas solicitudes es significativo, impidiendo la conclusión de la fase constructiva actual. Esta situación conlleva la imposibilidad de facturar las inversiones ya realizadas, lo que a su vez posterga la recuperación del capital invertido. Dado que la rentabilidad del proyecto depende de la finalización y entrega total de las siete taquillas, se considera imprescindible la subdivisión de los hitos contractuales. Esta reestructuración permitirá la facturación parcial conforme al avance real de la obra y facilitará la recuperación gradual de la inversión, mitigando el riesgo financiero asociado a las constantes modificaciones requeridas. En resumen, la gestión eficiente de estas solicitudes sobrevinientes, a través de una reestructuración contractual, resulta crucial para la viabilidad económica del proyecto.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

(…)

De acuerdo a lo anterior se solicita la separación de las siete taquillas contratadas en unidades individuales, dado que estas se encuentran en un solo hito y en obra están distribuidas a lo largo del corredor oriental y occidental. Esta distribución impide llevar a cabo el cobro respectivo por cada unidad, ya que no se dispone de un PMT total que permita su ejecución simultánea. En su lugar, solo se pueden implementar PMT puntuales, según las áreas que se gestionan en el espacio público.

A continuación, se presenta la propuesta subdivisión de hito:

Condición contractual del Hito

OBRA	VALOR TOTAL	VALOR TOTAL
3 Taquillas (E12)	$ 738.132.166,80	$ 1.757.457.540,00
4 Taquillas (E11) (2) E13 (2)	$ 1.019.325.373,20	

Propuesta:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
TAQUILLA 1 EST. # 11	2.00%	CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 2 EST. # 11		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 1 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 2 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 3 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 1 EST. # 13		CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 2 EST. # 13		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
	2.00%		TOTAL	$ 1,757,457,540.00

1.2. Ciclo estación

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Al igual que las anteriores estructuras se tiene solicitud de TM de realizar ajustes a los elementos apropiados, que imposibilitan la ejecución continua, además que este hito se manifiesta como una única unidad. Por lo tanto, resulta imperativo subdividir el hito con el fin de recuperar la inversión realizada, conforme al Plan de Trabajo (PDT) 8, y asegurar que los acabados finales se entreguen como parte de la conclusión definitiva del proyecto.

(…)

A continuación, se presenta como está el hito estructurado.

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	% PAGO SOBRE LA OBRA	VALOR TOTAL
CICLO ESTACIONES	0.50%	100%	$ 439.364.385,00

Como es evidente, no se puede realizar un cobro a lo ejecutado ya que este hito es una unidad que solo se recupera inversión cuando se finalice en su totalidad, por tanto, a continuación, se presenta la propuesta de subdivisión del hito:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
CICLO ESTACIONES	0.50%	CIMENTACIÓN	25%	$ 109.841.096,25
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 197.713.973,25
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 131.809.315,50
		TOTAL	**100%**	**$ 439.364.385,00**

Referente a actualización de la tabla de pago de TAQUILLAS Y CICLOESTACIONES, dispuesta en el numeral: 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN del contrato de referencia, se observa que la tabla de pago de avance de ciclo estación detalla la ejecución de dos ciclo estaciones, conforme a la siguiente presentación.

"(…)

TAQUILLAS Y CICLOESTACIONES. Para el pago de las taquillas y cicloestaciones se deberá tener en cuenta que solo se generará un único pago correspondiente a lo indicado en la siguiente tabla, siempre y cuando la estructura se encuentre finalizada en su totalidad.

AVANCE TAQUILLAS	% DE PAGO SOBRE OBRA
Taquilla estación #11 (2)	29%
Taquilla estación #12 (3)	42%
Taquilla estación #13 (2)	29%

AVANCE CICLOESTACIÓN	% DE PAGO SOBRE OBRA
Cicloestación Estación # 10	50%
Cicloestación Estación # 8	50%

"(…)

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

La cual no es acorde al alcance del contrato, solo debe ejecutar una ciclo estación denominada simón bolívar, esta afirmación se puede verificar en los siguientes documentos:

• ***APÉNDICE A ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE CONSTRUCCIÓN***
En la cual aparece la relación de cicloestaciones que se tiene que ejecutar, que para el caso de grupo 6 corresponde a una unidad:
En dicho documento se consigna la relación de cicloestaciones programadas para ejecución, precisando que, en el caso particular del Grupo 6, corresponde la implementación de una (1) unidad

"(…) 7.3.2 Consideraciones generales para la etapa de construcción

El contratista deberá garantizar la estabilidad y correcto funcionamiento de este corredor troncal de Transmilenio desde el componente estructural, en cada uno de los sectores que conforman el proyecto, no solo con la intervención de las estructuras a continuación señaladas, sino con todas las que se necesiten.

A continuación, se describen las estructuras que hacen parte del proyecto y son, por lo menos y sin limitarse a estas, las requeridas a intervenir:

TRAMO 6		
No.	**ESTRUCTURA**	**LOCALIZACIÓN**
6.1	***Estaciones BRT***	
6.1.1	Estación BRT #11 - tipo T3	Av. 68 – Calle 53
6.1.2	Estación BRT #12 - tipo T3	Av. 68 – Parque Simón Bolívar
6.1.3	Estación BRT #13 - tipo T3	Av. 68 – Calle 66
6.2	***Taquillas y Ciclo estaciones***	

BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Página 245

APÉNDICE A. ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE CONSTRUCCIÓN
"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C.".

TRAMO 6		
No.	**ESTRUCTURA**	**LOCALIZACIÓN**
6.2.1	Taquilla externa (6T1+1T2)	Localizacion específica
6.2.2	Ciclo estaciones (1)	Localizacion específica
6.5	***Puentes Peatonales y Ciclopuentes***	

(…)"

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

CICLO ESTACIONES

Los ciclo estaciones asociados al Sistema TransMilenio responde a parámetros operacionales, con capacidad para 105 cupos de bicis según modulo, los cuales, para dar mejor servicio a la CicloRuta del corredor, se ubicarán 11 ciclo estaciones al largo del corredor.

Tabla 16 Ciclo estaciones en la Troncal de la Avenida 68

ESTACIÓN ASOCIADA	TIPO
Estación Calle 42 Sur	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 18 Sur	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 8 Sur	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Av. Américas	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 11	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 13	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Av. Esperanza	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Simón Bolívar	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 80	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 98	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Av. Suba	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Carrera 19	Ciclo estación bajo puente AutoNorte / Calle 100

Fuente: IDU

• ***ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA PROCESOS DE LICITACIÓN PUBLICA, CONCURSO DE MÉRITOS, SELECCIÓN ABREVIADA Y CONTRATACIÓN DIRECTA. NO APLICA PARA CONTRATACIÓN DIRECTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES Y APOYO A LA GESTIÓN, ACUERDOS MARCO DE PRECIOS O MÍNIMA CUANTÍA***.

De igual manera en este documento se evidencia y se registra la meta física a ejecutar por grupo 6 que corresponde a una solo ciclo estación de acuerdo a lo manifestado en el numeral 1.2. Metas IDU en la que se cita:

"(…) ***1.2.2. Metas IDU***

El plan estratégico del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU: *Apunta a generar bienestar a los habitantes de la ciudad mejorando la calidad de vida mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad, contribuyendo a la construcción de una ciudad incluyente, sostenible y moderna. Con el objetivo de contribuir en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, respondiendo a las necesidades de la ciudad, mediante la estructuración y desarrollo de proyectos integrales de infraestructura para la movilidad y espacio público.*

Plan de acción de la dependencia: *Establece con su visión de liderazgo que las gerencias serán eficientes y competitivas en la aprobación de los informes de interventoría, con calidad, oportunidad y pertinencia, cumpliendo el plan de desarrollo para la conservación del espacio público, la disminución del contingente judicial, y la estructuración y ejecución de los proyectos de infraestructura estratégica.*

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Meta Física del proyecto

A continuación, se presentan las metas físicas mínimas requeridas para realizar la ***"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C.".***

Metas Físicas Grupo 6:

Grupo 6	
METAS FÍSICAS	
Longitud total del grupo en Km	2,08
Km / carril mixto	13,62
Km / carril BRT	6,14
NUMERO DE CARRILES POR CALZADA BRT	
En sectores de estaciones	2
En sectores entre límite inicio grupo 6 estación a Calle 53	1
En sectores entre estaciones de la Calle 53 a Parque Simón Bolívar	1
En sectores entre estaciones de Parque Simón Bolívar a Calle 66	1
En sectores de intersecciones semaforizadas	2
NUMERO DE CARRILES POR CALZADA MIXTA	

Formato: FO-AC-08 Versión: 3 Página 28 Vo. Bo. OAP:

FORMATO ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA PROCESOS DE LICITACIÓN PUBLICA, CONCURSO DE MÉRITOS, SELECCIÓN ABREVIADA Y CONTRATACIÓN DIRECTA. NO APLICA PARA CONTRATACIÓN DIRECTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES Y APOYO A LA GESTIÓN, ACUERDOS MARCO DE PRECIOS O MÍNIMA CUANTÍA.		
CODIGO FO-GC-03	PROCESO GESTIÓN CONTRACTUAL	VERSION 10.0

Corredor	3
CANTIDAD DE ESTACIONES	3
CANTIDAD DE TAQUILLAS	7
CANTIDAD DE CICLOPARQUEADEROS	1

(…)"

Adicional en este mismo documento se evidencia que las ciclo estaciones relacionadas en la tabla corresponden a grupo 4 con la referencia en su descripción

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

GRUPO 4

OBRAS GRUPO 4	% sobre el global ofertado
CORREDOR COSTADO SUR CALLE 13 - AV. LA ESPERANZA (MIXTO)	22,50%
CORREDOR COSTADO SUR CALLE 13 - AV. LA ESPERANZA (BRT) - INCLUYE MUROS ENTRE CALZADAS	14,50%
BOCACALLES	1,00%
ESPACIO PÚBLICO - ZONAS DURAS	10,00%
ESPACIO PÚBLICO - ZONAS VERDES	0,50%
CICLORUTA	1,00%
DEPRIMIDO PEATONAL CALLE 13	7,00%
ESTACIÓN BRT #8 - TIPO T4 CALLE 13	6,50%
ESTACIÓN BRT #9 - TIPO T3 CALLE 19	2,50%
ESTACIÓN BRT #10 - TIPO T2 AV. ESPERANZA	4,50%
TAQUILLAS EXTERNAS (11)	2,50%
CICLOPARQUEADEROS (2)	2,00%
BOX CULVERT CANAL SAN FRANCISCO - CALLE 22A	12,50%
PUENTE PEATONAL P7 AV ESPERANZA (COSTADO NORTE)	4,50%

Formato: FO-AC-08 Versión: 3 Página 114 Vo. Bo. OAP:

TAQUILLAS Y CICLOPARQUEADEROS. Para el pago de las taquillas y cicloparqueaderos se deberá tener en cuenta que solo se generará un único pago correspondiente a lo indicado en la siguiente tabla, siempre y cuando la estructura se encuentre finalizada en su totalidad.

AVANCE TAQUILLAS	% DE PAGO SOBRE OBRA
Taquillas Estación # 9 (3)	28%
Taquillas Estación # 10 (4)	36%
Taquillas Estación # 8 (4)	36%

AVANCE CICLOPARQUEADERO	% DE PAGO SOBRE OBRA
Cicloparqueadero Estación # 10	50%
Cicloparqueadero Estación # 8	50%

Formato: FO-AC-08 Versión: 3 Página 116 Vo. Bo. OAP:

FORMATO ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA PROCESOS DE LICITACIÓN PUBLICA, CONCURSO DE MÉRITOS, SELECCIÓN ABREVIADA Y CONTRATACIÓN DIRECTA. NO APLICA PARA CONTRATACIÓN DIRECTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES Y APOYO A LA GESTIÓN, ACUERDOS MARCO DE PRECIOS O MÍNIMA CUANTÍA.		
CÓDIGO FO-GC-03	PROCESO GESTIÓN CONTRACTUAL	VERSIÓN 10.0

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

De acuerdo a lo expuesto se confirma que el contratista debe ejecutar una única cicloestacion por lo tanto se solicita actualizar y aclarar el ***numeral: 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN en el párrafo TAQUILLAS Y CILOESTACIONES*** *la tabla correspondiente a avance de ciclo estación así:*

AVANCE CICLOESTACIÓN	AVANCE	% DE PAGO SOBRE OBRA
Cicloestación Simón Bolívar	CIMENTACION	25%
	ESTRUCTURA METALICA	45%
	ARQUITECTURA Y REDES	30%
	TOTAL	100%

Con la siguiente remuneración

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
CICLOESTACION SIMON BOLIVAR (1UN)	0.50%	CIMENTACION	25%	$ 109.841.096,25
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 197.713.973,25
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 131.809.315,50
		TOTAL	100%	$ 439.364.385,00

Lo anterior, toda vez que ello obedece a un error en la minuta del Contrato frente a las cicloestaciones y no tiene coherencia o concordancia con los estudios y diseños que fueron entregados por parte del IDU, la cual solo contempla la ejecución de una sola de éstas y no de dos. Entendemos que el error obedece a que, en el Grupo 4 sí se previó la ejecución de 2 cicloestaciones y que en el proceso de elaboración de la minuta se copió lo mismo, sin que ello tuviera concordancia con los diseños entregados.

Esto, se destaca, no es una mera interpretación del Contratista, pues desde el PDT versión 0 hasta el último PDT aprobado por la Interventoría, se ha contemplado exclusivamente la ejecución de una sola cicloestación, tal y como se ve en el último PDT versión 8:

Esto se sustenta en los documentos del proyecto, pues desde el PDT versión 0 hasta el último PDT aprobado por la Interventoría, se ha contemplado exclusivamente la ejecución de una sola cicloestación, tal y como se evidencia en el último PDT versión 8

Nombre de tarea	Duración	anterior	% Avance Conciliado	% Avance Programado (% PV)	% Avance Ejecutado conciliado (% EV)	CPTP	CPRT_2	Costo
Cicloestación (1)	**1001 días**		**0**	**80,00%**	**91,00%**	**$ 351.491.508,00**	**$ 408.608.878,05**	**$ 439.364.385,00**
Inicio cicloestación (1)	0 días		0	0,00%	0,00%	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
Cicloparqueadero parque simón Bolivar	**1001 días**		**0**	**80,00%**	**91,00%**	**$ 351.491.508,00**	**$ 408.608.878,05**	**$ 439.364.385,00**
Cimentación	35 días		100	100,00%	100,00%	$ 87.872.877,00	$ 87.872.877,00	$ 87.872.877,00
Estructura	25 días		100	100,00%	100,00%	$ 263.618.631,00	$ 263.618.631,00	$ 263.618.631,00
Acabados	20 días		65	0,00%	65,00%	$ 0,00	$ 57.117.370,05	$ 87.872.877,00
Fin cicloestación (1)	0 días		0	0,00%	0,00%	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00

1.3. Estaciones

El contratista la fecha adelanto la fabricación de la estructura metálica, así como la instalación en campo de dichos elementos, que una vez finalizado esta actividad se da inicio a la construcción de la Arquitectura, la cual a la fecha ha tenido cambio en el diseño ya que Transmilenio S.A. ha venido realizando solicitudes sobrevinientes en relación con el diseño según notificaciones que ha realizado el IDU por comunicados STEST 202434600317011 y STEST 202334601288251. Estos cambios contemplan ajustes en los acabados de las fachadas, cambio en la tipología de las barreras de control, puertas automáticas en las estaciones, cambio de tipología de puertas, entre otros, que no a permitido avanzar en su

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

ejecución, por lo cual hace necesario la subdivisión de los acabados para poder avanzar en acabados de piso y parte de la cubierta y recuperar la inversión.

A continuación, se presenta como está el hito estructurado.

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	VALOR
ESTACIÓN	5%	CIMENTACIÓN	4%	$ 175,745,754
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		arquitectura	25%	$ 1,098,410,962
		Sistema electromecánico de puertas	29%	$ 1,274,156,716
		TOTAL	**100%**	**$ 4,393,643,849**

De acuerdo al Modificatorio 11, se mantiene parte de la subdivisión y se proyecta segregar la subdivisión los acabados y sistema de electromecánico de puertas de la siguiente manera:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	VALOR
ESTACIÓN	5%	CIMENTACIÓN	4%	$ 175,745,754
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		CUBIERTA (Suministro y Instalación)	6.25%	$ 274,602,741
		Redes (suministro e instalación)	6.25%	$ 274,602,741
		Placa de contrapiso	6.25%	$ 274,602,741
		Acabados (suministro e instalacion)	6.25%	$ 274,602,741
		Sistema electromecánico de puertas (Suministro y fabricación)	14.5%	$ 637,078,358
		Sistema electromecánico de puertas (Transporte y Montaje)	14.5%	$ 637,078,358
		TOTAL	**100%**	**$ 4,393,643,849**

REFERENTE A CARRILES MIXTOS.

La programación del contratista se ve afectada por la falta de disponibilidad de las áreas de ejecución, en contravía del programa de trabajo, elaborado por CLHS y aprobado por la interventoría. En especial, la habilitación incompleta de los carriles mixtos interrumpe la continuidad de las actividades y retrasa el cumplimiento de las metas físicas del contrato. Esta situación genera variabilidad en las áreas de trabajo y dificulta alcanzar los hitos contractuales, comprometiendo la eficiencia del proyecto.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

El PMT No. 34, iniciado en febrero de 2025, representa un caso específico de alto impacto que incide directamente en la planificación del contratista. Este PMT, que implica el cierre de 2 km de carriles entre las calles 53 y 66, y cuya implementación se extiende hasta el 14 de agosto de 2025, introduce una modificación significativa al PDT V8 original. La ejecución, que inicialmente se proyectaba a lo largo de todo el corredor, se ha reorientado hacia un enfoque por costados, priorizando el costado occidental donde convergen los carriles BRT y, posteriormente, los carriles mixtos.

Esta alteración en la secuencia constructiva responde a la necesidad imperante de utilizar la nueva infraestructura a medida que se construye, garantizando así el cumplimiento de los parámetros operacionales estipulados en el apéndice F del contrato, en lo concerniente a la movilidad. En consecuencia, la modificación de la planeación exige el seccionamiento de la meta física en el mismo período de los carriles mixtos, dada su ejecución de manera seccionada, para adaptarse a las nuevas condiciones dadas por el PMT y asegurar la operatividad del sistema de transporte.

Teniendo en cuenta que el proyecto no contempla la adecuación de desvíos mediante vías alternas fuera del corredor de la Avenida Carrera 68, la implementación de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) se ha venido desarrollando directamente sobre el eje vial intervenido. Esta condición ha determinado una secuencia constructiva particular, caracterizada por la ejecución de frentes de obra con áreas de intervención más reducidas que las contempladas originalmente en la tabla de hitos vigente.

Por tanto, se propone la subdivisión de hitos iguales o superiores a 600 metros en subhitos de longitudes más factibles. Esta medida permitiría una entrega de metas físicas más acorde con el avance real del proyecto, mitigando así potenciales inconvenientes financieros para el contratista.



OBRAS GRUPO 6	% sobre el global ofertado							
CORREDOR CALLE 68 - CALLE 66 (MIXTO)	31.00%							
	$ 27,240,591,864							
	Meta Física: Long. de carril (ml)							
	GRANULARES							
	PORCENTAJE							
	META FISICA							
	BASE ASFALTICA							
	PORCENTAJE							
	META FISICA							
	RODADURA							
	PORCENTAJE							
	META FISICA							

Tabla 1 hitos contractual del PDT 8

(…)

Propuesta:

Con el fin de garantizar la trazabilidad y remuneración correspondiente a las actividades efectivamente ejecutadas dentro de la franja del proyecto, se propone una redistribución de la meta física en tramos de 200, 300 y 400 metros lineales, para aquellos hitos que tienen

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

longitudes iguales o superiores a 600m, de acuerdo al caso en el mismo periodo de cobro tal cual se ilustra en la tabla 2.

Esta segmentación permitirá una mejor adaptación a las condiciones reales del terreno y la operación del PMT, sin alterar la meta física total mensual establecida en la tabla de hitos vigente, la cual se mantiene como parámetro de control y seguimiento contractual.

Tabla 2 propuesta de subdivisión de hitos

		ago-25	sep-25			oct-25			
OBRAS GRUPO 6	% sobre el global ofertado								
		M03	M04			M05			
	31.00%	6.84%	6.84%			7.60%			
	$ 27,240,591,864	$ 1,863,177,148	$ 1,863,177,148			$ 2,070,196,832			
	Meta física: Long. de carril (ml)	900	900			1,000			
CORREDOR CALLE 46 - CALLE 66 C(MIXTO)	GRANULARES	$ 797,825,780	$ 318,810,312	$ 318,810,312	$ 318,810,312	$ 318,810,312	$ 318,810,312	$ 318,810,312	
	PORCENTAJE	3.00%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%	
	META FISICA	500	200	200	200	200	200	200	
	BASE ASFALTICA	$ 103,503,842	$ 41,403,937	$ 41,403,937	$ 41,403,937	$ 41,403,937	$ 41,403,937	$ 41,403,937	
	PORCENTAJE	3.00%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%	1.52%	
	META FISICA	500	200	200	200	200	200	200	
	RODADURA	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 53,825,118	$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 53,825,118	$ 80,737,676
	PORCENTAJE	2.28%	2.28%	1.52%	1.52%	2.28%	1.52%	1.52%	2.28%
	META FISICA	300	300	200	200	300	200	200	300

nov-25				dic-25				ene-26			
M08				M07				M08			
7.60%				7.60%				7.60%			
$ 2,070,196,832				$ 2,070,196,832				$ 2,070,196,832			
1,000				1,000				1,000			
$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 318,810,312		$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 318,810,312		$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 318,810,312	
2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	1.52%	
300	200	200		300	200	200		300	200	200	
$ 62,105,905	$ 41,403,937	$ 41,403,937		$ 62,105,905	$ 41,403,937	$ 62,105,905		$ 62,105,905	$ 62,105,905	$ 62,105,905	
2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	2.28%		2.28%	2.28%	2.28%	
300	200	200		300	200	300		300	300	300	
$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676
2.28%	1.52%	2.28%	2.28%	2.28%	1.52%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%
300	200	300	300	300	200	300	300	300	300	300	300

feb-26				mar-26				abr-26	
M09				M10				M11	TOTAL OBRA
7.60%				4.56%				7.28%	100.00%
$ 2,070,196,832				$ 1,242,118,099				$ 1,904,190,518.945	$ 27,240,591,864
1,000				600				Hito Final (incluye señalización y semaforización)	12,200
$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 478,215,468		$ 478,215,468	$ 478,215,468	$ 478,215,460		$ 1,527,826,700	$ 20,975,255,735
2.28%	1.52%	2.28%		2.28%	2.28%	2.28%		7.28%	100.00%
300	200	300		300	300	300		Hito Final	12200
$ 82,807,873	$ 62,105,905	$ 62,105,905		$ 82,807,873	$ 62,105,905	$ 62,105,905		$ 198,419,052	$ 2,724,059,186
3.04%	2.28%	2.28%		3.04%	2.28%	2.28%		7.28%	100.00%
400	300	300		400	300	300		Hito Final	12200
$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 107,650,235	$ 257,944,767	$ 3,541,276,942
2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	3.04%	7.28%	100.00%
300	300	300	300	300	300	300	400	Hito Final	12200

Esta solicitud no altera la metafísica ni el valor contractual por tanto consideramos que es factible su aprobación."

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

Pronunciamiento de la Interventoría:

Desde la perspectiva de la Interventoría, sobre la viabilidad y pertinencia de la "Solicitud de Modificatorio No. 20" presentada por el Contratista, Consorcio LHS, tenemos que dicha solicitud propone la subdivisión de los hitos contractuales definidos en el Anexo 1 del Apéndice G y la Cláusula 14.1 del Contrato de Obra IDU 350 de 2020, para las estructuras de estaciones, taquillas, cicloestación y el corredor de carriles mixtos.

Esta Interventoría ha realizado un seguimiento exhaustivo a la secuencia de eventos y comunicaciones que justifican la presente solicitud. La génesis de esta necesidad contractual se origina en la evolución de los lineamientos técnicos y operativos de Transmilenio S.A., los cuales han sido trasladados por el IDU al Contratista e Interventoría, generando impactos directos sobre los diseños de detalle y la programación de obra aprobada.

La trazabilidad documental inicia formalmente con las comunicaciones del IDU, como el oficio 202334601113551 del 25 de junio de 2023, que trasladó los nuevos estándares para puertas, fachadas y torniquetes. Posteriormente, el oficio 202434600317011 del 22 de febrero de 2024 consolidó una serie de requerimientos sobrevinientes relacionados con señalética, redes secas, suplencia de energía y acabados arquitectónicos, producto de mesas de trabajo entre el IDU y Transmilenio S.A.

En respuesta a estos cambios sustanciales, que no estaban contemplados en el alcance original, el Consorcio LHS inició la gestión formal para ajustar el programa de hitos. Este proceso, aunque hoy se consolida bajo la solicitud del Modificatorio No. 20, tiene una profunda trazabilidad en la gestión del que inicialmente se denominó Modificatorio No. 18. Se destacan las siguientes comunicaciones:

- 2025-CLHSC-CENV-0353 (4 de marzo de 2025): El Contratista presenta formalmente la necesidad de ajustar el programa de hitos.

- IDU-604-G6-9126 (15 de abril de 2025): La Interventoría reconoce la necesidad, pero solicita una propuesta detallada y técnicamente sustentada para la subdivisión de hitos.

- Ciclo de Revisiones y Ajustes (abril-julio de 2025): A través de múltiples comunicaciones (2025-CLHSC-CENV-0632, 2025-CLHSC-CENV-0815, 2025-CLHSC-CENV-1048, 2025-CLHSC-CENV-1167) por parte del contratista, y oficios de observación de la Interventoría (IDU-604-G6-9360, IDU-604-G6-9450, IDU-604-G6-9640), se llevó a cabo un proceso iterativo de refinamiento técnico de la propuesta, corrigiendo inconsistencias en porcentajes, secuencias constructivas y alineación con la línea base vigente.

- IDU-604-G6-9932 (4 de agosto de 2025): Hito clave en el proceso, donde esta Interventoría, una vez verificado que el Contratista atendió satisfactoriamente las observaciones técnicas, aprueba la tabla de sub-hitos, dando viabilidad técnica a la estructura de desglose propuesta.

- La comunicación 2025-CLHSC-CENV-1393 del 27 de agosto de 2025, consolida y ajusta la solicitud, atendiendo las observaciones de la Interventoría emitidas en el oficio IDU-604-G6-10080.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

- La comunicación 2025-CLHSC-CENV-1497 del 12 de septiembre de 2025, objeto de este pronunciamiento, consolida y ajusta formalmente la solicitud final, atendiendo a las últimas observaciones de la Interventoría Luego de validar la documentación técnica, los planos, las justificaciones y las tablas comparativas presentadas por el Consorcio LHS, esta Interventoría concluye lo siguiente:

Referente a Estaciones, Taquillas y Cicloestación

La justificación del Contratista es técnicamente sólida. Los cambios de diseño impuestos por Transmilenio S.A., detallados en las tablas de la solicitud (páginas 15 y 16 del documento 2025-CLHSC-CENV-1497), que incluyen desde el cambio de fachadas de vidrio a celosía metálica hasta la inclusión de apoyos isquiáticos y nuevos sistemas de puertas, imposibilitan la finalización de estas estructuras bajo el esquema de hito único o de grandes hitos agrupados.

La propuesta de subdividir los hitos en componentes lógicos y medibles como "Cimentación" (25%), "Estructura Metálica" (45%) y "Arquitectura y Redes" (30%) es acertada. Esta desagregación permite:

- Reconocimiento de Avances Reales: Facilita la facturación y el pago por trabajos ya ejecutados y recibidos a satisfacción por la Interventoría (ej. cimentaciones y fabricación de estructuras metálicas), liberando el flujo de caja del Contratista, que se ha visto afectado por causas no imputables a su gestión.

- Control Técnico Secuencial: Permite un control de calidad y seguimiento técnico más granular y ordenado. Cada sub-hito representa una fase constructiva discreta, facilitando la inspección y la liberación de puntos de control de calidad antes de proceder a la siguiente etapa.

- Mitigación de Riesgos: Desacopla el avance de las fases iniciales (cimentación, estructura) de las fases finales (acabados), que son precisamente las más afectadas por las indefiniciones de diseño y los cambios de lineamientos.

Adicionalmente, en atención a la comunicación 2025-CLHSC-CENV-1497 presentada por el Contratista CLHS, mediante la cual se solicita la aclaración y modificación de lo dispuesto en el numeral 14.1 “REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN” del Contrato IDU–350 de 2020, específicamente en lo relacionado con el pago y el número de ~~de~~ **cicloestaciones** a construir, esta Interventoría procede a emitir el presente pronunciamiento:

1. **Sobre la consistencia contractual y documental**
   De la revisión de los documentos contractuales que hacen parte integral del Contrato de Obra, se constata que:

- En el **Apéndice A – Especificaciones particulares de construcción**, se establece expresamente que para el Grupo 6 únicamente se encuentra prevista la ejecución de **una (1) cicloestación**, correspondiendo a la denominada *Cicloestación Simón Bolívar*.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

- En los **Estudios y Documentos Previos** que soportaron el proceso de selección, se ratifica igualmente que la meta física a cargo del Grupo 6 contempla la construcción de una sola cicloestación, tal como se consigna en el numeral 1.2. “Metas IDU”.

- Del análisis comparativo con otros grupos contractuales (en particular el Grupo 4), se identifica que en dicho caso sí se contemplaron dos (2) cicloestaciones, circunstancia que evidencia un posible error material en la minuta contractual al haberse replicado indebidamente la tabla de pago de cicloestaciones, generando una falta de concordancia con los diseños y documentos de planeación aprobados por el IDU.

Por los motivos expuestos, resulta técnicamente viable concluir que el proyecto únicamente contempla la ejecución de una cicloestación, en vez de dos.

2. **Sobre la programación aprobada y el Plan de Trabajo Detallado (PDT)** De acuerdo con los PDT presentados y aprobados, desde la versión inicial (PDT v.0) hasta la última versión vigente (PDT v.8), se mantiene de manera consistente la ejecución de una sola cicloestación, concordante con los documentos contractuales habilitantes y con los estudios técnicos de soporte.

Referente a Carriles Mixtos

La propuesta de subdividir los hitos de gran longitud (superiores a 600 metros) en sub-hitos de longitudes más gestionables (entre 200 y 400 metros) es una medida pragmática y necesaria que se alinea con la realidad constructiva del proyecto. La ejecución de la obra está intrínsecamente ligada a la disponibilidad de áreas de trabajo, la cual es dictada por la implementación de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT), como el PMT No. 34.

El esquema original de hitos extensos no es coherente con una ejecución fragmentada por tramos. La subdivisión propuesta:

- Alinea el Pago con la Ejecución: Permite que la remuneración del Contratista corresponda directamente a los tramos de corredor efectivamente terminados y entregados en un periodo determinado.

- No Altera la Meta Mensual: Es crucial destacar que, como lo manifiesta el Contratista, la subdivisión se realiza dentro del mismo periodo de cobro mensual, manteniendo la meta física total establecida en la tabla de hitos vigente como el principal indicador de control y seguimiento.

Por otra parte, se ha verificado que la propuesta de subdivisión de hitos es una reorganización de la estructura de pago y no una alteración del alcance físico ni del valor total del Contrato. Los porcentajes de avance y los valores asignados a cada sub-hito son consistentes, y su sumatoria totaliza el 100% del valor del hito original.

Desde la perspectiva del control de calidad y el seguimiento técnico, la propuesta representa una mejora sustancial. La desagregación de actividades en unidades más pequeñas y específicas permite a la Interventoría realizar un seguimiento más riguroso, verificar cumplimientos de especificaciones técnicas por cada fase completada y documentar de

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

manera más precisa el avance real de la obra. Esto redunda en un mejor aseguramiento de la calidad (QA/QC) y en una mayor transparencia en la certificación de los avances.

En virtud de todo lo anteriormente expuesto, esta Interventoría considera que la Solicitud de Modificatorio No. 20, en lo que respecta a la subdivisión del Anexo 1 - Tabla de Hitos del Apéndice G, es técnicamente viable, contractualmente pertinente y necesaria para superar las dificultades de ejecución derivadas de los cambios de lineamientos de Transmilenio S.A. y para alinear la remuneración del Contratista con el avance real de las obras.

En su concepto, la Interventoría aprueba la tabla de hitos resaltando que existe trazabilidad sobre la postura que se ha mantenido frente a la variación de las metas físicas del proyecto, sin que se entienda que se están realizado aprobaciones distintas a aquellas sobre las que versa directamente este concepto. En este sentido, se debe dejar constancia de que aquellos asuntos que hagan parte del proceso de negociación entre el IDU y el Contratista, relacionados con la imputabilidad de los retrasos o eventuales sobrecostos derivados de los cambios de diseño, no son objeto de aprobación por parte de la Interventoría mediante el presente concepto.

Se recomienda al IDU dar trámite favorable a la modificación contractual propuesta por el Consorcio LHS, por considerarla una herramienta fundamental para reencauzar la ejecución del proyecto y garantizar su culminación exitosa.

JUSTIFICACIÓN FINANCIERA

El Contratista en la comunicación 2024-CLHSC-CENV-1497, indica que este modificatorio no conllevará previsión presupuestal, teniendo en cuenta que, la solicitud es netamente sobre el global ofertado, y trata directamente de subdividir el hito contractual, tal como se referencio en la justificación técnica, en los siguientes términos:

"(…) A continuación, se presenta gráficamente el comportamiento positivo que genera esta subdivisión para recuperar la inversión:

Taquillas

Al tener un solo global que agrupan las 7 taquillas, no permite recuperar en el tiempo la inversión, sin embargo, al separar las 7 taquillas y subdividirlas en las actividades definidas tales como: CIMENTACIÓN, SUMINISTRO Y FABRICACION, INSTALACIÓN ESTRUCTURA, ARQUITECTURA-PISOS (50%), ARQUITECTURA - PERIMETRAL Y CUBIERTA (50%) y ACABADOS (Entrega final) Se puede evidenciar que esta recuperación de inversión puede ser progresiva y que favorece notablemente el ingreso.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

contraactual		propuesta agrupada	
3 Taquillas (E12	$ 755,706,742.00	TAQUILLA 1 EST. # 12	$ 254,831,343.00
		TAQUILLA 2 EST. # 12	$ 246,044,056.00
		TAQUILLA 1 EST. # 12	$ 254,831,343.00
4 Taquillas (E11) (2) E13 (2)	$ 1,001,750,798.00	TAQUILLA 2 EST. # 11	$ 246,044,056.00
		TAQUILLA 3 EST. # 11	$ 254,831,343.00
		TAQUILLA 1 EST. # 13	$ 246,044,056.00
		TAQUILLA 2 EST. # 13	$ 254,831,343.00

(…)

Ciclo estación

De igual manera se evidencia el comportamiento de recuperación de inversión aplicada la subdivisión de hitos en la ciclo estación.

contraactual		Propuesta Subhitos	
CICLO ESTACIÓN (1un)	$ 439,364,385.00	CIMENTACIÓN	$ 109,841,096.25
		ESTRUCTURA METALICA	$ 197,713,973.25
		ARQUITECTURA Y REDES	$ 131,809,315.50

(…)

Estaciones

En las estaciones se toma las partes referidas acabados y sistema electromecánico estructurados contractualmente en dos fases. La inversión asociada se recupera al completar dichas fases. El contratista presenta una proyección de la subdivisión de hitos asociado a los costos, demostrando una recuperación progresiva y sustancial de la inversión a lo largo del tiempo.

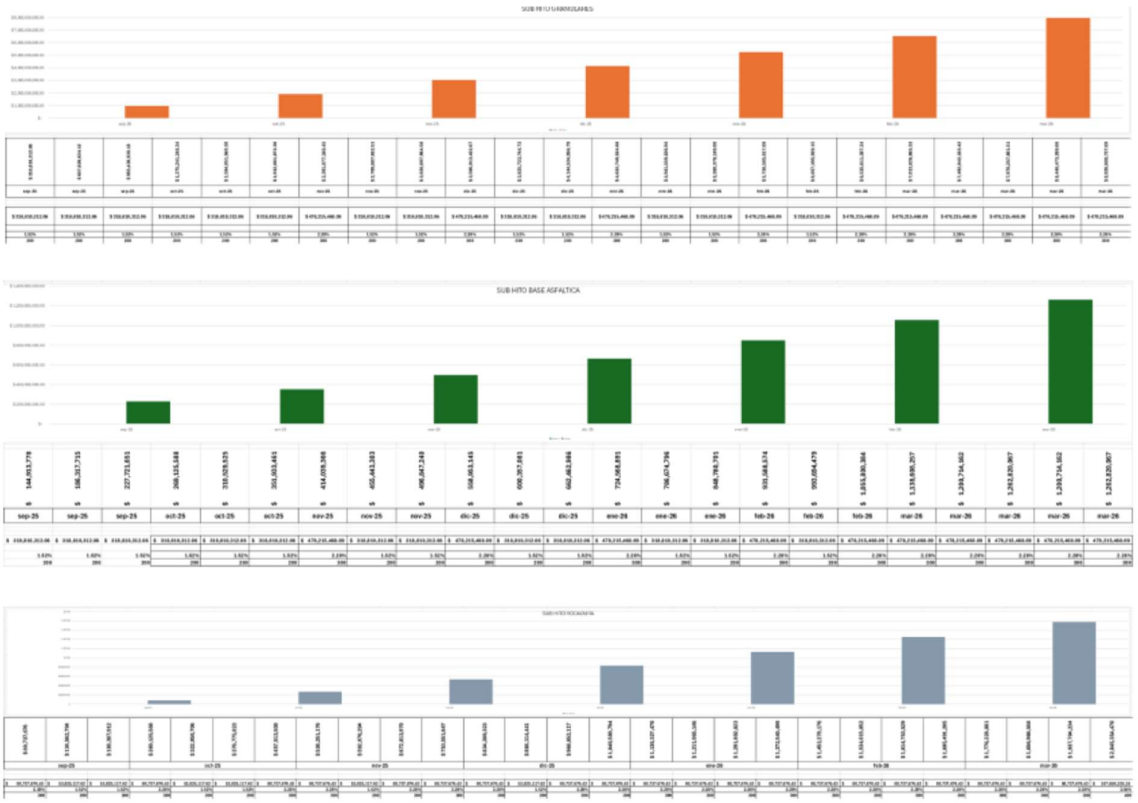
Contractual		Propuesta Subhitos	
arquitectura	$ 1,098,410,962.25	BIERTA (Suministro y Instalaci	$ 274,602,740.56
		edes (suministro e instalación	$ 274,602,740.56
		Placa de contrapiso	$ 274,602,740.56
		Acabados (suministro e instalacion)	$ 274,602,740.56
Sistema electromecánico de puertas	$ 1,274,156,716.21	Sistema electromecánico de puertas (Suministro y	$ 637,078,358.11
		Sistema electromecánico de puertas (Transporte y	$ 637,078,358.11

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Carriles mixtos

Se precisa que, este modificatorio no conllevará previsión presupuestal, teniendo en cuenta que, la solicitud es netamente sobre el global ofertado, y trata directamente y de subdividir la meta física del hito contractual, tal como se referencio en la justificación técnica de esta solicitud.

A continuación, se presenta gráficamente el comportamiento positivo que genera esta subdivisión para recuperar la inversión:

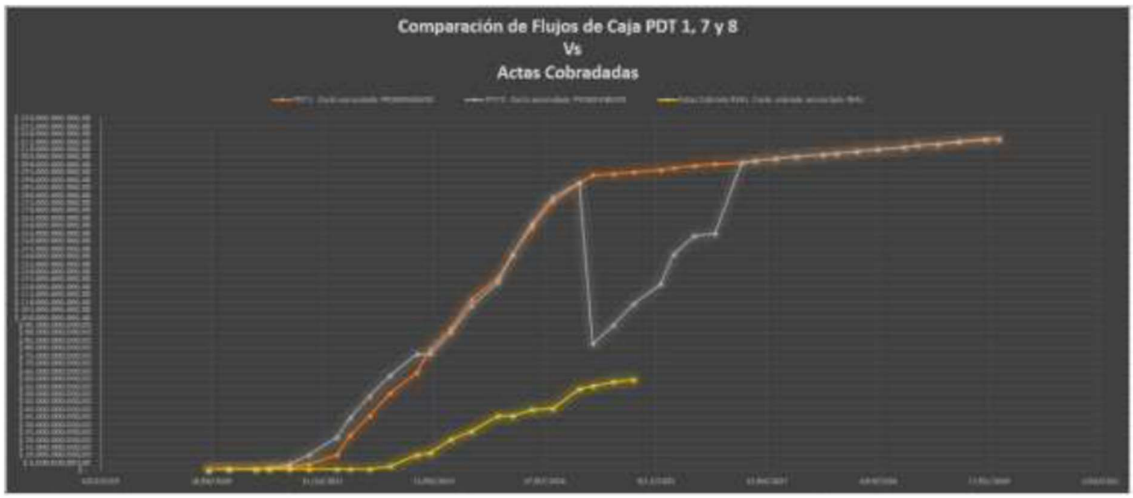


A la fecha, el contratista ha ejecutado y cobrado el 30.51% de la etapa de construcción, lo que representa un valor de $60.716.293.566, de un total contractual de $199.002.126.251. No obstante, y a pesar del conocimiento manifiesto del contratista sobre la modalidad de pago, que combina precios globales y unitarios, se han identificado dificultades en la recepción de pagos correspondientes a los ítems pactados a precio global. Específicamente, el contratista enfrenta inconvenientes derivados de la modalidad de pago asociada al cumplimiento de metas físicas establecidas para dichos globales, lo cual genera retrasos en la facturación, ya que la no culminación total del hito impide la formalización del cobro por la parte proporcionalmente ejecutada. Esta situación pone de manifiesto la existencia de problemas relacionados al cumplimiento de las metas físicas establecidas.

(…)

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Por último, se presenta un análisis de la facturación del contratista en comparación con lo inicialmente programado. Este análisis revela un comportamiento negativo en la recuperación de la inversión, evidenciado por la línea de color amarillo que ilustra la discrepancia entre la facturación real y la proyección original Esta diferencia marca una preocupación significativa en la gestión del proyecto y requiere la subdivisión de hitos inmediata para mitigar posibles impactos financieros.



(…)"

Pronunciamiento de Interventoría:

La Solicitud de Modificatorio No. 20 propone la subdivisión de los hitos contractuales para las Estaciones, Taquillas, Cicloestación y el corredor de Carriles Mixtos, con el fin de alinear la estructura de pagos con la realidad constructiva del proyecto, afectada por requerimientos sobrevinientes.

Como se ha detallado dentro los pronunciamientos previos, la necesidad de esta modificación se origina en la evolución de los lineamientos técnicos de Transmilenio S.A., trasladados por el IDU a partir de mediados de 2023. Estos cambios, formalizados en comunicaciones como la 202334601113551 y la 202434600317011, han impactado directamente los diseños y, por ende, la secuencia de ejecución.

El proceso de ajuste contractual ha sido rigurosamente documentado, culminando en la aprobación de la tabla de sub-hitos por parte de esta Interventoría mediante el oficio IDU-604-G6-9932 del 4 de agosto de 2025. La comunicación 2025-CLHSC-CENV-1497, que nos ocupa, formaliza la solicitud final con todos los ajustes técnicos y financieros requeridos.

Se ha realizado una validación integral de la propuesta del Contratista, con los siguientes hallazgos:

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Referente a Estaciones, Taquillas y Cicloestación

La justificación del Contratista es técnicamente sólida y financieramente prudente. El esquema contractual original agrupa estas estructuras en hitos de pago que son incompatibles con una ejecución afectada por cambios de diseño. La propuesta plantea un desglose lógico para las siguientes estructuras:

ESTACIONES: Cada una representa el 5% sobre el Global Ofertado.

ESTACIONES C/U 5% (Sobre el Global Ofertado)	
PROPUESTA CLHS COM. 2025-CLHSC-CENV-1393	% pago
Cimentación	4,00%
Instalación estructura metálica 50%	21,00%
Instalación estructura metálica 50%	21,00%
Cubierta (Suministro e Instalación)	6,25%
Redes (Suministro e Instalación)	6,25%
Placa de Contrpiso	6,25%
Acabados (Suministro e Instalación)	6,25%
Sistema electromecanico de puertas (Suministro y Fabricación	14,50%
Sistema electromecanico de puertas (Transporte y Montaje)	14,50%
Total	100,00%

TAQUILLAS: Las siete (7) unidades están agrupadas en un hito que corresponde al 2.00% sobre el Global Ofertado.

TAQUILLAS Son 7 (2% sobre el valor Global Ofertado)	
PROPUESTA CLHS COM. 2025-CLHSC-CENV-1393	**% pago**
CIMENTACIÓN	25%
ESTRUCTURA METALICA	45%
ARQUITECTURA Y REDES	30%
Total	**100%**

CICLOESTACIÓN: Representa el 0.5% sobre el Global Ofertado.

CICLOESTACIÓN 0,5% Sobre el Global Ofertado	
PROPUESTA CLHS COM. 2025-CLHSC-CENV-1393	**% pago**
CIMENTACIÓN	25%
ESTRUCTURA METALICA	45%
ARQUITECTURA Y REDES	30%
Total	**100%**

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Calle 126 No. 726 Piso 8
Bogotá (Colombia)

Tel.: +(571) 704 27 82
bogota@ayesa.com
www.ayesa.com

EQA Organización Certificada
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001

La subdivisión propuesta en fases medibles como "Cimentación" (25%), "Estructura Metálica" (45%) y "Arquitectura y Redes" (30%) es acertada. Esta Interventoría evaluó y coincide con esta distribución, ya que los porcentajes son coherentes con los costos y el esfuerzo constructivo de cada etapa. Permite el reconocimiento de avances reales, liberando el flujo de caja del Contratista por trabajos ya ejecutados y recibidos a satisfacción, de igual manera Tal como lo indica el Contratista, la tabla actualmente consignada en el numeral 14.1 establece dos (2) cicloestaciones con porcentajes de pago que no corresponden a la realidad contractual del Grupo 6.

En consecuencia, resulta procedente su ajuste y actualización, aclarando, que, si bien el texto original mencionaba dos cicloestaciones, el alcance financiero y de obra siempre ha contemplado una sola unidad. Por lo tanto, se define que la remuneración por concepto de cicloestación se realizará únicamente sobre la Cicloestación Simón Bolívar, bajo el esquema de avance físico propuesto

Referente a Carriles Mixtos

La subdivisión de hitos de gran longitud en tramos más gestionables (200 a 400 metros) es una medida necesaria para alinear los pagos con la ejecución real, condicionada por los Planes de Manejo de Tráfico (PMT). Se confirma que esta solicitud es una subdivisión de la meta física dentro del global ofertado, sin alterar el valor total del hito.

Se ha verificado que la propuesta no altera el alcance físico ni el valor total del Contrato; es una reorganización de la estructura de pago. Por lo tanto, no genera impactos adicionales en el presupuesto del proyecto y la disponibilidad presupuestal destinada para estos hitos se mantiene.

Desde la perspectiva del control, la desagregación en sub-hitos representa una mejora para el seguimiento técnico y de calidad, permitiendo inspecciones más enfocadas y un registro más preciso del avance.

La aprobación de esta subdivisión está sujeta a los siguientes controles por parte de la Interventoría:

- Para el reconocimiento del pago de los hitos de estructuras, se verificará que la totalidad de los componentes (metálicos, de pavimentos, etc.) se encuentren completamente instalados en obra.

- El reconocimiento del hito final de cada estructura estará condicionado a su completa terminación y disponibilidad para su uso, asegurando la funcionalidad integral del componente entregado.

En virtud de lo expuesto, esta Interventoría considera que la Solicitud de Modificatorio No. 20 es técnica y financieramente viable, contractualmente pertinente y necesaria para la correcta ejecución del proyecto.

En su concepto de viabilidad, la Interventoría aprueba la tabla de hitos, resaltando que existe trazabilidad sobre la postura mantenida frente a la variación de las metas físicas del proyecto,

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

sin que se entienda que se están realizando aprobaciones distintas a aquellas sobre las que versa directamente el concepto emitido. Se deja constancia de que los asuntos que hagan parte del proceso de negociación entre el IDU y el Contratista sobre la imputabilidad de retrasos o eventuales sobrecostos no son objeto de aprobación en este concepto.

JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

En la comunicación **2025-CLHSC-CENV-1497**, dentro del capítulo **C. Justificación Jurídica**, el Contratista expone que el **IDU está facultado legalmente por el artículo 16 de la Ley 80 de 1993** para adoptar medidas que aseguren la correcta ejecución de los contratos, protegiendo el interés general y evitando afectaciones graves al servicio público. También se cita el **artículo 5 de la Ley 1682 de 2013**, que establece como función pública ejecutar acciones que garanticen la materialización de proyectos de infraestructura.

El Contratista argumenta que, frente a hechos imprevisibles e irresistibles que han afectado la ejecución y el flujo de caja, el IDU debe adoptar medidas contractuales que mitiguen dichos impactos. Asimismo, invoca la **cláusula segunda del Convenio Interadministrativo CONV612-2019**, en la que el IDU se compromete a realizar las gestiones necesarias para tramitar modificaciones contractuales.

Finalmente, se destaca que, en virtud del **principio de autonomía de la voluntad**, tanto el IDU como el Consorcio LHS están habilitados para modificar el Programa de Hitos y la Cláusula 14.1, siempre que se respeten los fines de la contratación estatal y se asegure la prestación continua y eficiente del servicio público. Además, se resalta la importancia de la flexibilidad contractual para adaptarse a condiciones cambiantes y evitar la paralización del contrato

Pronunciamiento de Interventoría:

Una vez analizada la viabilidad técnica y financiera de la solicitud del Contratista y determinado que, con la propuesta presentada no se modifica en modo alguno el riesgo de construcción asignado al Contratista, ni se modifica el valor del contrato, se conservan los plazos máximos para la terminación de los HITOS y el plazo máximo para la terminación de la Etapa de Construcción, se procede a efectuar el siguiente análisis jurídico, que acompasado con los argumentos técnicos y financieros expuestos a lo largo de este escrito por parte de la Interventoría, facultan al IDU para realizar la modificación propuesta:

El Artículo 3º -de la ley 80 de 1993, dispone que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines. Por tanto, es mandato legal para el IDU, el logro de los cometidos estatales que precisamente se busca satisfacer con la relación contractual suscrita con el Consorcio LHS debiéndose poner en marcha las medidas conducentes para que el Contrato se ejecute en los plazos establecidos inicialmente, de tal forma que no se afecte la prestación del servicio público.

Asimismo, como lo pone de presente el Contratista, la ley 80 de 1993 habilita a las Entidades Estatales a introducir modificaciones unilaterales al Contrato estatal, principalmente mediante

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

el artículo 16. Siempre y cuando se cumplan los presupuestos establecidos en dicha norma, será viable la modificación Contractual:

> "*Si durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que deba satisfacer con él, fuere necesario introducir variaciones en el contrato y previamente las partes no llegan al acuerdo respectivo, la entidad en acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión o adición de obras, suministros o servicios*."

En efecto, pese a que no se considera que se esté ante un escenario de modificación unilateral por el desacuerdo entre las partes, el anterior artículo permite ilustrar que la factibilidad de modificar un contrato se fundamenta en la necesidad de su adaptación a las exigencias concretas del desarrollo del mismo y a la realidad que deba ser atendida con su ejecución. Los contratos tienen, como lo señala la jurisprudencia del Consejo de Estado[1], una concepción de una figura dinámica, sin que ello implique modificación alguna de su objeto. Los contratos deben adaptarse a la realidad fáctica que se debe atender con su ejecución.

La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto número 1.952 de 13 de agosto de 2009, realizo un análisis donde se orientó al Estado colombiano con fundamento en el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 para la modificación del contrato estatal así:

> *"el artículo 16 de la ley 80 de 1993 contempla la obligación de buscar un consenso sobre las modificaciones que es necesario adoptar, carga que carece de un procedimiento dictado por la misma ley, de donde se desprende que las partes pueden convenirlo, bien de manera general en el contrato, bien en forma especial para cada caso" (*subrayado es nuestro).

En otro concepto del 5 de julio de 2016, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado (expediente 2278, consejero ponente Germán Bula Escobar), manifestó en su doctrina que:

> *"(...) en atención al mandato de dirección general del contrato que consagra el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, la entidad estatal puede acordar con el Contratista las modificaciones que resulten necesarias para orientar el cumplimiento de la finalidad del contrato; o puede, con el mismo propósito, ejercer las facultades excepcionales consagradas en el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 (...)".*

Por otra parte, en concepto C-663 de 13 de octubre de 2022 emitido por Colombia Compra Eficiente, se precisó respecto de las modificaciones de los Contratos Estatales lo siguiente:

> *"Conforme a la regulación legal y a la interpretación que de la misma han hecho el Consejo de Estado y la Corte Constitucional, la cual se comparte por esta Agencia, es viable jurídicamente modificar los contratos estatales, pero esta medida tienen carácter excepcional y solo procede cuando con ella se pretenda garantizar el interés público, cuando la entidad haya verificado y así pueda constatarse por cualquier que la causa de la modificación es real y cierta y cuando se deriva de previsiones legales, esto es, cuando la modificación encuentra sustento no solo en circunstancias fácticas propias de la ejecución del contrato, sino, además, cuando tales situaciones ponen de presente la necesidad de dar cumplimiento a previsiones establecidas por el*

[1] Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B. 31 de agosto de 2011. C.P: Ruth Stella Correa Palacio.

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

legislador. Así las cosas, para establecer si un contrato determinado puede ser susceptible de modificación, se hace necesario que la Administración analice, en cada caso, la concurrencia de los aspectos antes referidos"

Así las cosas, se encuentra que la modificación solicitada es una medida encaminada a garantizar el interés público que puede verse afectado en virtud de circunstancias sobrevinientes a los términos iniciales en los que fue pactado el proyecto. En tal sentido, se han materializado situaciones reales y ciertas que llevan a la entidad a adoptar medidas que permitan garantizar la continuidad de la ejecución del proyecto contratado, sin que por ello el Contratista se deba ver sometido a circunstancias que lo afecten injustificadamente.

Sobre el particular, resulta pertinente poner de presente el deber de colaboración que existe entre las partes, como materialización del principio de la buena fe, el cual lleva respetar el interés del co-contratante, sin afectar la satisfacción del interés general. Sobre el particular, el Consejo de Estado ha indicado lo siguiente:

> "*(…) y por ello hoy en día también se habla de un "deber de cooperación" o de solidaridad contractual que se resume en la idea de que* ***cada contratante debe tener en cuenta y respetar el legítimo interés de su co-contratante*** *(…) lo que se acaba de expresar se realza y adquiere mayor entidad en los terrenos de la contratación estatal porque la finalidad que se persigue es la satisfacción del interés general mediante la prestación de los servicios públicos y por consiguiente aquí ese deber de cooperación o de solidaridad contractual se torna esencial toda vez que en últimas su observancia, más que proteger el interés de cada contratante individualmente considerado, protege el interés de la colectividad (…) hay eventos en que de manera clara el deber de informar se impone como consecuencia de la buena fe que debe imperar en las relaciones contractuales y, en concreto, habida cuenta de la función social y económica del contrato."*[2] (resaltado y negrilla propios)

Para el caso particular, se observa que la solicitud del Contratista, soportada en el cambio de las condiciones técnicas inicialmente pactadas, corresponde a un interés legítimo correspondiente a contar con un flujo de caja que le permita avanzar en la ejecución de las actividades a su cargo, el cual se vio afectado por las referidas nuevas exigencias técnicas. De igual manera, se protege el interés general al permitir un seguimiento más detallado de las actividades que componen los hitos y al acordar condiciones que permitan mejores condiciones financieras para su ejecución.

Bajo el marco jurídico antes referido y tal como se observa en la solicitud del Contratista y en el análisis técnico realizado por la Interventoría, existen causas reales y ciertas que fueron verificadas por la Interventoría y que no podían ser previstas durante la estructuración del Proyecto, que hacen necesario, factible y favorable para orientar el cumplimiento del Contrato y la correcta ejecución del mismo, que se introduzcan las modificaciones planteadas por el Contratista a la tabla de Hitos, de suerte que el Proyecto se ejecute con una secuencia constructiva lógica, respetando los plazos contractuales, de manera tal que se cumpla con el objeto del mismo en el plazo determinado, todo lo anterior, con miras a la satisfacción del interés general y el servicio público.

[2] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. Rad. 25000-23-26-000-1998-00324-01(22043). 19 de noviembre de 2012. C.P: Jaime Orlando Santofimio Gamboa

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.

Ahora bien, sobre la posibilidad de corregir errores meramente formales en un contrato estatal la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, en su concepto C-052 de 2025, indicó lo siguiente

> *"De lo expuesto a lo largo de este concepto se concluye que, en el caso de que se presenten errores respecto de alguno de los aspectos contenidos en la documentación previa de un Proceso de Contratación o en el contrato, la Entidad Estatal, en el marco de su discrecionalidad y teniendo en cuenta su rol de directora del proceso deberá adoptar las medidas tendientes a corregir dichos errores (…)"* (Resaltado propio)

De tal suerte que resulta pertinente que, una vez evidenciado un error formal en el número de cicloestaciones que realmente requiere el proyecto, se proceda con su ajuste, pues tal medida únicamente permitirá ajustar las disposiciones expresamente pactadas a la realidad del proyecto y a lo acordado por las partes, sin introducir ningún cambio sustancial al contrato.

Con todo lo anterior, es jurídicamente factible y necesario dar trámite a la Solicitud de Modificatorio No. 20, en los términos hasta aquí planteados.

En el siguiente enlace se encuentra los anexos del presente comunicado:

https://drive.google.com/drive/folders/1UarxdLLtvvPbkZR5N4H46upz0bUKRb3p?usp=sharing

Finalmente, se solicita que la respuesta a esta comunicación y todas aquellas que se deriven del proyecto y que se relacionen con los temas de la gestión de esta Interventoría, deberán ser remitidas al correo correspondencia.g6@ayesa.com.

Atentamente,

Sergio Alfonso Sandoval Sandoval
Director de Interventoría

Copia: **Ing. Julio Hernán Peña Castañeda** – Profesional de Apoyo Técnico a la Supervisión – STEST IDU
Anexos: https://drive.google.com/drive/folders/1UarxdLLtvvPbkZR5N4H46upz0bUKRb3p?usp=sharing
Realizó: ATP/FMS
Revisó: PFA
Aprobó: CACV

Ayesa Ingeniería y Arquitectura, S.A.U. Sucursal Colombia. Inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá Nº 00207377, Libro VI.