

MARCO GUTIÉRREZ V.

La puesta en marcha de una línea de metro tiene impactos al alza en los precios de las viviendas, ya que este sistema de transporte mejora los tiempos de desplazamiento en la ciudad y con ello el acceso a servicios y centros de trabajo, coinciden los expertos.

Diversos análisis indican que ese efecto en los valores de las propiedades se observa en un radio de uno a dos kilómetros de distancia de las estaciones del tren subterráneo y que el mayor incremento se produce cuando el ferrocarril urbano ya está en operación. Aunque durante su construcción también se observan aumentos en los valores de las casas y departamentos cercanos.

Así lo revela un estudio de la plataforma de propiedades Tootoc que analizó los efectos en los precios de las viviendas por el desarrollo de las líneas 3 y 6 del metro capitalino, en el período 2011-2024. Tras revisar los datos de transacciones informadas por el Servicio de Impuestos Internos (SII), el análisis advierte que en varios casos, los precios más que se duplican.

El trabajo incluyó —a modo de comparación— las variaciones en igual lapso de las propiedades de la Línea 1.

Zonas que más suben

El análisis abarca el impacto del metro en propiedades que están a un kilómetro de distancia de las estaciones. Así por ejemplo, en la Línea 3, las viviendas exhiben un alza promedio acumulada de 81%, mientras que en la Línea 6 esto es de 113%. En la Línea 1, el salto en los precios fue de 63% en el período estudiado.

En la Línea 3, las viviendas en torno a las estaciones Conchalí y Ñuñoa aumentaron 126% en su valor promedio desde 2011. Las propiedades dentro del radio analizado de las estaciones Plaza Chacabuco, Plaza Egaña, Irarrázaval y Monseñor Eyzaguirre se elevaron entre 101% y 118%. En Cerrillos el salto es de más de 200% (ver infografía).

Con relación a la Línea 6, en general, las viviendas en torno a las estaciones de metro incrementaron sus valores en promedio cerca o más de 100%. La excepción fue Lo Valledor, con un avance de solo 17% en el lapso.

Sobre ese menor incremento, Cristóbal Bravo, head of research de Tootoc, explicó que en esa zona “hay menor visibilidad res-

Incrementos durante la construcción y operación de líneas 3 y 6 en el período 2011-2024:

Las nuevas líneas del metro hicieron duplicar valor de viviendas en estaciones Ñuñoa, Plaza Egaña y Conchalí

Menores tiempos de traslado y mejor acceso a servicios explican alzas. En el rubro inmobiliario plantean que se debe aumentar la densidad para edificar en zonas próximas al tren.

¿Vive cerca del metro? Conozca cuánto ha aumentado el precio de su propiedad desde 2011

Línea 6	UF por m ²	2011	2024	Variación (%)
Cerrillos	21,0	64,7	208	
Lo Valledor	23,1	27,0	17	
Franklin	28,9	68,4	137	
Bio Bio	29,3	66,7	128	
Nuble	32,2	67,3	109	
Estadio Nacional	35,1	80,3	129	
Ñuñoa	36,8	82,9	126	
Inés de Suárez	40,3	82,5	105	
Los Leones	37,4	71,4	91	

Impacto en un radio de un kilómetro.

Línea 1	UF por m ²	2011	2024	Variación (%)
San Pablo	20,5	27,3	33	
Neptuno	27,3	30,2	10	
Pajaritos	24,9	39,3	57	
Las Rejas	27,4	40,7	49	
Ecuador	27,3	45,6	67	
San Alberto Hurtado	30,7	48,5	58	
Universidad de Santiago	32,4	47,1	45	
Estación Central	29,4	49,3	68	
Unión Latinoamericana	28,8	54,9	90	
República	34,5	48,9	42	
Los Héroes	35,1	46,3	32	
La Moneda	35,3	47,4	34	
Universidad de Chile	35,2	46,1	31	
Santa Lucía	34,7	49,3	42	
Universidad Católica	35,5	49,6	39	
Baquerano	35,4	47,3	34	
Salvador	37,1	59,5	60	
Manuel Montt	36,6	69,5	90	
Pedro de Valdivia	39,2	75,5	92	
Los Leones	37,4	71,4	91	
Tobalaba	40,2	74,9	86	
El Golf	44,3	79,4	79	
Alcántara	48,6	84,1	73	
Escuela Militar	48,1	86,4	80	
Hernando de Magallanes	50,9	93,4	83	
Los Dominicos	36,9	79,1	114	

Línea 3	UF por m ²	2011	2024	Variación (%)
Cardenal Caro	18,3	28,4	55	
Vivaceta	19,5	31,6	63	
Conchalí	20,4	46,1	126	
Plaza Chacabuco	26,4	57,6	118	
Hospitales	27,1	49,9	84	
Cal y Canto	33,9	45,6	35	
Plaza de Armas	34,8	45,8	32	
Universidad de Chile	35,2	46,1	31	
Parque Almagro	35,1	47,0	34	
Matta	27,4	45,8	67	
Irarrázaval	36,5	74,7	104	
Monseñor Eyzaguirre	37,9	76,4	101	
Ñuñoa	36,8	82,9	126	
Chile España	38,4	76,1	98	
Plaza Egaña	36,5	79,1	117	
Fernando Castillo Velasco	31,9	66,6	108	

Fuente Tootoc

EL MERCURIO

pecto a las transacciones de viviendas. Esto se debe a su baja presencia, ya que la superficie está mayormente ocupada por terrenos estatales como el de EFE o de comercio a gran escala como el Mercado Lo Valledor”.

Los aumentos promedio de los valores de las viviendas

cercanas a las líneas 3 y 6 superan al avance de los precios generales del mercado inmobiliario. El estudio señala que de acuerdo con el Índice de Precios de la Vivienda de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), el costo de la vivienda subió UF+48% desde enero

2011 a diciembre 2024.

Durante la construcción de la Línea 6 (2012-2017), los valores de las propiedades cercanas subieron 8,5% anual, mientras que tras el inicio de la operación avanzaron 35%. En la Línea 3, en la época de las obras (2012-2019), el alza fue de 8%

anual y tras la puesta en marcha de las estaciones las variaciones fueron escalando constantemente hasta 2022.

El mayor incremento de los precios de las viviendas, que se produce tras el inicio de las operaciones del tren, está ligado a que “la disposición a pagar más de los compradores se materializa cuando es posible aprovechar de forma inmediata los servicios del entorno, en este caso el uso del metro para movilizarse”, explicó Bravo.

El experto señaló que el mayor avance de los valores en la Línea 6 obedece a que las comunas que atraviesa (Cerrillos, Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín, Santiago, Ñuñoa y Providencia) han exhibido un mayor desarrollo y consolidación respecto de la Línea 3.

Las razones de la plusvalía

Sobre las causas del positivo efecto de una nueva línea de metro en la plusvalía de las propiedades, Slaven Razmilic, director ejecutivo de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (ADI), comentó que “existe evidencia contundente

a nivel local e internacional sobre el efecto que tiene la apertura de nuevas estaciones en los precios de las viviendas del entorno. Este impacto es reflejo de la valoración de las personas del ahorro en tiempos de traslado y la posibilidad de prescindir del automóvil”.

Isabel Palma, presidenta de Comunidad Mujeres Inmobiliarias y gerente comercial de Inmobiliaria FG, sostuvo que “la llegada del metro sin duda es uno de los factores que genera mayor plusvalía en un terreno o vivienda”. Lo anterior, agregó, se debe a “la mejora objetiva en accesibilidad y el impacto de aquello en ahorros de tiempo y

económicos, ya que el metro es más rápido y me ayuda a dejar el auto en casa y, en un extremo, no necesito contar con uno y su respectivo estacionamiento. En Santiago, un trayecto de una hora en bus puede reducirse a 30 minutos en metro”.

Palma afirmó que “esta mejora en accesibilidad se traduce, a su vez, en un aumento en la demanda por vivir en estos barrios, y ello empuja los precios hacia arriba”.

Densificación

Por lo anterior, Palma estimó que “es importante contar con una oferta-densidad adecuada en aquellos paños aledaños a un metro”. Sostuvo que “el costo del metro se justifica en la medida en que beneficie a más familias; ergo, si la densidad es muy reducida, ya sea por altura o habitantes por hectáreas, se está suboptimizando esa valiosa inversión. Los suelos con metro, en la medida en que logran una densificación adecuada, generan polos de servicios, equipamiento, comercio, etcétera, y eso hace mejorar la productividad económica del terreno”.

Slaven Razmilic también

MENOS AUTOS
En el sector inmobiliario proponen limitar los estacionamientos cerca del metro.

afirmó que “para la ciudad sería tremendamente eficiente aumentar las densidades en torno a estos ejes estructurantes. La rentabilidad social del metro se elevaría de forma sustancial si los planos reguladores permitieran un mayor número de viviendas que aumenten el número de pasajeros potenciales”.

El representante de la ADI indicó que “junto con aumentar densidades, en el entorno de las estaciones de metro debiésemos apuntar a limitar el número de estacionamientos exigidos en los edificios. No se necesitan, los compradores no los valoran, porque optaron por esa localización para no tener auto”.

