



# Más allá del 30 %: hacia una medición multidimensional de la asequibilidad del arriendo en Santiago

Recibido: 2025-04-16

Aceptado: 2025-12-01

## Marioly Torres

Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile,

[matorre3@uc.cl](mailto:matorre3@uc.cl)

[id https://orcid.org/0009-0004-9247-1332](https://orcid.org/0009-0004-9247-1332)

## Luis Fuentes

Pontificia Universidad Católica de Chile, Centro de Desarrollo Urbano

Sustentable CEDEUS, Santiago, Chile,

[lfuentes@uc.cl](mailto:lfuentes@uc.cl)

[id https://orcid.org/0000-0003-1233-1563](https://orcid.org/0000-0003-1233-1563)

### Cómo citar este artículo:

Torres, M. y Fuentes, L. (2026). Más allá del 30 %: hacia una medición multidimensional de la asequibilidad del arriendo en Santiago. *Revista INVI*, 41(116), 1-31.

<https://doi.org/10.5354/0718-8358.2026.78610>



# Más allá del 30 %: hacia una medición multidimensional de la asequibilidad del arriendo en Santiago

**Palabras claves:** Asequibilidad, enfoque ratio, ingreso mínimo residual, costo combinado de vivienda y transporte.

## Resumen

Los debates internacionales sobre la asequibilidad del arriendo destacan crecientemente la necesidad de métricas multidimensionales que capturen las dimensiones económicas y espaciales del problema. Este artículo aporta a esa discusión examinando la asequibilidad del arriendo en Santiago mediante tres enfoques: la medición ratio, el método de ingreso residual y el costo combinado de vivienda y transporte, y evaluando su correspondencia con el subsidio de arriendo vigente en Chile (DS52). El estudio utiliza microdatos de la CASEN 2022 y registros administrativos para estimar los problemas de asequibilidad en la Región Metropolitana de Santiago y caracterizar a los hogares afectados. Los resultados muestran variaciones claras según el enfoque: la medición ratio identifica al 43% de los hogares arrendatarios con problemas; el enfoque de ingreso residual identifica un grupo menor pero más crítico; y la medición de costo combinado identifica aproximadamente a un tercio de los hogares. A diferencia de lo observado en ciudades del norte global, la incorporación de costos de transporte no aumenta de forma significativa la prevalencia de problemas de asequibilidad, lo que sugiere que la configuración urbana e institucional de Santiago atenúa el impacto de los gastos de movilidad en los arrendatarios. Al contrastar estos resultados con la asignación del subsidio, se identifica una importante brecha de cobertura: aunque más de 370.000 hogares arrendatarios de los primeros siete deciles presentan problemas de asequibilidad, la entrega anual del subsidio alcanza solo al 1%–2% de ellos. Además, se observan desajustes de focalización, con sobrerrepresentación de ciertos grupos y subatención de otros. Estos hallazgos refuerzan los límites de los subsidios focalizados en contextos de alta presión de precios y subrayan la necesidad de métricas multidimensionales y estrategias que combinen apoyo a la demanda con intervenciones regulatorias y de oferta.



# Beyond the 30 %: Toward a Multidimensional Measurement of Rental Affordability in Santiago

## Abstract

Global debates on rental affordability increasingly emphasize the need for multidimensional metrics that capture economic and spatial dimensions of housing stress. This article contributes to that discussion by examining rental affordability in Santiago using three established approaches—the ratio measure, the residual income method, and the combined housing–transport cost metric—and by assessing how these measurements align with Chile’s rental subsidy (DS52). The study uses CASEN 2022 microdata and administrative records to estimate affordability problems in the Metropolitan Region of Santiago and to characterize affected households. Results show clear variation across methods: the ratio approach identifies 43% of renter households as cost-burdened; the residual income approach captures a smaller but more critical group; and the combined housing–transport measure identifies roughly one-third of households. In contrast to findings from cities in the Global North, incorporating transport costs does not substantially increase the prevalence of affordability problems, suggesting that Santiago’s institutional and urban structure attenuates the impact of mobility expenses on renters. Comparing these results with subsidy allocation patterns reveals a pronounced coverage gap: although more than 370,000 renter households in the lowest seven deciles face affordability problems, annual subsidy allocations reach no more than 1%–2% of them. Moreover, the subsidy exhibits notable targeting mismatches, over-representing certain demographic groups while underserving others. These findings reinforce the limits of narrowly targeted rental subsidies in contexts of widespread affordability stress. They underscore the need for multidimensional measurement tools and for broader policy strategies that combine demand-side support with regulatory and supply-side interventions.

**Keywords:** affordability, ratio approach, minimum residual income, combined housing and transportation cost.



## Para além do 30%: rumo a uma medição multidimensional da acessibilidade do aluguel em Santiago

**Palavras-chave:** acessibilidade, abordagem do rácio, renda mínima restante, custo combinado de moradia e transporte.

### Resumo

Os debates internacionais sobre a acessibilidade do aluguel destacam cada vez mais a necessidade de métricas multidimensionais que capturem as dimensões econômicas e espaciais do problema. Este artigo contribui para essa discussão examinando a acessibilidade do aluguel em Santiago usando três perspectivas: a abordagem do rácio, o método de renda restante e o custo combinado de moradia e transporte, e avaliando sua correspondência com o subsídio de aluguel vigente no Chile (Decreto Supremo 52). O estudo utiliza microdados da Pesquisa de Caracterização Socioeconômica (CASEN 2022) e registros administrativos para estimar os problemas de acessibilidade na Região Metropolitana de Santiago e caracterizar os domicílios afetados. Os resultados mostram variações claras segundo a perspectiva: a abordagem do rácio identifica 43% dos domicílios locatários com problemas; a abordagem de renda restante identifica um grupo menor, porém mais crítico; e a medição do custo combinado identifica aproximadamente um terço dos domicílios. Ao contrário do observado em cidades do Norte Global, a incorporação dos custos de transporte não aumenta significativamente a prevalência de problemas de acessibilidade, o que sugere que a configuração urbana e institucional de Santiago atenua o impacto das despesas de transporte nos locatários. Ao comparar esses resultados com a atribuição do subsídio, identifica-se uma importante lacuna na cobertura: embora mais de 370.000 domicílios locatários dos primeiros sete decis apresentem problemas de acessibilidade, a atribuição anual do subsídio atinge apenas 1% a 2% deles. Além disso, observam-se desajustes na focalização, com sobrerrepresentação de certos grupos e subatensão a outros. Essas descobertas reforçam os limites dos subsídios direcionados em contextos de alta pressão de preços e destacam a necessidade de métricas multidimensionais e estratégias que combinem apoio à demanda com intervenções regulatórias e de oferta.

## Introducción

A mediados de la década del 2000 comienzan las primeras señales sobre la crisis de la vivienda en Chile, cuando la tendencia de familias viviendo en campamentos comienza a crecer nuevamente (Techo-Chile, 2025) y además de empezar a evidenciarse el incremento del arriendo como forma de tenencia, pasando de 20 % en 2002 a 33 % en 2024 (Instituto Nacional de Estadísticas, 2024). En la siguiente década, ya varios autores comenzaron a señalar que los precios de las viviendas aumentaban en mucho mayor medida que los salarios, debilitando el sueño de la casa propia (Larraín y Razmilic, 2019; Simian, 2018; Vergara-Perucich, 2021). En el contexto internacional, Rolnik *et al.* (2021), señalan que la crisis hipotecaria del 2008 generó un ascenso del alquiler como forma de acceso a la vivienda.

Link *et al.* (2019), Reyes y Silva (2021) y Simian (2023) plantean que paralelamente al crecimiento de los arrendatarios, ha aumentado la vulnerabilidad del arriendo. Una de las fragilidades identificadas ha sido el incremento de los problemas de la asequibilidad. Déficit Cero *et al.* (2024) se han interesado por analizar la problemática de la asequibilidad considerando un enfoque residual, es decir la cantidad de ingresos que le quedan a un hogar después de considerar el gasto en vivienda (Sani, 2015).

En el norte global, desde mediados del siglo XX, el debate en torno a la asequibilidad se ha enmarcado en la neoliberalización de los sistemas políticos y económicos, que incentivan la mercantilización de la vivienda (Theodore *et al.*, 2009), lo que ha incidido en las formas de provisión (Czischke y Pittini, 2007; Rolnik, 2013). Recientemente el debate se ha centrado en los procesos de financiarización (Aalbers *et al.*, 2021), planteando que el arriendo constituye una nueva frontera de estos procesos (Rolnik *et al.*, 2021). Algunos estudios han criticado el apoyo de este tipo de políticas centradas en la inversión de los agentes institucionales financiarizados, para la provisión de la vivienda en renta (Crook y Kemp, 2002).

En este contexto de financiarización y deterioro generalizado de la asequibilidad a la vivienda, las formas de medición constituyen uno de los debates más relevantes de la literatura sobre asequibilidad (Ezennia y Hoskara, 2022). A fines del siglo XX, se centraban en la relación entre ingresos, gastos de vivienda y pobreza, mientras que desde inicios del siglo XXI se incorporan las desigualdades urbanas (Haffner y Hulse, 2021). Así, se pueden identificar en la literatura diferentes tipos de mediciones de la asequibilidad de la vivienda, que siguen enfoques económicos y/o urbanos (incorporando el costo de transporte). Entre las más utilizadas en la literatura destacan: 1) enfoque ratio (Chen *et al.*, 2010; Hulchanski, 1995; Nepal *et al.*, 2010; Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, 2017; Thalmann, 1999); 2) ingreso mínimo residual (Kutty, 2005; Stone, 2006b); y 3) costo de la vivienda combinado con transporte (Acolin y Green, 2017; Luckey, 2018; Mattingly y Morrissey, 2014).

Dado el aumento de los hogares arrendatarios en la Región Metropolitana de Santiago, su vulnerabilidad y el hecho de que la asequibilidad de la vivienda ha sido estudiada principalmente desde enfoques económicos, resulta de gran relevancia reconocer la complejidad de este problema desde una perspectiva conceptual y también práctica. En ese sentido, este artículo intenta aportar elementos de juicio desde una ciudad del sur global como Santiago, a la discusión académica sobre el problema de asequibilidad y contrastar sus resultados con la evidencia internacional. Desde la perspectiva práctica, intentamos generar nueva información para esta discusión pública, incorporando un enfoque del costo en transporte, que nos parece fundamental a una discusión que hasta el momento ha sido netamente económica (relación ingreso/costo alquiler). Esto permitirá contar con una estimación más completa y precisa, que sirva como antecedente para analizar la focalización del subsidio de arriendo (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2013), que es la principal herramienta en Chile de apoyo por parte del Estado a los hogares que sufren este problema. Esta discusión sobre la focalización es relevante porque es un tipo de política pública que dirige el apoyo estatal a hogares vulnerables que no pueden acceder a vivienda en propiedad, facilitando su permanencia en el mercado formal de arriendo y evitando mayores riesgos de pobreza habitacional. Sin embargo, también genera problemas y brechas de exclusión y reproducción de la segregación.

Este artículo se divide en cuatro grandes apartados, además de esta introducción. En el segundo apartado, se profundiza en la discusión académica sobre la estimación de la asequibilidad de la vivienda, abordando los orígenes de la medición, sus cambios a lo largo del tiempo, las mediciones más frecuentes utilizadas en la literatura y la forma en la que esta problemática ha sido abordada a nivel nacional. En tercer lugar, se detalla la metodología bajo la que este trabajo se hace cargo de las estimaciones propuestas. En cuarto lugar, se da cuenta de los resultados obtenidos tras la aplicación de los diferentes métodos y la caracterización de los hogares con problemas de asequibilidad. Finalmente, se presentan los principales hallazgos.

## Estado del arte

### LA ASEQUIBILIDAD A LA VIVIENDA Y SUS ENFOQUES DE MEDICIÓN

La literatura sobre asequibilidad de la vivienda abarca abundancia de debates centrados en técnicas de medición, implicaciones políticas, el impacto socioeconómico de las decisiones sobre vivienda y las tendencias emergentes en la oferta. Esta naturaleza multifacética de la asequibilidad refleja su complejidad y las diversas interpretaciones de lo que constituye una “vivienda asequible” (Coulter, 2016). En este trabajo nos centraremos en el debate sobre las técnicas de medición.

La asequibilidad del alquiler se refiere a la medida en que las personas y familias pueden pagar cómodamente el alquiler de su vivienda sin comprometer su estabilidad financiera ni su calidad de vida

en general (Azmi y Bujang, 2021; Odunjo, 2021). Es un tema importante en los estudios de vivienda, ya que impacta directamente en el bienestar de los hogares (Thalman, 2003). La literatura analiza diversas dimensiones y métodos para evaluar la asequibilidad del alquiler, que pueden variar significativamente según la ubicación geográfica, las condiciones económicas y las características demográficas.

Las primeras mediciones empíricas sobre asequibilidad se centraron en analizar la estructura del gasto en hogares de bajos ingresos a mediados del siglo XIX, en el contexto de la revolución industrial. En Europa, destacan los estudios de Engel y Schwabe quienes observaron que los hogares más pobres destinaban una proporción mayor de sus ingresos al arriendo (Hulchanski, 1995). Estos hallazgos dieron origen al enfoque ratio, centrado en identificar una proporción “adecuada” de ingreso que se puede destinar a la vivienda (Haffner y Hulse, 2021; Hulchanski, 1995; Stone, 2006b).

El enfoque ratio es el enfoque más tradicional y difundido, tanto en estudios académicos como en el diseño de políticas públicas. Establece que una vivienda es asequible cuando el gasto en ella no supera un cierto umbral porcentual respecto del ingreso del hogar. Generalmente, este umbral se sitúa entre el 25 % y el 30 % (Hulchanski, 1995; Thalman, 1999). Por su simplicidad, esta métrica ha sido utilizada por organismos internacionales como la OECD, ONU-Hábitat y el Banco Mundial.

En esta lógica se han desarrollado varios indicadores, como el *Price to Income Ratio (PIR)*, la carga del arriendo en el ingreso, la carga hipotecaria, la carga total de deuda habitacional y el porcentaje de hogares que superan los umbrales normativos (Chen et al., 2010; Nepal et al., 2010).

Sin embargo, su uso generalizado ha sido cuestionado. Hancock (1993, en Haffner y Hulse, 2021) señala que este enfoque no entrega información sobre los sacrificios que hacen los hogares para acceder a una vivienda adecuada, ni sobre las condiciones mínimas de bienestar. Además, tiende a ignorar el tamaño del hogar, las diferencias regionales en el costo de vida y la calidad de la vivienda o del entorno urbano (Ezennia y Hoskara, 2019). Autores como Kutty (2005) y Stone (2006b) señalan que el enfoque ratio supone que los hogares de menores ingresos pueden destinar una menor proporción de sus ingresos a necesidades no habitacionales, lo que implica una idea implícita de privación aceptable.

Desde mediados del siglo XX, con los cambios en los regímenes económicos y el fortalecimiento del Estado de bienestar, comenzaron a surgir críticas más profundas. Hancock (1993) sostiene que la asequibilidad debe analizarse considerando si los ingresos que se sacrifican por acceder a una vivienda son razonables o excesivos, dependiendo del contexto del hogar. Desde esta perspectiva, la mera proporción entre ingreso y gasto no basta para diagnosticar si un hogar necesita apoyo estatal (Hancock, 1993; Hulchanski, 1995).

Como respuesta a las limitaciones del enfoque ratio, surge el enfoque residual, el cual plantea una lógica inversa: en lugar de calcular cuánto del ingreso se destina a la vivienda, se analiza cuánto queda disponible después de cubrir ese gasto y si ese ingreso residual permite cubrir adecuadamente las necesidades básicas del hogar (Stone, 2006b). Este método ofrece una evaluación más contextualizada, ya que considera la estructura del hogar (número de miembros, presencia de niños o personas mayores) y sus necesidades específicas.

Este enfoque ha sido aplicado en diversos estudios empíricos y destacan los trabajos de Ezennia y Hoskara, 2022, Kutty (2005), McConnell (2012), Li (2015) y de Yang *et al.* (2014). Aunque su implementación requiere más información y mayor capacidad analítica, sus resultados permiten políticas más focalizadas y equitativas. Además, su perspectiva permite identificar situaciones de vulnerabilidad que el enfoque ratio no visibiliza (como hogares que destinan menos del 30 % de su ingreso a vivienda, pero que igualmente no logran cubrir otras necesidades esenciales debido a bajos ingresos absolutos).

Las transformaciones recientes ligadas a la financiarización del mercado inmobiliario y la provisión de vivienda (Aalbers, 2016; Aalbers *et al.*, 2021; Brill y Durrant, 2021; Nethercote, 2020) plantean nuevas limitantes al enfoque residual. Esto debido al aumento de las desigualdades urbanas y a la expulsión de hogares vulnerables o de sectores medios desde áreas centrales hacia periferias mal conectadas (Fields y Uffer, 2016; Haffner y Hulse, 2021).

En consecuencia, la asequibilidad deja de ser solo una cuestión económica y adquiere una dimensión espacial, dado que los gastos en transporte comienzan a adquirir relevancia, sobre todo en contextos de áreas metropolitanas y megaciudades. La noción de “pobreza en los desplazamientos” (*transport poverty*) se incorpora como un componente del problema de acceso a la vivienda (Haffner y Hulse, 2021; Renne y Sturtevant, 2016), lo que obliga a considerar simultáneamente los costos habitacionales y de transporte para evaluar el verdadero nivel de acceso a la vivienda (Dewita *et al.*, 2018; Liu *et al.*, 2021).

Así surge un tercer enfoque en la medición de la asequibilidad. Propone la imposibilidad de evaluar el gasto en vivienda si no consideran los costos asociados al transporte cotidiano, ya que muchas veces las viviendas más asequibles se ubican en áreas periféricas, con deficiente acceso a servicios y empleos (Dewita *et al.*, 2018; Haffner y Hulse, 2021; Liu *et al.*, 2021). Así, la suma de ambos costos entrega una estimación más precisa de la carga financiera que enfrentan los hogares (Vidyattama *et al.*, 2012).

Se considera que una vivienda es asequible si los costos combinados de vivienda y transporte son inferiores al 45 % de los ingresos del hogar (Ezennia y Hoskara, 2022). Este umbral ha sido utilizado por programas en Estados Unidos y Canadá y permite modelar la asequibilidad en relación con patrones de localización, accesibilidad urbana y segmentación del mercado habitacional.

Investigaciones destacadas bajo este enfoque son las de Acolin y Green (2017), Coulombel (2018), Deka (2015), Kramer (2018), Mattingly y Morrissey (2014), Miller *et al.* (2004) y Luckey (2018), quienes demuestran que una evaluación que integre transporte y vivienda permite explicar de manera más precisa los procesos de desplazamiento forzado, exclusión residencial y gentrificación.

Este enfoque tiene especial relevancia en contextos de ciudades altamente segregadas y extensas, donde las políticas de subsidio habitacional han promovido la expansión urbana hacia periferias con bajos costos de suelo, pero escasa accesibilidad.

Así, el desarrollo conceptual de la asequibilidad ha dado lugar a diversas formas de medición, siendo objeto de una vasta discusión académica y técnica, que se ha dado principalmente en países del norte global (como Estados Unidos, Inglaterra y Australia) y luego en algunos países asiáticos como Corea del Sur, Taiwán,

Singapur, Hong Kong y China (Li, 2015). En América Latina, si bien existen esfuerzos incipientes, aún persiste un vacío importante en la producción sistemática de métricas contextualizadas, sobre todo considerando el debate planteado anteriormente, en el sentido de considerar la multidimensionalidad de las mediciones de la asequibilidad a la vivienda, ámbito en el cual este artículo pretende aportar.

## ASEQUIBILIDAD DE LA VIVIENDA EN CHILE Y EL SUBSIDIO DE ARRIENDO

Frente al creciente encarecimiento de la vivienda en propiedad, se ha observado un aumento de hogares arrendatarios (Déficit Cero, 2024), lo que ha motivado al Estado a diseñar políticas de apoyo específicas, como el subsidio de arriendo creado en 2014. Este subsidio, dirigido a hogares del tramo correspondiente al 70 % más pobre de la población del Registro Social de Hogares, entrega hasta 170 UF<sup>1</sup> por un máximo de ocho años (Chile Atiende, 2024a). Este subsidio ha sido estudiado por varios autores. Razmilic (2015) tempranamente evaluó positivamente los primeros resultados del subsidio implementado en 2014, destacando su efecto en la reducción del hacinamiento y la carga financiera de los hogares beneficiarios. Sin embargo, identifica que el subsidio es insuficiente en zonas de altos precios y que no logra mejoras significativas en localización de los hogares. Por su parte, Ross y Pelletiere (2014) advierten que se trata de una ayuda transitoria, pensada como puente hacia la propiedad, y reconocen su limitada profundidad para los sectores más vulnerables. Bogolaski *et al.* (2021) critican la baja aplicación del subsidio y las barreras para su uso efectivo, sobre todo en grandes ciudades como Santiago, y abogan por avanzar hacia una verdadera política de arriendo que combine instrumentos de oferta y regulación del mercado. Link *et al.* (2022) identifican a la falta de incentivos a la oferta como uno de los principales obstáculos para la aplicación del subsidio en las grandes áreas metropolitanas. Ninguno de estos estudios analiza o contrasta la aplicación del subsidio con los hogares con problemas de asequibilidad, por lo cual este trabajo se considera un avance complementario a estos trabajos.

Hay otros estudios que sí han enfatizado la asequibilidad, aunque no necesariamente contrastándola con el subsidio de arriendo. Estas investigaciones nacionales han abordado la asequibilidad desde el enfoque ratio, destacando el uso del PIR. Estudios de la Cámara Chilena de la Construcción (León, 2024), Dastres y Anderson (2022) y Déficit Cero (2024), muestran que el acceso a la propiedad es severamente inalcanzable, tomando valores que superan con creces el umbral de cinco años de ingreso.

En el ámbito del arriendo, se ha identificado un segmento de hogares —especialmente en los primeros deciles de ingreso— que enfrentan elevadas cargas financieras por concepto de alquiler (Reyes y Silva, 2021; Simian, 2023). Link *et al.* (2019) por su parte, desde un enfoque geográfico, identifican las diferentes tipologías de arrendatarios y analizan la distribución espacial, mostrando un panorama general respecto de sus perfiles socio-demográficos, diferencias de localización y las condiciones de vulnerabilidad que enfrentan. Existen también estudios que abordan la asequibilidad desde la perspectiva del presupuesto. Vergara-Perucich y Boano

1 La unidad de fomento –UF– es una unidad de cuenta reajutable usada en Chile, cuyo valor se actualiza diariamente en función de la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC). Fue creada en 1967 con el objetivo de facilitar contratos de largo plazo que mantuvieran su poder adquisitivo a lo largo del tiempo, evitando los efectos de la inflación. A julio de 2025 1 UF es equivalente a aproximadamente 40 US\$.

(2019) y Vergara-Perucich (2020) estiman los costos de vida en distintas regiones del país, revelando que los gastos cotidianos —incluido el arriendo— generan una presión significativa sobre los hogares más pobres. En la misma línea, Déficit Cero *et al.* (2024) han estimado que hay más de 800 mil hogares arrendatarios en Chile con problemas de asequibilidad, es decir que destinan más del 30 % de sus ingresos al pago del alquiler.

En cuanto a aproximaciones que consideran los costos de transporte hay menos estudios. Uno de los pocos es el de Tiznado-Aitken *et al.* (2022), quienes analizan el costo combinado de vivienda y transporte para distintos tipos de hogares de Santiago. Sus hallazgos revelan que los hogares de ingresos bajos y medios enfrentan graves restricciones para elegir su localización residencial de vivienda en propiedad, dependiendo casi exclusivamente de la intervención estatal. Esto ha reforzado su localización periférica y su exclusión del acceso a oportunidades urbanas.

En suma, la investigación sobre asequibilidad habitacional ha estado centrada en indicadores económicos (Link *et al.*, 2019; Reyes y Silva, 2021; Simian, 2023), mientras que las perspectivas donde se incorpora el costo de transporte han sido menos estudiadas, más allá de la distribución geográfica de las tipologías de arrendatarios (Link *et al.*, 2019). Existe un vacío relevante en el análisis de la asequibilidad utilizando diferentes enfoques en Chile y, sobre todo, en la evaluación de la focalización del subsidio de arriendo en relación con la caracterización más profunda de los hogares.

## Metodología

### ENFOQUE METODOLÓGICO

Esta investigación estimó la asequibilidad del arriendo desde tres enfoques complementarios: 1) enfoque ratio; 2) enfoque residual; y 3) enfoque combinado de vivienda y transporte. El objetivo fue obtener una comprensión más integral del fenómeno mediante la identificación y caracterización de los hogares con problemas de asequibilidad, así como el análisis de su relación con la entrega del subsidio de arriendo.

El estudio se basa en datos secundarios provenientes principalmente de la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN 2022) (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2023) para la estimación de los hogares con problemas de asequibilidad y su caracterización, considerando un 95 % de nivel de confianza en el reporte de la información. En lo que respecta a la relación entre las tendencias de los hogares con problemas de asequibilidad y la entrega del subsidio de arriendo, se utilizó información solicitada vía Portal de Transparencia sobre los beneficiarios del subsidio de arriendo.

El análisis se realizó a escala regional, tomando como caso de estudio la Región Metropolitana de Santiago (en adelante, RMS), donde se encuentra la capital nacional. La región está compuesta por 52 comunas y seis provincias.

## Estimaciones

### Asequibilidad según enfoque ratio

Se empleó el criterio ampliamente utilizado en la literatura (Bogdon y Can, 1997; Hulchanski, 1995; Link *et al.*, 2019; Reyes y Silva, 2021; Simian, 2023), que considera inasequible un arriendo que supera el 30 % del ingreso del hogar. La estimación se realizó calculando la razón entre arriendo mensual e ingreso monetario total del hogar. Se excluyeron aquellos hogares que no reportaron el valor del arriendo. El detalle de las variables consideradas está disponible en la Tabla 1.

### Asequibilidad ingreso mínimo residual

Esta estimación se basa en el enfoque propuesto por Kutty (2005), que parte de una línea de pobreza sin el componente de vivienda. Para determinar este componente, se revisaron los documentos técnicos sobre la composición de la línea de pobreza (CEPAL, 2015, 2018, 2023; Izquierdo y Ugarte, 2024), identificando que el gasto en vivienda representa un 29 % de la canasta total. A cada hogar se le calculó su línea de pobreza ajustada y se le restó el monto del arriendo, siguiendo la metodología de Stone (2006b) para verificar si los ingresos restantes alcanzaban para cubrir el resto de la canasta básica.

Para esta estimación se consideraron las variables en Tabla 2.

### Asequibilidad según costo de la vivienda y el transporte

La estimación de los costos de transporte se fundamentó en la metodología de Cortés Salinas *et al.* (2016); Iglesias *et al.* (2019) y Tiznado-Aitken *et al.* (2022), complementada con comentarios de expertos. A pesar de sus limitaciones, se utilizó la Encuesta CASEN 2022 por ser la fuente más actualizada con información sobre tiempos de viaje al trabajo, aunque no incluye datos sobre distancias ni sobre otros tipos de viaje.

Para los viajes en transporte privado, dado que la CASEN solo entrega tiempo de viaje, se imputaron distancias promedio según tramo temporal y sector geográfico de la RMS utilizando la Encuesta Origen Destino del Gran Santiago (2012). Las comunas no incluidas en la encuesta se asignaron al sector más próximo. El detalle de los sectores geográficos se explicita en la Tabla 3.

Los tiempos de viaje se agruparon en tramos de 15 a 90 minutos, más un último tramo de más de 90 minutos, asegurando suficiente tamaño muestral por categoría.

Una vez estimadas las distancias, se aplicó la metodología de Tiznado-Aitken *et al.* (2022) y referentes para calcular los costos. Solo se consideraron viajes durante días laborales debido a la ausencia de información para fines de semana y al enfoque en los gastos estructurales esenciales.

La asequibilidad conjunta de vivienda y transporte se evaluó basándose en el criterio de gasto combinado igual o superior al 45 % de los ingresos del hogar, como proponen Acolin y Green (2017); Ezennia y Hoskara (2022) y Luckey (2018) para identificar hogares con arriendo inasequible, siendo este uno de los estándares más empleados en la literatura especializada.

**Tabla 1.**  
*Operacionalización enfoque ratio.*

Objetivo	Dimensión	Variables
Identificar los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en la RMS según distintas tipologías de medición	Costo de la vivienda respecto a los ingresos	Hogares arrendatarios Precio del arriendo Ingreso monetario del hogar

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 2.**  
*Operacionalización enfoque ingreso mínimo residual.*

Objetivo	Dimensión	Variables
Identificar los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en la RMS según distintas tipologías de medición	Ingreso mínimo residual	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hogares arrendatarios</li> <li>• Tamaño del hogar</li> <li>• Valor línea de la pobreza sin el componente de vivienda</li> <li>• Ingreso total corregido del hogar</li> </ul>

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 3.**  
*Distribución de comunas según sector.*

Sector	Comunas
Centro	Santiago
Norte	Tiltil, Colina, Lampa, Quilicura, Huechuraba, Conchalí, Independencia, Recoleta, Renca
Sur	El Bosque, La Cisterna, La Granja, La Pintana, Lo Espejo, San Bernardo, San Joaquín, Calera de Tango, San Miguel, San Ramón
Sur-orientado	La Florida, Macul, Peñalolén, Puente Alto, Pirque, San José de Maipo
Oriente	Lo Barnechea, Vitacura, Las Condes, La Reina, Providencia, Ñuñoa
Poniente	Estación Central, Quinta Normal, Cerro Navia, Lo Prado, Pudahuel, Maipú, Cerrillos, Pedro Aguirre Cerda
Extensión sur-poniente	El Monte, Isla de Maipo, Melipilla, Padre Hurtado, Buin, Peñaflor, Talagante, Alhué, Curacaví, María Pinto, Paine, San Pedro

Fuente: elaboración propia a partir de datos “Encuesta Origen Destino Gran Santiago” (2012) y CASEN 2022.

El detalle de las variables consideradas para realizar la estimación se presenta en la Tabla 4.

Una vez estimados estos enfoques, se caracterizó a los hogares con problemas de asequibilidad (por tipo de estimación y a aquellos con al menos un problema de asequibilidad) en términos geográficos, demográficos, económicos y urbano-habitacionales, considerando los aspectos listados en Tabla 5.

### **Focalización del subsidio de arriendo**

Para analizar la focalización del subsidio en la RMS, se utilizó información sobre beneficiarios del programa entre 2019 y 2023, solicitada a la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo a través del Portal de Transparencia. Se comparó esta información con los hogares que presentaban problemas de asequibilidad del arriendo de acuerdo con CASEN 2022. Para esta comparación, se consideraron únicamente hogares de CASEN de los deciles 1 al 7 de ingreso autónomo, dada su correspondencia aproximada con el tramo 70 % más pobre del Registro Social de Hogares (RSH), requisito para acceder al subsidio. Esta homologación se justificó por la estrecha relación entre ingreso y nivel socioeconómico en Chile (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2017).

Las variables consideradas en este análisis fueron las señaladas en la Tabla 6.

**Tabla 4.**

*Operacionalización enfoque costo combinado de la vivienda y el transporte.*

Objetivo	Dimensión	Indicadores
Identificar los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en la RMS según distintas tipologías de medición	Costo combinado de la vivienda y transporte	Hogares arrendatarios Tiempo de demora en llegar al lugar del trabajo Medio de transporte utilizado para llegar al lugar de trabajo Veces a la semana que se realiza el viaje al lugar de trabajo Costos de traslado medios de transporte Costos mantención medios de transporte

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 5.**

*Operacionalización, caracterización de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.*

Objetivo	Dimensión	Variable
Caracterizar en términos geográficos, socioeconómicos y urbano-habitacionales a los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo de la RMS, según cada enfoque de medición.	Geográfica	Sectores de la RMS
	Demográfica	Sexo
		Edad
		Nacionalidad
		Presencia de niñas, niños y adolescentes (NNA)
		Presencia de adultos mayores
	Tipo de hogar	
Económica	Deciles de ingreso autónomo regional	

\*Criterios utilizados en la medición de la pobreza multidimensional.

Fuente: elaboración propia a partir de Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2017) y Ministerio de Desarrollo Social y Familia (2023).

**Tabla 6.**
*Operacionalización de caracterización de beneficiarios del subsidio de arriendo.*

Objetivo	Dimensión	VARIABLES disponibles para identificar brechas
Analizar la focalización del subsidio de arriendo en la RMS, a partir de las tendencias de los hogares con problemas de asequibilidad de la vivienda	Geográfica	Comuna de residencia para generar los sectores de la RMS
	Demográfica	Sexo
		Edad
		Nacionalidad
		Presencia de niños, niñas y adolescentes
		Presencia de adultos mayores
		Tamaño del núcleo familiar
		Presencia de hogares monoparentales
	Estado civil	
	Económica	Tramo de calificación socioeconómica Registro Social de Hogares (RSH)

Fuente: elaboración propia a partir de registros administrativos.

## Resultados

### EL PROBLEMA DE LA ASEQUIBILIDAD DESDE TRES MIRADAS

La Tabla 7 muestra que la cantidad de hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad varía según el tipo de medición utilizada. Aplicando la medición basada en el enfoque ratio se identifican 422.290 hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad, lo que representa el 43 % del total de hogares arrendatarios de la RMS. En contraste, al usar la medición del ingreso residual, el número de hogares afectados disminuye a cerca de 148.000. Por otro lado, el enfoque que combina el costo de la vivienda y el transporte permite identificar aproximadamente 301.000 hogares arrendatarios, lo que equivale a casi un tercio del total de hogares arrendatarios de la RMS.

En última instancia, se identifican aquellos hogares que enfrentan problemas de asequibilidad del arriendo, al menos según uno de los métodos de medición considerados. De aquí se desprende que 442.374 hogares en la RMS presentan algún problema de asequibilidad del arriendo. Se hace patente, así, que considerar más de un tipo de estimación de la asequibilidad entrega una mejor comprensión de la problemática.

**Tabla 7.**

*Problemas asequibilidad del arriendo en la RMS según distintos tipos de medición.*

Tipo de medición asequibilidad de la vivienda	Total de hogares arrendatarios RMS con problemas de asequibilidad	Porcentaje de hogares de arrendatarios RMS con problemas de asequibilidad
Costo de la vivienda respecto a los ingresos (ratio)	422.290	43 %
Ingreso mínimo residual (residual)	147.801	15 %
Costo de la vivienda + transporte (Vivienda + Transporte)	300.965	31 %
Total de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo	442.374	46 %

Fuente: elaboración propia a partir de CASEN 2022.

Al contrastar estos resultados con la literatura se aprecian algunas similitudes. Tanto para el caso de Hong Kong, como en Estados Unidos y Sicilia. Distintos autores han identificado que la estimación basada en el enfoque ratio arroja una mayor cantidad de hogares con problemas de asequibilidad en comparación con la medición que utiliza el enfoque del ingreso mínimo residual (Ho y Chiu, 2002; Kutty, 2005; Napoli, 2017).

Según la literatura, esta diferencia podría explicarse porque la estimación de tipo ratio no discrimina ni por nivel de ingreso ni por el tamaño de los hogares (Kutty, 2005; Stone, 2006b). En este sentido, la medición del ingreso mínimo residual identifica principalmente a aquellos hogares más críticos.

En cuanto a los resultados obtenidos al medir los costos combinados de vivienda y transporte, se observan diferencias con los hallazgos de otros estudios. Acolin y Green (2017) y Vidyattama *et al.* (2012), al utilizar una medición que combina costos de vivienda y transporte, encontraron una mayor cantidad de hogares con problemas de asequibilidad, en comparación con los resultados obtenidos mediante el enfoque ratio.

## **CARACTERIZACIÓN DE HOGARES CON PROBLEMAS DE ASEQUIBILIDAD DEL ARRIENDO**

Desde el punto de vista geográfico, la Tabla 8 muestra que los hogares con algún problema de asequibilidad tienen una presencia levemente mayor en el sector sur en comparación con la tendencia del total de los arrendatarios de la RMS y con aquellos sin problemas de asequibilidad del arriendo (18 %, 15 % y 13 % respectivamente).

**Tabla 8.**

*Distribución geográfica de los hogares según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.*

Sector	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problema de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Centro	18 %	17 %	17 %	18 %	17 %	17 %
Norte	15 %	16 %	15 %	15 %	12 %	13 %
Sur	18 %	18 %	19 %	18 %	13 %	15 %
Sur-oriente	13 %	16 %	15 %	13 %	11 %	12 %
Oriente	15 %	10 %	11 %	14 %	27 %	21 %
Poniente	17 %	18 %	18 %	17 %	15 %	16 %
Extensión sur-poniente	4 %	6 %	5 %	4 %	4 %	5 %

Fuente: elaboración propia a partir de CASEN 2022.

Por otra parte, en el sector oriente se encuentra la menor presencia de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo, en especial en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual (10 % vs. 27 % de los hogares sin problemas de asequibilidad del arriendo).

Con todo, no se evidencia una concentración predominante y distintiva de hogares con problemas de asequibilidad en un sector en particular. Asimismo, tampoco se evidencian diferencias significativas entre los distintos criterios de estimación de la asequibilidad de la vivienda, lo que contrasta con lo señalado en la literatura. Según estudios previos, sería esperable que la medición que combina los costos de vivienda y transporte reflejara una mayor concentración de hogares con problemas de asequibilidad en sectores más alejados del centro (Isalou *et al.*, 2014; Mattingly y Morrissey, 2014; Miller *et al.*, 2004; Saberi *et al.*, 2017).

En el caso de la Región Metropolitana de Santiago (RMS), este fenómeno podría haberse manifestado en el sector extensión sur-poniente, compuesto por comunas que se ubican fuera del anillo de Américo Vespucio (El Monte, Isla de Maipo, Melipilla y Padre Hurtado, entre otras). Sin embargo, esto no parece ser el caso, probablemente debido a que este sector sigue siendo menos atractivo para los arrendatarios de la RMS, representando solo el 4 % de los hogares arrendatarios de la región.

Respecto a las características demográficas de los hogares con problemas de asequibilidad, en la Tabla 9, se presentan algunos aspectos vinculados a género, edad y nacionalidad de los jefes de hogar, junto con presencia de niños, niñas y adolescentes (NNA), adultos mayores y tipo de hogar.

Los hogares con algún problema de asequibilidad tienen una leve mayor presencia de jefas de hogar que los hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad (47 % vs. 44 %), lo que se acentúa en los hogares con problemas de ingreso mínimo residual, que presentan un 11 % más de mujeres jefas de hogar que los hogares sin problemas de asequibilidad. Estos resultados se alinean con las tendencias internacionales, que dan cuenta de las mayores dificultades de las mujeres para acceder a una vivienda adecuada (Ghaedrahmati y Shahsavari, 2019; Stone, 2006a; Women's Budget Group, 2022).

En lo que refiere a la edad promedio de los jefes de hogar, no se evidencian grandes diferencias entre la tendencia de los jefes de hogar arrendatarios con y sin problemas de asequibilidad de la vivienda (40 años promedio vs. 42 respectivamente). Con respecto a la jefatura migrante, se identifican leves diferencias entre los hogares sin problemas de asequibilidad y aquellos con algún problema de asequibilidad del arriendo (34 % y 39 % respectivamente). De todas formas, destaca que cuatro de cada 10 hogares con problemas de asequibilidad del alquiler sean liderados por migrantes. Esto da cuenta de las dificultades que enfrentan los hogares extranjeros al momento de alquilar, en línea con lo señalado por Murdie (2003) y Withers (1997).

Luego, se aprecia que hay una mayor presencia, muy leve, de niños, niñas y adolescentes (NNA) y de adultos mayores en los hogares con algún problema de asequibilidad de la vivienda que en los otros hogares sin este tipo de problema. Estas diferencias se acentúan en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual y concuerdan con lo identificado por otros estudios (Luckey, 2018; Withers, 1997 y Wood y Ong, 2011).

Respecto al tipo de hogar, los datos revelan que los hogares con algún problema de asequibilidad incluyen una proporción significativamente mayor de hogares unipersonales en comparación con los hogares sin problemas de asequibilidad (27 % vs. 17 % respectivamente). Esta tendencia resulta más marcada en aquellos hogares afectados por una alta carga del arriendo o por los elevados costos combinados de vivienda y transporte. Aquí se coincide con lo señalado por Withers (1997), quien sostiene que los problemas de asequibilidad se han visto impulsados por el crecimiento de los hogares unifamiliares.

Como contracara de esta situación, se aprecia una menor presencia de hogares biparentales que tienen algún problema de asequibilidad del arriendo, en especial si se comparan con los hogares sin problemas de asequibilidad (48 % vs. 59 % respectivamente). Luego, también es posible distinguir que los hogares con problemas de asequibilidad residual tienen mayor presencia de hogares monoparentales que los hogares arrendatarios sin problemas de asequibilidad (26 % vs. 19 %).

**Tabla 9.**

*Variables demográficas según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.*

Variables demográficas	Ratio	Residual	Vivienda + transporte	Algún problema de asequibilidad	Sin problema de asequibilidad	Arrendatarios RMS
Jefatura femenina	48 %	52 %	49 %	47 %	41 %	44 %
Edad promedio jefe de hogar	41,6 años	43,0 años	42,1 años	41,7 años	40,3 años	41 años
Jefatura migrante	40 %	40 %	39 %	39 %	34 %	37 %
Presencia de NNA	45 %	55 %	46 %	45 %	40 %	42 %
Presencia de adultos mayores	16 %	21 %	17 %	16 %	14 %	15 %
Tipo de hogar: Unipersonal	27 %	21 %	27 %	27 %	17 %	21 %
Tipo de hogar: Monoparental*	23 %	26 %	23 %	22 %	19 %	21 %
Tipo de hogar: Biparental**	47 %	50 %	47 %	48 %	59 %	54 %
Tipo de hogar: Censal	3 %	3 %	3 %	3 %	5 %	4 %

(\*) (\*\*) Se agruparon las categorías, incorporando casos con y sin hijos.

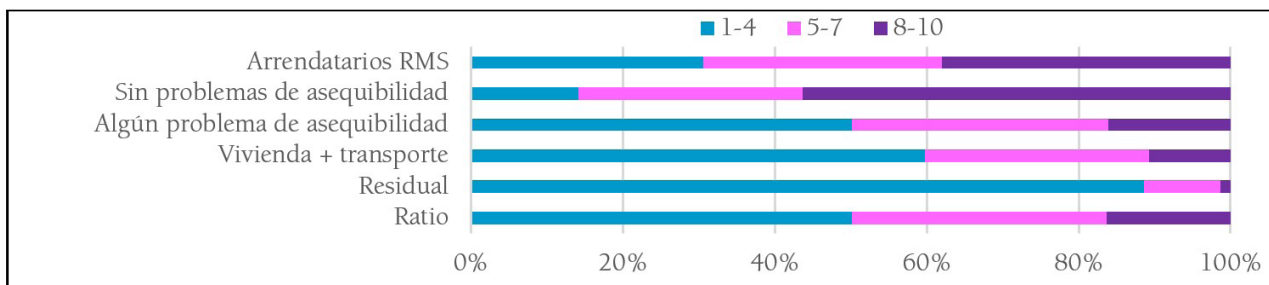
Fuente: elaboración propia a partir de CASEN 2022.

Respecto al nivel de ingreso, la Figura 1 destaca que los hogares con problemas de asequibilidad se concentran en mayor medida en los deciles de ingreso autónomo 1 al 4, es decir, los hogares más vulnerables. Así, del total de hogares con algún problema de asequibilidad, un 50 % se encuentra en el tramo de deciles 1-4. Esta situación se acentúa en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad residual del arriendo, en que un 89 % pertenece a los deciles 1-4 de ingreso autónomo.

En tanto, se puede entrever que los hogares de mayor ingreso (deciles 8-10) también enfrentan problemas de asequibilidad del arriendo, aunque en menor medida (16 %). Estos casos se presentan mayormente en la medición que sigue el enfoque ratio.

**Figura 1.**

*Distribución deciles de ingreso autónomo según estimaciones de la asequibilidad del arriendo en la RMS.*



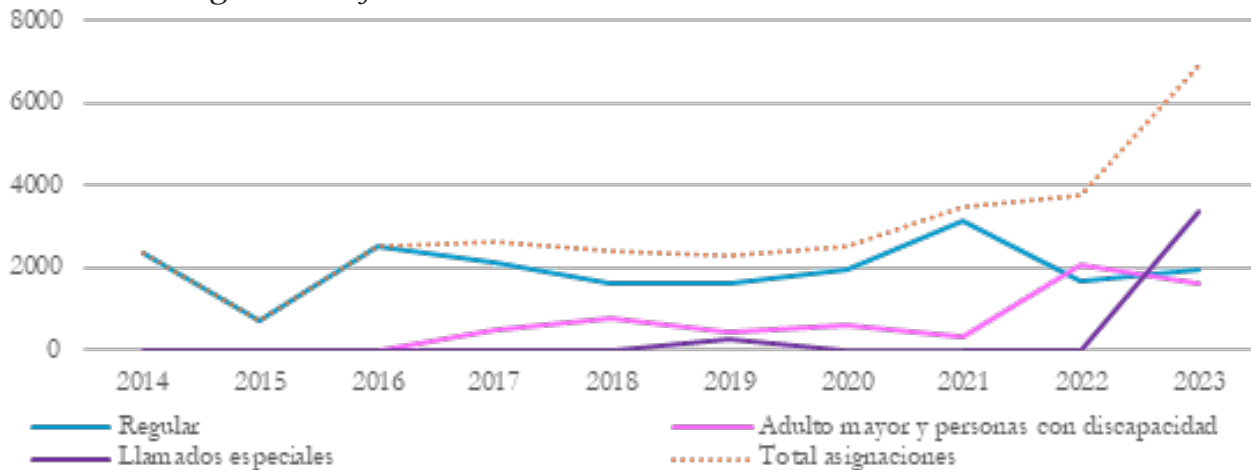
Fuente: elaboración propia a partir de CASEN 2022.

## FOCALIZACIÓN DEL SUBSIDIO DE ARRIENDO

El subsidio de arriendo fue creado en 2014 a partir del DS52, que establece su reglamento y operatoria. Este subsidio está destinado a dar una solución habitacional transitoria a familias pertenecientes hasta el 70 % más vulnerable de la población. Inicialmente, estuvo orientado a hogares más bien jóvenes y allegados (bajo la denominación “Chao Suegra”). Sin embargo, a lo largo de los años se ha diversificado su focalización. Actualmente, se realizan distintas convocatorias durante el año, distinguiéndose principalmente dos orientaciones: llamado regular, enfocado en la totalidad de los hogares que cumplen con los requisitos y necesitan apoyo para arrendar una vivienda, y llamados orientados a adultos mayores (60 años o más) y con discapacidad<sup>2</sup> (Red por la Vivienda y la Ciudad, 2024).

En la Figura 2 se presenta la evolución de la entrega de este beneficio en la RMS. En esta figura se destaca que las mayores asignaciones del subsidio fueron entregadas entre los años 2021 y 2023. En concreto, en 2023 se entregaron 6.936 subsidios de arriendo, mientras que en 2022 se asignaron 3.795 y en 2021 se benefició a 3.477 hogares.

<sup>2</sup> Cabe señalar que el objetivo de este apartado es evaluar la focalización del subsidio. Por este motivo no se profundiza en la operatoria ni el diseño institucional del subsidio. Para mayor detalle sobre este tipo de información es posible revisar: Chile Atiende (2024a), Chile Atiende (2024b), DS52 (2013).

**Figura 2.**
*Evolución de hogares beneficiarios del subsidio de arriendo RMS.*


Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales.

Con la información entregada por la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo de los hogares beneficiarios del subsidio de arriendo fue posible realizar comparaciones con los hogares con problemas de asequibilidad del arriendo en términos geográficos, demográficos y económicos. En términos generales, destaca que mientras en el caso del subsidio de arriendo se contemplan las tendencias de casi 19.000 beneficiarios (18.628) entre 2019 y 2023, con una mediana de 3.477 subsidios anuales, en el caso de los hogares con problemas de asequibilidad, se trata de cerca de 370.988. En términos de distribución geográfica, según se aprecia en la Tabla 10, el subsidio de arriendo en los últimos cinco años (entre el 2019 y el 2023) se ha entregado mayormente a usuarios del sector poniente (22 %) y sur (21 %) de la RMS. Con respecto a la distribución de los hogares con algún tipo de problema de asequibilidad del arriendo, las tendencias de asignación del subsidio DS52 son bastante similares. Las principales excepciones están en el sector centro, donde la concentración de hogares con problemas de asequibilidad es mayor a la distribución de subsidios. Por otra parte, en el sector exterior sur-poniente es levemente mayor la entrega de subsidios que la proporción de hogares arrendatarios con problemas de asequibilidad (9 % vs. 5 %).

**Tabla 10.**

*Distribución geográfica subsidio DS52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.*

Sector	Beneficiarios subsidio DS52 (2019-2023)	Hogares con algún problema de asequibilidad	Diferencias entre beneficiario DS52 y hogares con problemas de asequibilidad
Centro	9 %	17 %	-7 %
Norte	17 %	17 %	+1 %
Sur	21 %	19 %	+1 %
Sur-oriente	18 %	14 %	+3 %
Oriente	4 %	9 %	-4 %
Poniente	22 %	19 %	+3 %
Extensión sur-poniente	9 %	5 %	+4 %

Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales y CASEN 2022.

En lo que respecta a las características sociodemográficas de los beneficiarios del subsidio de arriendo, destaca que el subsidio beneficia -en una amplia mayor medida- a mujeres jefas de hogar, hogares con presencia de NNA y de adultos mayores y hogares monoparentales que a la tendencia de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo. Con respecto a los jefes de hogar migrantes, la Tabla 11 muestra que las tendencias entre los hogares beneficiarios del subsidio DS52 y los hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo son similares.

A nivel de hogares unipersonales, aunque las diferencias entre los hogares beneficiarios del DS52 y aquellos con problemas de asequibilidad no son muy significativas (6 %), hay variaciones al contrastar tendencias según tramos de edad. Por una parte, el 88% de los hogares unipersonales beneficiarios del subsidio de arriendo pertenecen al tramo de 60 años o más, lo que se explica porque el llamado dirigido a adultos mayores permite que postulen hogares sin núcleo familiar, a diferencia del llamado regular, que no permite que postulen hogares unipersonales (Chile Atiende, 2024a). En tanto, los hogares unipersonales con problemas de asequibilidad del arriendo se concentran principalmente en el tramo de 30 a 39 años (35 %), seguido por los tramos de 40 a 49 años (19 %) y 18 a 29 años (18 %).

**Tabla 11.**

*Distribución, características demográficas de beneficiarios subsidio DS52 y de hogares con problemas de asequibilidad del arriendo.*

Variables demográficas	Beneficiarios subsidio DS52 (2019-2023)	Hogares con algún problema de asequibilidad	Diferencias entre beneficiario DS52 y hogares con problemas de asequibilidad
Jefatura femenina	76 %	49 %	+27 %
Jefatura migrante*	20 %	23 %	-3 %
Presencia de NNA	70 %	52 %	+18 %
Presencia de adultos mayores	35 %	18 %	+17 %
Hogar unipersonal	23 %	17 %	+6 %
Hogar monoparental	44 %	25 %	+25 %
Hogar biparental	29 %	55 %	-26 %

\*En el caso de los hogares con algún problema de asequibilidad, se consideraron aquellos con cinco o más años de residencia en el país.

Fuente: elaboración propia a partir de registros estatales y CASEN 2022.

Los hogares biparentales que se adjudican el subsidio son menos en términos proporcionales, que la tendencia de hogares con algún problema de asequibilidad del arriendo (29 % vs. 55 %). Esto se debe principalmente a la mayor adjudicación del subsidio por parte de los hogares monoparentales.

El diseño del subsidio está dejando fuera a un importante segmento de hogares unipersonales y biparentales. La evaluación de este subsidio plantea que se deberían contemplar grupos específicos de población beneficiaria de manera permanente y no a través de llamados especiales (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2019), como sucede en este caso con el llamado especial de 2023.

## Principales hallazgos

Este trabajo se enfocó en estudiar la asequibilidad en Santiago bajo diferentes enfoques. El uso comparado de tres enfoques —ratio, ingreso mínimo residual y costo combinado vivienda/transporte— permite dimensionar el problema de la asequibilidad como un fenómeno multidimensional y evitar sesgos de umbral. Este diseño muestra que la identificación de hogares afectados puede variar según la métrica, lo que tiene consecuencias directas para el diagnóstico y la focalización de apoyos. Al considerar “al menos una” métrica, se constata un volumen elevado de hogares con problemas de asequibilidad, con gradientes de severidad mejor capturados por el enfoque residual. Esto evidencia que no todos los “casos sobre 30 %” son equivalentes, y que el enfoque residual identifica la fracción más crítica en términos de bienestar.

Por otro lado, y al contrario de lo que nos plantea la literatura, el enfoque combinado de vivienda y transporte no muestra un incremento significativo en la identificación de hogares con problemas de asequibilidad. El hallazgo sugiere una condición institucional y espacial específica para el caso de Santiago, ya que la suma de la tarifa integrada y subsidios al transporte y la más la alta proporción de hogares propietarios en la periferia, amortigua el efecto del costo de movilidad en arrendatarios. Esta divergencia contextual es un resultado relevante en sí mismo y cuestiona la transferencia automática de métricas desde otras realidades geográficas, como es el caso de aquellas importadas desde el norte global.

Al contrastar estos resultados con el subsidio de arriendo DS52, lo primero que se destaca es el bajo nivel de cobertura del subsidio, ya que los hogares con algún problema son más de 400 mil (siendo más de 370 mil en total, si se considera a las familias pertenecientes al 70 % más vulnerable de la población) y el máximo de subsidios entregados ha sido casi 7.000 en 2023; ante esto, vemos que la cobertura es de apenas un 1 % a 2 %. Además, también nos muestra un descalce importante en términos de focalización con una sobre representación de ciertos perfiles sociodemográficos y una sub-atención de otros grupos.

Como reflexión final podemos afirmar que los resultados de este estudio refuerzan la discusión sobre los límites de las políticas de vivienda basadas en la focalización de subsidios a la demanda. Tal como muestra la literatura, mientras la focalización ha permitido expandir la cobertura en países latinoamericanos como Chile, también ha generado brechas de exclusión y desajustes de focalización que tienden a reproducir la segmentación social y territorial (Camerin, 2021; Scanlon *et al.*, 2014). La evidencia presentada aquí, en particular la baja cobertura y el descalce del DS52, ilustra empíricamente este dilema y sugiere que el problema no puede reducirse solo a criterios de elegibilidad más precisos, sino que responde a un rasgo estructural de la focalización. En este sentido, la asequibilidad no es solo un desafío distributivo, sino una cuestión ligada a la configuración del mercado del arriendo y al rol del Estado en su regulación u oferta directa (Aalbers, 2016; Madden y Marcuse, 2016). La asequibilidad no se resuelve únicamente con focalización del gasto, sino con

multiplicidad de estrategias y esquemas híbridos como: políticas de escala que introduzcan vivienda social en arriendo; control de rentas en determinados submercados; y esquemas de protección más universales, entre otros.

Desde el punto de vista de las limitantes del estudio, se identifica la imposibilidad de capturar de manera completa los costos reales del transporte y la calidad de la vivienda, la subrepresentación del mercado informal de arriendo y el carácter transversal de los datos, lo que nos impide observar dinámicas de largo plazo. Pese a ello, los hallazgos abren proyecciones relevantes: el poder avanzar en la utilización de métricas de asequibilidad más robustas —particularmente residuales y combinadas— y la incorporación de fuentes de datos actualizadas sobre movilidad y calidad habitacional, entre otros.

## Agradecimientos

Los autores agradecen el apoyo de los proyectos: ANID/Fondecyt Regular 1241683, ANID/Fondecyt Regular 1221332 y Centro de Desarrollo Urbano Sustentable ANID CEDEUS CIN250009.

## Declaración de autoría

Marioly Torres: conceptualización, curación de datos, análisis formal, investigación, metodología, validación, redacción – borrador original, redacción – revisión y edición.

Luis Fuentes: adquisición de fondos, administración del proyecto, supervisión, redacción – borrador original, redacción – revisión y edición.

## Referencias

- Aalbers, M. B. (2016). *The financialization of housing: A political economy approach*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315668666>
- Aalbers, M. B., Fernández, R., y Wijburg, G. (2021). La financiarización de los bienes raíces. *Revista INVI*, 36(103), 215-234. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000300215>
- Acolin, A. y Green, R. K. (2017). Measuring housing affordability in São Paulo metropolitan region: Incorporating location. *Cities*, 62, 41-49. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.12.003>
- Azmi, N. y Bujang, A. (2021). The gap between housing affordability and affordable house: a challenge for policy makers. *Planning Malaysia*, 19(3). <https://doi.org/10.21837/pm.v19i17.1016>
- Bogdon, A. S. y Can, A. (1997). Indicators of local housing affordability: Comparative and spatial approaches. *Real Estate Economics*, 25(1), 43-80. <https://doi.org/10.1111/1540-6229.00707>
- Bogolaski, F., López, R., y Mora, P. (2021). Crisis de acceso a la vivienda y mecanismos de promoción del arriendo en Chile: tendencias y desafíos para la consolidación de una política de arriendo. *Revista de Trabajo Social*, (95). <https://doi.org/10.7764/rts.95.129-137>
- Brill, F. y Durrant, D. (2021). The emergence of a build to rent model: The role of narratives and discourses. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(5), 1140-1157. <https://doi.org/10.1177/0308518X20969417>
- Camerin, F. (2021). Rolnik, R. (2019). Urban warfare. Housing under the empire of finance. *Investigaciones Geográficas*, (104), e60375. <https://doi.org/10.14350/rig.60375>
- CEPAL. (2015). *Informe sobre la aplicación de la nueva metodología de medición de la pobreza en Chile 2006-2013*. [https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2013/Cepal\\_Informe\\_Aplicacion\\_Nueva\\_Metodologia\\_Medicion\\_Pobreza\\_Chile\\_2006-2013.pdf](https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2013/Cepal_Informe_Aplicacion_Nueva_Metodologia_Medicion_Pobreza_Chile_2006-2013.pdf)
- CEPAL. (2018). *Medición de los ingresos y de la pobreza en Chile, Encuesta Casen 2017*. [https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2017/Medicion\\_de\\_la\\_pobreza\\_en\\_Chile\\_2017\\_17082018.pdf](https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2017/Medicion_de_la_pobreza_en_Chile_2017_17082018.pdf)
- CEPAL. (2023). *Medición de los ingresos y la pobreza en Chile, Encuesta Casen 2022*. [https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Medicion\\_de\\_la\\_pobreza\\_en\\_Chile\\_2022\\_v20oct23.pdf](https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/storage/docs/casen/2022/Medicion_de_la_pobreza_en_Chile_2022_v20oct23.pdf)
- Chen, J., Hao, Q., y Stephens, M. (2010). Assessing housing affordability in post-reform China: A case study of Shanghai. *Housing Studies*, 25(6), 877-901. <https://doi.org/10.1080/02673037.2010.511153>
- Chile Atiende. (2024a). *Subsidio de arriendo de vivienda*. <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/29888-subsidio-de-arriendo-de-vivienda>
- Chile Atiende. (2024b). *Subsidio de arriendo de vivienda, llamado especial para personas mayores y personas con discapacidad*. <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/53223-subsidio-de-arriendo-de-vivienda-llamado-especial-para-personas-mayores-y-personas-con-discapacidad>

- Cortés Salinas, A., Figueroa Monsalve, O., y Moreno Alba, D. (2016). Los costos del uso del automóvil y su elasticidad. El caso de Santiago de Chile. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (20), 27-39.
- Coulombel, N. (2018). Why housing and transport costs should always be considered together: A monocentric analysis of prudential measures in housing access. *Transport Policy*, 65, 89-105. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.04.011>
- Coulter, R. (2016). Social disparities in private renting amongst young families in England and Wales, 2001-2011. *Housing Theory and Society*, 34(3), 297-322. <https://doi.org/10.1080/14036096.2016.1242511>
- Crook, A. D. H. y Kemp, P. A. (2002). Housing investment trusts: A new structure of rental housing provision? *Housing Studies*, 17(5), 741-753. <https://doi.org/10.1080/0267303022000009781>
- Czischke, D. y Pittini, A. (2007). *Housing Europe 2007: Review of social, co-operative and public housing in the 27 EU member states*. CECODHAS European Social Housing Observatory.
- Dastres, P. y Anderson, R. (2022). *El creciente problema de la asequibilidad a la vivienda en Chile*. TECHO, Fundación Vivienda, CES.
- Déficit Cero. (2024). *Trayectoria de la vivienda en Chile. Cronología de la oferta, demanda y acceso habitacional*. <https://trayectoriavivienda.deficitcero.cl/>
- Déficit Cero, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, y Centro de Desarrollo Urbano Sustentable. (2024). *Demanda social por vivienda en Chile: Una propuesta para estimar nuestro desafío habitacional*. <https://deficitcero.cl/propuestas-publicaciones/estudios/estudio-demanda-social-por-vivienda-en-chile-una-propuesta-para-estimar-nuestro-desafio-habitacional/>
- Deka, D. (2015). Relationship between households' housing and transportation expenditures: Examination from lifestyle perspective. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2531(1), 26-35. <https://doi.org/10.3141/2531-04>
- Dewita, Y., Yen, B., y Burke, M. (2018). The effect of transport cost on housing affordability: experiences from the Bandung metropolitan area, Indonesia. *Land Use Policy*, 79, 507-519. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.08.043>
- Ezennia, I. S. y Hoskara, S. O. (2019). Methodological weaknesses in the measurement approaches and concept of housing affordability used in housing research: A qualitative study. *PLOS ONE*, 14(8), e0221246. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0221246>
- Ezennia, I. S. y Hoskara, S. O. (2022). Applications of housing affordability measurement approaches used in planning affordable housing: A systematic review. *Journal of Building Construction and Planning Research*, 10(01), 1-36. <https://doi.org/10.4236/jbcpr.2022.101001>
- Fields, D. y Uffer, S. (2016). The financialisation of rental housing: A comparative analysis of New York City and Berlin. *Urban Studies*, 53(7), 1486-1502. <https://doi.org/10.1177/0042098014543704>
- Ghaedrahmati, S. y Shahsavari, F. (2019). Women housing right, affordable housing for female-headed households, case study: City of Tehran. *International Journal of Housing Markets and Analysis*, 12(5), 952-965. <https://doi.org/10.1108/IJHMA-05-2019-0055>
- Haffner, M. E. A. y Hulse, K. (2021). A fresh look at contemporary perspectives on urban housing affordability. *International Journal of Urban Sciences*, 25(sup1), 59-79. <https://doi.org/10.1080/12265934.2019.1687320>

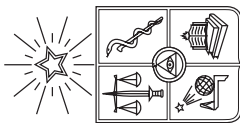
- Hancock, K. E. (1993). «Can pay? won't pay?» or economic principles of «affordability». *Urban Studies*, 30(1), 127-145. <https://doi.org/10.1080/00420989320080081>
- Ho, M. y Chiu, R. (2002). Impact of accessibility on housing expenditure and affordability in Hong Kong's private rental sector. *Journal of Housing and the Built Environment*, 17(4), 363-383. <https://doi.org/10.1023/A:1021153911692>
- Hulchanski, J. D. (1995). The concept of housing affordability: Six contemporary uses of the housing expenditure-to-income ratio. *Housing Studies*, 10(4), 471-491. <https://doi.org/10.1080/02673039508720833>
- Iglesias, V., Giraldez, F., Tiznado-Aitken, I., y Muñoz, J. C. (2019). How uneven is the urban mobility playing field? Inequalities among socioeconomic groups in Santiago de Chile. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2673(11), 59-70. <https://doi.org/10.1177/0361198119849588>
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2024). Censo de población y vivienda 2024, Chile <https://censo2024.ine.gob.cl/resultados/>
- Isalou, A. A., Litman, T., y Shahmoradi, B. (2014). Testing the housing and transportation affordability index in a developing world context: A sustainability comparison of central and suburban districts in Qom, Iran. *Transport Policy*, 33, 33-39. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.006>
- Izquierdo, S. y Ugarte, G. (2024). Medición de la pobreza en Chile: El rol del alquiler imputado. *Estudios Públicos*, (175), 81-119. <https://doi.org/10.38178/07183089/0001240312>
- Kramer, A. (2018). The unaffordable city: Housing and transit in North American cities. *Cities*, 83, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.05.013>
- Kutty, N. K. (2005). A new measure of housing affordability: Estimates and analytical results. *Housing Policy Debate*, 16(1), 113-142. <https://doi.org/10.1080/10511482.2005.9521536>
- Larraín, C. y Razmilic, S. (2019). *Precios de vivienda: ¿quién tiene la razón?* Centro de Estudios Públicos. <https://www.cepchile.cl/investigacion/precios-de-vivienda-quien-tiene-la-razon/>
- León, N. (2024). *Acceso a la vivienda en Chile: PIR*. CChC. <https://cchc.cl/documents/431409/539255/12112024+PPT+PIR.pdf/572412fd-603c-38d2-81fd-a6f0378200ef>
- Li, J. V. (2015). *Recent trends on housing affordability research: Where are we up to?* SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2555439>
- Link, F., Marín, A., y Fuentes, L. (2022). Propuesta de intermediación para la accesibilidad a vivienda en arriendo con interés social. En *Propuestas para Chile*. Centro de Políticas Públicas Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://politicaspUBLICAS.uc.cl/publicacion/propuestas-para-chile-2021/>
- Link, F., Marín Toro, A., y Valenzuela, F. (2019). Geografías del arriendo en Santiago de Chile. De la vulnerabilidad residencial a la seguridad de tenencia. *Economía, Sociedad y Territorio*, 19(61), 507-542. <https://doi.org/10.22136/est20191355>
- Liu, D., Kwan, M., Kan, Z., y Song, Y. (2021). An integrated analysis of housing and transit affordability in the Chicago metropolitan area. *Geographical Journal*, 187(2), 110-126. <https://doi.org/10.1111/geoj.12377>

- Luckey, K. S. (2018). Affordable for whom? Introducing an improved measure for assessing impacts of transportation decisions on housing affordability for households with limited means. *Research in Transportation Business & Management*, 29, 37-49. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.04.003>
- Madden, D. y Marcuse, P. (2016). *In defense of housing: The politics of crisis*. Verso.
- Mattingly, K. y Morrissey, J. (2014). Housing and transport expenditure: Socio-spatial indicators of affordability in Auckland. *Cities*, 38, 69-83. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.01.004>
- McConnell, E. D. (2012). House poor in Los Angeles: Examining patterns of housing-induced poverty by race, nativity, and legal status. *Housing Policy Debate*, 22(4), 605-631. <https://doi.org/10.1080/10511482.2012.697908>
- Miller, E. J., Roorda, M. J., Haider, M., y Mohammadian, A. (2004). Empirical analysis of travel and housing expenditures in the Greater Toronto, Canada, area. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1898(1), 191-201. <https://doi.org/10.3141/1898-23>
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2023). *Encuesta de caracterización socioeconómica nacional* [datos]. <https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen-2022>
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones . (2012). *Encuesta de movilidad del Gran Santiago - Universidad Alberto Hurtado, Observatorio Social - 2012*. <https://biblioteca.mtt.gob.cl/documento/28168c0a-d9d3-45b2-a1d7-25f702334b9d>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2013). *Decreto 52 aprueba reglamento del programa de subsidio de arriendo de vivienda*. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1056499>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2019). *Informe final: evaluación focalizada del ámbito de diseño. Programa subsidio al arriendo*. [https://www.dipres.gob.cl/597/articles-189331\\_informe\\_final.pdf](https://www.dipres.gob.cl/597/articles-189331_informe_final.pdf)
- Murdie, R. A. (2003). Housing affordability and Toronto's rental market: Perspectives from the housing careers of Jamaican, Polish and Somali newcomers. *Housing, Theory and Society*, 20(4), 183-196. <https://doi.org/10.1080/14036090310018923>
- Napoli, G. (2017). Housing affordability in metropolitan areas. The application of a combination of the ratio income and residual income approaches to two case studies in Sicily, Italy. *Buildings*, 7(4). <https://doi.org/10.3390/buildings7040095>
- Nepal, B., Tanton, R., y Harding, A. (2010). Measuring housing stress: How much do definitions matter? *Urban Policy and Research*, 28(2), 211-224. <https://doi.org/10.1080/08111141003797454>
- Nethercote, M. (2020). Build-to-rent and the financialization of rental housing: Future research directions. *Housing Studies*, 35(5), 839-874. <https://doi.org/10.1080/02673037.2019.1636938>
- Odunjo, O. (2021). Determinants of affordability in rental housing in Ogbomoso, Oyo State, Nigeria. *UNIOSUN Journal of Engineering and Environmental Sciences*, 3(2). <https://doi.org/10.36108/ujees/1202.30.0250>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2017). *Desiguales. Orígenes, cambios y desafíos de la brecha social en Chile*. Uqbar. <https://www.undp.org/es/chile/publicaciones/desiguales-origenes-cambios-y-desafios-de-la-brecha-social-en-chile>
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2017). *Vivienda y ODS en México*. <https://onu-habitat.org/index.php/la-vivienda-en-el-centro-de-los-ods-en-mexico>

- Razmilic, S. (2015). Subsidio al arriendo: primeros resultados y pasos a seguir. *Propuestas de Política Pública*, (6). <https://www.cepchile.cl/investigacion/subsidio-al-arriendo-primeros-resultados-y-pasos-a-seguir/>
- Red por la Vivienda y la Ciudad. (2024, 9 de mayo). Subsidio de arriendo D.S.52: llamado regular y llamado especial para personas mayores y/o en situación de discapacidad. <https://redviviendayciudad.cl/novedades/subsidio-de-arriendo-d.s.52-llamado-regular-y-llamado-especial-para-personas-mayores-y-o-en-situacion-de-discapacidad>
- Renne, J. y Sturtevant, L. (2016). Background, outline, emerging themes, and implications for housing and transportation policy. *Housing Policy Debate*, 26(4-5), 563-567. <https://doi.org/10.1080/10511482.2016.1199639>
- Reyes, M. y Silva, I. (2021). *Asequibilidad de la vivienda y formas de tenencia*. TECHO, Fundación Vivienda, CES.
- Rolnik, R. (2013). Late neoliberalism: The financialization of homeownership and housing rights. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 1058-1066. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12062>
- Rolnik, R., Andrade Guerreiro, I d., y Marín-Toro, A. (2021). El arriendo -formal e informal- como nueva frontera de la financiarización de la vivienda en América Latina. *Revista INVI*, 36(103), 19-53. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000300019>
- Ross, L. M. y Pelletiere, D. (2014). Chile's new rental housing subsidy and its relevance to US housing choice voucher program reform. *Cityscape*, 16(2), 179-92. <https://www.huduser.gov/portal/periodicals/cityscpe/vol16num2/article15.html>
- Saberi, M., Wu, H., Amoh-Gyimah, R., Smith, J., y Arunachalam, D. (2017). Measuring housing and transportation affordability: A case study of Melbourne, Australia. *Journal of Transport Geography*, 65, 134-146. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.10.007>
- Sani, N. M. (2015). Price to income ratio approach in housing affordability. *Journal of Economics Business and Management*, 3(12), 1190-1193. <https://doi.org/10.7763/joebm.2015.v3.357>
- Scanlon, K., Whitehead, C., y Arrigoitia, M. F. (Eds.). (2014). *Social housing in Europe*. Wiley Blackwell.
- Simian, J. M. (2018). *El crecimiento del mercado de arriendo en Chile*. ESE Business School Universidad de los Andes.
- Simian, J. M. (2023). Caída en la tasa de propiedad y asequibilidad de la vivienda. *Estudios Públicos*, (172), 91-129. <https://doi.org/10.38178/07183089/1137220925>
- Stone, M. E. (2006a). A housing affordability standard for the UK. *Housing Studies*, 21(4), 453-476. <https://doi.org/10.1080/02673030600708886>
- Stone, M. E. (2006b). What is housing affordability? The case for the residual income approach. *Housing Policy Debate*, 17(1), 151-184. <https://doi.org/10.1080/10511482.2006.9521564>
- Techo-Chile. (2025). *Catastro nacional de campamentos 2024-2025*. [https://cl.techo.org/wp-content/uploads/sites/9/2025/05/CN24-25-resumen\\_c.pdf](https://cl.techo.org/wp-content/uploads/sites/9/2025/05/CN24-25-resumen_c.pdf)
- Thalmann, P. (1999). Identifying households which need housing assistance. *Urban Studies*, 36(11), 1933-1947. <https://doi.org/10.1080/0042098992683>
- Thalmann, P. (2003). 'House poor' or simply 'poor'? *Journal of Housing Economics*, 12(4), 291-317. <https://doi.org/10.1016/j.jhe.2003.09.004>

- Theodore, N., Peck, J., y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales*, (66). <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=898>
- Tiznado-Aitken, I., Lucas, K., Muñoz, J. C., y Hurtubia, R. (2022). Freedom of choice? Social and spatial disparities on combined housing and transport affordability. *Transport Policy*, 122, 39–53. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.04.005>
- Vergara-Perucich, J. F. (2020). ¿Qué tan caro es vivir en las capitales regionales? La necesidad de descentralizar las mediciones sobre costo de vida en Chile. *Research Gate*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.14877.77285>
- Vergara-Perucich, J. F. (2021). Precios y financierización: Evidencia empírica en mercado de la vivienda del Gran Santiago. *Revista INVI*, 36(103), 137-166. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000300137>
- Vergara-Perucich, J. F. y Boano, C. (2019). Vida urbana neoliberal: Estudio de factores de jerarquización y fragmentación contra el derecho a la ciudad en Chile. *Revista de Direito da Cidade*, 11(3). <https://doi.org/10.129s57/rdc.2019.38541>
- Vidyattama, Y., Tanton, R., y Nepal, B. (2012). The effect of transport costs on housing-related financial stress in Australia. *Urban Studies*, 50(9), 1779-1795. <https://doi.org/10.1177/0042098012468342>
- Withers, S. D. (1997). Demographic polarization of housing affordability in six major United States metropolitan areas. *Urban Geography*, 18(4), 296-323. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.18.4.296>
- Women's Budget Group. (2022). *Spring budget 2022 pre-budget briefings. Housing and gender*. <https://www.wbg.org.uk/publication/spring-budget-2022-housing-and-gender/>
- Wood, G. y Ong, R. (2011). Factors shaping the dynamics of housing affordability in Australia 2001–06. *Housing Studies*, 26(7-8), 1105-1127. <https://doi.org/10.1080/02673037.2011.615156>
- Yang, Z., Yi, C., Zhang, W., y Zhang, C. (2014). Affordability of housing and accessibility of public services: Evaluation of housing programs in Beijing. *Journal of Housing and the Built Environment*, 29(3), 521-540. <https://doi.org/10.1007/s10901-013-9363-4>

# revista invi



**Revista INVI** es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

Director: Dr. Jorge Larenas Salas, Universidad de Chile, Chile.

Editor: Dr. Pablo Navarrete-Hernández, Universidad de Chile, Chile.

Editores asociados: Dra. Mónica Aubán Borrell, Universidad de Chile, Chile

Dr. Cristian Escobedo Catalán, Universidad de Chile, Chile

Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Carlos Lange Valdés, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Daniel Muñoz Zech, Universidad de Chile, Chile.

Dra. Rebeca Silva Roquefort, Universidad de Chile, Chile

Coordinadora editorial: Sandra Rivera Mena, Universidad de Chile, Chile.

Asistente editorial: Katia Venegas Fonca, Universidad de Chile, Chile.

Traductor: Jose Molina Kock, Chile.

Diagramación: Ingrid Rivas, Chile.

Corrección de estilo: Leonardo Reyes Verdugo, Chile.

## COMITÉ EDITORIAL:

Dra. Julie-Anne Boudreau, Universidad Nacional Autónoma de México, México

Dr. Victor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dr. Ricardo Hurtubia González, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dra. Raquel Rolnik, Universidade de São Paulo, Brasil

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Dr. José Francisco Vergara-Perucich, Universidad de Las Américas, Chile.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: [revistainvi@uchilefau.cl](mailto:revistainvi@uchilefau.cl)

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0  
Internacional (CC BY-SA 4.0)