



ESTUDIO DE JUSTIFICACIÓN AL OTROSÍ N° 1 DEL CONTRATO DE OBRA No. LP-SID-010-2025, CUYO OBJETO CONSISTE EN «OBRAS DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL CIRCUITO VIAL DEL NORTE Y CORREDOR HISTÓRICO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA»

1. ANTECEDENTES DE LA CONTRATACIÓN.

La ciudad de Cartagena de Indias le apuesta en este cuatrienio a ser una ciudad de derechos, y por consiguiente, es deber de la Administración Distrital orientar las acciones hacia el cumplimiento de lo consignado en el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 «Cartagena ciudad de derechos». A partir de este instrumento de planeación, dentro de los principales retos a enfrentar -artículo 4 del Acuerdo 139 de 29 de mayo de 2024-, se encuentra mejorar la infraestructura vial. Al respecto, la Línea Estratégica 4 «Ciudad Conectada y Sostenible», a través de sus impulsores de avance buscan entre otros, mejorar la movilidad, la infraestructura y la accesibilidad, en armonía con la protección de nuestros ecosistemas. Esta Línea, «apuesta a fortalecer el ordenamiento territorial, la infraestructura y la accesibilidad para mejorar la proximidad de los ciudadanos con los lugares donde satisfacen sus necesidades básicas e impulsar al conexión e integración regional de la ciudad con su zona rural, municipios aledaños, la región y el mundo».

En este contexto, el Componente impulsor de avance: Infraestructura, Movilidad Sostenible y Accesibilidad para Todos, fue desarrollado en el Plan de Desarrollo de la siguiente manera:

«12.6 Componente impulsor de avance: Infraestructura, Movilidad Sostenible y Accesibilidad para Todos

La intervención en la malla vial de Cartagena es esencial para el desarrollo de la ciudad. Las acciones coordinadas con diferentes dependencias y la aplicación de normativas relacionadas con las soluciones viales buscan minimizar riesgos y promover un crecimiento que beneficie a todos. La mejora, construcción y rehabilitación de vías urbanas y rurales no solo mejora la movilidad, sino también la calidad de vida, reduciendo tiempos de traslado y mejorando el desplazamiento vehicular.

Esto contribuye a una reducción de la violencia entre transeúntes, accidentes y contaminación visual y auditiva. Este impulsor resolverá problemas de conectividad y movilidad, especialmente en puntos críticos de la ciudad, mediante la construcción de infraestructura vial, garantizando así un desplazamiento más fluido y seguro. Adicionalmente, se prioriza el respeto al peatón y la proximidad, fomentando una ciudad más accesible y amigable para todos los ciudadanos».

Y, dentro de los indicadores de resultado para el cuatrienio gubernamental:

Indicador	Línea base	Unidad medida	de	Meta	del	ODS asociado
Porcentaje de kilómetros de vías del Distrito (rurales y urbanas) diseñadas e intervenidas por la Secretaría de Infraestructura	N/D	Porcentaje		Incrementar a 60% el porcentaje de vías del Distrito diseñadas e intervenidas por la Secretaría de Infraestructura		11. Ciudades y comunidades sostenibles

El Distrito de Cartagena de Indias D. T. y C ha realizado esfuerzos significativos en los últimos años para mejorar la malla vial urbana y rural, permitiendo el desplazamiento a diferentes lugares de interés. Sin embargo, la movilidad en las vías urbanas enfrenta dificultades debido al mal estado de estas, lo que afecta el entorno urbanístico y la salud de los habitantes.

Actualmente, las vías urbanas presentan bajos niveles de servicio, con altas demandas que no pueden ser atendidas adecuadamente. Esto resulta en mayores costos de operación vehicular y tiempos de



viaje más largos. Otro problema es el impacto a la salud ya que el mal estado de las vías contribuye a la emisión de partículas que afectan la salud de los habitantes, provocando enfermedades respiratorias.

Es fundamental que las vías garanticen a los usuarios un desplazamiento cómodo y seguro. Sin embargo, en la ciudad de Cartagena, un alto porcentaje de las vías requiere intervención, ya que no cumplen adecuadamente con estos principios.

En ese orden de ideas, el Secretario de Despacho, asignado a la Secretaria de Infraestructura del Distrito de Cartagena, atendiendo a sus funciones, adelanto todos los tramites, actuaciones para la gestión de inversión, estudios, presupuesto y diseños tendientes a la maduración del proyecto y la elaboración de los documentos previos cuyo propósito es satisfacer la necesidad de contratar la **«OBRAS DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL CIRCUITO VIAL DEL NORTE Y CORREDOR HISTÓRICO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA»**. Una vez agotada la fase anterior, el precitado funcionario determino los requisitos habilitantes y de ponderación de carácter jurídico, técnico y financiero que se consignaron en el estudio previo y en los pliegos de condiciones, con los cuales se dio apertura al Proceso de Contratación **LP-SID-010-2025** que permitió la escogencia del Contratista una vez se concluido el proceso de selección.

Cumplidas las etapas del proceso de selección y mediante Resolución No. 10561 de 2025 la Entidad adjudicó el contrato al proponente **CONSORCIO VÍAS HEROICAS DEL NORTE**, representado por **FERNANDO CARLOS PATERNINA GARCÍA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.044.908.415, estructura plural integrada por: PAZ CONSTRUCCIONES S.A.S. con NIT. 900.789.716-6 con un 60 % de participación; CQK CONSTRUCCIONES S.A.S., con NIT. 900.588.702-0 con un 30 % de participación; y CONSTRUCTORA SAN MARINO S.A.S. con NIT. 901.354.490-3 con un 10 % de participación. La contratación tendrá un valor de hasta **CUARENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS DIECIOCHO MILLONES CIENTO SETENTA Y TRES MIL QUINCE PESOS CON SESENTA Y SIETE CENTAVOS (\$ 45.418.173.015,67) M/CTE.**

Es así que el contrato **LP-SID-010-2025** derivado de la referida selección fue aprobado electrónicamente por el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias el 09 de enero de 2026, e iniciado el 16 de enero de 2026 con un plazo de ejecución inicial de **OCHO (08) MESES** previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL.

Mediante oficio CVHN-OF-20260213-1 de fecha 13 de febrero de 2026, el contratista **CONSORCIO VIAS DE HEROICAS DEL NORTE**, presentó Balance de Obra No. 1 y la inclusión de ítems no previstos, al Contrato de Obra **LP-SID-010-2025** cuyo objeto consiste en: **“OBRAS DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL CIRCUITO VIAL DEL NORTE Y CORREDOR HISTORICO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS”**, dentro del cual manifiesta:

*“(…) En mi calidad de Representante Legal del **CONSORCIO VÍAS HEROICAS DEL NORTE**, contratista del Contrato de Obra No. LP-SID-010-2025, me permito remitir a la Interventoría la **Certificación de Razones Técnicas (CRT)** junto con los documentos soporte correspondientes al **balance de obra propuesto**, elaborado como resultado del proceso de revisión técnica adelantado durante la etapa inicial de ejecución contractual.*

*La presente certificación se deriva de la revisión detallada de los estudios, diseños, cantidades de obra y condiciones verificadas en campo, actividad contemplada dentro del presupuesto contractual mediante el ítem **AJUSTE DE ESTUDIOS Y DISEÑOS**, cuyo propósito es permitir la verificación, actualización y optimización de las soluciones constructivas, conforme a las condiciones actuales de los corredores intervenidos y a los requerimientos técnicos necesarios para garantizar la correcta ejecución del objeto contractual.*

*Como resultado de dicha revisión, se identificó la necesidad de efectuar un **balance de obra**, el cual contempla mayores cantidades, menores cantidades e ítems no previstos, orientado a ajustar las actividades inicialmente proyectadas, priorizar las que resultan necesarias para la continuidad del*



cronograma y asegurar la adecuada ejecución del proyecto, sin que ello implique modificación del objeto contractual.

(...)

Para efectos de su revisión, se adjunta la documentación organizada de la siguiente manera:

- *Certificación de Razones Técnicas – CRT*
- *Presupuesto de obra actualizado*
- *Memorias de cantidades de obra*
- *Análisis de precios unitarios de ítems no previstos*
- *Planos y soportes técnicos asociados al ajuste*
- *Documentos técnicos derivados del proceso de ajuste de estudios y diseños”*

En documento adjunto por el contratista, se enlistan los ítems no previstos a incluir, así como su justificación así:

LISTA NP			
No.	Descripción	Unidad	Valor
CIRCUITO VIAL DEL NORTE			
N.P.1	Suministro y Colocación de Material Tipo Pedraplen	m3	\$ 203.673,16
N.P.2	Suministro y Colocación de Colchaceto para protección de taludes	m2	\$ 253.167,36
N.P.3	Concreto de f'c = 4000psi para obras hidráulicas	m3	\$1.267.362,25
N.P.4	Acero de Refuerzo PDR-60, Fy: 4200 kg/cm2 para obras hidráulicas (Incluye figurado y colocación)	kg	\$ 9.384,14
CORREDOR HISTORICO			
N.P.5	PAVIMENTO RÍGIDO EN CONCRETO 4.2 MPA ESTAMPADO, PIGMENTADO, PREMEZCLADO, ACELERADO A 3 DÍAS, E=0,25m INCLUYE REFUERZO Y CANASTILLA DE 1/4", CON PASADORES DE 1 1/4" L=0,45 M C/0,30M, BARRAS DE AMARRE DE 1/2" L= 0,85M C/1,00M, ANTISOL, PLÁSTICO, RIELES Y MANO DE OBRA	m2	\$ 694.468,27
N.P.6	PAVIMENTO RÍGIDO EN CONCRETO 4.2 MPA, PIGMENTADO, PREMEZCLADO, E=0,25m INCLUYE REFUERZO Y CANASTILLA DE 1/4", CON PASADORES DE 1 1/4" L=0,45 M C/0,30M, BARRAS DE AMARRE DE 1/2" L= 0,85M C/1,00M, ANTISOL, PLÁSTICO, RIELES Y MANO DE OBRA	m2	\$ 665.548,28
N.P.7	Construcción de Andenes en Concreto Pigmentado, estampado de 3500psi e=12.5cm. Incluye Adecuación de Terreno y Refuerzo	m2	\$ 265.629,73

Que, mediante oficio CSVN-2026-012 de fecha 28 de febrero de 2026, el **CONSORCIO SUPERVISOR VIAL DEL NORTE**, identificado con NIT. 902.022089-1, representado por DANIELA MARÍA GRANADOS MIRANDA, de cedula de ciudadanía 1.083.025.371, estructura plural conformada por las siguientes sociedades: **CONSULTORIAS ASESORIAS Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN S.A.S.** con NIT. 900.790.106-5 con un porcentaje de participación del 70 %, y **LONDOÑO INGENIERIA CIVIL S.A.S.** con NIT. 901.735.534-4 con un porcentaje de participación del 30%, en su calidad de interventor del contrato de obra, avaló el balance de obra y la inclusión de ítems no previstos, al considerar que los documentos y registros presentados por el contratista responden a necesidades técnicas reales identificadas durante la ejecución del contrato, las cuales, se sustentan en las memorias de cálculo, análisis técnicos y verificaciones en campo que servirán para garantizar la funcionalidad, continuidad y durabilidad de la infraestructura vial proyectada, evitando la ejecución de soluciones parciales o técnicamente incompletas. En ese sentido, la interventoría desarrolla los análisis correspondientes, a saber: i) la inclusión de ítems no previstos propuestos por el contratista y ii) el Balance de Obra No. 1, así:

(...)

En el marco de la ejecución del contrato de obra en referencia, y una vez revisada la documentación remitida por el contratista CONSORCIO VÍAS HEROICAS DEL NORTE, mediante oficio No. CVHN-OF-20260213-1 de fecha 13 de febrero de 2026, esta interventoría se permite remitir para su conocimiento y trámite la Certificación de Razones Técnicas (CRT) correspondiente al balance de obra propuesto, junto con los documentos soporte presentados, resultado del proceso de revisión técnica adelantado durante la etapa inicial de ejecución contractual.

El balance presentado se deriva del proceso de verificación y ajuste de los estudios y diseños, actividad contemplada dentro del presupuesto contractual mediante el ítem AJUSTE DE ESTUDIOS Y DISEÑOS, cuyo propósito es permitir la validación técnica de las soluciones



proyectadas y su adecuación a las condiciones reales encontradas en campo, así como la optimización de las cantidades de obra necesarias para garantizar la correcta ejecución del objeto contractual.

Como resultado de dicha revisión, se identificó la necesidad de efectuar una redistribución de cantidades, incluyendo mayores cantidades, menores cantidades e ítems no previstos, con el fin de optimizar la utilización de los recursos disponibles, priorizar las actividades requeridas para la continuidad del cronograma y asegurar la ejecución de las intervenciones más relevantes dentro del alcance contractual, conforme a las condiciones reales verificadas durante la etapa de ajuste de estudios y diseños.

(...)

A su vez, financieramente, se realizó la revisión presupuestal de los Análisis de Precios Unitarios (APU) presentados por el contratista, verificando que los mismos se encuentren acordes con las condiciones de ejecución previstas en el contrato, así como con los insumos, equipos, rendimientos y mano de obra necesarios para el adecuado desarrollo de las actividades. Como resultado de dicha revisión, se establece que los APU evaluados se encuentran conformes con las especificaciones técnicas, las cantidades de obra aprobadas y los valores de referencia del mercado, evidenciándose coherencia en la estructuración de costos y correspondencia con las obligaciones contractuales.” Negrilla y cursiva fuera del texto original.

En documento adjunto se realiza un análisis en detalles de las condiciones técnicas, el contratista interventor se señalo lo siguiente:

“(...)

1.3. RAZONES TÉCNICAS ESPECIFICAS POR ITEM

1.3.1. RAZONES ESPECIFICAS DE ITEMS NO PREVISTOS

NP.1 SUMINISTRO Y COLOCACION DE MATERIAL TIPO PIEDRAPLEN

La actividad corresponde al suministro, transporte y colocación de material tipo pedraplén, utilizado para mejorar las condiciones de soporte del terreno y conformar una base estructural estable para la ejecución de las obras proyectadas. Durante el desarrollo de las actividades de intervención se identificaron sectores donde las condiciones del terreno presentan limitaciones en cuanto a su capacidad portante, así como presencia de humedad que puede afectar la estabilidad de las estructuras proyectadas. La incorporación de material tipo pedraplén impacta el proyecto de forma positiva de las siguientes maneras:

- ☐ Mejora de la capacidad portante del terreno: el pedraplén permite distribuir adecuadamente las cargas transmitidas por la estructura del pavimento, proporcionando una base más estable para la ejecución de la vía.
- ☐ Facilitación del drenaje interno del terreno: la estructura granular del pedraplén permite la evacuación del agua presente en el suelo, reduciendo los efectos de la saturación y contribuyendo a mantener condiciones adecuadas de soporte.
- ☐ Incremento de la estabilidad de la estructura vial: al conformar una capa de transición entre el suelo natural y la estructura del pavimento, el pedraplén mejora el comportamiento estructural del sistema vial.
- ☐ Reducción de asentamientos diferenciales: la utilización de material pétreo de gran tamaño contribuye a minimizar deformaciones del terreno y posibles asentamientos que puedan afectar la superficie de rodadura.
- ☐ Mejor adaptación a suelos de baja capacidad portante: el pedraplén es una solución técnica comúnmente utilizada en zonas con suelos blandos o con presencia de humedad, donde se requiere mejorar las condiciones de soporte del terreno.
- ☐ Mayor durabilidad de la estructura del pavimento: al mejorar las condiciones del terreno de fundación, se reduce el riesgo de fallas prematuras en la estructura vial.

Por lo anterior, se considera necesario incorporar la actividad suministro y colocación de material tipo pedraplén como actividad no prevista dentro del proyecto. Las cantidades fueron cuantificadas, balanceadas y contempladas en su totalidad dentro del alcance del



proyecto, resaltando una vez más que no se altera el objeto principal en ninguna de las condiciones señaladas inicialmente con respecto a los términos de viabilidad y aprobación del presente proyecto.

NP.2 COLCHACRETO PARA PROTECCION DE TALUDES

Un talud de tierra no puede considerarse estable indefinidamente, porque tarde o temprano la estabilidad que pueda presentar se pierde, debido a los agentes naturales tales como las presiones hidrostáticas, el intemperismo y la erosión. Factores como el aumento temporal de cargas, la reducción de la resistencia del suelo, una redistribución desfavorable de esfuerzos son causas que contribuyen de una u otra manera a que el talud busque su posición más estable.

Durante el desarrollo de las actividades de intervención en el Circuito Vial del Norte, se identificaron sectores donde las condiciones del terreno y la presencia de escorrentías superficiales generan riesgos potenciales de erosión en los taludes adyacentes a la zona de intervención. Estas condiciones evidencian la necesidad de implementar soluciones constructivas que permitan proteger dichas superficies y garantizar la estabilidad de las zonas intervenidas frente a los efectos del agua y la acción de agentes externos.

La presencia de taludes expuestos y susceptibles a procesos de erosión hace necesario implementar medidas de protección que permitan controlar el deterioro progresivo del terreno y evitar posibles afectaciones a las estructuras viales proyectadas. La utilización de colchacreto constituye una solución técnica adecuada para este tipo de condiciones, ya que permite generar una capa protectora que reduce la acción erosiva del agua sobre el terreno y contribuye a mantener la estabilidad de los taludes.

La implementación de colchacreto en los sectores identificados genera beneficios técnicos para el proyecto, entre los cuales se destacan:

- Protección del talud frente a procesos de erosión: el recubrimiento en concreto actúa como una barrera que reduce el efecto de la escorrentía superficial sobre el terreno.*
- Mayor estabilidad de las zonas intervenidas: al controlar el deterioro del talud se disminuye el riesgo de desprendimientos o deslizamientos que puedan afectar la infraestructura vial.*
- Control del flujo superficial de agua: la superficie del colchacreto contribuye a conducir adecuadamente el flujo de escorrentías, evitando el deterioro progresivo del terreno.*
- Incremento de la durabilidad de las obras ejecutadas: al proteger los taludes se reducen posibles afectaciones futuras sobre la estructura vial y los elementos asociados a la intervención.*

En virtud de lo anterior, se considera técnicamente procedente incorporar la actividad colchacreto para protección de taludes como actividad no prevista (NP) dentro del proyecto, con el fin de garantizar la estabilidad de las zonas intervenidas y contribuir al adecuado funcionamiento de la infraestructura vial objeto del contrato.

Las cantidades fueron cuantificadas, balanceadas y contempladas en su totalidad dentro del alcance del proyecto, resaltando una vez más que no se altera el objeto principal en ninguna de las condiciones señaladas inicialmente con respecto a los términos de viabilidad y aprobación del presente proyecto.

NP.3 CONCRETO CLASE D PARA OBRAS HIDRAULICAS

La actividad corresponde al suministro y colocación de concreto clase D para obras hidráulicas, material utilizado para la construcción de elementos estructurales destinados al manejo, conducción y control de aguas superficiales dentro del área de intervención del proyecto.

Este tipo de concreto se caracteriza por poseer propiedades mecánicas y de durabilidad adecuadas para estructuras sometidas a condiciones de humedad permanente o





intermitente, así como a la acción del flujo de agua, garantizando el adecuado desempeño de las obras hidráulicas proyectadas.

Durante el desarrollo de las actividades de intervención en los sectores correspondientes al Circuito Vial del Norte, se identificaron condiciones hidráulicas que requieren la implementación de elementos constructivos destinados a garantizar el adecuado manejo de escorrentías superficiales y drenajes presentes en el área de intervención. Estas condiciones evidencian la necesidad de ejecutar estructuras hidráulicas que permitan controlar y conducir adecuadamente los flujos de agua, evitando posibles afectaciones a la infraestructura vial proyectada.

La presencia de escorrentías superficiales y drenajes naturales en los sectores intervenidos hace necesario implementar soluciones constructivas que permitan canalizar y controlar el flujo de agua de manera adecuada. La utilización de concreto clase D para la construcción de obras hidráulicas garantiza la resistencia y durabilidad necesarias para este tipo de estructuras, permitiendo que los elementos construidos soporten adecuadamente las cargas hidráulicas y las condiciones ambientales propias del entorno donde se ejecuta el proyecto.

La incorporación de esta actividad dentro del proyecto permite ejecutar las estructuras hidráulicas necesarias para garantizar el adecuado manejo de aguas en los sectores intervenidos, contribuyendo al correcto funcionamiento de la infraestructura vial y al adecuado comportamiento de las obras ejecutadas.

En virtud de lo anterior, se considera técnicamente procedente incorporar la actividad concreto clase D para obras hidráulicas como actividad no prevista (NP) dentro del proyecto, con el fin de garantizar el adecuado manejo de aguas y la estabilidad de la infraestructura vial intervenida.

Las cantidades fueron cuantificadas, balanceadas y contempladas en su totalidad dentro del alcance del proyecto, resaltando una vez más que no se altera el objeto principal en ninguna de las condiciones señaladas inicialmente con respecto a los términos de viabilidad y aprobación del presente proyecto.

NP. 4 ACERO DE REFUERZO PARA OBRAS HIDRAULICAS

La actividad corresponde al suministro, corte, figurado y colocación de acero de refuerzo para obras hidráulicas, elemento estructural utilizado para reforzar las estructuras de concreto destinadas al manejo y control de aguas dentro del área de intervención del proyecto. El acero de refuerzo se incorpora dentro de los elementos de concreto con el fin de mejorar su capacidad estructural y garantizar su comportamiento adecuado frente a los esfuerzos generados por cargas hidráulicas y condiciones de servicio.

Durante el desarrollo de las actividades de intervención se identificó la necesidad de ejecutar estructuras hidráulicas destinadas a controlar y conducir adecuadamente las escorrentías presentes en los sectores intervenidos del Circuito Vial del Norte.

Para garantizar el adecuado desempeño estructural de estas obras, se requiere la incorporación de elementos de refuerzo que permitan mejorar la resistencia de las estructuras construidas en concreto.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se considera técnicamente procedente incorporar la actividad acero de refuerzo para obras hidráulicas como actividad no prevista (NP) dentro del proyecto, con el fin de garantizar la estabilidad, resistencia y durabilidad de las estructuras hidráulicas requeridas para el adecuado funcionamiento de la infraestructura vial intervenida.

Las cantidades fueron cuantificadas, balanceadas y contempladas en su totalidad dentro del alcance del proyecto, resaltando una vez más que no se altera el objeto principal en ninguna de las condiciones señaladas inicialmente con respecto a los términos de viabilidad y aprobación del presente proyecto.





CORREDOR HISTORICO

NP 1. SUMINISTRO Y COLOCACION DE MATERIAL TIPO PIEDRAPLEN

Durante el desarrollo de las actividades de intervención en algunos sectores del Corredor Histórico, se evidenciaron condiciones del terreno que requieren la implementación de soluciones orientadas a mejorar la capacidad portante del suelo existente.

Estas condiciones pueden afectar el adecuado comportamiento de las estructuras proyectadas si no se implementan medidas de mejoramiento del terreno. El uso de material tipo pedraplén constituye una solución técnica adecuada para mejorar las condiciones del terreno existente, permitiendo conformar una base estructural estable que favorece la distribución de cargas transmitidas por las estructuras proyectadas.

La ejecución de esta actividad permite mejorar las condiciones del terreno presente en los sectores intervenidos, garantizando una base adecuada para la ejecución de las obras contempladas dentro del proyecto. En virtud de lo anterior, se considera técnicamente procedente incorporar la actividad suministro y colocación de material tipo pedraplén como actividad no prevista (NP) dentro del proyecto.

NP.5 PAVIMENTO RÍGIDO EN CONCRETO 4.2 MPA ESTAMPADO, PIGMENTADO, PREMEZCLADO, E=0,25m INCLUYE REFUERZO Y CANASTILLA DE 1/4", CON PASADORES DE 1 1/4" L=0,45 M C/0,30M, BARRAS DE AMARRE DE 1/2" L= 0,85M C/1,00M, ANTISOL, PLÁSTICO, RIELES Y MANO DE OBRA.

La implementación de pavimento en concreto estampado y pigmentado en el Centro Histórico de Cartagena responde a la necesidad de conservar y exaltar su carácter patrimonial, en coherencia con su reconocimiento como Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad. Las calles de este sector no solo cumplen una función de movilidad, sino que constituyen un elemento esencial en la construcción de la memoria urbana, donde históricamente han predominado materiales como la piedra y los adoquines, que aportan identidad, textura y valor estético al paisaje.

En este sentido, el uso de concreto estampado y pigmentado permite reproducir de manera fiel esas características tradicionales, respetando la lectura histórica del espacio y evitando la introducción de materiales ajenos que puedan generar rupturas visuales o descontextualización.

Más allá de una solución constructiva, se trata de una estrategia de integración patrimonial que busca mantener la autenticidad del entorno urbano. Adicionalmente, el Centro Histórico de Cartagena es un referente a nivel internacional, no solo por su valor arquitectónico, sino por la imagen que proyecta al mundo como destino turístico y cultural. La calidad, coherencia y cuidado de sus espacios públicos inciden directamente en esa percepción global. Por ello, la implementación de este tipo de pavimento contribuye a consolidar una imagen urbana armónica, que respeta su legado histórico mientras responde a las necesidades contemporáneas, fortaleciendo así su valor como bien patrimonial y su posicionamiento ante la comunidad nacional e internacional.

En el marco de las intervenciones proyectadas para el Corredor Histórico, y atendiendo los lineamientos definidos por la administración Distrital, se identificó la necesidad de incorporar la actividad correspondiente a PAVIMENTO RÍGIDO EN CONCRETO 4.2 MPA ESTAMPADO, PIGMENTADO, PREMEZCLADO, E=0,25m INCLUYE REFUERZO Y CANASTILLA DE 1/4", CON PASADORES DE 1 1/4" L=0,45 M C/0,30M, BARRAS DE AMARRE DE 1/2" L= 0,85M C/1,00M, ANTISOL, PLÁSTICO, RIELES Y MANO DE OBRA, como una solución constructiva que no solo responde a los requerimientos estructurales del proyecto, sino también a las condiciones urbanísticas, arquitectónicas y paisajísticas propias del sector intervenido. La incorporación de este ítem obedece a la necesidad de ejecutar una superficie de rodadura con las condiciones técnicas necesarias para soportar adecuadamente las cargas de servicio previstas, manteniendo al mismo tiempo una apariencia urbana acorde con el carácter representativo del entorno histórico, donde las



intervenciones en espacio público y vías deben procurar una adecuada integración entre funcionalidad, durabilidad e imagen urbana. La utilización de concreto rígido estampado y pigmentado permite aportar valor arquitectónico a la intervención, mejorar la percepción visual del corredor, fortalecer la recuperación integral del espacio intervenido y generar una solución vial con mayores condiciones de uniformidad estética frente al contexto del sector. Adicionalmente, la conformación de este pavimento con elementos tales como refuerzo, canastillas, pasadores, barras de amarre, aditivo protector contra rayos solares, plástico, rieles y demás componentes asociados, permite garantizar un adecuado comportamiento estructural del pavimento, mejorar la transferencia de cargas, controlar el desempeño de las juntas y contribuir a la durabilidad de la solución adoptada.

En consecuencia, este NP representa una actividad de alta relevancia dentro del proyecto, en tanto permite armonizar la exigencia técnica de una estructura de pavimento rígido con la necesidad de consolidar una intervención urbana de mayor calidad, mejorando simultáneamente la movilidad vehicular, la imagen del corredor y la integración de la infraestructura con el entorno patrimonial del sector. Las cantidades fueron cuantificadas, balanceadas y contempladas en su totalidad dentro del alcance del proyecto, resaltando una vez más que no se altera el objeto principal en ninguna de las condiciones señaladas inicialmente con respecto a los términos de viabilidad y aprobación del presente proyecto.

NP. 6 PAVIMENTO RÍGIDO EN CONCRETO 4.2 MPA, PIGMENTADO, PREMEZCLADO, E=0,25m INCLUYE REFUERZO Y CANASTILLA DE 1/4", CON PASADORES DE 1 1/4" L=0,45 M C/0,30M, BARRAS DE AMARRE DE 1/2" L= 0,85M C/1,00M, ANTISOL, PLÁSTICO, RIELES Y MANO DE OBRA

Para el desarrollo de las intervenciones contempladas en el Corredor Histórico, se identificó igualmente la necesidad de incorporar la actividad correspondiente a PAVIMENTO RÍGIDO EN CONCRETO 4.2 MPA, PIGMENTADO, PREMEZCLADO, E=0,25m INCLUYE REFUERZO Y CANASTILLA DE 1/4", CON PASADORES DE 1 1/4" L=0,45 M C/0,30M, BARRAS DE AMARRE DE 1/2" L= 0,85M C/1,00M, ANTISOL, PLÁSTICO, RIELES Y MANO DE OBRA, como parte de la solución técnica y urbana requerida para garantizar una intervención coherente con las características del sector y con los criterios de diseño definidos para el proyecto. La ejecución de este ítem responde a la necesidad de construir una estructura de pavimento rígido con capacidad suficiente para atender las condiciones de servicio previstas, incorporando además un acabado pigmentado que permita mejorar la integración visual de la vía con el entorno urbano existente.

A diferencia de una solución convencional, este tipo de pavimento aporta una mejor lectura urbana del espacio intervenido, favorece la homogeneidad estética del corredor, contribuye a la valorización del entorno y permite que la infraestructura vial no sea entendida únicamente como una solución funcional de movilidad, sino también como un elemento articulador del paisaje urbano. Desde el punto de vista técnico, la inclusión del refuerzo, canastillas, pasadores, barras de amarre y demás elementos contemplados en el ítem permite garantizar el adecuado comportamiento estructural del pavimento, mejorar la distribución de esfuerzos, controlar el desempeño de las juntas y asegurar la estabilidad y durabilidad de la estructura durante su vida útil. Así mismo, la utilización de concreto pigmentado favorece una intervención con mayor calidad visual y mejor adaptación al contexto del centro histórico, lo integración visual de la vía con el entorno urbano existente. A diferencia de una solución convencional, este tipo de pavimento aporta una mejor lectura urbana del espacio intervenido, favorece la homogeneidad estética del corredor, contribuye a la valorización del entorno y permite que la infraestructura vial no sea entendida únicamente como una solución funcional de movilidad, sino también como un elemento articulador del paisaje urbano. Desde el punto de vista técnico, la inclusión del refuerzo, canastillas, pasadores, barras de amarre y demás elementos contemplados en el ítem permite garantizar el adecuado comportamiento estructural del pavimento, mejorar la distribución de esfuerzos, controlar el desempeño de las juntas y asegurar la estabilidad y durabilidad de la estructura durante su vida útil. Así mismo, la utilización de concreto



pigmentado favorece una intervención con mayor calidad visual y mejor adaptación al contexto del centro histórico.

NP 7CONSTRUCCION DE ANDENES EN CONCRETO PIGMENTADO, ESTAMPADO DE 3500PSI E=12.5CM. INCLUYE ADECUACION DE TERRENO Y REFUERZO

La implementación de pavimento y andenes en concreto estampado y pigmentado en el Centro Histórico de Cartagena responde a la necesidad de conservar y exaltar su carácter patrimonial, en coherencia con su reconocimiento como Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad. Las calles de este sector no solo cumplen una función de movilidad, sino que constituyen un elemento esencial en la construcción de la memoria urbana, donde históricamente han predominado materiales como la piedra y los adoquines, que aportan identidad, textura y valor estético al paisaje.

En este sentido, el uso de concreto estampado y pigmentado permite reproducir de manera fiel esas características tradicionales, respetando la lectura histórica del espacio y evitando la introducción de materiales ajenos que puedan generar rupturas visuales o descontextualización. Más allá de una solución constructiva, se trata de una estrategia de integración patrimonial que busca mantener la autenticidad del entorno urbano. Adicionalmente, el Centro Histórico de Cartagena es un referente a nivel internacional, no solo por su valor arquitectónico, sino por la imagen que proyecta al mundo como destino turístico y cultural. La calidad, coherencia y cuidado de sus espacios públicos inciden directamente en esa percepción global. Por ello, la implementación de este tipo de pavimento contribuye a consolidar una imagen urbana armónica, que respeta su legado histórico mientras responde a las necesidades contemporáneas, fortaleciendo así su valor como bien patrimonial y su posicionamiento ante la comunidad nacional e internacional.”

Aunado a ello, el supervisor del contrato de interventoría emitió Oficio AMC-OFI-0039124-2026 de fecha 25 de marzo de 2026, mediante el cual da concepto favorable frente a la revisión y aprobación de inclusión de ítems no previstos y balance de obra. Este documento hace parte integral del presente modificatorio.

Con ocasión de la solicitud elevada por el contratista para la validación e inclusión de ítems no previstos, la aprobación del Balance de Cantidades de Obra No. 1 del Contrato de Obra No. **LP-SID-010-2025**, el interventor del contrato, **CONSORCIO SUPERVISOR VIAL DEL NORTE** previo análisis de los motivos expuestos, considera procedente efectuar las modificaciones solicitadas.

El objeto primordial de la presente modificación procede a partir de la necesidad de incluir ítems no previstos y aprobación del Balance de Cantidades de Obra No. 1 del Contrato de Obra No. **LP-SID-010-2025**, con fundamento en el escrito de justificación y conveniencia realizada por la interventoría.

Con la presente modificación le corresponde al Contratista ajustar al cronograma de obras, aprobado por la interventoría.

Es del caso precisar que, además de haberse estudiado la conveniencia de la modificación a introducir, enmarcada en la suscripción de un otrosí, resulta necesario dejar por sentado que:

1. Con la modificación que se suscribirá, no se está alterando el objeto de la contratación, puesto que lo perseguido es precisamente garantizar el cumplimiento de los objetivos trazados con la celebración del contrato.
2. La modificación que quedará condensada mediante un instrumento denominado otrosí, así como la del presente documento de justificación.
3. La suscripción del correspondiente Otrosí se efectuará al interior de las cláusulas correspondientes.
4. La existencia de un acuerdo escrito como una condición ad substantian actus para la modificación del contrato estatal, se cumplirá cuando las partes suscriban el otrosí señalado.
5. La modificación no genera un desequilibrio en la ecuación económica del contrato, puesto que, la mutación se efectúa con apego irrestricto a la necesidad de resolver las vicisitudes que naturalmente son inherentes a este tipo contractual, y que son aceptadas por el Contratista.



En razón a las consideraciones expuestas, se encuentran satisfechos los presupuestos legales y jurisprudenciales para modificar el Contrato No. **LP-SID-010-2025**.

3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

Dentro de los fundamentos jurídicos se destacan el mandato impuesto en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, a todos los servidores públicos, en el que se deja una clara obligación y fin, puesto que con la celebración de los 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.»

La Honorable Corte Constitucional, mediante Sentencia C-300 de 2012, ha precisado que: «[...] *Por regla general, 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 por ejemplo los artículos 14 y 16 de la Ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para “(...) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación”, entre otros.*»

Por su parte, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en Concepto del 13 de agosto de 2009 señaló en similar sentido, que: «La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.»

Igualmente, la jurisprudencia del Consejo de Estado, en Sentencia del 16 de marzo de 2015, Rad. 30689, el cual indicó que ante la necesidad de modificar o adicionar un contrato y/o convenio, deben verificarse de manera ineludible, entre otros, cinco (5) aspectos a saber: «(i) Que el contrato adicional o modificatorio conste por escrito, en la medida que es un requisito de existencia del contrato estatal. (ii) Que se suscriba la convención dentro del plazo o vigencia del contrato, toda vez que un contrato cuyo plazo o condición ha operado, no es susceptible de ser adicionado, circunstancia en la que habría lugar a adelantar un nuevo proceso licitatorio o de selección de contratista, (iii) Que no se adicione – por regla general– en más allá del cincuenta (50) por ciento de su valor inicial, expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (iv) Que el objeto del contrato principal no se haya agotado, es decir, que todavía exista y sea viable su ejecución, y (v) Que no se altere el contenido del objeto inicial por uno nuevo, so pena de que el contrato adicional quede afectado de nulidad.»

El interventor del presente contrato tramitó ante el Distrito de Cartagena, la solicitud de inclusión de ítems no previstos y actualización de balance de obra No. 1 de que trata este estudio, en consecuencia el Otrosí que se estudia se basa en los soportes, justificación y conveniencia realizada bajo responsabilidad exclusiva y a su vez ha solicitado la suscripción del mismo con el fin de garantizar los intereses generales, y en ejercicio de los deberes, responsabilidades y facultades definidas en la Ley 1474 de 2011, justificaciones y conveniencia sin la que sería improcedente el presente Otrosí.

4. OTROS ASPECTOS QUE SE DISPONDRÁN CON LA CELEBRACIÓN DEL OTROSÍ QUE MODIFIQUE EL CONTRATO:

a. Recursos requeridos para la adición del contrato:

La prórroga contractual que se desprenderá de la celebración de un otrosí no genera mayores erogaciones a las establecidas en el contrato.

5. GARANTÍAS QUE LA ENTIDAD ESTATAL CONTEMPLA EXIGIR EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN.





En virtud de lo establecido en la cláusula decimonovena (19) del Contrato No. **LP-SID-010-2025**, corresponde al contratista «*ampliar las garantías en los eventos de adición, suspensión y/o prórroga del contrato*».

Téngase en cuenta que, la no ampliación, constituye incumplimiento del contrato, con lo cual se podrán iniciar los procesos sancionatorios a que haya lugar.


WILMER ENRIQUE IRIARTE RESTREPO
Secretario de Infraestructura

Proyectó: María Paula Díaz – Asesor Jurídico Externo UIC SID 
Revisó: José Torres Ramos - Asesor Jurídico Externo UIC SID 