SOLICITUD DE MODIFICACIÓN CONTRACTUAL

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

Fecha de Solicitud: 03 de septiembre 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		**AMPLIACIÓN No. 1 A LA SUSPENSIÓN No. 2**
Adición Valor	**Suspensión Tiempo**	**Modificación o aclaración otras cláusulas**
No Aplica	**Tiempo: 30 días calendario** (04 de septiembre de 2026 hasta el 03 de octubre de 2026) **Fecha Terminación Final:** 05 de octubre de 2026	Ampliación No. 1 a la Suspensión No. 2

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 **Fecha Terminación Inicial:** 23 de febrero de 2026	Prorroga No. 1

	Fecha Terminación Final: 23 de junio de 2026	
No Aplica	**Tiempo:** 1 mes	Suspensión No. 1
	Fecha Terminación Inicial: 23 de junio de 2026	
	Fecha Terminación Final: 23 de julio de 2026	
No Aplica	**Tiempo:** 14 días calendario	Ampliación No. 1 a la Suspensión No. 1
	Fecha Terminación Inicial: 23 de julio de 2026	
	Fecha Terminación Final: 06 de agosto de 2026	
No Aplica	**Tiempo:** 30 días calendario	Suspensión No. 2
	Fecha Terminación Inicial: 06 de agosto de 2026	
	Fecha Terminación Final: 05 de septiembre de 2026	

I. ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

Valor del Contrato: **$** 10.791.127.273 o (8.300,86 SMLMV) vigencia 2024
Valor Ejecutado (45,22%): **$** 4.892.984.384,00
Valor pagado: **$** 4.463.290.261,00
Valor a Adicionar: **$** 0
Valor total: **$** 10.791.127.273 o (8.300,86 SMLMV) vigencia 2024

II. CONVENIENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN:

Mediante oficio CS-MVL-FDLSC-INTV-1144-2024-646-2026 (2026-541-009131-2) del 03 de septiembre de 2026, el CONSORCIO MALLAVIAL LUCIA, quien adelanta el contrato de interventoría FDLSC-INTV-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", remite ante el FDLSC la aprobación de la solicitud de Ampliación No. 1 a la Suspensión N° 2 hecha por el contratista CONSORCIO J1 SAN CRISTOBAL mediante el comunicado CJ1-SC-1136-532 del 2 de septiembre 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 de la ejecución del Contrato de Obra No. 1136 de 2024, se permite solicitar respetuosamente la prórroga de la Suspensión No. 2, por el término de 30 días calendario, teniendo en cuenta que, durante el período de suspensión inicialmente establecido, se han adelantado las gestiones técnicas, administrativas y operativas requeridas para superar las situaciones que dieron origen a la misma; sin embargo, persisten condiciones asociadas a la aprobación y viabilidad de los Planes de Manejo de Tránsito – PMT y a la coordinación con las entidades competentes que impiden garantizar la apertura y ejecución normal de algunos de los frentes de obra incorporados mediante el Acta No. 3 de Inclusión y Exclusión de Segmentos Viales.

1. ANTECEDENTES

Mediante Acta No. 3 de Inclusión y Exclusión de Segmentos Viales se modificó el alcance de las intervenciones previstas en el Contrato de Obra No. 1136 de 2024, incorporándose, entre otros, los siguientes segmentos:

- *CIV 4000510 – Calle 9 Sur desde Carrera 1C Este hasta sin establecer.*
- *CIV 4007664 – Calle 9 Sur desde sin establecer hasta Carrera 5 Este.*
- *CIV 4002190 – Calle 29 Sur desde Carrera 9D Este hasta Carrera 9F Este.*
- *CIV 4002183 – Calle 29 Sur desde Carrera 9F Este hasta Carrera 10.*

Para la ejecución de estos nuevos segmentos resulta indispensable contar previamente con las autorizaciones y Planes de Manejo de Tránsito – PMT correspondientes, debido a las afectaciones que las intervenciones generan sobre la movilidad del sector y sobre la operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

En atención a esta situación, mediante la solicitud de Suspensión No. 2 se expusieron las circunstancias técnicas y administrativas que impedían la apertura inmediata de los nuevos frentes, relacionadas principalmente con los trámites ante la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, la viabilidad de los desvíos requeridos y la coordinación con las entidades involucradas.
La solicitud inicial contempló una suspensión por un término de treinta (30) días calendario, durante el cual el Contratista continuaría adelantando las gestiones necesarias para obtener las autorizaciones requeridas.

2. GESTIONES ADELANTADAS DURANTE EL PERÍODO DE SUSPENSIÓN

Durante el período correspondiente a la Suspensión No. 2, el Contratista ha continuado realizando las gestiones técnicas y administrativas necesarias para viabilizar la ejecución de los segmentos viales incorporados, particularmente en lo relacionado con los Planes de Manejo de Tránsito.

2.1. PMT 11 – Calle 29 Sur

La gestión del PMT 11 inició con la presentación de la solicitud ante la Interventoría el 23 de marzo de 2026.

Posteriormente, el 26 de marzo de 2026, se realizó la radicación ante la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM mediante radicado No. 202661201149332.

El 31 de marzo de 2026, la SDM emitió observaciones al trámite, las cuales fueron atendidas y subsanadas por el Contratista el 22 de abril de 2026.

Como resultado de dicho proceso, el 23 de abril de 2026, en el marco del Comité de Obra e Interventoría – COI No. 17, se obtuvo la aprobación del PMT, con vigencia comprendida entre el 24 de abril de 2026 y el 18 de junio de 2026.

Con el propósito de garantizar la continuidad de las actividades y mantener vigente la autorización requerida para la ejecución del frente de obra, el 4 de junio de 2026 se solicitó la prórroga de la vigencia del PMT, solicitud que fue radicada ante la SDM mediante consecutivo No. 202661202111562.

Posteriormente, el 9 de junio de 2026, la Secretaría Distrital de Movilidad emitió nuevas observaciones relacionadas con la solicitud de prórroga, generándose la necesidad de continuar con las gestiones técnicas y administrativas correspondientes.

De manera complementaria, el 24 de junio de 2026 se adelantó la gestión ante el componente SITP para determinar la viabilidad de los desvíos requeridos para la implementación del PMT. Sin embargo, dicha solicitud fue denegada debido a las limitaciones geométricas identificadas en las vías alternas propuestas.

En consecuencia, pese a las gestiones adelantadas, no ha sido posible consolidar la renovación del PMT 11 en las condiciones requeridas para garantizar la apertura y ejecución del frente de obra correspondiente a la Calle 29 Sur.

Es importante señalar que esta situación no obedece a la falta de gestión del Contratista, quien ha adelantado las actuaciones correspondientes, sino a la necesidad de surtir revisiones, coordinaciones y definiciones técnicas con las entidades competentes, particularmente respecto de las condiciones de movilidad y los desvíos requeridos para la ejecución de las obras.

2.2. Gestión PMT – Carrera 1C Este

De igual manera, durante las mesas de socialización correspondientes al PMT La Gloria, se adelantaron las coordinaciones necesarias con los profesionales del componente SITP respecto del cierre total requerido para la intervención del CIV 4000430 – Carrera 1C Este.

En desarrollo de dichas gestiones, el operador de la zona condicionó el inicio de la viabilidad a la entrega de tramos viales adicionales.

Así mismo, se solicitó considerar la finalización de las obras aledañas correspondientes al Sector Hábitat, con el propósito de liberar las vías que actualmente funcionan como desvíos y que presentan condiciones de saturación sobre la Carrera 1C Este.

Ante estas condiciones, y con el propósito de mitigar los impactos sobre la movilidad, la comunidad y la operación del sistema de transporte, se determinó priorizar la culminación y liberación de los frentes de trabajo actualmente activos en la zona antes de proceder con la apertura del nuevo tramo.

Esta medida busca evitar la generación de afectaciones adicionales sobre las rutas del SITP, minimizar el desplazamiento de los paraderos existentes y garantizar que la apertura del nuevo frente se realice bajo condiciones adecuadas de movilidad y seguridad vial.

3. SITUACIÓN ACTUAL Y AFECTACIÓN A LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL

De acuerdo con las gestiones adelantadas durante el período de suspensión, se evidencia que las circunstancias que dieron origen a la Suspensión No. 2 no han sido superadas en su totalidad.

En particular, persisten condiciones relacionadas con:

- *La definición y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito requeridos.*
- *La atención y cierre de las observaciones formuladas por las entidades competentes.*
- *La viabilidad de los desvíos necesarios para la implementación de los PMT.*
- *Las condiciones geométricas y operativas de las vías alternas.*
- *La coordinación con el componente SITP.*

Estas condiciones tienen incidencia directa sobre la programación contractual, toda vez que los nuevos frentes de obra no pueden ser habilitados de manera adecuada mientras no se cuente con las autorizaciones y condiciones operativas necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía, la comunidad y los trabajadores del proyecto.

Así mismo, iniciar las intervenciones sin contar con las autorizaciones correspondientes podría generar afectaciones adicionales a la movilidad del sector, interferencias con la operación del transporte público y condiciones que no resultarían técnica ni operativamente convenientes para el desarrollo de las obras.
Por lo anterior, se considera necesario mantener temporalmente suspendida la ejecución en los aspectos directamente relacionados con los frentes que permanecen condicionados a estas gestiones, permitiendo durante este período continuar con las actuaciones administrativas, técnicas y de coordinación requeridas para lograr su viabilidad.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA PRÓRROGA

La presente solicitud de prórroga tiene como finalidad permitir la continuidad de las gestiones necesarias para superar las condiciones que actualmente limitan la apertura y ejecución de los frentes de obra pendientes de habilitación.

Durante el período inicialmente concedido se han adelantado actuaciones concretas ante las entidades competentes; sin embargo, algunas de las situaciones identificadas requieren tiempos adicionales para su definición, revisión y aprobación.

En este sentido, la prórroga solicitada permitirá:

1. *Continuar con el seguimiento y atención de las observaciones formuladas por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM.*
2. *Adelantar las gestiones necesarias para obtener la viabilidad y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito requeridos.*
3. *Continuar la coordinación con el componente SITP respecto de los desvíos y condiciones operativas requeridas.*
4. *Realizar las gestiones necesarias para superar las restricciones identificadas en las vías alternas.*
5. *Coordinar la liberación de los corredores que actualmente funcionan como desvíos y que presentan afectaciones sobre la operación de la Carrera 1C Este.*
6. *Garantizar que, una vez se produzca el reinicio de las actividades, los nuevos frentes cuenten con las condiciones técnicas, operativas y normativas necesarias para su adecuada ejecución.*

En consecuencia, la prórroga solicitada no tiene como finalidad generar un aplazamiento injustificado de las obligaciones contractuales, sino permitir la culminación de gestiones indispensables para garantizar la ejecución integral del objeto contractual en condiciones adecuadas de seguridad vial, movilidad, operación y coordinación institucional.

5. SOLICITUD

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, el Consorcio J1 San Cristóbal solicita respetuosamente a la Interventoría emitir concepto favorable y gestionar ante el Fondo de Desarrollo Local de San Cristóbal la prórroga de la Suspensión No. 2 del Contrato de Obra No. 1136 de 2024 por un término adicional de 30 días calendario, contados a partir de la fecha de finalización del período inicialmente establecido para la suspensión.

Durante el término adicional solicitado, el Contratista continuará adelantando las gestiones técnicas, administrativas y de coordinación necesarias ante la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, el componente SITP y las demás entidades que intervienen en la viabilización de los frentes pendientes.

La finalidad será lograr las condiciones necesarias para el reinicio de las actividades y garantizar la continuidad de la ejecución contractual, evitando afectaciones adicionales al cronograma derivadas de situaciones cuya definición depende de trámites, revisiones y autorizaciones de terceros.

El Contratista manifiesta su disposición para continuar atendiendo oportunamente las observaciones y requerimientos que sean formulados por las entidades competentes y por la Interventoría, así como para reanudar las actividades una vez se cuente con las condiciones necesarias para la ejecución de los frentes correspondientes.

Agradecemos la atención prestada a la presente solicitud y quedamos atentos a la evaluación correspondiente y a la suscripción del documento que formalice la prórroga solicitada. (…)"

III. CONCEPTO DE LA INTERVENTORÍA A LA SUSPENSIÓN

"(…) En el ejercicio de las funciones de seguimiento, control y vigilancia integral a la ejecución del Contrato de Obra Pública No. 1136 de 2024, y una vez revisada la solicitud presentada por el contratista de obra, relacionada con la prórroga No. 1 de la Suspensión No. 2 por un término adicional de treinta (30) días calendario a partir del 04 de septiembre de 2026, esta Interventoría se permite emitir el siguiente concepto:

1. ANTECEDENTES

En el marco de la ejecución del Contrato de Obra Pública No. 1136 de 2024, mediante el Acta No. 3 de Inclusión y Exclusión de Segmentos Viales se modificó el alcance de las intervenciones inicialmente previstas, incorporándose nuevos segmentos viales cuya ejecución requiere la previa definición y viabilidad de las condiciones operativas y de movilidad correspondientes.

Para la intervención de algunos de dichos segmentos resulta necesaria la obtención de las autorizaciones y la definición de los Planes de Manejo de Tránsito – PMT correspondientes, teniendo en cuenta las afectaciones que las actividades constructivas pueden generar sobre la movilidad del sector y la operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

Como consecuencia de las circunstancias técnicas y administrativas relacionadas con los trámites ante las entidades competentes, la viabilidad de los desvíos requeridos y la coordinación necesaria para la habilitación de determinados frentes de obra, se generaron las condiciones que dieron origen a la Suspensión No. 2 del Contrato de Obra.

Durante el periodo inicialmente establecido para dicha suspensión, el Contratista continuó adelantando las gestiones técnicas, administrativas y operativas requeridas para superar las situaciones que dieron origen a la misma.

No obstante, mediante comunicación radicada ante esta Interventoría, el contratista de obra mediante el comunicado CJ1-SC-1136-532 manifestó que, pese a las actuaciones adelantadas, persisten circunstancias que impiden garantizar la apertura y ejecución normal de algunos de los frentes de obra, razón por la cual solicita la prórroga de la Suspensión No. 2 por un término adicional de treinta (30) días calendario.

2. ANÁLISIS DE LAS CIRCUNSTANCIAS EXPUESTAS POR EL CONTRATISTA

De la revisión de la solicitud presentada por el Contratista, esta Interventoría evidencia que durante el período de suspensión se han adelantado actuaciones orientadas a obtener la viabilidad requerida para la ejecución de los segmentos viales pendientes de habilitación.

En particular, se han realizado gestiones relacionadas con los Planes de Manejo de Tránsito – PMT, incluyendo trámites ante la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, atención de observaciones y actuaciones relacionadas con la solicitud de continuidad de las autorizaciones requeridas para la ejecución de los frentes de obra.

Así mismo, se han adelantado coordinaciones con el componente del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP respecto de la viabilidad de los desvíos necesarios para la implementación de las medidas de manejo de tránsito.

No obstante, de acuerdo con la información suministrada, persisten condiciones que requieren la continuidad de las gestiones técnicas y administrativas correspondientes, relacionadas, entre otros aspectos, con:

- *La definición, viabilidad y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito requeridos para los frentes pendientes de habilitación.*
- *La atención y cierre de las observaciones formuladas dentro de los trámites adelantados ante las entidades competentes.*
- *La definición y viabilidad de los desvíos requeridos para garantizar la adecuada implementación de los PMT.*
- *Las condiciones geométricas y operativas de las vías alternas propuestas.*
- *La coordinación requerida con el componente SITP respecto de las condiciones operativas de las rutas y los desvíos necesarios.*
- *La necesidad de contar con condiciones adecuadas de movilidad, seguridad vial y operación antes de proceder con la apertura de nuevos frentes de trabajo.*

En este sentido, esta Interventoría considera que las circunstancias expuestas tienen incidencia directa sobre la posibilidad de habilitar y ejecutar los frentes de obra involucrados, dado que la intervención de los mismos requiere contar previamente con las condiciones técnicas, operativas y administrativas necesarias para garantizar el adecuado desarrollo de las actividades constructivas.

3. CONSIDERACIONES DE LA INTERVENTORÍA

Como resultado de la revisión realizada, esta Interventoría considera que las circunstancias que dieron origen a la Suspensión No. 2 no han sido superadas en su totalidad.

La persistencia de las condiciones relacionadas con la viabilidad y definición de los Planes de Manejo de Tránsito, los desvíos requeridos y la coordinación con las entidades y actores involucrados limita la posibilidad de habilitar los frentes correspondientes en condiciones adecuadas.

Adicionalmente, esta Interventoría considera que el reinicio de las actividades en los frentes que actualmente se encuentran condicionados, sin contar con la definición de las condiciones requeridas para su intervención, podría generar afectaciones sobre la movilidad del sector, la operación del transporte público, la comunidad, los usuarios de la vía y el normal desarrollo de las actividades constructivas.

De igual manera, de acuerdo con las actuaciones descritas en la solicitud del Contratista, se evidencia que durante el periodo de suspensión se han adelantado gestiones encaminadas a superar las circunstancias que dieron origen a la misma. Sin embargo, algunas de las definiciones requeridas se encuentran asociadas a procesos de revisión, coordinación y viabilidad que requieren la intervención y pronunciamiento de las entidades y actores competentes.

Por lo anterior, esta Interventoría considera procedente otorgar un término adicional que permita continuar con las actuaciones requeridas para lograr la viabilización por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM a los planes de tráfico presentados, para de esta forma garantizar la ejecución de las actividades de obra una vez finalizado el plazo de la presente prórroga No. 1 de la suspensión No. 2 del contrato.

El término adicional solicitado deberá ser aprovechado y optimizado por el Contratista para continuar de manera diligente con las gestiones necesarias ante la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, el componente SITP y las demás instancias que intervengan en la definición de las condiciones requeridas para el reinicio de las actividades.

4. CONCEPTO DE LA INTERVENTORÍA

Con fundamento en la revisión de la solicitud presentada por el Contratista de obra, las circunstancias expuestas, las gestiones adelantadas durante el período de la Suspensión No. 2 y la persistencia de las condiciones que actualmente limitan la adecuada habilitación de algunos frentes de obra, esta Interventoría considera técnicamente procedente y viable la solicitud de prórroga No. 1 a la suspensión No. 2 presentada, y que sería por treinta (30) días, a partir del 04 de septiembre de 2026.

En consecuencia, el CONSORCIO MALLAVIAL LUCIA, en su calidad de Interventoría del Contrato de Obra Pública No. 1136 de 2024, emite concepto favorable para la prórroga de la suspensión no. 2, por un término adicional de treinta (30) días calendario, contados a partir del 04 de septiembre de 2026.
La presente recomendación se fundamenta en la necesidad de permitir la continuidad de las gestiones técnicas, administrativas y de coordinación necesarias para superar las circunstancias que actualmente impiden la adecuada apertura de los frentes de obra pendientes, procurando que el eventual reinicio de las actividades se realice bajo condiciones que permitan garantizar:

- *La adecuada implementación de los Planes de Manejo de Tránsito requeridos.*
- *La seguridad de los trabajadores, la comunidad y los usuarios de la vía.*
- *La adecuada operación y movilidad del sector.*
- *La coordinación necesaria con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.*
- *La ejecución de las actividades constructivas bajo condiciones técnicas y operativas adecuadas.*
- *La continuidad ordenada y eficiente de la ejecución del objeto contractual.*

Esta Interventoría considera que la prórroga solicitada no corresponde a un aplazamiento injustificado de las obligaciones contractuales, sino a la necesidad de disponer de un término adicional para culminar las gestiones requeridas para la

habilitación de los frentes de obra, cuya ejecución se encuentra condicionada por la definición y viabilidad de aspectos técnicos, operativos y administrativos.

No obstante, lo anterior, durante el término adicional de suspensión, el Contratista deberá continuar adelantando de manera permanente, diligente y oportuna las gestiones requeridas, realizando seguimiento a los trámites en curso y atendiendo las observaciones y requerimientos que sean formulados por las entidades competentes.

Así mismo, el Contratista deberá mantener informada a la Interventoría sobre el avance de las gestiones adelantadas y suministrar los soportes correspondientes que permitan verificar las actuaciones realizadas y el estado de los trámites asociados a la habilitación de los frentes de obra.

En virtud de lo anterior, esta Interventoría deja a disposición del Fondo de Desarrollo Local de San Cristóbal, en su calidad de entidad contratante, aprobar y formalizar, previo el cumplimiento de los requisitos contractuales, administrativos y legales a que haya lugar, la prórroga No. 1 de la suspensión no. 2 del contrato de obra pública No. 1136 de 2024, por un término adicional de treinta (30) días calendario.

El presente concepto se emite con fundamento en el análisis técnico efectuado por esta Interventoría respecto de la solicitud y los antecedentes presentados por el Contratista, sin perjuicio de las competencias, decisiones y actuaciones que correspondan a la Entidad Contratante para la aprobación y formalización de la presente prórroga de suspensión.

Se adjuntan a la presente, la solicitud de prórroga a la suspensión No. 2 presentada por el contratista de obra y sus respectivos anexos.. (…)"

IV. ANÁLISIS TÉCNICO

De conformidad con lo expuesto en el oficio CS-MVL-FDLSC-INTV-1144-2024-646-2026 (2026-541-009131-2) del 03 de septiembre de 2026, remitido por la interventoría del contrato FDLSC-COP-1136-2024, mediante el cual se sustenta la necesidad de la prórroga No. 1 a la Suspensión No. 2, fundamentada en la imposibilidad de dar inicio a la ejecución de los segmentos viales incorporados mediante el Acta No. 3 de Inclusión y Exclusión de Segmentos Viales, 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 dichos segmentos.

A pesar de las gestiones adelantadas, incluyendo la mesa técnica con la EAAB, la suscripción del Acta No. 3 de Inclusión y Exclusión de Segmentos Viales y la elaboración de los estudios para los PMT, los tiempos de respuesta de las entidades externas han superado lo previsto, afectando directamente el cronograma del proyecto.

V. 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.

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.

VI. 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).

VII. CONCEPTO DE LA SUPERVISIÓN

Con base en i) la solicitud del contratista (Oficio CJ1-SC-1136-532 del 2 de septiembre de 2026), ii) el concepto favorable presentado por la interventoría (CS-MVL-FDLSC-INTV-1144-2024-646-2026 (2026-541-009131-2) del 03 de septiembre de 2026) y iii) los conceptos técnicos y jurídicos plasmados en las líneas arriba, se conceptúa

procedente y necesaria la ampliación No. 1 a la Suspensión No. 2 a partir del 04 de septiembre de 2026, sin adición de valor, para proteger la ejecución y el balance de las actividades.

La ampliación de la Suspensión No. 2 se extenderá por treinta (30) días calendario, a partir del 04 de septiembre de 2026.

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 concepto favorable presentado por la interventoría, y III) la revisión presentada por los apoyos a la supervisión validamos la prórroga No. 1 a la Suspensión No. 2 del Contrato de Obra No. FDLS-COP-1136-2024, la cual se extenderá desde el 04 de septiembre de 2026, por treinta (30) días calendario.

CARLOS HERNANDO MACIAS MONTOYA

Firmado digitalmente por CARLOS HERNANDO MACIAS MONTOYA
Fecha: 2026.09.08 11:58:42 -05'00'

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)
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)