

## Ciudades, competencia y algunos principios de una política urbana eficiente

1. Las ciudades compiten entre sí y al interior de ellas. Cualquier restricción de crecimiento e intervención sobre las mismas o al interior de éstas impacta al resto del sistema urbano, siendo mayor su impacto en la medida que el peso específico de la ciudad es mayor y se está más cercano espacialmente de dónde se restringe o interviene. Es en las ciudades donde se juega esencialmente el **standard de vida** de las personas.
2. A comienzos del siglo XX la tasa de urbanización en Chile era de un 43% y Santiago representaba el 10% de la población total del país que en ese entonces alcanzaba a 3.2 millones; a comienzos del siglo XXI, la tasa de urbanización era de 87% y el Gran Santiago había pasado a representar un 35% de la población nacional, siendo seguida por el Gran Valparaíso y el Gran Concepción, cada uno con aproximadamente un 5% de la misma<sup>1</sup>. Durante el siglo en curso, el patrón histórico de desarrollo desequilibrado del Gran Santiago en relación al resto del país se diluyó.
3. En la medida que las conectividades viales y ferroviarias mejoran, la **urbe efectiva** se expande: más que distinguir rígidamente entre las áreas metropolitanas de Santiago, Valparaíso y Rancagua, pasa a ser más apropiado visualizarlas como mutuamente dependientes bajo una gran área, la MACROZONA CENTRAL. Para una población total del país de 18.4 millones de habitantes al 2017, la suma de la Región Metropolitana (7.5 millones de habitantes), la Región de Valparaíso (1.9 millones de habitantes) y la Región de O'Higgins (0.9 millones de habitantes) alcanza a aproximadamente 10.3 millones de habitantes, o 56% de la misma. Entre los años 2007 y 2017, la población chilena creció a una tasa de 1.08% anual; entre los años 2016 y 2017, a 1% anual, con un aumento neto de 182.000 habitantes<sup>2</sup>: 102.000 habitantes corresponderían a la MACROZONA CENTRAL, que a una densidad marginal de 50 habitantes por hectárea, por ejemplo, demandarían nuevos suelos por 2.000 has al año en esta zona ampliada – o 3.600 hectáreas en todo el país -.
4. A mediados de los 2000's, el Gran Santiago tenía aproximadamente una superficie de 70.000 has, una población de 5.6 millones de habitantes y una densidad de 80 hab/ha, consumiendo anualmente cerca de 1.200 has; el Gran Valparaíso, una superficie de 11.100 has, una población de 0.81 millones de habitantes y una densidad de 73 hab/ha, consumiendo anualmente cerca de 230 has; el Gran Concepción, una superficie de 13.300 has, una población de 0.85 millones de habitantes y una densidad de 64 hab/ha, consumiendo anualmente cerca de 430 has<sup>3</sup>.

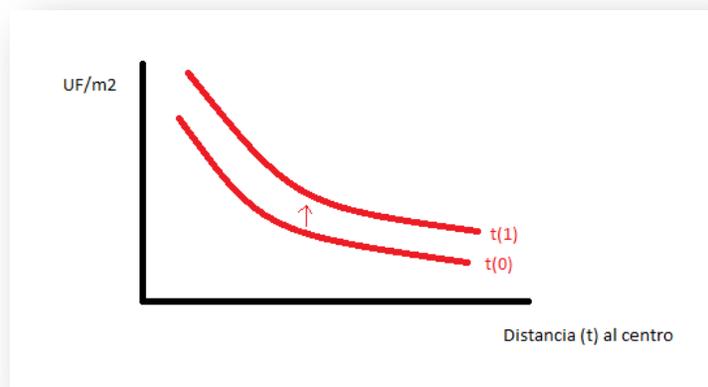
---

<sup>1</sup> "Chile 1810-2010, La República en Cifras" de José Díaz, Rolf Luders y Gert Wagner.

<sup>2</sup> Estadísticas Demográficas y Vitales, Instituto Nacional de Estadísticas, INE, 2018.

<sup>3</sup> "Medición de la superficie ocupada por las ciudades de Chile de más de 15.000 habitantes: 1993 – 2003", Francisco Maturana y Pedro Muñoz, Observatorio Urbano, MINVU, febrero 2007.

5. **Las densidades de las ciudades chilenas son altas** en relación a aquellas de países más desarrollados y han venido cayendo lentamente en el tiempo: Madrid tiene una densidad de 48 habitantes por hectárea; Chicago, 13; Nueva York, 17; Londres, 56; París, 37; Los Angeles, 23.<sup>4</sup>
  
6. A fines del año 2016 los vehículos motorizados en Chile llegaban a 4.85 millones<sup>5</sup>, o 266 por cada 1.000 habitantes. En Estados Unidos la tasa de motorización al año 2014 era de 808; en la Unión Europea, 569; en Japón y Corea del Sur, 551; en Australia, 714; en México, 289<sup>6</sup>. El hecho que el **parque vehicular se duplique y llegase a 10 millones** de unidades en la próxima década no debería ser sorpresa, aún bajo el renovado impulso de una mayor eficiencia en su uso por los avances tecnológicos *tipo UBER*. La base es baja.
  
7. En esencia, al interior de las ciudades se origina una **gradiente de precios del suelo que desciende a medida que se aleja del centro operativo de éstas**, equilibrando en la periferia un menor valor del suelo asociado a un mayor costo en tiempo de acceder al centro con vivir cerca de éste a un mayor valor del suelo pero asociado a un menor costo en tiempo. Esta gradiente general de precios urbanos se va desplazando al alza con el correr de los años en consistencia con el resto de los activos de la economía y la estructura de tasas de interés. Obviamente una crisis profunda afecta a la baja los valores de todos los activos. También ocurre que zonificaciones discrecionales de la autoridad pueden generar fuertes reasignaciones del valor del suelo de la ciudad a favor de unos y en desmedro de otros, independientemente de las ventajas intrínsecas de ubicación de ellos. Asimismo, se generan sub-centros al interior de la ciudad que siguen la misma lógica.



8. La rentabilidad global del suelo – o vivienda – vendría dada por la renta de arrendamiento o flujo que se obtendría anualmente y por la ganancia de capital o plusvalía, que en términos aproximados serían partes equivalentes en esta clase de activos. El retorno

<sup>4</sup> Demographia World Urban Areas, 13th Annual Edition, April 2017.

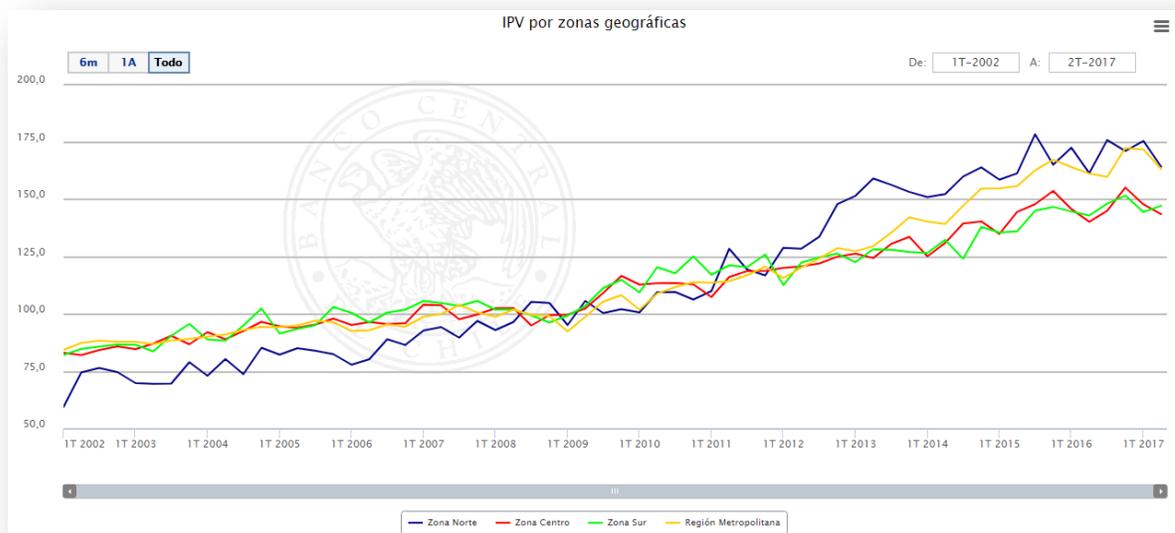
<sup>5</sup> Estadísticas Económicas, Transporte y Comunicaciones, Parque de Vehículos, INE.

<sup>6</sup> "Motorization Rate 2014 – Worldwide", International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2016.

esperado del activo inmobiliario sería mayor a un instrumento de deuda del estado, pero también lo sería su riesgo; de ahí que el instrumento libre de riesgo estaría asociado a un menor retorno esperado. Una muestra de 16 países en 145 años es bastante gráfica ...<sup>7</sup>

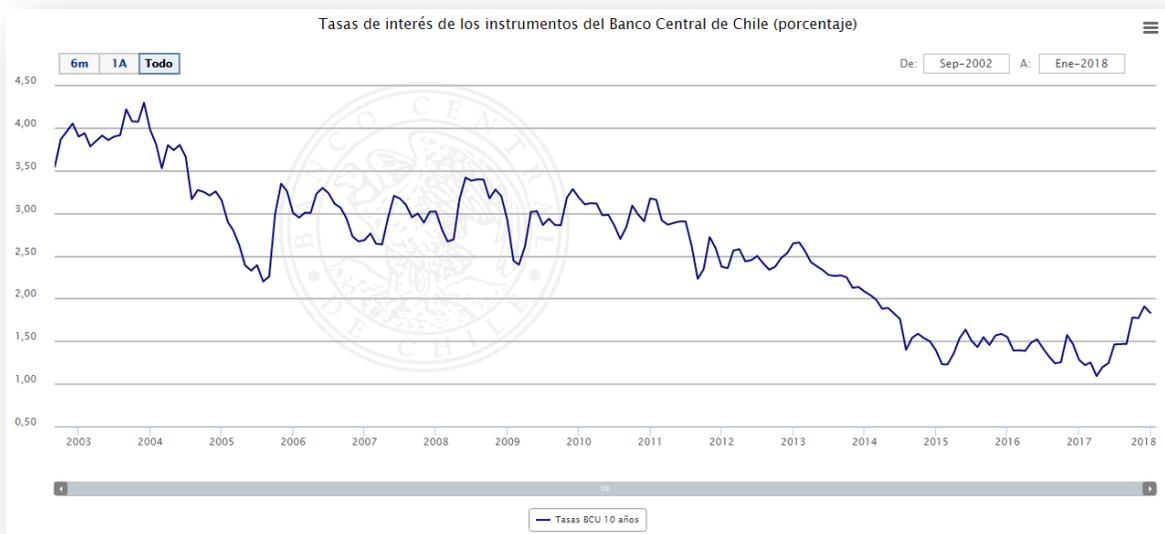
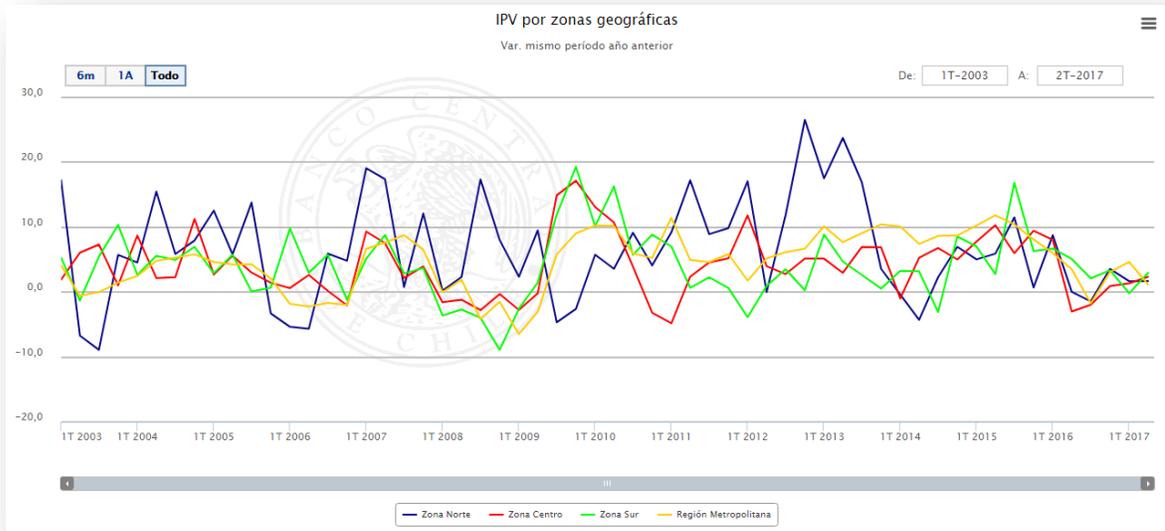


9. Una caída en la estructura de tasas de interés, como ha ocurrido desde mediados de los 90's hasta hoy, genera un aumento **adicional** en los valores de los activos, suelo incluido.
10. En el caso chileno, los siguientes tres gráficos<sup>8</sup> muestran lo que ha ocurrido con el valor de las viviendas (medidas en UF/m<sup>2</sup>, 1980=100) en sus zona norte, centro, sur y Región Metropolitana, su crecimiento anual y la tasa de interés de instrumentos de deuda del Banco Central a 10 años, durante los últimos 15 años. Precios al alza, tasas de crecimiento parecidas – ciclo minero distorsiona zona norte -: trayectorias esencialmente similares.



<sup>7</sup> Free Exchange / Many Happy Returns, January 6<sup>th</sup>, 2018, The Economist.

<sup>8</sup> Banco Central de Chile, Base de Datos Estadísticos.



11. Una política urbana eficiente debería **promover la competencia entre ciudades y al interior de éstas**, definiendo los ejes estructurales de transporte de ellas y las condiciones mínimas de desarrollo en áreas verdes, equipamientos e infraestructura que permitiesen agregar nuevos suelos al uso urbano, eliminando por fin límites discrecionales a su expansión natural<sup>9</sup>. A nivel agregado, dicha política debería abstenerse de privilegiar unas ciudades por otras mediante una neutralidad espacial en el gasto fiscal neto. Es la mayor conectividad entre ellas, así como el mejoramiento operativo al interior de las mismas, lo que debería maximizar su valor, en beneficio de todos. **Las ciudades se deberían liberar.**

<sup>9</sup> Vale la pena revisar el caso de Houston, Texas, Estados Unidos, que no tiene plan regulador sino exige determinadas condiciones de desarrollo y subdivisiones.

12. En el caso de la MACROZONA CENTRAL, la revitalización de los trenes suburbanos en los ejes Santiago – Rancagua, Santiago – Melipilla y Santiago – Batuco, así como el Merval de Valparaíso, unidos a un tren rápido Santiago (Estación Mapocho) a Valparaíso y al sistema expandido de carreteras interurbanas y orbitales en cada ciudad, mejoraría sustancialmente su capacidad de **desarrollo conjunto**. Aún más, **profundizaría la propia competencia de suelos al “acercarlos” y no debería requerir subsidios fiscales a nivel consolidado**. Las economías externas del conjunto permitirían soportar estas inversiones.
13. La **deficitaria implementación del TRANSANTIAGO desde el año 2007 ha tenido un efecto negativo gigantesco en la operación de la ciudad**, al caer las velocidades medias de desplazamiento y aumentar así los tiempos de viaje. Aún más, provocó un traslado adicional de viajes desde el sistema de transporte público hacia el privado – en la matriz origen destino, hoy pesa más el transporte privado que el público, metro incluido, una situación inversa a la existente antes del año 2007 -, con la consiguiente mayor congestión, así como una **“densificación forzosa” hacia el centro de la ciudad**.
14. El metro no es la solución de todos los problemas de transporte urbano de la ciudad y sus más de US\$ 75 mm por km no deberían obviarse. Su inversión debería ser evaluada en el contexto de la MACROZONA CENTRAL y competir con el resto por su beneficio social neto.
15. Al año 2016, la **OECD informaba que la tasa de propiedad de los hogares en Chile era cercana al 64%**, similar a aquella prevaleciente en Estados Unidos (62%), Francia (60%), Reino Unido (62%) e inferior a la de España (80%) o México (70%)<sup>10</sup>. Sin embargo, no deja de llamar la atención que en el año 2017 las nuevas ventas de viviendas en el Gran Santiago se distribuían en un 35% para el usuario final y 65% para arrendar a terceros, básicamente invirtiendo la distribución histórica. En paralelo, se pasó a una composición en estas nuevas ventas de 78% en departamentos y 22% en casas, cuando 10 años atrás, la venta de los primeros representaba un 59% del total y las casas un 41%<sup>11</sup>. No está demás recordar que la implementación del TRANSANTIAGO comenzó en el año 2007.
16. El alza en el valor por m2 en las nuevas ventas de viviendas en el Gran Santiago a partir del año 2010<sup>12</sup> es elocuente: el salto observado en precios por m2 respondería no sólo a un aumento general de valores del suelo – o vivienda – y del resto de los activos sino también a un **movimiento hacia el centro de la ciudad – zonas naturalmente más caras – fuertemente incentivado por la fallida implementación del TRANSANTIAGO**. Entre los años 2010(4T) y 2017 (2T) el valor por m2 de las nuevas ventas aumentó sobre 70%; sin embargo, en el agregado de ventas nuevas y del stock usado existente, la zona sur aumentó sus valores aproximadamente en 16%; la zona centro, en 29%; la Región

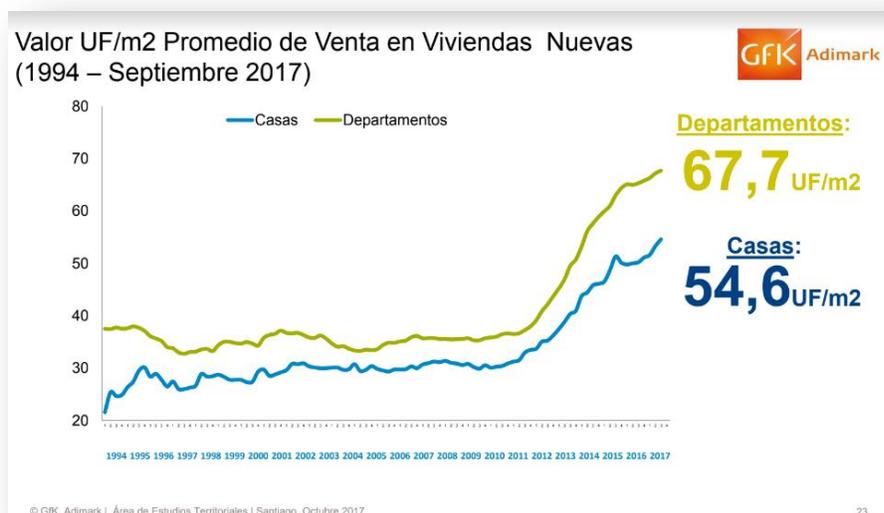
---

<sup>10</sup> Affordable Housing Database, last updated 15/12/2016, OECD.

<sup>11</sup> “Estudio revela cómo cambió el mercado inmobiliario en Santiago en diez años”, La Tercera, 16/2/2017; Techo y Portalinmobiliario.com

<sup>12</sup> Informe Trimestral Mercado Inmobiliario Gran Santiago, Tercer Trimestre 2017, GFK Adimark.

Metropolitana, en 44% y la zona norte, fuertemente influida o distorsionada por el ciclo minero, en 63%. La diferencia con el 70% es otro legado del TRANSANTIAGO ...



**Comentarios Finales:** Los traspies urbanos son profundamente costosos, porque es especialmente en las ciudades donde se genera la riqueza del país. Asimismo, las intervenciones externas sobre su desarrollo pueden dar origen a considerables redistribuciones de riqueza – y corrupción -. La autoridad debería velar por la definición de la matriz central de desarrollo de las ciudades y su conectividad, definiendo condiciones básicas para su expansión. Si se quiere acceder a precios atractivos por las viviendas, la manera de lograrlo es profundizando los mercados del suelo, integrando las ciudades por la vía de una conectividad eficiente y terminando definitivamente con los límites discrecionales a sus crecimientos. Que los suelos compitan de manera efectiva con sus propias características y que la gente pueda libre y genuinamente optar por cualquiera de ellos para vivir, emprender y desarrollarse.

El costo de un fallido TRANSANTIAGO está esencialmente relacionado con la disfuncionalidad que generó a la ciudad: el valor del tiempo económicamente perdido ha sido muy superior al costo financiero fiscal sobre US\$ 700 millones anuales que ha terminado equilibrando su caja. Cinco minutos de atraso al día cuestan a la ciudad US\$ 1.147 millones al año, o casi 0.5% del PIB<sup>13</sup>.

Con un tercio del ingreso per cápita de los países desarrollados, Chile está todavía lejos de su meta. Una de las condiciones necesarias para alcanzarlo radica en una mayor calidad operativa de su sistema urbano.

Manuel Cruzat Valdés

6 de marzo de 2018

<sup>13</sup> 18.500.000 viajes diarios en Santiago x 250 días x (US\$ 1.000 sueldo imponible mes / 21 días / 8 horas / 60 minutos) x 0.5 factor de ajuste por uso productivo del tiempo en viaje x 5 minutos.