



Estrenar Renault es tan fácil

que puedes decidirlo en cualquier momento.



Anuncio



13 May 2019 - 12:00 AM

Por: Yohir Akerman

Yo te apruebo, tú me apruebas

Los hechos: la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) es dueña de un edificio de ocho pisos localizado en la esquina de la calle 36 con carrera séptima, enfrente del Parque Nacional, una zona de alta valorización inmobiliaria. Sus vecinos son la Universidad Libre, el Ministerio de Ambiente y el edificio de Ecopetrol.

La CAR tuvo que dejar ese edificio porque, aparentemente, no cumplía con las normas de sismorresistencia y por tanto era preciso demolerlo y volverlo a hacer. Por este motivo se trasladó al edificio del Centro Comercial Gran Estación, donde arrendó dos pisos por cuatro años, tiempo estimado para hacer un nuevo edificio de 12 pisos que ya tenía licenciado.

Por el primer año de arrendamiento, de diciembre de 2017 a diciembre de 2018, alcanzó a pagar \$9.612 millones de pesos y, a mediados de 2018, decidió negociar la compra de los pisos que ocupa.

¿La razón? Los cuatro años inicialmente planteados resultaron insuficientes para aprobar un plan parcial de renovación urbana ante la Secretaría de Planeación Distrital, la demolición del edificio viejo, la contratación de la obra nueva, las licencias y la construcción propiamente dicha de la nueva estructura. Pasó de cuatro a siete años.

Según le explicó el director de la CAR, Néstor Franco González, al Consejo Directivo, la compra se justificaba ya que con el arriendo de siete años podían comprar los dos pisos, pues arrendarlo les costaría cerca de \$70.000 millones y comprarlo, \$66.000 millones de pesos.

Suena lógico.

Ahora bien, como informó Caracol Radio en su momento, en el estudio de mercado se adujo el arriendo como base de la conveniencia de la compra, asunto que no es muy concluyente pues el estudio debía ser sobre la venta del metro cuadrado en el barrio Salitre, uno de los más costosos en Bogotá, y no en cualquier otra zona de la ciudad. (Ver [Nueva sede](#)).

Recordemos que por unos hechos muy similares fue investigada la doctora Sandra Morelli cuando fue contralora general, pues ella arrendó también unas propiedades del edificio de Gran Estación cuando la sede principal de la Contraloría dejó de ser en el centro de Bogotá. (Ver [Contra las cuerdas](#)).

Pero lo más interesante no está en el edificio nuevo de la CAR, sino en el viejo.

Según un documento interno de la entidad, cuando decidieron el traslado temporal por cuatro años al edificio de Gran Estación, los directivos lo hicieron sobre la base de que, después de demoler el edificio de ocho pisos, se realizaría un edificio de 12 pisos con base en una licencia que ya había sido expedida, de acuerdo con la norma vigente antes de 2017. (Ver [Estudios previos](#)).

Los cuatro pisos adicionales le daban un margen a la CAR para un eventual crecimiento de funcionarios y contratistas.

Pero, de un momento a otro, lo que era una reconstrucción de un edificio gubernamental por exigencias normativas y con el propósito de mejorar la sede de la entidad se volvió un negocio inmobiliario. Me explico.

La Secretaría de Planeación aprobó el 26 de febrero de 2018, por solicitud del jefe de Infraestructura y Tierras de Ecopetrol, el Decreto 110 con el cual incorporó el terreno de la CAR en la carrera séptima con calle 36 al tratamiento de renovación urbana, lo que permitía una transformación sustancial de los usos y los índices de construcción.

En ese momento, a principios de 2018, se suponía que se formularía un plan parcial que incluía los terrenos de Ecopetrol, la CAR, el Ministerio de Ambiente, un terreno más pequeño que por entonces compró la Universidad Libre y un edificio privado.

La finalidad de un plan parcial es la de agrupar varios predios para lograr, a cambio de mayores edificabilidades o usos más rentables, que los propietarios privados transfieran a la ciudad suelo que será de uso público o colectivo y que se reconfigure y mejore el espacio urbano. Una buena iniciativa, pero acá va lo más interesante.

Sin justificación alguna, el predio de la CAR y su vecino de la Universidad Libre fueron excluidos de la delimitación inicial del plan parcial, volviéndolo un plan parcial casi de un solo predio y su trámite empezó a moverse a una velocidad inusual en la Secretaría de Planeación.

Vaya, vaya, vaya.

Mientras esto ocurría y el aprovechamiento del terreno de propiedad de la CAR se multiplicaba de manera significativa, el alcalde Enrique Peñalosa inició dos trámites de su especial interés que requerían la aprobación de la CAR: 1) la solicitud de realineación y sustracción de la reserva Thomas van der Hammen, una de las principales obsesiones del alcalde, y 2) la modificación del Plan de Ordenamiento Territorial, que incluye volver urbanizable la zona de manejo y protección ambiental del río Bogotá, algunas áreas de valor ambiental al sur de la ciudad y clasificar como urbana la franja de transición urbana-rural de los cerros orientales.

Pues bien, como por arte de magia la CAR, que había estado en contra de ambos trámites, de la noche a la mañana empezó a estar de acuerdo con el Distrito. De esta manera los intereses inmobiliarios de la CAR y del alcalde Peñalosa empezaron a confluir.

Como se dijo anteriormente, el proyecto inmobiliario de la CAR fue variando sin justificación suficiente y lo que era un plan parcial de una manzana de un momento a otro se dividió en dos y se volvió un plan parcial que solo incluye el terreno de la CAR y un terreno menor de la Universidad Libre, desvirtuando la esencia de esa figura, que es la reconfiguración de un espacio urbano. Todo aprobado por la Secretaría de Planeación. (Ver [Resolución 505](#)).

Fuera de eso, el índice de construcción de la CAR aumentó pasando de los 12 pisos iniciales en un edificio, que había licenciado la CAR, a tres edificios de hasta 40 pisos o 94.000 metros cuadrados de construcción.

En conclusión, el promotor original del plan, Ecopetrol, quedó por fuera del baile, mientras el alcalde Peñalosa parece que va a lograr lo que quiere con la reserva Van der Hammen y los cerros orientales, cambiando el uso del suelo a favor de su idea de expansión urbana a costa del medio ambiente. Todo gracias a que la CAR, entidad encargada de ejecutar las políticas ambientales, está en este momento más en lo del negocio inmobiliario que en lo de la política ambiental.

@yohirakerman

akermancolumnista@gmail.com

VER TODOS LOS COLUMNISTAS



Buscar columnista

Seleccione columnista

Últimas Columnas de Yohir Akerman

La JEP funcionando

5 May 2019

Transformación

28 Abr 2019

Las condecoraciones

14 Abr 2019

La prueba técnica

7 Abr 2019

La Paola

31 Mar 2019