

IMPACTOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN EL ESPACIO PÚBLICO Y EL VALOR DE LA TIERRA

María de los Ángeles Otero

Observatorio de Sostenibilidad Urbana (OSU-UB)

mangelesotero@yahoo.com.ar

Introducción

En el último período de administración 2015-2019 se realizaron en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires importantes obras orientadas a la mejora de la infraestructura de transporte, relegada durante años en la capital argentina.

Una considerable concentración de inversión se desarrolló en torno al llamado corredor Noroeste o “Corredor San Martín”, que agrupa a modos de transporte público de capacidad intermedia y masivos.

En efecto, nos referimos al modo de autotransporte público de pasajeros representado por las líneas de colectivos que circulan por ese corredor y al modo ferroviario, cuya Línea San Martín, circula vinculando la estación de Retiro con las estaciones Pilar y Dr. Cabred.

Analizaremos a continuación el impacto que las obras realizadas para estos dos modos de transporte por el Gobierno Nacional y el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires han tenido sobre el espacio público y el valor de la tierra de los barrios del *hinterland* de dicho corredor.

El lapso de análisis comprende los años de realización de las obras entre 2016 y 2019, mientras que el análisis específico de dinámica urbana sobre las obras y el mercado inmobiliario cubre el impacto para el bienio 2018 -2019 para los barrios porteños del área de influencia mencionada.

La infraestructura previa

Antecedentes

En mayo de 2011 se inauguró el primer proyecto de Bus Rapid Transit (BRT) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), el denominado Metrobus de la Avenida Juan B. Justo que desarrolló entre los barrios de Liniers y Palermo.

Este proyecto, con las características propias del BRT porteño, insertaba a Buenos Aires en el concierto de otras metrópolis de nuestro continente que se habían decidido por esta opción proyectual para resolver problemas de movilidad urbana con un modo de capacidad intermedia.

Por cierto, desde el primer proyecto de este tipo como fue el BRT de Curitiba, pasando por las intervenciones en Bogotá, Santiago de Chile y México D.F. hasta el Metrobus de Buenos Aires, dieron nuevo protagonismo al autotransporte público de pasajeros en la capital argentina.

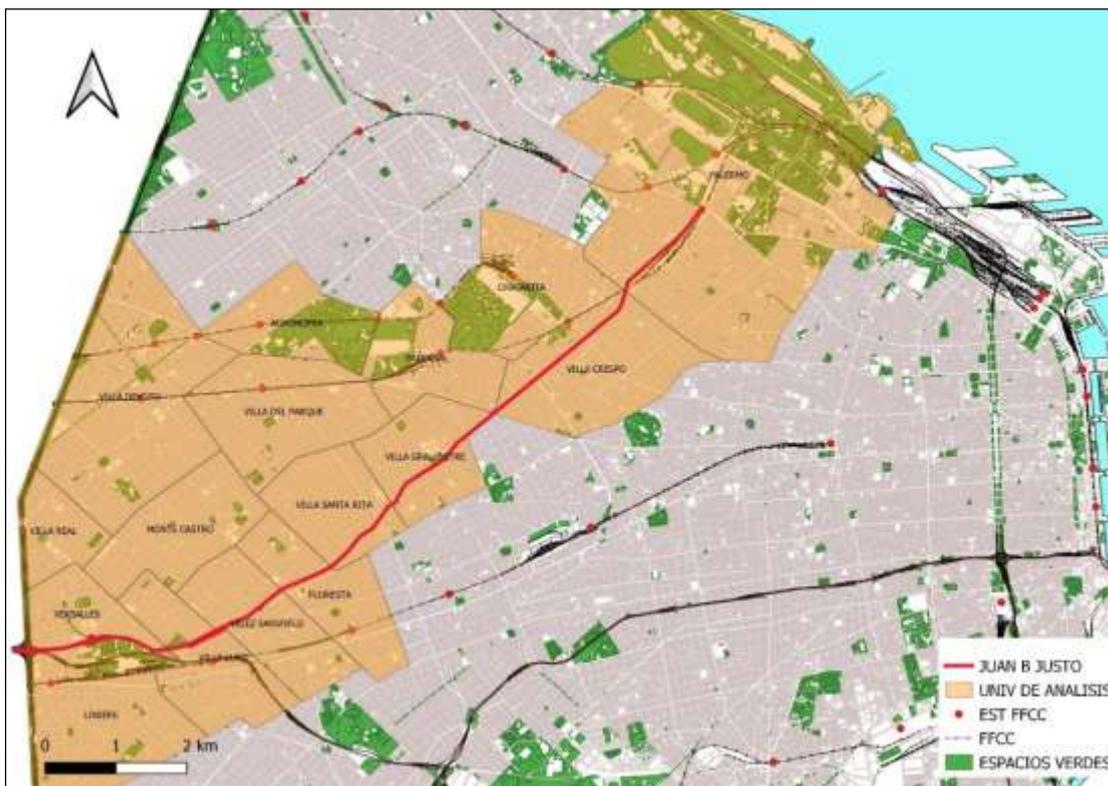
A su vez, el Metrobus de la Avenida Juan B. Justo, sirvió como proyecto “vidriera” para replicar este tipo de intervenciones en otros corredores tales, como el del Área Central sobre la Av. 9 de Julio o el del “Bajo” sobre la Av. Leandro N. Alem.

Por otra parte, el comienzo de la operación tras el año 2011 generó entorno al corredor San Martín una dinámica urbana de revitalización de la Avenida Juan B. Justo en sentido Este – Oeste, con inversión inmobiliaria a partir de la mejora del espacio público de la propia obra Metrobus.

Área de influencia

Sobre la base del proyecto Metrobus, denominamos “Corredor San Martín” a la suma del *hinterland* de las trazas de la Av. Juan B. Justo, y la de la propia del Ferrocarril o Línea San Martín, que se desarrolla hacia el norte metropolitano como Corredor Noroeste y que constituye uno de los ejes más consolidados del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) gracias a la conurbación entorno a las estaciones de este ramal ferroviario producida a lo largo del siglo XX, desde el centro de la Ciudad (barrio de Retiro) hasta la periferia metropolitana de la primera corona (Partido de San Martín), y de la segunda y tercera corona (Partidos de San Miguel y Pilar, respectivamente).

Imagen 1. Definición del universo de análisis: Corredor San Martín.



Fuente: OSU-GIS en base a Data Buenos Aires.

Estas áreas de influencia, en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, agrupan 15 barrios, a saber: Palermo, Chacarita, Villa Crespo, Paternal, Villa General Mitre, Villa del Parque, Villa Santa Rita, Villa Devoto, Monte Castro, Floresta, Vélez Sarsfield, Villa Luro, Liniers, Versalles y Villa Real.

En toda el área de influencia viven unas 800.000 personas con una población que fluctuó negativamente en las últimas 3 décadas: cayendo en la última década del siglo XX un 7%, en la primera década del siglo XXI recuperó un punto, resultando finalmente en 30 años una pérdida de 50.000 personas, es decir, un 6,2% menos. Si bien la tendencia se revirtió para el total del área, en la última variación censal, cuatro barrios todavía seguían perdiendo población, especialmente Villa Crespo, y en mucha menor medida Villa del Parque, Villa Devoto y Villa Real, según lo muestra la siguiente tabla.

Tabla 1. Población, superficie y densidad poblacional del área de Influencia 1991, 2001 y 2010.

Barrios	Población			Variación poblacional '91-'10 (%)	Superficie (km ²)	Densidad poblacional (hab/km ²) 2010
	1991	2001	2010			
Palermo	256.927	225.245	225.970	-12,05%	15,78	14324,16
Chacarita	27.172	25.778	27.761	2,17%	3,12	8902,58
Villa Crespo	90.106	83.646	81.959	-9,04%	3,61	22682,49
Paternal	19.639	19.058	19.717	0,40%	2,23	8843,16
Villa General Mitre	35.164	34.204	34.713	-1,28%	2,16	16053,94
Villa del Parque	59.718	55.502	55.273	-7,44%	3,40	16256,67
Villa Santa Rita	32.649	32.248	33.325	2,07%	2,15	15473,36
Villa Devoto	71.518	67.712	66.521	-6,99%	6,38	10434,65
Monte Castro	33.129	32.782	33.623	1,49%	2,63	12796,67
Floresta	39.273	37.247	37.575	-4,32%	2,32	16192,30
Vélez Sarsfield	36.056	34.084	35.081	-2,70%	2,40	14612,46
Villa Luro	30.753	31.859	32.502	5,69%	2,57	12662,94
Liniers	44.909	42.083	44.132	-1,73%	4,38	10086,89
Versalles	14.211	13.556	13.822	-2,74%	1,40	9843,03
Villa Real	14.249	13.681	13.419	-5,82%	1,32	10165,89

Fuente: elaboración propia en base a INDEC y GCBA.

Situación inmobiliaria previa a las intervenciones

El progreso del área en materia inmobiliaria estuvo enmarcado por 3 infraestructuras.

Entubamiento del arroyo

La Av. Juan B. Justo se trazó sobre el entubamiento del Arroyo Maldonado. Esta obra se proyectó a partir de 1924 y comenzó a construirse en 1929, finalizando en la década del '40. A pesar del entubamiento, el área se caracterizó en la segunda parte del siglo XX por recurrentes inundaciones en función de las habituales lluvias que afectan a la Ciudad, lo que definió un nuevo entubamiento a principios del presente siglo.

Queda en la historia la hipótesis de cómo se hubiera desarrollado la Ciudad, si la solución, en vez de entubamiento con avenida en superficie, hubiera sido una puesta en valor del tipo de la Cañada en el centro de la capital cordobesa de Argentina.

El Ferrocarril San Martín

Al igual que otras infraestructuras ferroviarias pre-existentes al crecimiento urbano de la Ciudad, como el caso del Ferrocarril Sarmiento, el Ferrocarril comenzó a impactar como

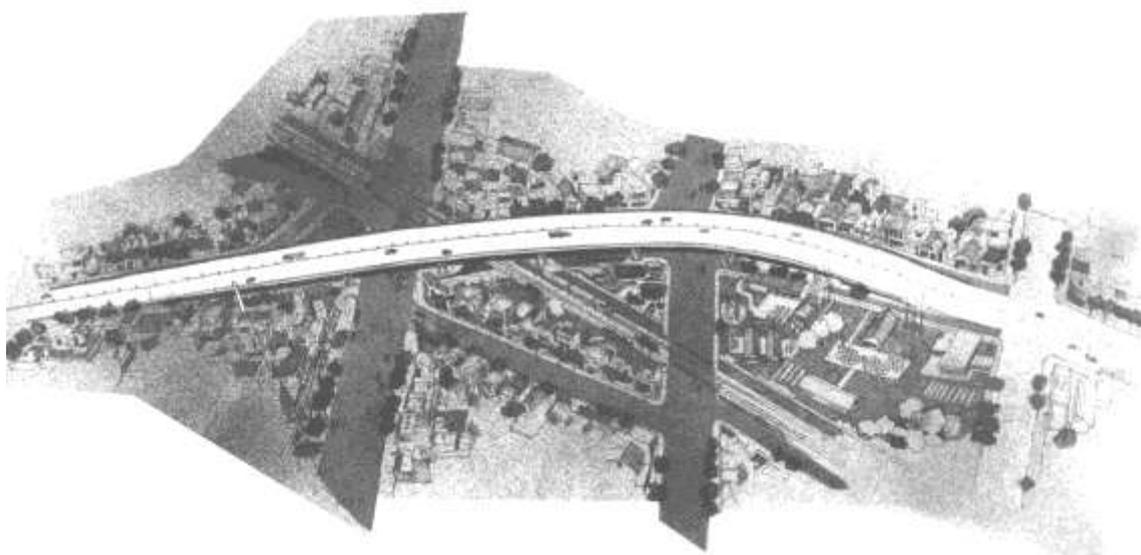
barrera urbana a medida que la Ciudad fue consolidándose desde Palermo hacia el Noroeste por los barrios de Paternal, Villa del Parque y Villa Devoto.

Al efecto barrera, se sumaban los consabidos impactos por las intersecciones ferroviarias, como accidentes de tránsito y congestión de los flujos vehiculares por cierre de barreras con las externalidades de costos en tiempo e impacto ambiental.

El Puente de la Reconquista

Se construyó a finales de los años ´60 y fue diseñado por el estudio del Arq. Mario Roberto Álvarez. Vinculaba la Avenida Juan B. Justo por sobre las vías del Ferrocarril San Martín, generando un corte entre el barrio de Palermo y Villa Crespo.

Imagen 2. Puente Juan B. Justo. Acuarela original con la que el estudio Mario Roberto Álvarez ganó el concurso nacional de 1966.



Fuente: Diario Clarín, último ingreso 17/09/2020/18:30 https://www.clarin.com/obra-maestra-punto-desaparecer_0_BJ0nLqH_X.html

Fue inaugurado en 1969 y además de presentar problemas estructurales, concentró en su entorno un espacio a nivel degradado en sus últimos años con viviendas precarias, producto de las crisis socioeconómicas que afectaron al país.

Las grandes infraestructuras

Para resolver estas 3 problemáticas, la Ciudad de Buenos Aires llevó adelante 3 grandes obras que generaron un gran endeudamiento, pero una importante mejora en el área de estudio, desde Palermo hasta la periferia de la Ciudad.

Las inundaciones del Arroyo Maldonado se resolvieron en la primera década del presente siglo, con un nuevo entubamiento que requirió un préstamo del Banco Mundial por U\$S 130

millones, aprobado en 2005, y con esta nueva infraestructura se acabaron las inundaciones, que impedían una mejora en la evolución inmobiliaria de la zona.

La integración a ambos márgenes de la traza del Ferrocarril San Martín y la eliminación de interferencias ferroviarias, se resolvió en buena parte, durante la segunda década del siglo, con la obra del Viaducto San Martín, planificada por el PDT (ATM, 2018).

Esta gran obra, que costó \$ 3.098.820.470 elevó la traza ferroviaria 5 km, entre las calles Paraguay y Punta Arenas, atravesando los barrios de Palermo, Chacarita y La Paternal.

La elevación de las vías permitió abrir 11 calles que permanecían cerradas al tránsito y eliminó 11 barreras, y además se construyeron las nuevas estaciones de Chacarita y Paternal en altura.

Los beneficiarios estimados oficialmente ascienden a 600.000 personas, tanto entre pasajeros de transporte público como automovilistas (90.000 pasajeros ferroviarios a hora pico, 250.000 pasajeros de colectivos que cruzaban diariamente por los pasos a nivel y 260.000 automovilistas por día que atravesaban los pasos a nivel de las arterias perpendiculares a la vía sobre la cual hoy pasa el viaducto.

Imagen 3. Viaducto San Martín sobre la Av. Juan B. Justo.



Fuente: GCBA, último ingreso 17/09/2020/19:30
<https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/desarrollo/viaducto-ffcc-san-martin>

La tercera infraestructura necesaria quedó resuelta con el Viaducto San Martín, ya que para su construcción, fue necesario demoler el Puente de la Reconquista, que se efectuó en septiembre de 2018.

El Metrobus Juan B. Justo

Si bien en este contexto, el primer Metrobus de la Avenida Juan B. Justo es considerada una obra menor, no lo fue en cuanto a su importancia como “proyecto vidriera” de una gestión.

La idea Metrobus surge a partir de la decisión de la Ciudad de invertir en transporte público en un momento en el cual no se disponían de fondos necesarios como para asumir nuevas obras tras el traspaso del Subterráneo de la jurisdicción nacional a la Ciudad concretado desde el 1° de enero de 2012.

Es así que meses antes se define la materialización del primer Metrobus de la Ciudad sobre la Avenida Juan B. Justo, por 3 motivos de importancia para la gestión de un proyecto de capacidad intermedia:

- 1) Un corredor sobre el cual es “prácticamente” imposible la construcción de una línea subterránea -por el mencionado arroyo doblemente entubado- por más que la evolución de la demanda lo justifique a futuro.
- 2) Una gestión relativamente sencilla por circular a lo largo de casi toda su extensión solamente 2 líneas de colectivos (34 y 166) lo que permitía circunscribir el consenso a sólo 2 empresas operadoras.

Imágenes 4 y 5. Estación Córdoba Metrobus Juan B. Justo y operación líneas 166 y 34.



Fuente: elaboración propia

- 3) Una geometría de la Avenida Juan B. Justo relativamente parecida a lo largo de toda su extensión, compatible con las dimensiones necesarias para la implementación de un par de carriles de vías segregadas.

De esta forma, desde mayo de 2011, con una extensión de 12 km, 150.000 pasajeros se vieron beneficiados con una reducción del 40% en sus tiempos de viaje gracias al Metrobus Juan B. Justo.

Al servicio se accede a través de 21 estaciones. La demanda se concentra en un 40% de punta a punta y asciende a unos 94.000 pasajeros/día: tanto en sentido a Palermo, (3.500 pasajeros a hora pico AM) como en sentido a Liniers (3.400 pasajeros a hora pico PM). La demanda del corredor, gracias a la nueva infraestructura, creció un 25%.

El servicio tiene una frecuencia de 2 minutos, y en términos ambientales, se redujo un 20% el uso de combustibles, sobre todo gracias a la reducción de aceleraciones y desaceleraciones constantes con la cual operaban previamente los colectivos, disminuyendo los factores de combustión y la consecuente emisión de gases, mejorando la calidad ambiental, todo esto gracias al flujo prácticamente libre de las vías segregadas y a la separación entre paradas de ascenso y descenso a un promedio de 400 m. según la normativa local.

En total son siete líneas de autotransporte público de pasajeros las que convergen en el Metrobus de la Avenida Juan B. Justo: 34, 53, 99, 109, 110, 166 y 172 que las utilizan en distintos tramos de la arteria.

Finalmente, podemos agregar sobre la nueva oferta de servicio público en su relación con la capacidad para el tránsito vehicular de la avenida que se vió reducida por la geometría del proyecto “que se compensó esta reducción de capacidad con tres medidas de gestión del tráfico que convergen en un cambio en la valoración urbanística de la avenida, a saber: 1) mejoramiento de la coordinación de los semáforos en la Avenida Juan B. Justo, 2) eliminación de los giros a la izquierda a lo largo de todo el recorrido y 3) control del estacionamiento en ambos lados de la avenida.” (Orduna, 2016).

Otras obras menores

El Metrobus de la Avenida San Martín se desarrolló posteriormente al de la Avenida Juan B. Justo, y se construyó entre este último y la Avenida General Paz. Fue el primero en complementarse con intervenciones peatonales para hacer los cruces más seguros y beneficia a más de 70.000 personas/día y también estuvo planificado por el Plan Director de Transporte (ATM, 2018).

Generó un ahorro en tiempo de viaje de más del 20%, incorporó a 11 líneas de colectivo y sumó 12 intervenciones peatonales que permitieron un incremento del 113% del espacio público dedicado a espacio peatonal, junto con la renovación de veredas en el tramo desde la Avenida Gral. Paz hasta el cruce con el Ferrocarril Urquiza.

Imágenes 6 y 7. Metrobus San Martín e intervenciones peatonales



Fuentes: elaboración propia y GCBA

Además se reconvirtió el espacio central de la Avenida San Martín con un nuevo bulevar que permitió incrementar más espacios verdes a este sector de la Ciudad; en suma, junto con el Metrobus, se mejoró la calidad del espacio público del entorno.

Baste mencionar que este tipo de intervenciones son las sugeridas por diversos manuales de diseño como los que propone el Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (ITDP, 2018) y las nuevas normativas nacionales sobre movilidad urbana.

El impacto inmobiliario

Contexto urbano general de la Ciudad

Analizadas las fuentes del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) sobre dinámica urbana a partir de los informes de la Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana de la Subsecretaría de Planeamiento del Ejecutivo local, con información sobre obras y mercado inmobiliario, pueden extraerse algunas reflexiones que ayudan a comprender esta dinámica en el contexto de las grandes inversiones concretadas en el área de estudio para los años 2018 y 2020, bajo la hipótesis que en este bienio se produjeron los primeros impactos de las inversiones sobre el mercado inmobiliario.

Del año 2018, pueden extraerse para las obras los siguientes hallazgos:

- “2018 fue el año con mayor cantidad de obra nueva desde 1978. La Ciudad registró un total de 3.830.322 m², un 34% más que en 2017.
- Los tres barrios más dinámicos de la Ciudad respecto a obras registradas en 2018 fueron Palermo, Caballito y Villa Urquiza.
- Las viviendas multifamiliares de uso mixto predominan en las obras nuevas, registrando un aumento del 5% sobre el total respecto de 2017.
- Las obras mayores a 5.000 m² son en cantidad el 9% y representan en volumen el 43% del total de los metros cuadrados registrados en 2018.

- En 2018 se iniciaron 1.652 obras, cantidad que supera la suma de las obras iniciadas en 2016 y 2017 (1.585 en total).
- De las obras registradas en 2018, el 49% se iniciaron durante el mismo año.
- Los finales de obra registrados aumentaron un 16% respecto a 2017”. (GCBA, 2018)

Sobre el mercado inmobiliario, el mismo informe del año 2018 destaca:

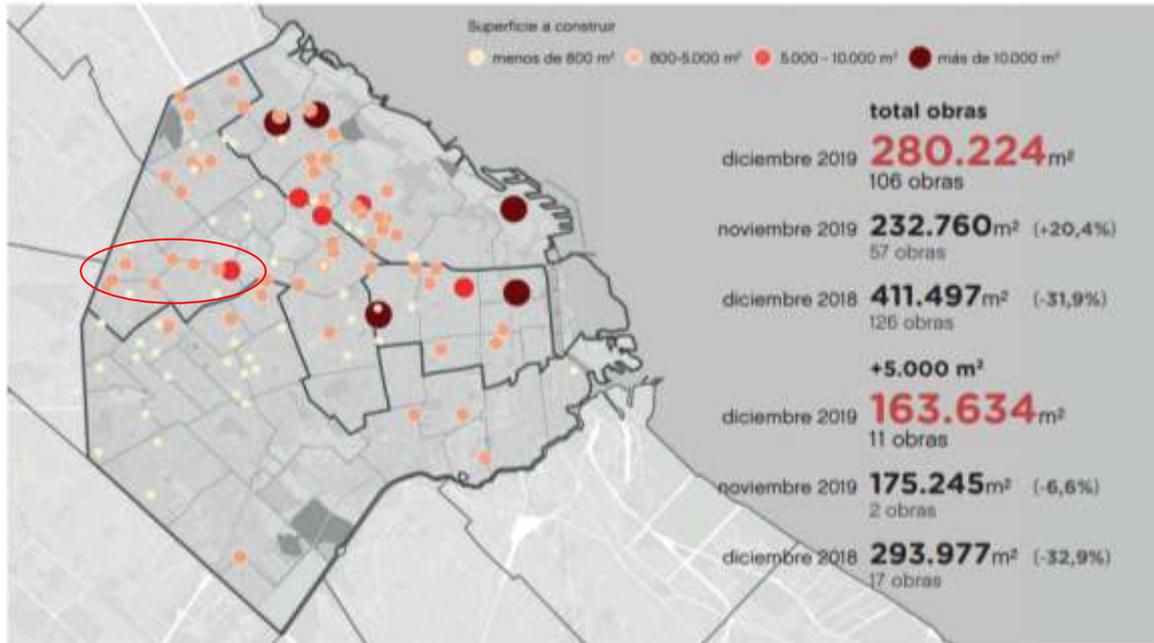
- “El valor promedio de los terrenos en venta en la Ciudad (USD 2.547/m²) aumentó un 37% respecto de 2017 y la Zona Oeste mostró la mayor variación con un aumento del 35,1%.
- El Área Central mostró el precio promedio más alto de la Ciudad (USD 4.563,8/m²) en departamentos a estrenar en venta, siendo Puerto Madero y Retiro los barrios de mayor peso.
- Si bien la Zona Sur presentó el menor precio promedio de la Ciudad en departamentos usados en venta, se destaca Barracas con el mayor valor en esta zona y un incremento del 6,9%.
- En departamentos a estrenar, La Boca mostró un incremento en el valor promedio de alquiler de un 52,9%.
- Los dos barrios con el valor promedio de alquiler mensual más elevado de la Ciudad en departamentos usados, pertenecen al área central, Monserrat y Puerto Madero.
- El precio promedio de los locales en venta aumentó un 11,8% de un año a otro, siendo la zona Centro-Este la de mayor cantidad de ofertas.
- Respecto a locales en alquiler, Recoleta exhibió el mayor valor promedio de la Ciudad (USD 26,9/m²).
- La Zona Norte muestra el mayor valor promedio de la Ciudad en oficinas en venta (USD 3.179,0/m²).
- Respecto a oficinas en alquiler, la Zona Sur presentó uno de los mayores valores promedio (USD 14,1/m²), apenas inferior a la Zona Norte. Las ofertas dentro del Distrito Tecnológico mostraron los mayores valores de la Zona Norte (USD 17,0/m²)” (GCBA, 2018)

Obras

Sobre finales del año 2019 se registra un panorama promisorio para las nuevas obras del área en estudio, las cuales se registran significativamente en la siguiente imagen del GCBA. (GCBA, 2019)

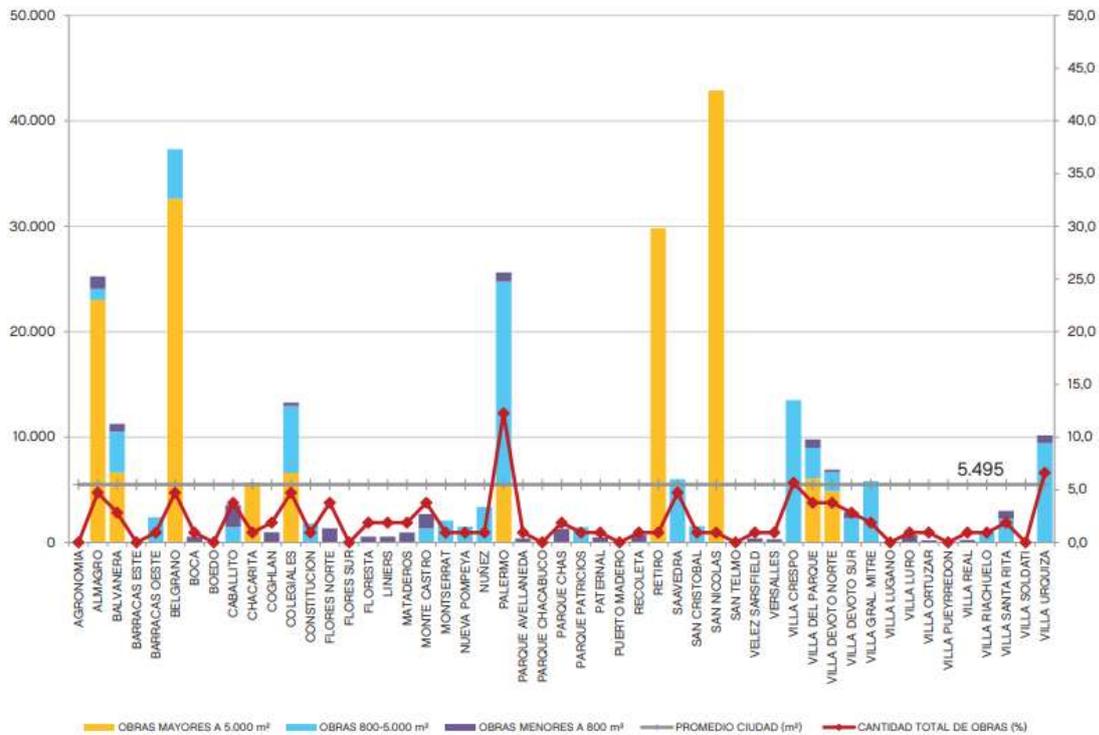
En cuanto al crecimiento puntual de los barrios del área de influencia del Corredor San Martín, el siguiente gráfico muestra la dinámica de Palermo, Villa Crespo y Villa del Parque, los cuales se destacan por el incremento de obras nuevas registradas. (GCBA, 2019).

Imagen 8. Obras nuevas registradas Diciembre 2019



Fuente: GCBA

Imagen 9. Obras nuevas registradas Diciembre 2019.



Fuente: GCBA

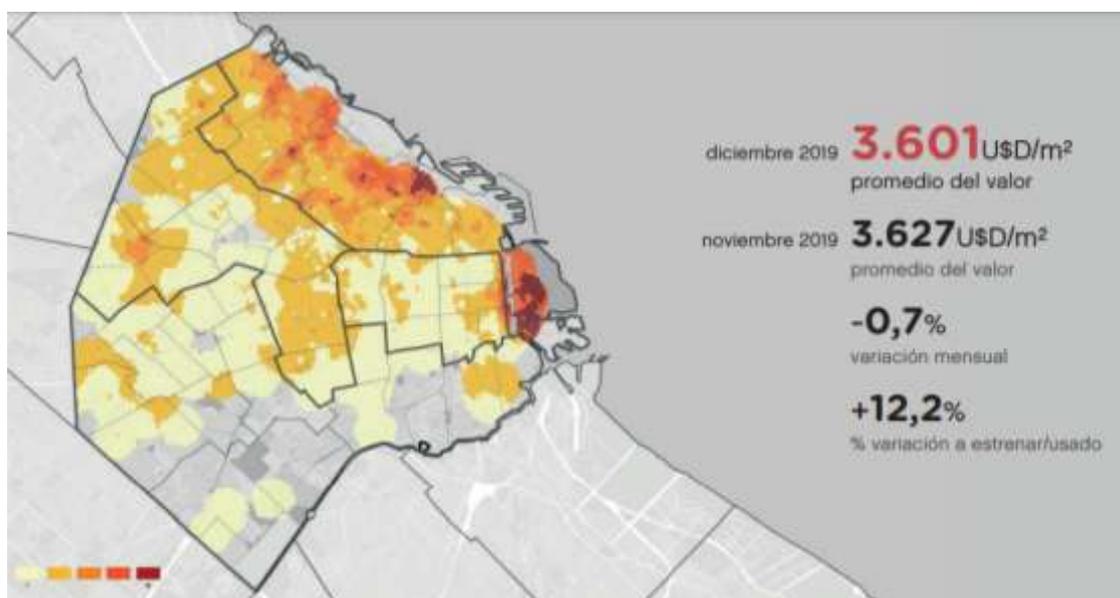
Mercado inmobiliario

El siguiente plano del Gobierno de la Ciudad resalta claramente el impacto del valor de venta en el baricentro del área en estudio para diciembre de 2019 a partir del valor promedio en dólares de departamentos a estrenar.

Si bien hay dinámicas urbanas de mayor peso desde el punto de vista inmobiliario con departamentos a estrenar de mayor valor en áreas como Puerto Madero o Belgrano, se destaca el sector en estudio por encontrarse en un área periférica de la Ciudad, como son los barrios de Villa del Parque, Villa Devoto Norte y Sur, Villa Crespo y Chacarita.

Cabe resaltar que Villa Devoto Norte tenía a fines del 2019 valores de venta semejantes de los de Palermo, superando el promedio de venta de la Ciudad para este rubro que estaba en U\$S 3601/m².

Imagen 10. Departamentos a estrenar en venta Diciembre 2019.

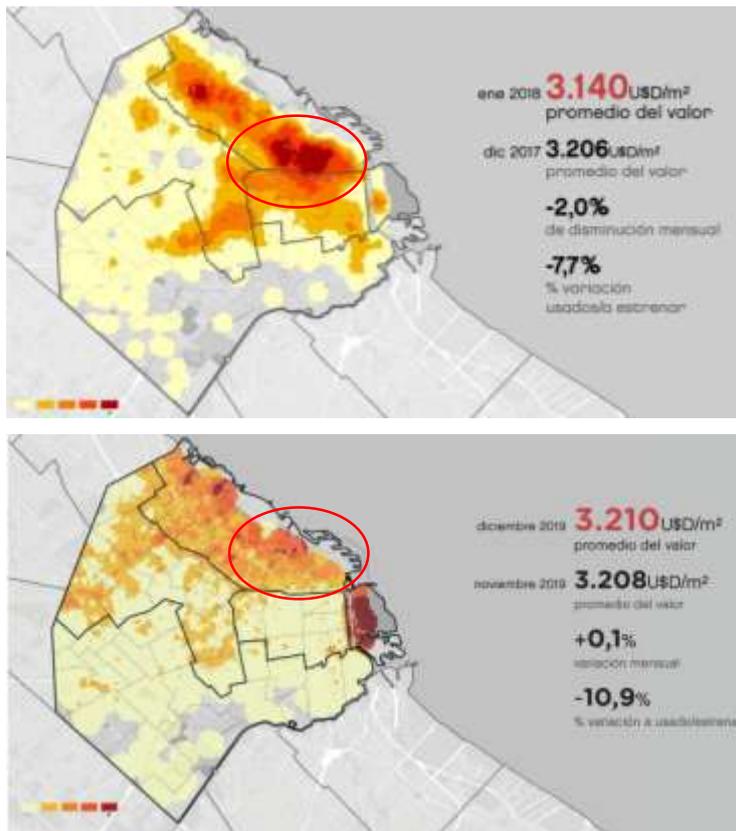


Fuente: GCBA

Conclusiones

La perspectiva territorial, desde el punto de vista de la dinámica poblacional plantea un escenario de reversión de la tendencia negativa hacia un crecimiento del área de influencia. En efecto, las proyecciones estadísticas del GCBA plantean un crecimiento generalizado del área para el presente año 2020 y barrios como Palermo, consolidan la tendencia con un crecimiento del 0,2%.

Imágenes 11 y 12. Deptos. en venta usados Ene.18-Dic.19



Fuente: GCBA

De la comparación entre enero del 2018 y diciembre del 2019 de la dinámica urbana inmobiliaria, a través del análisis del valor para la venta de departamentos usados, se concluye -más allá del incremento en dólares- la incorporación del área a esta dinámica en el lapso de casi dos años.

En efecto, el escenario promisorio del final de década sostiene la hipótesis de que los proyectos de infraestructura de redes materializados en este sector de la Ciudad han impactado favorablemente e impulsado la mejora del espacio público y el valor de la tierra en la mayoría de los 15 barrios que pertenecen al área de estudio y es una muestra más de que el transporte estructura la Ciudad y tracciona positivamente las inversiones, tanto del sector público para la mejora del espacio urbano, como del sector privado para el desarrollo inmobiliario.

Bibliografía

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. *2018 Dinámica Urbana Obras y Mercado Inmobiliario*. Buenos Aires, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Planeamiento, Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana, 2018, p.15.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. *Dinámica Urbana Obras y Mercado Inmobiliario Dic.2019*. Buenos Aires, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Planeamiento, Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana, 2019, p.6.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY. *Peatones Primero. Herramientas para una ciudad caminable*. New York, ITDP, 2018.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. *Plan Director de Transporte (PDT)*. Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), 2018.

ORDUNA, M.B. ET AL. *Impacto del “Metrobus” sobre el Corredor Juan B. Justo de Buenos Aires*. Buenos Aires, Observatorio de Sostenibilidad Urbana, Universidad de Belgrano (OSU/UB), 2016, p.54.