

# ANÁLISIS DE MERCADO INMOBILIARIO

De La Zona Metropolitana De Guadalajara

Resumen Ejecutivo



**Torre Montmartre** (Horizontes Chapultepec)  
Calle Marsella y Mexicaltzingo, La Americana

# ANÁLISIS DE **MERCADO INMOBILIARIO**

De La Zona Metropolitana De Guadalajara

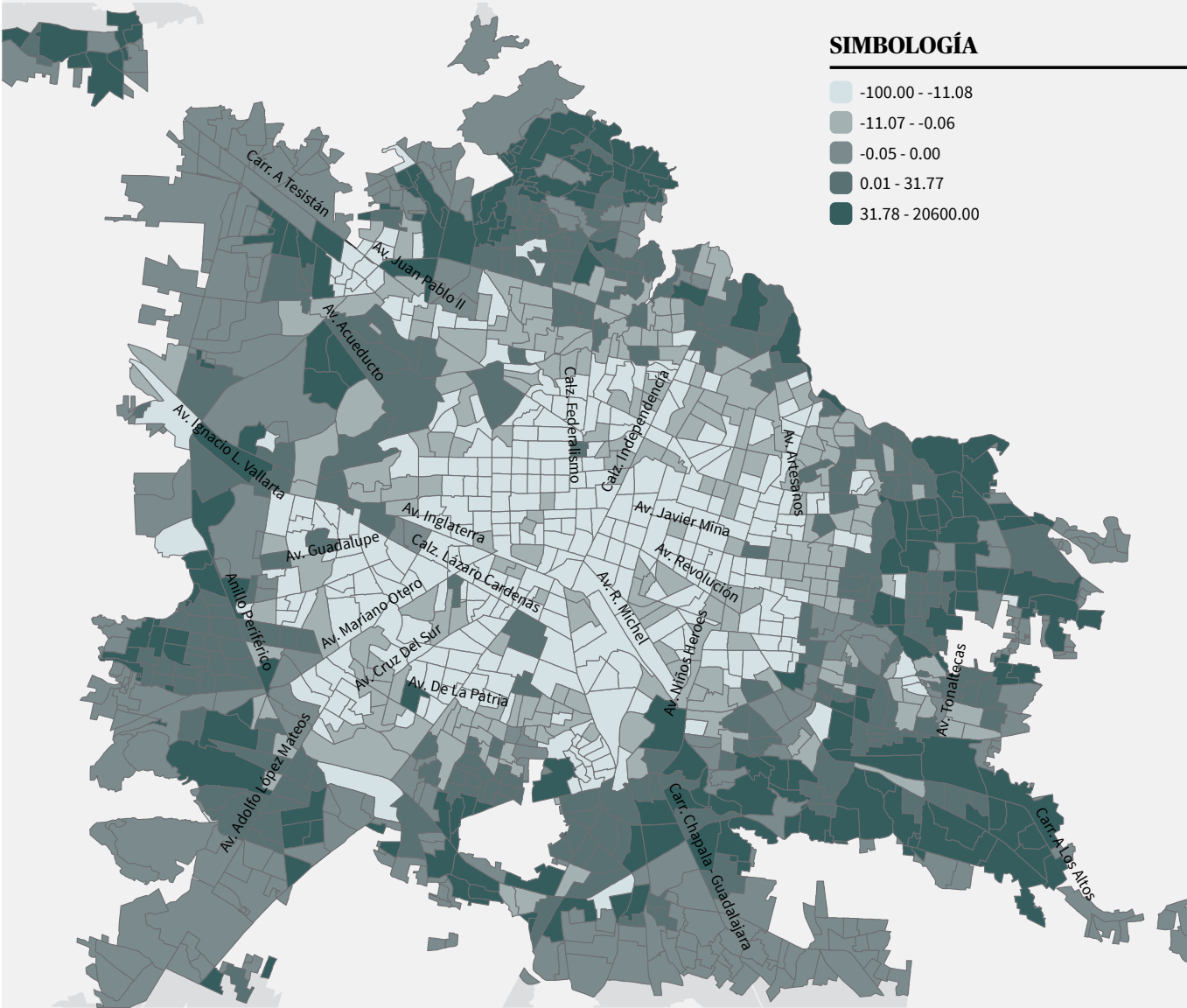
**Resumen Ejecutivo**



# Resumen Ejecutivo

En el marco del objetivo 4 del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) está impulsando una política de movilidad sustentable que promueva la adopción del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) como modelo urbano para la planeación de ciudades productivas, competitivas, incluyentes y sustentables. La Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, a través de la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable, está trabajando para impulsar el diseño de barrios mixtos, densos y compactos alrededor de los corredores y estaciones de transporte público masivo.

A pesar del esfuerzo de la administración pública federal por cumplir el mencionado objetivo, tan sólo el 10% de los nuevos desarrollos inmobiliarios verticales en la ZMG se realizaron en las inmediaciones del transporte masivo. El resto de ellos se localizan en el poniente de la ciudad, zona donde no existe transporte público masivo y se cuenta con una baja cobertura de transporte público convencional. Si bien el municipio central ha incrementado la ocupación de viviendas, ha estado perdiendo población desde hace 15 años. En este contexto de aparente incongruencia entre la oferta y la demanda, se inserta este trabajo.



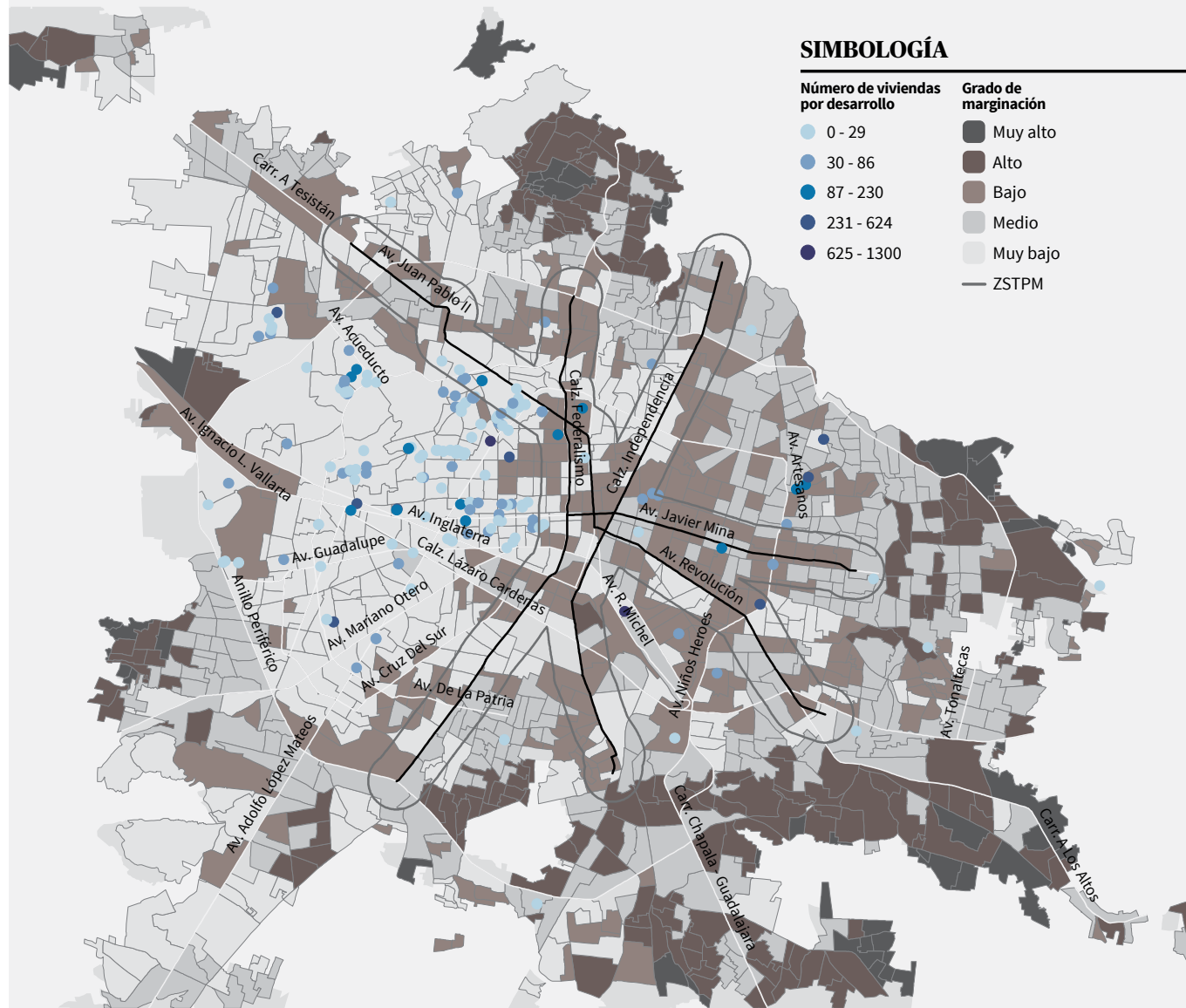
Mapa 1. Tasa de variación relativa intercensal de la población entre los periodos 2000-2010

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2000-2010



Con la asistencia técnica del Programa para el Desarrollo Bajo en Emisiones de México (MLED) de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), la SEDATU está colaborando con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) para identificar los principales retos a considerar en la implementación de este modelo de desarrollo urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG). Este documento busca analizar la dinámica del mercado inmobiliario en las inmediaciones de las líneas de transporte público masivo de la ZMG, enfocándose principalmente en las limitaciones percibidas por este mercado, con el fin de identificar los retos y barreras a las que se puede enfrentar un nuevo modelo de desarrollo urbano.

El diseño metodológico de este estudio se basó en la teoría. Para ello se entrevistaron a los principales actores del tema en Jalisco, procurando que el sector público, académico y privado, fueran representados. De éstos últimos, se identificaron primero a las principales empresas que desarrollan vivienda vertical intraurbana en un mapeo de los desarrollos inmobiliarios más recientes de la ciudad. Después de las entrevistas, la información fue dialogada y contrastada en grupos de discusión con representantes de los sectores antes mencionados. En todo momento se buscó que los informantes pudieran construir líneas de acción que permitieran perfilar políticas públicas para impulsar el DOT en la ZMG.



**Mapa 2. Ubicación de los desarrollos y las condiciones de marginación del entorno**

Fuente: Elaboración propia con base a información de CONAPO y levantamiento

**Torre Justo Sierra***Calle Justo Sierra, Ladrón de Guevara*

Los resultados confirman que los empresarios no están interesados en las supuestas ventajas del transporte público masivo, más bien se enfocan en el mercado de altos ingresos, debido a que la tasa de ganancia es mayor. Entre las principales limitaciones identificadas por los entrevistados, está la obsolescencia de la normativa al desarrollo urbano. Afirman que la ciudad no está preparada para las viviendas verticales porque la normativa se enfoca en la vivienda en expansión y no en la renovación urbana necesaria para que se posibilite la vivienda vertical. En el caso de los desarrolladores, la discusión para una implementación del DOT se centró en no sacrificar la ganancia. En general los entrevistados se cuestionan si sería viable construir viviendas en las avenidas donde el precio del suelo es más elevado. A pesar de que se plantearon las posibilidades de implementar instrumentos normativos y financieros para incentivar la inversión inmobiliaria, hubo un consenso entre los actores en el que, para empezar, si no se mejoran los sistemas de transporte público, difícilmente pueden implementar una política DOT.

Además, los entrevistados consideraron que las mismas políticas que buscan promover el desarrollo de vivienda vertical, están resultando ser un obstáculo para la vivienda social, ya que otorgar derechos de desarrollo en un predio estimula el alza del precio del suelo. Por ello, el Estado cobra especial relevancia para intervenir en la regulación del mercado a través de mecanismos que incentiven o desincentiven prácticas del sector privado.

Para ello se sugiere:

- Actualizar la normativa en materia de planeación urbana de forma que dé certidumbre legal a los inversores y al mismo tiempo regule la promoción de vivienda vertical.
- Articular la promoción de vivienda en renta. Por un lado incentivar la participación del sector privado, por el otro buscar una participación más activa del Estado de forma que pueda garantizar una vivienda digna al grueso de la población además de responder a las dinámicas residenciales actuales.
- Capturar plusvalías provenientes de la valorización que supone la inversión pública, de tal forma que garantice la redistribución de beneficios a grupos más vulnerables.
- Flexibilizar la normativa al patrimonio, de modo que sea atractivo para el sector privado invertir en las zonas históricas y así éste se pueda redensificar poblacionalmente.
- Reducir el costo, tiempo de trámites y permisos de demolición de fincas y fusión de lotes.
- Reducir la obligatoriedad de otorgar estacionamientos para los estratos medios y bajos en vivienda nueva.
- Cabe recalcar que las conclusiones derivadas de un análisis, en su mayoría cualitativo, requieren ser complementadas y corroboradas con un análisis de corte cuantitativo más detallado, que incluya información estadística y geográfica. De igual modo, es muy importante añadir que para poder implementar una política de DOT y los cambios normativos requeridos a nivel local, se necesita un proceso de comunicación y de participación social para asegurar un cambio sostenible a lo largo del tiempo.



**Torre Alara Chapultepec**  
Calle Justo Sierra, La Americana

#### **Cuadra Urbanismo**

Manuel Padilla  
*Director General*

#### **Integrantes del Proyecto**

Alonso Rizo  
*Coordinador del proyecto*

Oscar Morales  
Luz María Contreras  
Wendy Córdova  
Eduardo Peregrina  
Joey Larhant  
Viridiana Hernández  
Cassandra Arriaga  
Mauricio Saez  
Marco Ocegueda

Guillermo Rizzo Rosales  
*Coordinador de diseño  
editorial Cuadra Urbanismo*

Gonzalo Bojórquez Caudillo  
*Fotografía Cuadra Urbanismo*

**cuadra** 

José Guadalupe  
Montenegro 1957-B  
Col. Americana C.P. 44160  
Guadalajara, Jalisco, México  
cuadraurbanismo.com



