SOLICITUD DE MODIFICACIÓN CONTRACTUAL

(NIVEL CENTRAL/NIVEL LOCAL-Alcaldía Local de San Cristóbal)

Fecha de Solicitud: 20 de marzo de 2026	**Área de Origen:** Gestión de Desarrollo Local	
I. RESUMEN CONTRACTUAL		
Número Contrato: 1136 de 2024	**Fecha de Suscripción**: 16 de diciembre de 2024	**Tipo de Contrato:** Obra Pública
Plazo Inicial: 12 Meses	**Fecha de Inicio:** 24 de febrero de 2025	**Fecha de Terminación Inicial:** 23 de febrero de 2026
Objeto: ***"REALIZAR LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE"***		
Contratista: CONSORCIO J1 SAN CRISTOBAL		
Supervisor: CONSORCIO MALLAVIAL LUCIA		**Valor Inicial:** $ 10.791.127.273,00
Número del proceso SECOP II: FDLSC LP-002-2024	**Fecha de publicación del proceso en SECOP II:** 16 de octubre de 2024	**Link del proceso en el SECOP II:** https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6896567&isFromPublicArea=True&isModal=False

II. INFORMACIÓN DE LA MODIFICACIÓN SOLICITADA		**SUSPENSIÓN No. 1**
Adición Valor	**Suspensión Tiempo**	**Modificación o aclaración otras cláusulas**
No Aplica	**Tiempo**: 1 mes (20 de marzo de 2026, por un (1) mes, o hasta que se superen las causas que dieron origen a dicha suspensión) **Fecha Terminación Final**: 23 de julio de 2026	Suspensión No. 1

III. INFORMACIÓN DE MODIFICACIONES ANTERIORES		
Adición Valor	**Prórroga Tiempo**	**Modificación o aclaración otras cláusulas**
No Aplica	**Tiempo:** No Aplica **Fecha Terminación Inicial:** No Aplica **Fecha Terminación Final:** No Aplica	Aclaratorio No 1. al Contrato de obra pública No 1136-2024. Aclarar la cláusula 22 de la minuta contractual.
No Aplica	**Tiempo:** 4 Meses	Prorroga No. 1

	Fecha Terminación Inicial: 23/02/2026	
	Fecha Terminación Final: 23/06/2026	

I. ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

Valor del Contrato:	**$** 10.791.127.273 o (8.300,86 SMLMV) vigencia 2024
Valor Ejecutado (27,76%):	**$** 2.995.223.559
Valor pagado:	**$** 1.939.689.792
Valor a Adicionar:	**$** 0
Valor total:	**$** 10.791.127.273 o (8.300,86 SMLMV) vigencia 2024

II. CONVENIENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN:

Mediante el con radicado CS-MVL-FDLSC-INTV-1144-2024-528-2026 del 20 de marzo de 2026 y radicado ante el FDLSC con número 2026-541-0026082del 20 de marzo de 2026 , el CONSORCIO MALLAVIAL LUCIA, quien adelanta el contrato de interventoría FDLSC-lNTV-1144 de 2024 cuyo objeto es *"REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, JURÍDICA, AMBIENTAL, SOCIAL Y SST AL CONTRATO DE OBRA PÚBLICA CUYO OBJETO ES: REALIZAR LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS, CON FORMULA DE REAJUSTE Y A MONTO AGOTABLE",* solicita ante el FDLSC la aprobación la solicitud de Suspensión N° 1 hecha por el contratista CONSORCIO J1 SAN CRISTOBAL mediante comunicado CJ1-SC-1136-432 del 19 de marzo de 2026 y quien ejecuta el contrato de obra FDLSC-COP-1136-2024, cuyo objeto contractual es *"REALIZAR LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE",* teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

> *"(…) El Consorcio J1 San Cristóbal, en el marco del Contrato No. 1136 de 2024, se permite solicitar de manera formal la suspensión temporal del contrato por el término de un (1) mes, o hasta tanto se superen las causas que dieron origen a la presente solicitud, en atención a la ocurrencia de situaciones externas, ajenas al control del contratista, que han afectado el normal desarrollo de las actividades programadas.*
>
> *Actualmente se encuentra en ejecución el Contrato No. 1136 de 2024, cuyo inicio se formalizó el día 24 de febrero de 2025, fecha a partir de la cual se dio comienzo a las actividades correspondientes al proyecto de conservación de la malla vial y obras complementarias en la localidad de San Cristóbal. Sin embargo, desde su*

inicio se han presentado diversas circunstancias externas que han limitado significativamente el avance de las labores, especialmente aquellas relacionadas con la aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), requisito indispensable para la intervención de los corredores viales.

1. CIV 4005511

En relación con el CIV 4005511, correspondiente al eje vial Calle 48C Sur desde la carrera 11 Este hasta la transversal 11B Este, el proceso de gestión del PMT ha presentado una alta complejidad, debido a que dicho corredor hace parte de rutas operativas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), lo cual ha implicado la articulación con múltiples actores institucionales.

El proceso inició el 23 de septiembre de 2025 con la respectiva radicación ante el SITP. Posteriormente, entre el 16 y el 29 de octubre de 2025, se llevaron a cabo mesas técnicas en las cuales se evaluaron diferentes alternativas de manejo de tránsito, identificando además condicionantes relacionadas con la finalización de obras en el área de influencia.
El 14 de enero de 2026 se realizó una revisión presencial con TransMilenio S.A., en la que se definió la necesidad de efectuar una validación en campo. Esta se llevó a cabo el 22 de enero de 2026, mediante recorrido con bus del SITP en el sector de Nueva Gloria, como resultado de lo cual se estableció una viabilidad condicionada a la implementación de acciones adicionales de movilidad.

Posteriormente, el 25 de febrero de 2026, la Alcaldía Local informó la ejecución de dichas acciones, lo que permitió realizar un nuevo recorrido el 26 de febrero de 2026, en el cual se confirmó la viabilidad del PMT. Finalmente, el 14 de marzo de 2026, se efectuó la socialización con la comunidad, logrando su aceptación y permitiendo la radicación ante la Secretaría Distrital de Movilidad.

No obstante, lo anterior, a la fecha el PMT no ha sido aprobado, debido a los tiempos propios del trámite administrativo, situación que impide el inicio de las actividades en este frente de obra y afecta directamente el cronograma contractual.

2. Otros CIV en trámite.

De igual manera, existen otros frentes de obra que requieren procesos previos de socialización y validación ante el SITP y la Secretaría Distrital de Movilidad, como condición necesaria para la aprobación de sus respectivos PMT. A la fecha, dichas reuniones no han sido programadas por la empresa de Transmilenio, lo cual continúa generando retrasos en la ejecución del contrato.

Los CIV que se encuentran en esta condición son:

- ***CIV 4000430****: Carrera 1C Este desde carrera 1A hasta calle 9 Sur*
- ***CIV 4002208****: Calle 29 Sur desde carrera 9C Este hasta carrera 9D Este*
- ***CIV 4002173****: Calle 29 Sur desde carrera 10 Este hasta carrera 11 Este*
- ***CIV 4003635:*** *Carrera 7 Este desde calle 37C Bis Sur hasta calle 37D Sur*

Adicionalmente, es importante señalar que los procesos de aprobación de PMT se desarrollan bajo ciclos semanales de revisión, sujetos a observaciones y ajustes por parte de las entidades competentes, lo cual incrementa los tiempos de gestión sin que exista garantía de aprobación inmediata.

En consecuencia, las situaciones anteriormente descritas constituyen una causal objetiva de suspensión por hechos o imputables al contratista, en la medida en que dependen de decisiones, validaciones y tiempos de respuesta de entidades externas.

La suspensión solicitada tiene como propósito:

- *Garantizar el cumplimiento integral de los requisitos técnicos, normativos y de seguridad vial.*
- *Prevenir afectaciones mayores al cronograma contractual.*
- *Proteger el equilibrio económico del contrato, evitando sobrecostos derivados de la inactividad forzada.*
- *Asegurar que las actividades se ejecuten en condiciones técnicas y operativas adecuadas, una vez se cuente con los PMT debidamente aprobados. (…)"*

II. CONCEPTO DE LA INTERVENTORÍA A LA SUSPENSIÓN

"(…) De conformidad con lo indicado en el asunto, y teniendo en cuenta la dinámica de ejecución del proyecto, así como los tiempos asociados a los trámites administrativos ante entidades externas, y en atención a lo expuesto y solicitado por el contratista de obra mediante comunicado CJ1-SC-1136-432, adjunto al presente, esta Interventoría se permite solicitar cordialmente la suspensión de los Contratos No. 1136 de 2024 y 1144 de 2024, por un término de un (1) mes, contados a partir del 20 de marzo de 2026, con fundamento en las siguientes consideraciones:

1. *ANTECEDENTES:*

A la fecha de la presente solicitud, y desde el inicio del proyecto con la suscripción de las actas de inicio el 24 de febrero de 2025, se adelantaron los trámites preliminares necesarios para dar inicio a la etapa de obra. No obstante, se ha evidenciado que las respuestas por parte de las entidades y terceros encargados de emitir las autorizaciones requeridas, en especial la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), no se han producido dentro de los tiempos esperados.

En particular, los tiempos de revisión y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) han superado los plazos inicialmente previstos, lo cual ha impedido la apertura de frentes de obra en varios segmentos viales, dado que sin la aprobación de dichos planes no es posible iniciar actividades constructivas.

En este sentido, la presente solicitud de suspensión tiene como finalidad permitir que se surtan los trámites pendientes ante la SDM para los siguientes CIV:

- ***CIV 4005511**: Calle 48C Sur desde carrera 11 Este hasta transversal 11B Este*
- ***CIV 4000430:** Carrera 1C Este desde carrera 1A hasta calle 9 Sur*
- ***CIV 4002208**: Calle 29 Sur desde carrera 9C Este hasta carrera 9D Este*
- ***CIV 4002173**: Calle 29 Sur desde carrera 10 Este hasta carrera 11 Este*
- ***CIV 4003635**: Carrera 7 Este desde calle 37C Bis Sur hasta calle 37D Sur*

2. *HECHOS Y GESTIONES PREVIAS PARA EL TRÁMITE DE APROBACIÓN ANTE LA SDM*

A la fecha, los PMT correspondientes a los CIV anteriormente relacionados se encuentran en trámite de aprobación ante la SDM. No obstante, el caso del CIV 4005511 ha requerido una gestión particularmente extensa y compleja.

El proceso inició el 23 de septiembre de 2025 con la radicación ante el SITP. Posteriormente, entre el 16 y el 29 de octubre de 2025, se desarrollaron mesas técnicas con la participación del Fondo de Desarrollo Local de San Cristóbal (FDLSC), SITP, contratista de obra e interventoría, en las cuales se evaluaron alternativas de manejo de tránsito y se identificaron condicionantes relacionadas con la finalización de obras en el área de influencia.

El 14 de enero de 2026 se realizó una revisión presencial con TransMilenio S.A., en la cual se determinó la necesidad de una validación en campo. Dicha validación se llevó a cabo el 22 de enero de 2026, mediante recorrido con bus del SITP en el sector de Nueva Gloria, estableciendo una viabilidad condicionada a la implementación de medidas adicionales de movilidad.

Posteriormente, el 25 de febrero de 2026, la Alcaldía Local informó la ejecución de dichas acciones, lo que permitió realizar un nuevo recorrido el 26 de febrero de 2026, en el cual se confirmó la viabilidad del PMT. Finalmente, el 14 de marzo de 2026, se llevó a cabo la socialización con la comunidad, logrando su aceptación y permitiendo la radicación ante la SDM.

No obstante, a la fecha el PMT no ha sido aprobado, debido a los tiempos propios del trámite administrativo, lo cual impide el inicio de actividades en este frente y afecta directamente el cronograma del contrato.

3. *AFECTACIONES A LA EJECUCIÓN DE LOS CONTRATOS 1136 Y 1144 DE 2024.*

Las dificultades para obtener conceptos favorables y respuestas oportunas por parte de la SDM han impedido la apertura de varios frentes de obra, generando riesgos de atraso significativo en la ejecución del proyecto.

Esta situación afecta la programación general, limita la continuidad de las actividades constructivas y puede impactar negativamente los indicadores de cumplimiento del contrato, así como su equilibrio técnico, administrativo y financiero. (…)"

III. ANÁLISIS TÉCNICO

De conformidad con lo expuesto en el radicado No. 2026-541-0026082del 20 de marzo de 2026, remitido por la interventoría del contrato FDLSC-COP-1136-2024, mediante el cual se sustenta la necesidad de la suspensión fundamentada en la imposibilidad de iniciar y/o continuar la ejecución de varios frentes de obra, debido a la falta de aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), trámite indispensable para la intervención de los segmentos viales.

A pesar de las gestiones adelantadas, incluyendo mesas técnicas, validaciones en campo, recorridos con el SITP y procesos de socialización, los tiempos de respuesta de las entidades externas han superado lo previsto, afectando directamente el cronograma del proyecto.

IV. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

De conformidad con la normatividad vigente, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén los artículos 14 y 16 en la Ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para *"(...) evitar penalización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación (…)"*.

Si bien el contrato objeto de la presente solicitud está enmarcado en las normas del derecho privado, las obras que se definen en su contenido son obras civiles que pueden considerarse de naturaleza pública, lo que necesariamente nos lleva a que las partes han previsto que, cuando en la ejecución del contrato llegaren a sobrevenir situaciones de fuerza mayor, caso fortuito o necesidades de interés público, el contrato puede suspenderse justificada y temporalmente mientras se resuelven los inconvenientes que impiden su ejecución.

Con el fin de emitir un concepto relacionado con la suspensión, se considera necesario analizar el presente asunto a la luz del interés público que gravita sobre la contratación estatal. Para tal efecto, es necesario acatar lo indicado por la jurisprudencia respecto de la necesidad de cumplir con los siguientes componentes: *(i) ponderar que la naturaleza del contrato estatal admita la posibilidad de suspenderlo, (ii) verificar que lo que se pacte no esté prohibido expresamente en la ley ni resulte contrario al orden público y a las buenas costumbres, (iii) garantizar que la suspensión tenga por objeto la consecución del interés general y el cumplimiento de los fines estatales;*

y (iv) demostrar y justificar que su ocurrencia obedece a razones de fuerza mayor, o caso fortuito, o que procura la satisfacción del interés público. (…)

(i) Como primera medida, realizada la ponderación requerida se observa que es posible suspender los contratos estatales. Sobre el particular, el Consejo de Estado, mediante la Sala de Consulta y Servicio Civil, con ponencia de German Bula, bajo el radicado 11001-03-06-000-2016-00001-00(2278), ha explicado lo siguiente:

> *"(…)*
> *En la vida de los contratos administrativos surgen comúnmente imprevistos, en ocasiones ínsitos en el diseño del contrato, que generan interrupciones o alteraciones de la relación contractual en su concepción originaria y desvían el negocio jurídico de la trayectoria inicialmente prevista. Una de las contingencias más frecuentes del contrato estatal es la suspensión de los efectos en su ejecución (…) en estricto sentido, el contrato no cesa con la suspensión, sino que sigue vigente, en estado potencial o de latencia, pues mientras la terminación de un contrato afecta como es obvio su subsistencia misma, la suspensión afecta las obligaciones que a las partes les resulta temporalmente imposible de cumplir. Una vez se ha aclarado que la suspensión no perturba el vínculo contractual sino solamente las obligaciones que de él emanan, también debe señalarse que dependiendo de la magnitud de la causa que la origine puede ser total o parcial. Es decir, puede imposibilitar el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones de las partes o, puede impedir a los contratantes honrar solo algunas de estas pudiendo continuar con la ejecución de las demás*
> *(…)"*

(ii) Como segundo aspecto de análisis, respecto a que lo aquí pactado no esté prohibido por la ley, ha de decirse que, del pronunciamiento del Consejo de Estado se evidencia que la decisión de suspender el contrato resulta ajustada a derecho, dado que concuerda con los principios de la función pública y el interés general, siendo la medida adecuada y óptima para preservar la vigencia del contrato. Adicionalmente, se encuentra plenamente justificada.

Lo anterior evidencia que las normas que regulan la contratación estatal permiten la suspensión de los contratos, cuando la relación contractual se vea afectada respecto de las condiciones inicialmente pactadas.

(iii) Con relación a demostrar y justificar que su ocurrencia obedece a razones de fuerza mayor, o caso fortuito, o que procura la satisfacción del interés público.

En este sentido y, siendo consecuentes con el soporte técnico presentado en este documento, consideramos que es totalmente viable procederse a realizar la suspensión al contrato debido a la falta de aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), trámite indispensable para la intervención de los segmentos viales.

A pesar de las gestiones adelantadas, incluyendo mesas técnicas, validaciones en campo, recorridos con el SITP y procesos de socialización, los tiempos de respuesta de las entidades externas han superado lo previsto, afectando directamente el cronograma del proyecto..

En el derecho administrativo y de la contratación estatal, la suspensión de la ejecución contractual se encuentra prevista como una medida excepcional que faculta al Estado para interrumpir temporalmente el avance de un contrato de obra, en aras de salvaguardar el interés público, la correcta ejecución de los recursos y el cumplimiento de los fines estatales.

El Estado, como contratante, tiene la potestad de dirigir, controlar y supervisar la ejecución de los contratos en virtud de los principios de la contratación administrativa. (art. 14 y 16 de la Ley 80 de 1993).

Como ya se mencionó, la ley contempla que la suspensión puede obedecer a: 1. Fuerza mayor o caso fortuito. 2. Órdenes o actos administrativos que hagan imposible continuar con la ejecución. 3. Circunstancias imprevistas que afecten la continuidad de la obra. 4. Requerimientos técnicos o ambientales que impongan ajustes en el proyecto. 5. Necesidad de salvaguardar recursos públicos frente a riesgos de detrimento.

La doctrina ha señalado que la suspensión contractual constituye una manifestación del ius variandi de la Administración, entendido como la potestad del Estado para introducir modificaciones o adoptar medidas en la ejecución contractual con el fin de garantizar el interés general.

Según la teoría general de la contratación administrativa, la suspensión cumple una doble función, la Protección del contratista que evita que ejecute en condiciones adversas o imposibles que podrían derivar en incumplimientos no imputables; y a de Protección del interés público que previene el desperdicio de recursos en obras que no pueden ejecutarse adecuadamente hasta tanto no se superen los obstáculos.

Desde la perspectiva del Estado, la suspensión de la ejecución de un contrato de obra es una medida legal, doctrinal y jurisprudencialmente aceptada, sustentada en la facultad de dirección contractual del Estado, la protección del interés público y los recursos estatales, la garantía de condiciones de ejecución adecuadas para el contratista y el carácter excepcional, motivado y temporal de la medida.

V. CONSIDERACIONES PRESUPUESTALES

La suspensión no implica adición de valor ni genera por sí misma pagos adicionales; durante el periodo suspendido no se causan obras y los flujos de caja se reprograman al reinicio. Se conserva el valor vigente del contrato ($10.791.127.273,00).

VI. CONCEPTO DE LA SUPERVISIÓN

Con base en i) las solicitudes del contratista (Oficio CJ1-SC-1136-432 del 19 de marzo de 2025, ii) El aval presentado por la interventoría (CS-MVL-FDLSC-INTV-1144-2024-528-2026 del 20 de marzo de 2026) y iii) los conceptos técnicos y jurídicos plasmados en las líneas arriba, se conceptúa procedente y necesaria la suspensión temporal a partir del 20 de marzo de 2026, sin adición de valor, para proteger la ejecución y el balance de las actividades.

La suspensión se extenderá por un (1) mes o hasta que se superen las causas que dieron origen a dicha suspensión.

Análisis del porcentaje del valor de la adición, incluyendo las anteriores si las hubiere con

VI. APROBACIONES
Con fundamento en lo anterior, en calidad de I) ordenador del gasto del contrato FDLS-COP-1136-2024, y II) de acuerdo con el aval presentado por la interventoría, y III) la revisión presentada por los apoyos a la supervisión validamos la Suspensión No. 1 del Contrato de Obra No. FDLS-COP-1136-2024, la cual se extenderá desde el 20 de marzo de 2026, por un (1) mes, o hasta que se superen las causas que dieron origen a dicha suspensión. _____ **CARLOS HERNANDO MACIAS MONTOYA** Supervisor del contrato de interventoría FDLS-INTV-1144-2024 Alcalde Local de San Cristóbal _____ **ISOLIER ANDRES EGUIS BENITEZ** Apoyo a la Supervisión del contrato de interventoría FDLS-INTV-1144-2024 _____ **DANIELA VANESA CAMPO GRANADOS** Apoyo a la Supervisión del contrato de interventoría FDLS-INTV-1144-2024 Proyectó: Daniela Vanesa Campo Granados – Apoyo a la Supervisión 445-2026 CPS-P(147058) Proyectó: Aleyra Capera Rodriguez – Abogada apoyo infraestructura 327-2026 CPS-P(145168) Revisó: Otto Gabriel Forero V – Abogado Despacho – 115-2026 CPS-P (147053) Isolier Andrés Eguis Benítez – Gerente Área de Infraestructura 114-2026 CPS-P(147044)