

ANÁLISIS DE MERCADO INMOBILIARIO

De La Zona Metropolitana De Guadalajara

ANÁLISIS DE MERCADO INMOBILIARIO

De La Zona Metropolitana De Guadalajara

“AVISO LEGAL

Este producto es posible gracias al apoyo del pueblo de los Estados Unidos, a través de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). Su contenido es responsabilidad de los autores y no refleja necesariamente el punto de vista de USAID o del Gobierno de los Estados Unidos de América.”

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



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

Índice
Contenidos

01. Introducción10

- 1.1 Elementos para el análisis 14
 - 1.1.1 Variación en la ocupación de los hogares

02. Objetivo16

03. Supuestos de trabajo18

04. Método22

- 4.1 Área de estudio 25
- 4.2 Selección de variables e indicadores para modelo estadístico 25
- 4.3 El muestreo para entrevistas 25
 - 4.3.1 Unidad inicial para el muestreo: tipología de mercados
 - 4.3.2 Unidades posteriores: mapeo de actores
- 4.4 Diseño de la entrevista 27
 - 4.4.1 Contexto de actores clave
 - 4.4.2 Tipo de instrumento: entrevista estructurada
 - 4.4.3 Pauta de entrevista
 - 4.4.4 La codificación y análisis de las entrevistas
 - 4.4.5 Categorías de análisis apriorísticas
- 4.5 Las mesas de trabajo (grupos focales) 30
 - 4.5.1 La ejecución

05. Resultados y análisis40

- 5.1 Resultados del proceso cuantitativo..... 40
 - 5.1.1 Del mapeo de desarrollo inmobiliarios
- 5.2 Hallazgos del proceso de entrevistas..... 48
 - 5.2.1 Mercado de vivienda vertical
 - 5.2.2 Nueva política de vivienda
 - 5.2.3 Desarrollo Orientado al Transporte

5.3 Hallazgos de los grupos focales 87

5.3.1 Visión del sector público y académico

5.3.2 Visión del sector privado

06. Conclusiones 104

6.1 Aspectos de políticas públicas y normativas106

6.2 Densificación en el centro histórico107

6.3 Dinámica del mercado para la vivienda
vertical en la ciudad107

6.4 Inclusión de vivienda social vertical.....108

6.5 Vivienda en renta108

6.6 Estacionamientos108

Anexo 1
Mapecto de actores 110

Anexo 2
Pautas de entrevista estructurada 114

Anexo 3
Libro de códigos para las entrevistas DOT 130

Anexo 4
Cartas de navegación 144

Anexo 5
Lista de asistentes 156

Anexo 6
Formato de invitación para grupos focales 158

Anexo 7
Relatorías 160

Anexo 8
Formatos de sistematización 176

Anexo 9
Perfil de los desarrolladores 192

07. Bibliografía 194

Abreviaturas

- AGEB** - Área Geoestadística Básica
- CMIC-Jalisco** - Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, delegación Jalisco
- CONAPO** - Consejo Nacional de Población
- CONAVI** - Comisión Nacional de Vivienda
- COPLAUR** - Comisión de Planeación Urbana
- DENUE** – Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas
- DOT** - Desarrollo Orientado al Transporte
- FOVI** - Fondo de Operación y Financiamiento Bancario a la Vivienda
- FOVISSSTE** - Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado
- GEI** – Gases de efecto invernadero
- IJALVI** - Instituto Jalisciense de la Vivienda
- IMEPLAN** - Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara
- IMSS** - Instituto Mexicano del Seguro Social
- IMUVI** - Instituto Municipal de la Vivienda
- INEGI** - Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- INFONAVIT** - Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
- ITDP** - Instituto de Políticas para el transporte y el Desarrollo (por sus siglas en inglés)
- MLED** - Programa para el Desarrollo Bajo en Emisiones de México (por sus siglas en inglés)
- PIMUS** - Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable
- RUV** - Registro Único de vivienda
- SEDATU** - Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
- TCVU** – Tasa de crecimiento de las viviendas ocupadas
- USAID** - Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (por sus siglas en inglés)
- ZMG** - Zona Metropolitana de Guadalajara
- ZM** - Zona Metropolitana
- ZSTPM** - Zonas servidas por transporte público masivo



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

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.

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 intermediaciones 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 fundamentada (explicada más adelante). Para ello se entrevistaron a los principales actores del tema en Jalisco, procurando que el sector público, académico y privado, fueran representados. Para elegir a estos 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.

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.

01. Introducción

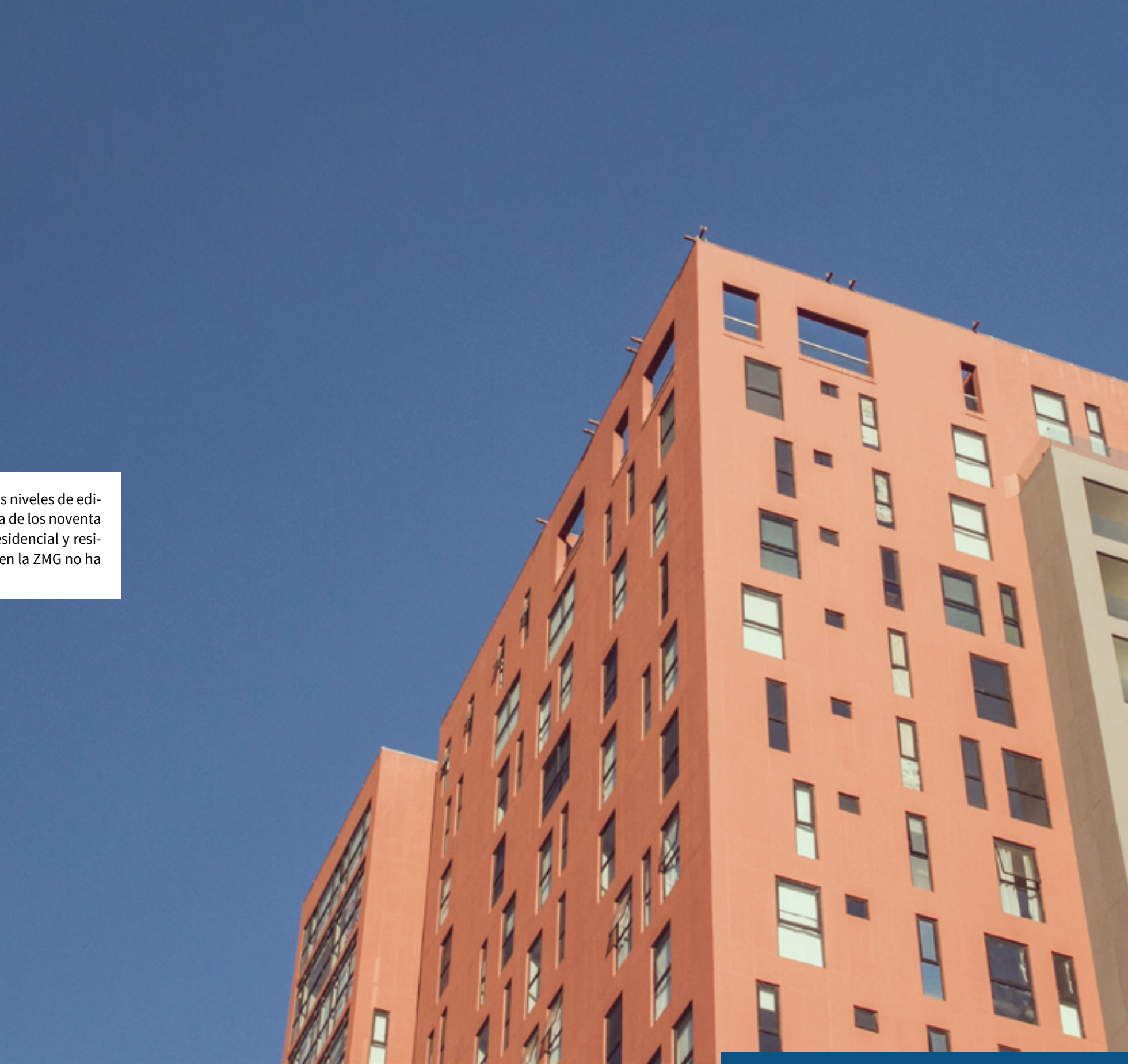
La Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) históricamente ha tenido bajos niveles de edificación. El inicio de su crecimiento vertical se remonta a finales de la década de los noventa y comienza su aumento en áreas vinculadas a las categorías de vivienda residencial y residencial plus¹ (de altos ingresos). No obstante, la densidad de construcción en la ZMG no ha estado necesariamente ligada a la densidad de población.

Desde la década de 1980 empezó a proliferar la vivienda vertical de interés social, de manera que la ciudad intermedia aumentó su densidad respecto la ciudad tradicional (López, 1990). A partir de los años noventa, el comportamiento de la vivienda de interés social tendió a ubicarse en la periferia urbana debido a los incentivos propicia-

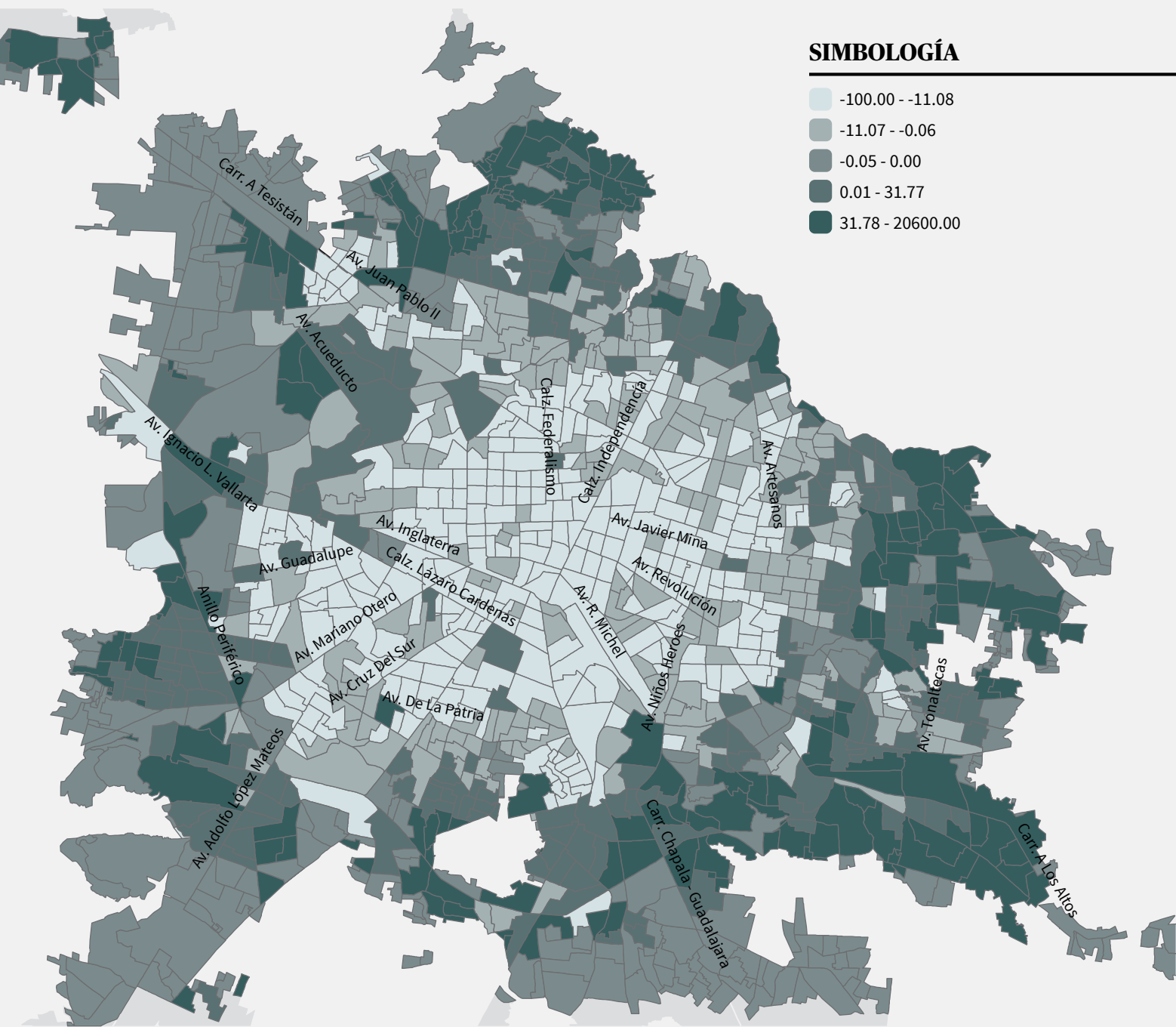
dos por la política federal de vivienda (Coulomb & Schteingart, 2006). Aunado a la dinámica poblacional, esto ha traído como consecuencia la pérdida de densidad de población en el área central (ver Mapa 1) y el posterior abandono de algunos fraccionamientos de la periferia.²

¹ La construcción de vivienda está determinada en gran medida por el mercado y las políticas de financiamiento. Las principales características son: precio final, forma de producción, superficie construida, entre otras. CONAVI mediante el Código de Edificación de Vivienda (2010) las clasifica como: económica, popular, tradicional, media, residencial y residencial plus. Las primeras tres corresponden a viviendas de interés social. Las últimas dos cuentan con al menos una superficie promedio construida de 145 m², de 3 a 5 baños, cocina, sala, comedor, al menos tres recamaras y un cuarto de servicio, entre otras características.

² De acuerdo a un estudio del INFONAVIT, el 12% de los créditos otorgados entre 2006 y 2009 fueron destinados a viviendas que hoy se encuentran en situación de abandono (CTS Embarq, Centro Mario Molina e IMCO, 2013).



Torre Recoleta (Horizontes Chapultepec)
Calle Mexicaltzingo, La Americana



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

La tasa de variación poblacional de 2000 a 2010 señala los reajustes de la población en la ZMG, mostrando un proceso de expulsión de población del centro hacia las periferias de la ZMG.

En los últimos cinco años ha ocurrido un repunte en la construcción de vivienda vertical. En Jalisco, tan sólo en los meses de agosto a octubre, se registraron cerca de 20,000 viviendas en el RUV, de las cuales más de la mitad fueron vivienda vertical (RUV, 2015). Si bien existe una demanda creciente por este tipo de vivienda, la oferta está orientada a segmentos del mercado de altos ingresos; el resto de la demanda sigue siendo por viviendas unifamiliares (COPLAUR, 2014). En un esfuerzo por densificar la ciudad, los municipios de la ZMG han adecuado su normatividad urbana para permitir mayores densidades en corredores urbanos.³ Aun así, éstos presentan una densidad constructiva mucho menor que la autorizada por los instrumentos de planeación urbana.

Entidades públicas y privadas convergen en el desarrollo de la vivienda y bajo sus facultades toman decisiones que no siempre se concilian, cada una en su experiencia percibe las formas de accionar y adecuar los modelos de desarrollo. Precisamente, lo que se busca en la presente investigación es conocer los criterios de cada entidad para contrastarlos, transmitirlos y generar un panorama en cuanto a la capacidad actual de construir desarrollos inmobiliarios bajo la guía del DOT.⁴

Para impulsar un modelo de desarrollo urbano se requiere que este se adapte a las dinámicas sociales locales, para lo cual se requiere conocer su estructura. Por ello, se exponen las dinámicas poblacionales y de vivienda en distintos cortes temporales. Por un lado, la ZMG ha perdido población en los últimos años, por el otro, la ocupación de viviendas particulares registró un aumento. Justamente, es dentro de las viviendas que se registraron cambios en los patrones de ocupación. Las dinámicas familiares se han modificado, de acuerdo con datos de INEGI (2010) ha aumentado el número de divorcios, disminuyó el número de miembros promedio por familia, lo cual se refleja en las demandas del mercado.

A partir de las mencionadas circunstancias se generan hipótesis de las posibles razones que obstaculizan la implementación del DOT. Éstas dan fundamento a los cuestionamientos dirigidos a los actores clave, para que en un ambiente de confianza expresen beneficios, trabas y soluciones.

³ De acuerdo al Código Urbano para el Estado de Jalisco, un corredor urbano es la “Optimización de la utilización del suelo, asociando la infraestructura y jerarquía de una vialidad con la intensidad del uso del suelo” (Congreso del Estado de Jalisco, 2009, p. 5)
⁴ Para conocer más al respecto revisar ITDP (2014) TOD Standard.

1.1 Elementos para el análisis

Existe una primera paradoja concerniente al municipio central de Guadalajara: mientras que el municipio perdió el 9.8% de su población en 5 años (0.93% anual entre 2005 y 2010), las viviendas particulares habitadas crecieron 0.56% en el mismo periodo (INEGI, 2005, 2010). Al comparar el Mapa 1 con el Mapa 2, se observa que la Tasa de Crecimiento de las Viviendas Ocupadas (TCVO) no se relaciona con la dinámica demográfica. Gran parte de la ZMG sigue presentando niveles positivos de la TCVO⁵, pero a diferentes velocidades y acentuándose en el oriente del municipio de Guadalajara.

1.1.1 Variación en la ocupación de los hogares

En las últimas tres décadas la ocupación de los hogares se ha modificado. Los datos indican que el mayor porcentaje corresponde a los hogares con 4 integrantes en todo el periodo y que es tendencia el aumento de los hogares con menor número de integrantes. En la década de 1990 los hogares con más de 9 habitantes conformaban un 8% del total, mientras que en el año 2000 y 2010 el porcentaje para este mismo rango disminuyó al 3%. En el otro extremo, los hogares con 2 integrantes fueron en 1990 un 10% del total, para el 2000 un 13% y para 2010 alcanzaron el 15%. Los hogares unipersonales también han ido aumentando de un 5% a un 8%.

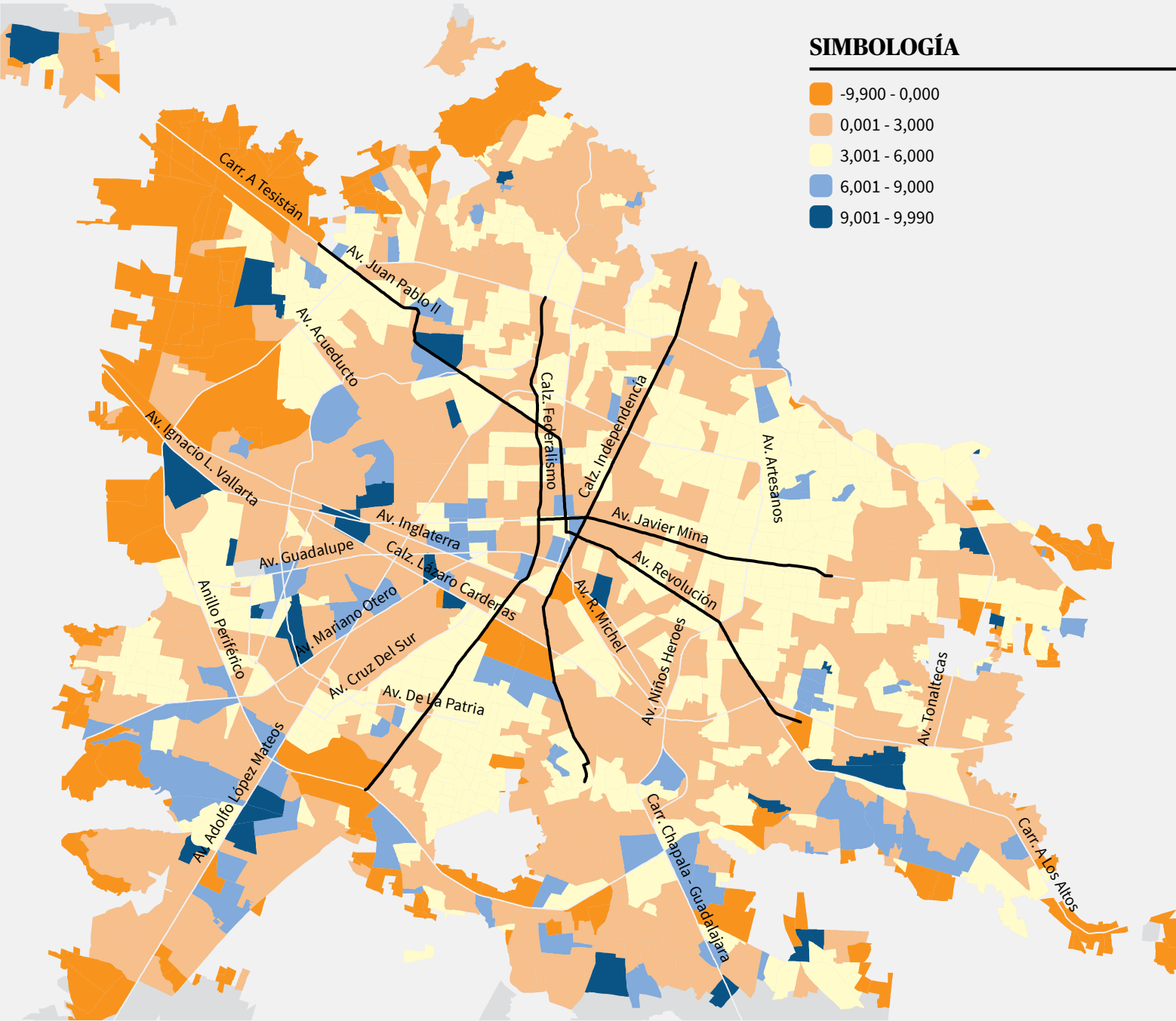
Asimismo, también han aumentado los hogares con una jefa de familia. En la última década el porcentaje se amplió, destaca el municipio de Guadalajara donde en el año 2000 tuvo un porcentaje del 24%, para el 2005 ascendió al 28%, y en 2010 el 30% de los hogares conser-

van esta condición. Los demás municipios también muestran un alza en los porcentajes, marcando diferencias notables en los que se localizan inmediatos a la capital del Estado.

Por último, para el mismo periodo, el número de divorcios también se ha incrementado. Predomina el municipio de Guadalajara que en el año 2000 contó un porcentaje del 13%, en 2005 con el 22% y en el 2010 ha llegado a un 35% de divorcios. De igual manera otros municipios que mantenían ausencia en el año 2000 y 2005, aparecen en el año 2010 con bajo porcentaje, pues ninguno de ellos sobrepasa el 5% de divorcios.

Los datos presentados muestran el decrecimiento continuo en el número de habitantes dentro de una vivienda, lo que conlleva a una adaptación de la misma. Estos cambios se han reflejado ligeramente en la construcción de la vivienda. En general, un porcentaje superior al 40% del total de viviendas es de 2 dormitorios, le siguen las viviendas con 3 y después las de un dormitorio. En lo que respecta a las viviendas con 3 dormitorios, se observa que su porcentaje ha disminuido, en el año 2000 representaban el 28%, en 2005 el 27% y en 2010 el 26%. En el caso contrario, las viviendas de un dormitorio han ido aumentando, en el año 2000 y 2005 representaron el 21% y para 2010 fueron el 23% del total de viviendas. En cuanto a las viviendas con 4 dormitorios, tienen un porcentaje del 8% al año 2000 y el 7% al 2005 y 2010. Las que cuentan con 5 dormitorios y más, en todos los cortes temporales son el 2% del total.

⁵ Si bien la periferia de la ciudad aparece de color rojo, no implica necesariamente que esté en un proceso de abandono. Al agrupar la información de dos cortes temporales, las AGEB periféricas absorben valores, pues éstas crecen y se van ocupando paulatinamente, por lo que los datos que arrojan no se consideran como válidos.



Mapa 2. Tasa de crecimiento anual de viviendas ocupadas por AGEB (2005-2010)
Fuente: Elaboración propia a partir de información tomada del Censo de Población y Vivienda, INEG (2010)

02. Objetivo

Crear una metodología que permita identificar las relaciones entre vivienda y transporte público, a los desarrolladores que están produciendo vivienda cercana al transporte público y sus causas. Esto con el fin de implementar una política de DOT en la ZMG.



Torre Justo Sierra
Calle Justo Sierra, Ladrón de Guevara

03. Supuestos de trabajo

Después de la introducción y considerando los objetivos del proyecto, es necesario contar con un análisis que permita un mejor entendimiento de la dinámica del mercado inmobiliario en las adyacencias del transporte masivo. Para estructurar el análisis, se ha propuesto la siguiente pregunta: ¿Qué dificulta la densificación poblacional en el entorno de los corredores de transporte masivo en la ciudad de Guadalajara?, a lo cual proponemos las siguientes hipótesis:

1. *La vivienda no puede competir con la presión ejercida por los usos terciarios, que a su vez es fomentada por el transporte masivo e incrementa la renta de espacio comercial que es absorbida por el espacio en la renta habitacional.*

La literatura frecuentemente menciona que los centros históricos en América Latina, y en específico en Guadalajara, están en un proceso de abandono.⁶ En la operación normal del mercado de suelo, hay

otras actividades altamente dependientes de la centralidad, como el comercio de nivel metropolitano, la gestión y las actividades financieras, que tienden a desplazar al uso habitacional, porque pueden pagar rentas superiores y generan ciertas externalidades negativas (ruido, congestión, contaminación) en detrimento de la habitabilidad en las zonas de uso habitacional. Se espera que una mayor actividad económica esté ligada a una menor disposición de los habitantes a ocupar esos espacios.

⁶ López (2006) y Rojas (2004).



Torre Alara Chapultepec
Calle Justo Sierra, La Americana



Conjunto Central Park
Calle Diagonal San Jorge, Vallarta San jorge

2. *El precio del suelo en los corredores de transporte masivo impide la inversión privada de viviendas.*

Esperamos concluir que la promoción de vivienda vertical en zonas aledañas a los corredores de transporte masivo no es atractiva al promotor tradicional, ya que el precio del suelo y el costo de producción de la vivienda sobrepasan el que la demanda está dispuesta a pagar.

3. *La excesiva normatividad y la cultura patrimonialista impiden la sustitución de inmuebles.*

La experiencia global en renovación urbana de las ciudades, sugiere que la sobrerregulación del patrimonio histórico desincentiva la inversión privada, al limitar las posibilidades de intervención del espacio. En las ciudades de Buenos Aires, Hamburgo y Santiago, la normativa de protección a los centros históricos hacía costosa la intervención en los edificios patrimoniales, para fomentar la utilización de éstos por parte del sector privado, se tuvieron que modificaron leyes y reglamentos (Rojas, 2004).

4. *La atomización de la propiedad de los terrenos adyacentes a los corredores masivos desincentiva la inversión.*

Las pequeñas propiedades limitan el tipo de promoción y los promotores se ven obligados a fusionar predios y negociar con propietarios, lo que aumenta los costos de producción del inmueble. Parte de las supuestas ventajas de construir en suelo ya provisto de infraestructura, es que el promotor ya no tendría que acondicionar el terreno.

04. Método

Este capítulo se enfocará en el diseño de la investigación, al describir la estrategia para contrastar las hipótesis. Así, se propuso un método de análisis mixto con prioridad al enfoque cualitativo, de acuerdo a la teoría fundamentada.⁷ Para iniciar el análisis de las limitantes al desarrollo de vivienda en los alrededores del transporte masivo, el diseño del método es transformativo secuencial, es decir, se parte de un marco de referencia que delimita un primer acercamiento estadístico. Esta combinación de enfoques busca reforzar el muestreo de casos y triangular los hallazgos o descubrir paradojas entre las teorías.

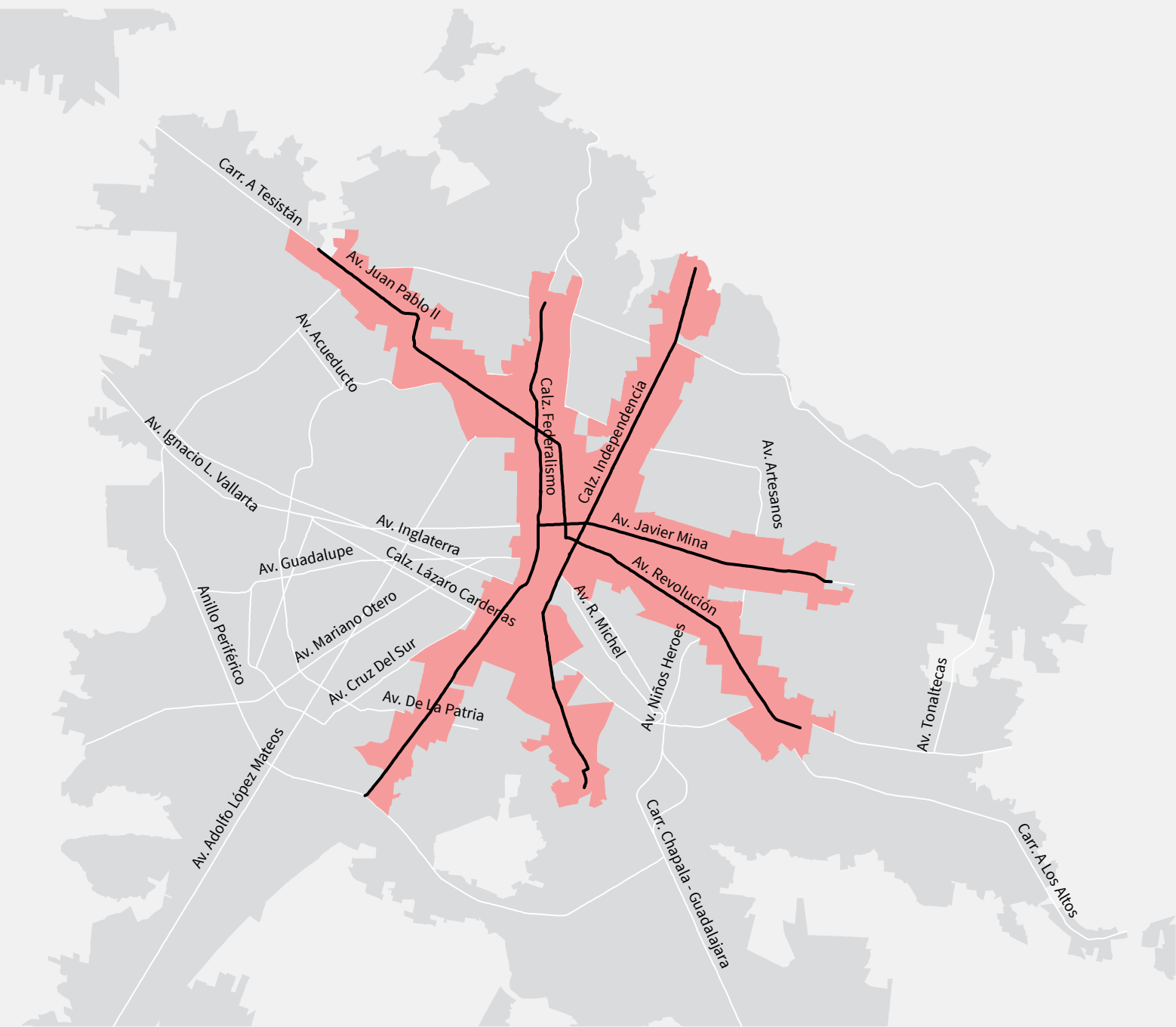
Por su parte, el enfoque cualitativo busca estudiar la realidad en un contexto cotidiano y de manera natural. Las técnicas cualitativas (entrevistas y grupos focales) fueron las principales en la investigación, debido a que el principal objetivo de la investigación es conocer y analizar el mercado inmobiliario en torno a las líneas de transporte masivo.

“Tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar, los

fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas implicadas. La investigación cualitativa implica la utilización y recogida de una gran variedad de materiales -entrevistas, experiencia personal, historia de vida, observaciones, textos históricos, imágenes, sonidos- que describen la rutina y las situaciones problemáticas y los significados en la vida de las personas.” (Rodríguez, *et al.*, 1999, p.32)

⁷ Es una metodología de análisis unida a la recogida de datos, que utiliza un conjunto de métodos, sistemáticamente aplicados, para generar una teoría inductiva sobre un área sustantiva (Glaser & Strauss, 1967 en Gibbs, G., 2012).





Mapa 3. Delimitación del área de estudio
Fuente: Elaboración propia

4.1 Área de estudio

El área de estudio para el análisis estadístico exploratorio comprende las inmediaciones a las líneas de transporte masivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara, específicamente las líneas 1 y 2 del tren ligero; la línea 1 del Macrobús; y la línea 3 del tren ligero aún en construcción. Para delimitar geográficamente el análisis, se ha retomado el criterio del ITDP de 800 (ITDP, 2013) metros de radio partir de las líneas de transporte⁸ (Mapa 3).

4.2 Selección de variables e indicadores para modelo estadístico

Para argumentar la primera hipótesis de trabajo, relacionada con la presión de usos de suelo terciarios y el precio del suelo, se propuso un indicador (Coeficiente de determinación entre la densidad de población y número de empleos) para contrastar lo expresado con las entrevistas, y así tener un control de los resultados. Debido a los alcances del trabajo, el indicador de los empleos no se analizó de forma más detallada para discriminar usos de suelo que se consideren invasivos al uso habitacional, pues lo anterior supondría una investigación en sí misma.

Los datos cuantitativos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) y los Censos de Población y Vivienda, se obtuvieron de fuentes oficiales de información estadística (INEGI y datos.gob.mx). Los estudios de mercado de suelo del Instituto Municipal de la Vivienda en Guadalajara fueron encontrados en el documento del Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población (COPLAUR, 2014).

4.3 El muestreo para entrevistas

Los observables y el muestreo fueron definidos con base en dos unidades de análisis: la organización y el actor. Desde estos, se seleccionaron los más pertinentes para la investigación, a partir del mapeo de actores,¹⁰ poniendo especial énfasis en los promotores inmobiliarios. También se incluyen a los académicos y funcionarios públicos para desarrollar de manera más integral los resultados y hallazgos.

El mapeo de actores no es un proceso lineal, por lo que éste y el de desarrollos inmobiliarios, se realizó de forma simultánea.

Finalmente, al momento de realizar las entrevistas se advirtió la necesidad de incluir en la muestra a la sociedad civil organizada, considerando solamente aquellos grupos que tuviesen experiencias y aportaciones vinculadas a temas de habitabilidad, vivienda y movilidad.

4.3.1 Unidad inicial para el muestreo: tipología de mercados

Para identificar las promociones inmobiliarias que operan en las Zonas Servidas por Transporte Público Masivo (ZSTPM), se llevó a cabo un levantamiento remoto de nuevos desarrollos inmobiliarios ofertados en la ZMG entre octubre y noviembre del 2015. Ahí, se capturaron datos de precio y tamaño de la vivienda, número de cuartos, tamaño de conjunto, ubicación y nombre de la empresa inmobiliaria. Estas promociones fueron clasificadas después conforme a los criterios del código de

Variable (de la hipótesis)	Indicador
Presión de usos de suelo terciarios	Coeficiente de determinación entre la densidad de población y número de empleos.
Desincentivo por altos precios del suelo	Porcentaje de nuevos desarrollos inmobiliarios intraurbanos ⁹ dentro del área de estudio.

⁸ Para hacer compatible la escala de análisis con las fuentes de información, se seleccionaron las AGEB cuyo centroide se encuentra dentro del radio de los 800 metros.
⁹ Se tomará como área urbana consolidada el polígono urbano del Marco geoestadístico del INEGI.
¹⁰ Se utilizó el mapeo de actores para diferenciar y poner a prueba los supuestos sobre los rasgos comunes y las diferencias entre grupos específicos. Para conocer el mapeo de actores ver el Anexo 1

edificación de vivienda que estipula la CONAVI.¹¹ Todos los desarrollos inmobiliarios se incluyeron en un Sistema de Información Geográfica que permitió hacer filtros de ubicación.

4.3.2 Unidades posteriores: mapeo de actores

El mapeo de actores es una técnica que permite planificar la gestión de los interesados e influir en su participación para lograr los objetivos de un proyecto. Esta técnica facilita la identificación de personas clave y define los canales de comunicación más idóneos para cada una de ellas.

Para asegurar la identificación y el listado exhaustivo de los interesados, se llevaron a cabo reuniones en las que se realizaron lluvia de ideas, éstas con asistencia del juicio y la experiencia de un experto especializado en la materia. Durante las reuniones, primero se seleccionaron instituciones públicas y privadas que tuvieran incidencia en el ámbito de la vivienda, se buscaron desarrolladoras inmobiliarias que laboran dentro de la ZMG y organizaciones civiles. En todos los casos se buscó el enlace con representantes de altas responsabilidades. Los datos recabados fueron: nombre, puesto en la organización, ubicación, rol en el proyecto e información de contacto. A esta primera lista se agregó información de evaluación, relacionada a su posible participación, tal como su relevancia, sus expectativas principales e influencia potencial en el tema. Por último, se definieron parámetros de clasificación de acuerdo a su influencia, el tipo de mercado que atienden y su posición respecto a los DOT.

Una vez completado el registro de interesados, se eligieron a los sujetos para la entrevista, de forma que hubiera

¹¹ No se pudo contar con información de precio para todas las promociones, por lo que se añadieron criterios para la clasificación, como la marginación y el tamaño.

representatividad de grupos de actores. No a todos los actores se les levantó entrevista, la participación de algunos se consideró más relevante para las mesas de discusión. Este registro de interesados es una operación que se actualiza constantemente, a lo largo del proyecto los interesados pueden cambiar o se podrían identificar nuevos.

4.4 Diseño de la entrevista

4.4.1 Contexto de actores clave

Se seleccionaron 10 empresarios inmobiliarios, 5 funcionarios públicos y 5 académicos como informantes, éstos ayudaron a conocer las características de promoción inmobiliaria en densidad dentro del entorno geográfico de las ZSTPM para detectar obstáculos y oportunidades.

Siendo idóneo el captar esta información de manera particular y en un ámbito de confianza, se les abordó en un entorno habitual, por un profesionalista que acondicionó la fluidez de la información y la comprensión del tema (Robson, 2002).

Para conservar la esencia de la teoría fundamentada, al seleccionar a los entrevistados se evalúa previamente el potencial de éstos para que contribuyan de manera directa a expandir y fortalecer los conceptos y hallazgos trabajados desde el inicio de la investigación, así como también su contribución asertiva al encuentro de nuevos conceptos e ideas. Aquí lo relevante no es el número de entrevistas, sino que la opinión y argumentación de éstas sean eficientes y de calidad para lograr una mayor comprensión teórica (Rodríguez, *et al.*, 1999) a través de la saturación de información con el levantamiento de datos primarios (entrevistas).

¹² Para conocer la pauta de entrevista revisar *Anexo 2*

4.4.2 Tipo de instrumento: entrevista estructurada

Para la recolección de datos se utilizaron técnicas de tipo cualitativo, a través de la aplicación de entrevistas estructuradas. Para la construcción final de éstas, se aplicaron entrevistas semi-estructuradas a modo de prueba, para obtener la construcción final de la pauta de entrevista, y así incluir en cabalidad temas relevantes para la investigación.

La entrevista como instrumento de estudio cumple con el objetivo de mantener flexibilidad en la comunicación, posibilitando una opinión efectiva del entrevistado, también facilita la cooperación y la eventualidad de tener respuestas no esperadas.

El entrevistado se encontró con la libertad de expresarse a profundidad y con la oportunidad de aclarar cualquier duda. El entrevistador funcionó como un guía imparcial que interrogó con precisión y de forma clara al incorporar los temas en función de la interacción con el entrevistado (Robson, 2002).

4.4.3 Pauta de entrevista

Realizar un acercamiento previo (o *rapport*) permite desarrollar un nivel de empatía con los actores entrevistados, favoreciendo la interacción entrevistador-entrevistado. Esto significa que la entrevista se llevó a cabo en un entorno de confianza, en el cual los entrevistados abordaron el tema desde distintas perspectivas contando con la libertad de expresar libremente sus ideas.

Por un nivel de compromiso hacia los objetivos de la investigación, se construyó una pauta de entrevista¹², estructurada de manera que ésta se entienda como “Una pauta o guía de entrevista y sus intervenciones tendrán lugar en la medida en que deba ceñirse a lo establecido en ella” (Baeza, 2002, p. 21):

“El objetivo de una pauta o guía de entrevista es ayudar al entrevistador a elaborar sistematizadamente los criterios de intervención en el momento y situación de entrevista (...) la idea central es obtener un discurso libremente producido, aunque respondiendo a los temas centrales planteados por el estudio.” (Baeza, 2002, p. 39).

La entrevista la “Interacción social entre personas gracias a la que va a generar una comunicación de significados: una persona va a intentar explicar su particular visión de un problema, la otra va a tratar de comprender o de interpretar esa explicación.”(Rodríguez, et al, 1999, p. 171).

La consulta generada con las entrevistas se consolidó a partir de tres motivos:

- Conocer desde el ámbito particular las visiones y acciones que los actores ejecutan dentro del mercado de vivienda vertical en la ZMG.
- Perfilar las nuevas políticas de vivienda y sus incentivos, aunado a la introducción del DOT.
- Posicionar al entrevistado en el supuesto de desarrollar vivienda vertical en torno a los ZSTPM para que visualice los beneficios y encuentre los obstáculos.

El orden de las interrogantes se estructuró de manera que el entrevistado revelara su experiencia en el tema, prevvisualizará los cambios que se están generando a partir de los nuevos modos de habitar y se encontrara participe de estas transformaciones. Este orden figura el preámbulo y la divulgación del DOT, dentro de un conjunto de posibilidades que proponen a la ZMG como área de acción.

A continuación se describen los tipos de cuestionamientos utilizados en la entrevista (Mertens, 2010) ejemplificando con una pregunta aplicada.

- De opinión: ¿Cuáles serían los instrumentos normativos más idóneos para capturar las plusvalías?
- De conocimiento: ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- De simulación: ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?

Los cuestionamientos realizados permiten obtener un panorama que integra perspectivas individuales y colectivas, así el entrevistado puede expresar los puntos de vista que comparte dentro del grupo al que pertenece. Las pautas de entrevistas se encuentran en los anexos.

4.4.4 La codificación y análisis de las entrevistas

Al finalizar la etapa de entrevistas, se categorizaron los resultados mostrando los tópicos apriorísticos fundamentados en las hipótesis descritas anteriormente (ver punto 4. Hipótesis de trabajo) y se abre el análisis a tópicos emergentes que nutrieron la investigación (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2010).

La técnica que se utilizó para el análisis y tratamiento de los datos primarios corresponde al análisis de tipo hermenéutico.¹³ Con los datos obtenidos en las entrevistas, se ejecutó la codificación con el programa de análisis de datos cualitativos “Atlas.ti”, éste es un software científico que facilita el proceso de codificación resultando más rápido, completo y eficiente. Además, permite ayudar en la ordenación de los temas, hallazgos, entrevistas y citas que se trabajaron en el documento final.

Durante el proceso de codificación¹⁴ se elaboró un libro de códigos¹⁵, el cual estuvo abierto a la modificación a lo largo del trabajo de codificación de las entrevistas. Inicialmente se construyeron los códigos a priori, que constituyen los códigos que se pretende encontrar. Durante el trabajo surgieron in situ otros códigos, en otras palabras, códigos que surgieron durante el proceso de codificación. Finalmente, se realizaron ajustes¹⁶ a posteriori con el objeto de revisar los códigos creados y hacer las modificaciones pertinentes para responder de manera verosímil a los objetivos de la investigación. El proceso descrito forma parte de las estrategias de la teoría fundamentada.

4.4.5 Categorías de análisis apriorísticas

La categorización de análisis con base en las hipótesis realizadas es la siguiente:

- Esquema de operación interno: financiamiento, adquisición de suelo y venta.
- Coexistencia de sobreoferta de vivienda con déficit de vivienda (incongruencia del mercado).
- Relación entre la movilidad residencial y los mercados de vivienda (factores demográficos).
- Presión de usos de suelo terciarios sobre usos habitacionales (Competencia en la renta del suelo).
- Captación de plusvalías intraurbana y periurbana.
- Aspectos normativos: patrimonio histórico y atomización de la propiedad.

¹³ El análisis hermenéutico objetivo es un método para analizar interacciones naturales, como la entrevista. Es un proceso secuencial en el que se analiza el contexto y el lenguaje que dan lugar al discurso, buscando descifrar la relación que hay entre el pensamiento y el lenguaje, para comprender el sentido del diálogo (Flick, 2012).
¹⁴ Proceso mediante el cual se identifican y registran los pasajes de los textos (o cualquier tipo de dato cualitativo) que de alguna manera pertenecen a una misma noción teórica o descriptiva. A estos pasajes se los vincula con algún nombre característico denominado “código” (Flick, 2012). En otras palabras codificar es categorizar el texto de acuerdo a las ideas temáticas que en él se abordan.
¹⁵ El libro de códigos es una matriz en la que se describen los códigos asignados (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2010), así como también, los criterios de uso y no uso.
¹⁶ Los ajustes constaron de la eliminación, unión o incluso la creación de nuevos códigos.

Los anteriores análisis corresponden a los códigos apriorísticos, mismos que fueron modificados durante el análisis, sistematización y codificación de los datos arrojados por las entrevistas. Para conocer el resultado final del proceso de codificación, revisar el libro de códigos.¹⁷

4.5 Las mesas de trabajo
(grupos focales)

Para complementar la información recabada en campo mediante la aplicación de entrevistas a los actores clave, en el marco de los trabajos realizados en el “Análisis del mercado inmobiliario de la ZMG” se elaboraron dos sesiones de grupos focales. La técnica de grupos focales es un espacio en el que los participantes pueden brindar sus opiniones, donde es posible conocer el sentir, pensar y vivir de los individuos. Se trata de “una forma de entrevista grupal que utiliza la comunicación entre investigador y participantes con el propósito de obtener información” (Hamui & Varela, 2013, p. 56). Se buscó retroalimentar los trabajos realizados y profundizar algunos de los temas surgidos en las entrevistas.

Se conformaron grupos de personas en calidad de informantes, organizadas alrededor de un tema específico en el que se coordinaron por procesos de interacción, discusión y producción de acuerdos en un lugar y tiempos determinados (Bertoldi, Fiorito & Álvarez, 2006). La integración de grupos produce y promueve un aumento de las posibilidades de exploración que facilita la discusión e incita a los participantes a brindar una serie de opiniones, lo que permite enriquecer la información recabada (Hamui & Varela, 2013).

La utilidad de los grupos focales para esta investigación, consistió en tener la posibilidad de poder comprender desde el discurso, los distintos puntos de vista ante las



preguntas planteadas. En la medida en que los actores invitados conversaron sobre los temas preparados, se pusieron de manifiesto sus propios códigos y discursos que dieron un nuevo punto de análisis para la investigación. Para ello se buscó que la participación de los actores fuera activa ya que “el grupo de discusión tiende a configurarse formalmente cerca de la espontaneidad y la no direccionalidad (...) formas más abiertas, flexibles y menos directivas” (Canales & Peinado, 1994 en Arbolada, 2008, p. 72). La espontaneidad facilitó y estimuló la conversación entre los distintos actores que participaron en los grupos focales.

4.5.1 La ejecución

4.5.1.1 Diseño de las mesas

Las mesas de trabajo se dividieron en dos sesiones en las que se separaron los invitados de acuerdo a sus perfiles, servidores públicos, académicos y desarrolladores inmobiliarios. La primera sesión se diseñó para permitir la discusión entre los sectores gubernamental y académico. La segunda sesión se perfiló para obtener el análisis de mercado del sector empresarial. Esta última sesión se planteó para que fuera más fluida y concreta en tiempo, tomando en cuenta el perfil de los participantes. En ambos casos, la distribución de las actividades buscó conformar un marco analítico tras la exposición de los puntos de vista de los participantes. Asimismo, cada actividad contribuyó a la discusión siguiente. Para asegurar el correcto desarrollo de las actividades se diseñaron cartas de navegación.¹⁸

El tiempo estimado para las reuniones fue de tres horas cinco minutos y tres horas con cuarenta minutos para la



¹⁷ Ver Anexo 3

¹⁸ Las cartas de navegación son instrumentos en los que se estipulan los tiempos objetivos y responsables de dentro de una dinámica. Para conocer la carta de navegación de los talleres, ver Anexo 4

primera y segunda reunión respectivamente. Las actividades comenzaron a partir de las 8:50 horas dando inicio al desayuno. Durante éste, el equipo de ITDP México presentó los trabajos realizados hasta el momento y los documentos “Guía de Implementación de Políticas y Proyectos de Desarrollo Orientado al Transporte”e “Instrumentos para el Desarrollo Orientado al Transporte”, así como el micrositio DOTMX¹⁹, en el que se resume la información presentada. Aunado a estas revelaciones se presentaron algunos de los hallazgos encontrados en campo por medio de las entrevistas antes expuestas.

Posteriormente se organizó a los invitados en las mesas de trabajo donde se persiguieron los siguientes objetivos:

- Fortalecer el análisis de los hallazgos obtenidos sobre el mercado inmobiliario.
- Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y desarrolladores inmobiliarios detectadas en el estudio.
- Obtener líneas de acción sobre prácticas normativas y de desarrollo inmobiliario en la ZMG.
- Dónde y cómo se puede promover el DOT.

Para alcanzarlos se trabajó a partir de dos preguntas que sirvieron de guía a lo largo de las actividades.

- 1.¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?
- 2.¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?

Es importante mencionar que en la segunda sesión se realizó un cambio en las pregunta número dos para que se ajustara al perfil de los invitados, quedó de la siguiente manera:

3. ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?

Las mesas de trabajo se diseñaron a partir de dos bloques. En el primero de ellos se discutieron cada una de las preguntas, se otorgaron 20 minutos para la discusión de cada una de ellas. Los participantes contaron con la oportunidad de organizar sus ideas y construir el discurso de manera colectiva. Para el segundo día, en el que participó el sector privado, se realizó una actividad en la que identificaron las oportunidades de mercado en la ZMG. Los participantes mapearon la ubicación de los mercados consolidados, emergentes y deprimidos, de acuerdo a su experiencia y participación en el mercado.

Posteriormente el equipo técnico construyó un enunciado en forma de problema a partir de las principales líneas discursivas que surgieron en cada una de las mesas. De esta forma se dio pie al inicio del siguiente bloque. En éste cada uno de los participantes identificó al menos tres líneas de acción para atender al problema expuesto. Después, en equipos de hasta tres personas²⁰ los participantes expusieron las líneas de acción que identificaron con el objetivo de seleccionar sólo tres líneas de acción. Por último cada grupo presentó al resto de los participantes su selección, con la meta de seleccionar cuatro y jerarquizarlas.

La ronda final de las mesas de trabajo consistió en la presentación de los trabajos expuestos en cada una de las mesas al total de los invitados. En cada mesa se ofreció un voluntario para presentar los trabajos realizados, los temas que se trataron, las líneas discursivas de las que surgió la problemática y las principales líneas de acción identificada para atenderla. Con esto se llegó al fin de las actividades por parte de los invitados. El equipo

¹⁹ Para conocer los documentos ver ITDP (2015a), ITDP (2015b) y el micrositio: itdp.mx

²⁰ En el caso del segundo día de trabajo se realizó un ajuste a las actividades con el fin de cuadrar los tiempos y agilizar las actividades debido a la agenda de los participantes, es decir, los desarrolladores inmobiliarios. Se eliminó la sesión de trabajos en equipo para pasar directamente a la presentación individual de las líneas identificadas y selección de cuatro, por parte de los participantes de la mesa de trabajo.





po organizador agradeció a los asistentes por su participación y se les expusieron los siguientes pasos en el proceso de la investigación.

4.5.1.2 Lugar y tiempo

Las mesas de trabajo se realizaron en las instalaciones de la CMIC-Jalisco, los días 28 y 29 de enero a partir de las 8:30 horas. El lugar es conocido en la ZMG, especialmente entre las personas involucradas con la industria de la construcción. La selección de un lugar adecuado para llevar a cabo las dinámicas preparadas “adquiere relevancia especial en la ejecución de los grupos de discusión y constituye un complemento de la estrategia de selección de los participantes” (Vallés, 1999 en Arboleda, 2008, p. 74). Dada la naturaleza de la investigación y los actores involucrados, las instalaciones de la CMIC-Jalisco constituyeron un elemento con el que los actores invitados se pudieron sentir identificados.

4.5.1.3 La conformación de los grupos

Para la conformación de los grupos se buscaron actores representativos de los sectores público, privado y la academia relacionados con el mercado inmobiliario de la ZMG. Al tratarse de grupos focales no se buscó la representación estadística, sino la participación de actores con un conocimiento profundo de los temas a tratar. Se invitaron a funcionarios públicos, desarrolladores inmobiliarios y académicos que, por su trayectoria, ofrecían grandes garantías para contribuir al proceso de investigación.²¹

El proceso de convocatoria estuvo a cargo de SEDATU. La estrategia implementada fue la invitación mediante correo electrónico²² en el cual se manifestaron las metas

del ejercicio y se reiteró la importancia de la participación de los invitados para el logro de los objetivos de la investigación. El total de actores que asistieron a las dos sesiones de trabajo fue de 27 y se organizaron en mesas de trabajo que oscilaron entre tres y seis, de forma que se apegaran al criterio propuesto por Alonso (1996), quien sugiere que el número adecuado de participantes por mesa es mínimo de cinco actores, con el objetivo de evitar la intimidad que se puede generar en una conversación entre tres personas, o la conversación entre parejas cuando son cuatro (Alonso, 1996 en Arboleda, 2008).

Los integrantes del equipo se distribuyeron en las mesas de trabajo de forma que cada una de ellas contara con la presencia de un facilitador, un relator y un observador. Los mismos participantes se alternaron los roles entre las dos sesiones de trabajo para generar mayor riqueza en el momento del análisis, ya que así surgirían distintas perspectivas desde que se abordaran las actividades.

4.5.1.4 Facilitador

El facilitador juega un papel fundamental para alcanzar los objetivos planteados y llevar a cabo de manera correcta las actividades diseñadas para las sesiones de trabajo. Por ello, para Canales y Peinado (1994) el facilitador “más que el motor de una dinámica, el moderador²³ es el motor hacia los objetivos de la investigación” (Canales & Peinado, 1994 en Arboleda, 2008, p. 73). Para alcanzar dicha meta en las sesiones de grupos focales se contó con la participación de un facilitador general, responsable de guiar las actividades dando las indicaciones generales e indicando los tiempos de inicio y fin. De forma simultánea, cada una de las mesas que se conformaron contó con la asistencia de un facilitador, quien

²¹ Ver Anexo 5 para conocer lista de asistentes

²² Ver Anexo 6

²³ Entiéndase por moderador, facilitador

fungió como el encargado de guiar los temas de discusión y motivar la participación de cada uno de los integrantes de la mesa. De la misma forma, promovió la interacción grupal.

4.5.1.5 Relator

Cada una de las mesas de trabajo contó con la participación de un relator. Este jugó un doble papel, al tomar nota sobre aspectos relevantes de la participación de los integrantes de las mesas y al realizar un trabajo de observación y análisis de las intervenciones de los participantes. Las relatorías²⁴ junto con la transcripción de las sesiones, sirvieron para el análisis de los diálogos y discursos producidos colectivamente. Al finalizar las sesiones de trabajo, los relatores junto con el equipo técnico, dieron sus observaciones acerca del desarrollo de las actividades para evaluar la pertinencia de realizar algún ajuste.

4.5.1.6 Registro y análisis

Para facilitar el proceso de análisis se hizo un registro y sistematización de las ideas principales que cada uno de los actores plasmó por escrito.²⁵ Además, las sesiones de trabajo fueron registradas mediante grabadoras de audio, material que fue usado posteriormente para su transcripción. Paralelamente, las relatorías registraron eventos importantes que sucedieron al momento de la participación de alguno de los integrantes de las mesas.

El proceso de análisis se construyó a partir de los hallazgos encontrados en las entrevistas realizadas. Esto con-

²⁴ Ver Anexo 7
²⁵ La información recabada en las mesas de trabajo se organizó mediante formatos, mismos que sirvieron para su sistematización. En ellos se encuentran las ideas principales que cada participante de las mesas de trabajo aportó en cada una de las dinámicas. Ver Anexo 8





llevó a plantear un esquema que permitiera identificar elementos novedosos surgidos en las mesas de trabajo, esto es, líneas discursivas que estuvieron ausentes en el proceso de las entrevistas, esto sin perder de vista que “el análisis y la interpretación constituyen un proceso dialéctico, de articulación del discurso producido con el marco teórico” (Callejo, 2001 en Arboleda, 2008: 75). Para ello se implementó una estrategia a partir de tres niveles de análisis, que tuvo por resultado la reconstrucción de los discursos grupales, la identificación de las ideas principales, mismas que fueron comparadas simultáneamente con las líneas discursivas surgidas en las entrevistas.

El primer nivel de análisis se inició al finalizar las mesas de trabajo. Los facilitadores y el equipo técnico compartieron impresiones buscando interpretar las líneas discursivas surgidas en cada una de las mesas de trabajo, mediante un proceso cíclico de análisis. Posteriormente, con los textos producidos en el proceso de transcripción, las relatorías y las impresiones antes mencionadas se realizó un análisis general, considerando que de esto se trata “el primer acercamiento al sentido de la investigación” (Callejo, 2001 en Arboleda, 2008, p. 75). Fue en este paso que se interpretaron los sentidos y significados, mismos que sirvieron para articular los discursos producidos en cada mesa y la identificación de ideas principales. Por último, se procedió a articular los hallazgos y la discusión, utilizando los hallazgos del proceso de las entrevistas, de forma que fue posible identificar coincidencias y discrepancias en el discurso, así como también, nuevas líneas discursivas.

05. Resultados y análisis

5.1 Resultados del proceso cuantitativo

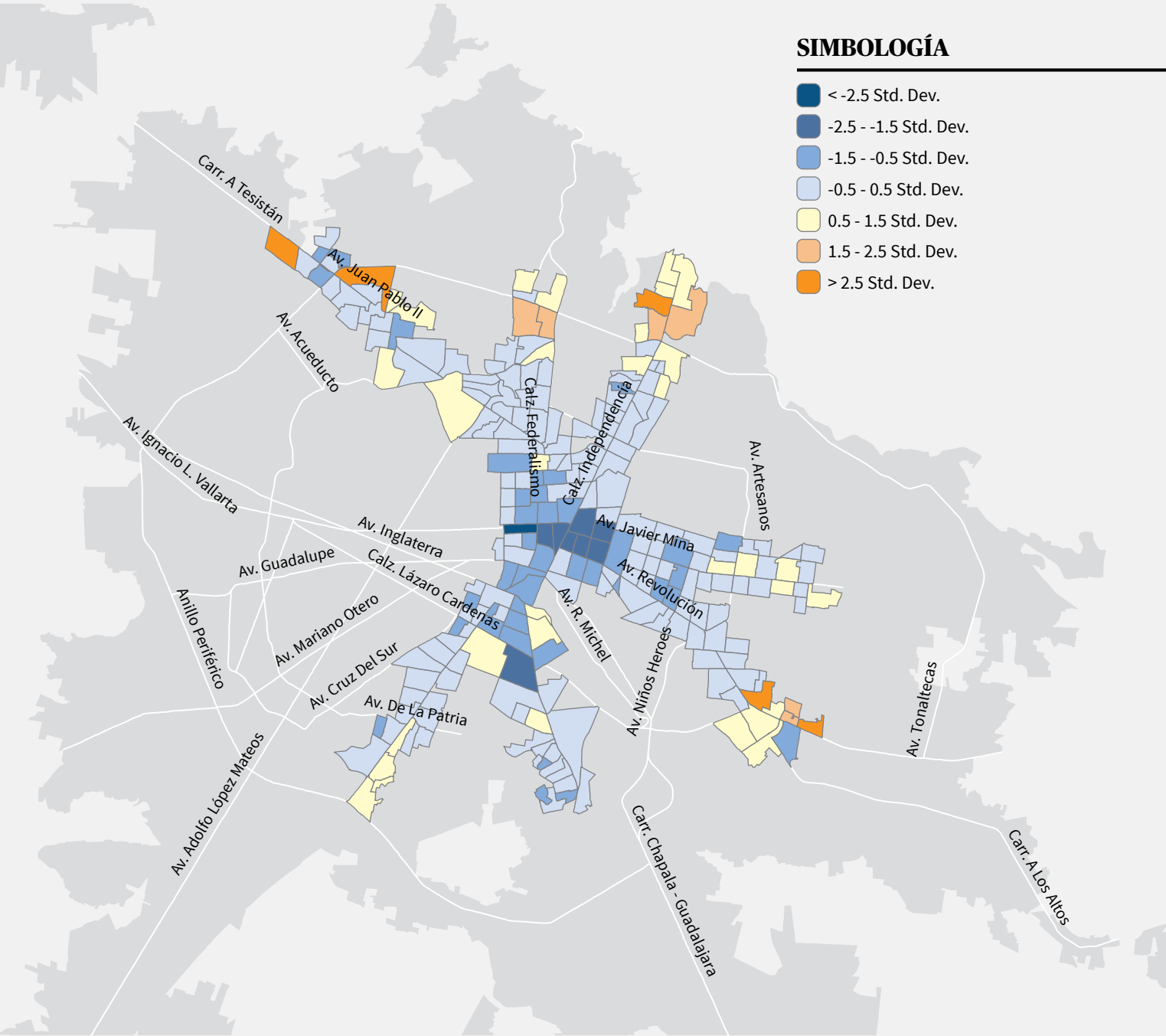
Se realizó una comparación entre los indicadores dentro y fuera del polígono de área de estudio. Para analizar la presión de los usos terciarios, la tasa de variación intercensal de población de los periodos 2005 a 2010 la variable “y”, y la tasa de variación de unidades económicas como la variable “x”. Al comparar el comportamiento de las unidades económicas en la ciudad y dentro del polígono, se observó primero que el crecimiento de las unidades económicas dentro del entorno de las líneas de transporte masivo, no es tan pronunciado como ocurrió en el resto de la ciudad. Estos datos podemos considerarlos normales, al expandirse la ciudad también aumentan el número de unidades económicas.

Se realizó una comparación entre los indicadores dentro y fuera del polígono de área de estudio. Para analizar la presión de los usos terciarios, la tasa de variación intercensal de población de los periodos 2005 a 2010 la variable “y”, y la tasa de variación de unidades económicas como la variable “x”. Al comparar el comportamiento de las unidades económicas en la ciu-

dad y dentro del polígono, se observó primero que el crecimiento de las unidades económicas dentro del entorno de las líneas de transporte masivo, no es tan pronunciado como ocurrió en el resto de la ciudad.²⁶ Estos datos podemos considerarlos normales, al expandirse la ciudad también aumentan el número de unidades económicas.

²⁶ Los datos de empleos pueden variar mucho entre censos debido a que no siempre corresponden con la cantidad real de unidades económicas.





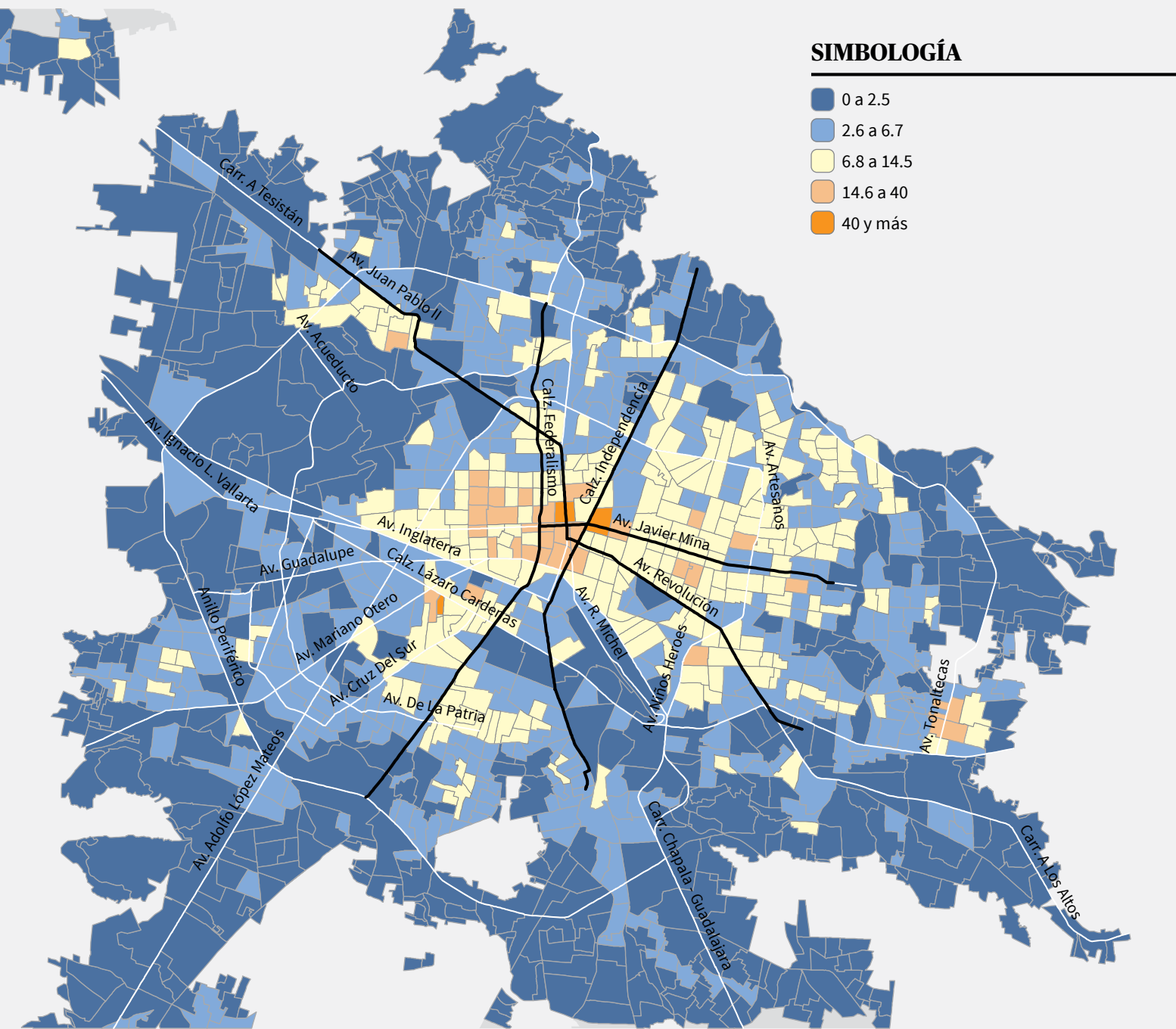
Mapa 4. Relación entre los empleos y la población en el área de estudio
Fuente: Elaboración propia con base en datos de los censos económicos y censos de población

	Unidades económicas 2010	Empleos ²⁷ 2010	Unidades económicas 2014	Empleos 2014	Tasa de variación unidades	Tasa de variación empleos
ZMG	185,332	1'090,225	353,467	1'724,948	22.68%	14.55%
Polígono	51,283	296,639	52,978	284,718	0.83%	-1.00%

A nivel metropolitano, no hay una relación entre los cambios de unidades económicas o habitantes, los valores del coeficiente de determinación entre la población y las unidades económicas se acercaron a 0. En el caso de las AGEB que están dentro del área de estudio, este coeficiente resultó ser de 0.11846. Aunque los resultados muestran un comportamiento diferenciado entre lo que sucede en la ZM y los corredores de transporte masivo, el valor numérico no es lo suficientemente significativo para contemplarse como válido.

Al mapear los valores residuales del coeficiente, se nota una diferencia, aunque ésta no es general. En el mapa 4 las AGEB que aparecen en azul son las que aumentaron cantidad de unidades económicas y disminuyeron población, las cuales se localizan en el centro metropolitano. Por el contrario, las rojas aumentaron ambos valores y coinciden con la periferia de la ciudad, donde los asentamientos están en proceso de consolidación. Este comportamiento parece no obedecer a una lógica de los sistemas de transporte masivo, aunque sí está relacionado con las áreas de la ciudad con mayor concentración de empleos (Mapa 5).

²⁷ La estimación de los empleos se hizo contemplando el promedio del rango de población empleada en la unidad económica.



Mapa 5. Densidad de unidades económicas por hectárea

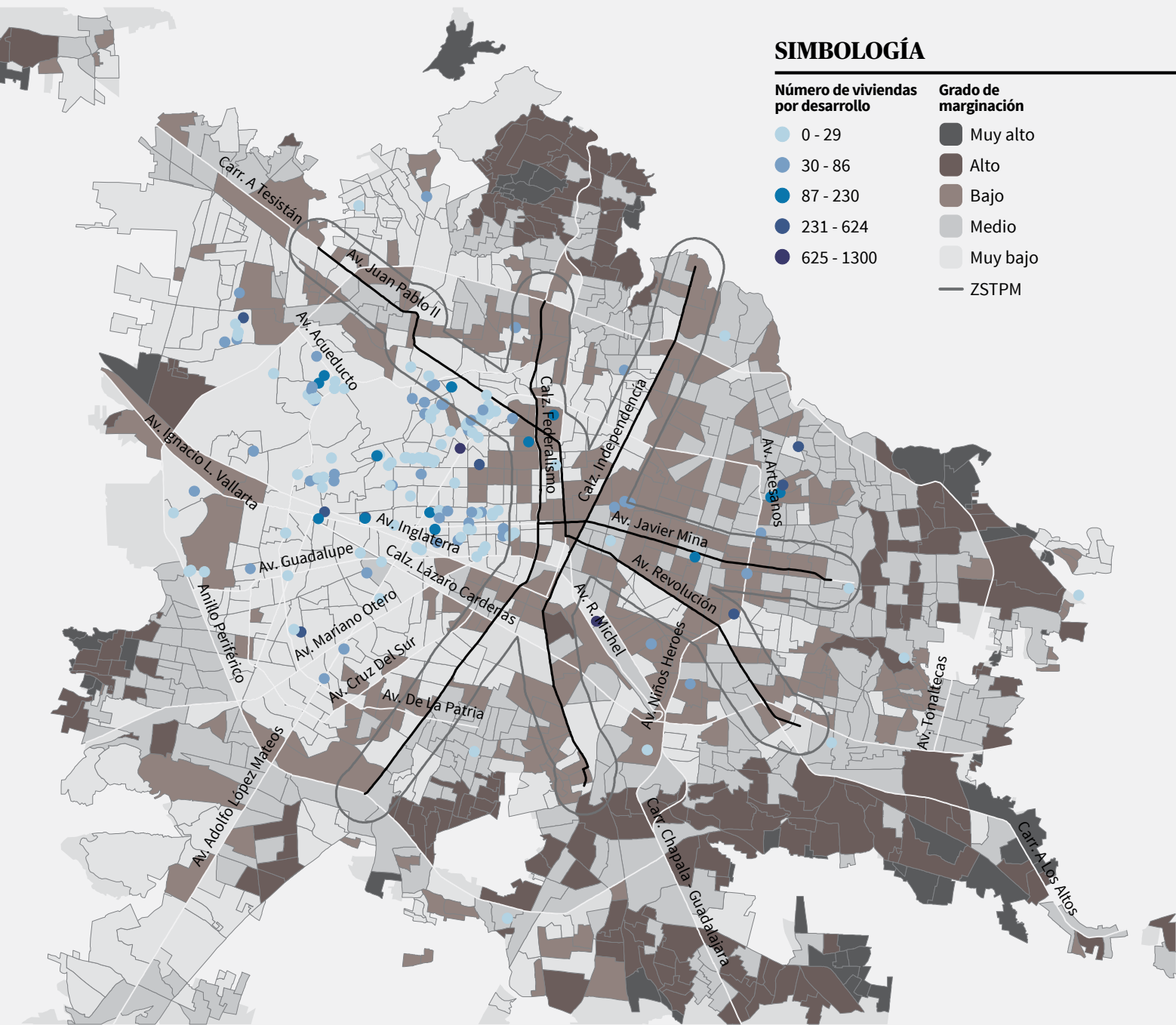
Fuente: Elaboración propia con base al censo económico de INEGI 2014

Los datos anteriores no se relacionan con la oferta de vivienda vertical, tan solo el 10 % de las nuevas viviendas verticales, se ubican en los alrededores de los corredores de transporte masivo. Esto quiere decir que la promoción inmobiliaria no contempla de ningún modo a los corredores de transporte masivo, de acuerdo al Mapa 6 sí parecen concentrarse estos desarrollos en el poniente de la ciudad, donde la marginación es menor y los ingresos son más altos. Esta postura está soportada también por los resultados de la entrevista a los desarrolladores.

5.1.1 Del mapeo de desarrollo inmobiliarios

De los 163 desarrollos inmobiliarios mapeados, 17 % se encuentran dentro del polígono de influencia del transporte masivo.²⁸ Si se compara según el número de viviendas, del total de 10,592 viviendas, 10 % (1,058) se ubicaron también alrededor del transporte público masivo. A pesar de no localizarse dentro de la influencia de la red de transporte, los desarrollos no están dispersos en la ZMG, al contrario, se concentran en el poniente, donde el Grado de Marginación Urbana por AGEB es bajo o muy bajo (Mapa 6).

²⁸ Radio de 800 metros a partir del eje de una línea de transporte masivo, como lo marca el ITDP, en las estrategias de DOT con la intención de que los usuarios puedan acceder a pie (ITDP, 2013).



Mapa 6. Ubicación de los desarrollos y las condiciones de marginación del entorno
Fuente: Elaboración propia con base a información de CONAPO y levantamiento

Las empresas inmobiliarias que operan en los alrededores de los sistemas de transporte masivo se muestran en la Tabla 1.

Empresa	Número de desarrollos	Número de viviendas totales
PRIMER CUADRO	4	657
IDEAL	3	186
BS Black Sheep	3	107
VEQ Inmobiliaria	3	74
FRAVA	1	62
ALCANCE	1	40
TRAMA ARQUITECTOS	2	SIN INFORMACIÓN
OPTITERRA	1	17
C3 Arquitectos	1	14
ROJAP Grupo Constructor	1	6
ROGO	1	8
CASILLAS MAS CASILLAS	1	40
FAVIER	1	320
VITERRA	1	SIN INFORMACIÓN
ALEJANDRO TOPETE LOMELIN ARQUITECTOS	1	SIN INFORMACIÓN
C&C	1	116
DIAVAL	1	SIN INFORMACIÓN

Tabla 1. Empresas²⁹ que tienen desarrollos en las ZSTPM
Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de las páginas de internet de los desarrolladores.

²⁹ Para conocer información adicional, ver *anexo 9*

5.2 Hallazgos del proceso de entrevistas

Los hallazgos producto del análisis de las entrevistas realizadas a los actores identificados se clasificaron de acuerdo al proceso de codificación y al eje temático que se estaba abordando. En este respecto, la siguiente sección se divide en tres partes.

5.2.1 Mercado de vivienda vertical

5.2.1.1 Actores y responsables

Se trata de los comentarios que hacen los entrevistados para referirse a ciertos actores del ámbito académico, funcionarios públicos y desarrolladores, en general a personas con conocimientos o facultades cuya aportación es esencial. Sus habilidades y capacidad de intervención favorecen la promoción de vivienda vertical social intraurbana. Pueden ser representantes de organizaciones, instituciones, empresas. También se hace mención de responsabilidades a entes públicos.

Uno de los entrevistados contextualiza el actual empuje de la vivienda vertical³⁰ desde la entrada en vigor del Plan Nacional de Desarrollo en el 2000 con el gobierno de Fox y menciona que: “el desarrollo de vivienda tenía que (...) alentar la economía y tenía que producirse muchísima vivienda” de forma que se otorgaron muchas facilidades para los desarrolladores. Por eso el mismo entrevistado menciona que el estado y los municipios tuvieron que retomar aquellas políticas para poder acceder a recursos, y comenta que: “a nivel municipio una de las cuestiones que no está reglamentada, es la construcción de vivienda vertical”. En este contexto se mencionó que son “los desarrolladores de vivienda, la gente que quiere rentabilizar la inversión y la plusvalía del suelo intraurbano, pero también están interesados ahí el Gobierno del Estado y los gobiernos municipales (...)”

para dinamizar sus territorio”. Esto representa que la falta de normativa en materia de vivienda vertical no desalienta su promoción, sino al contrario, puede significar que los actores interesados operen con libertad.

Es claro que el papel del Estado es atender esta situación mediante la aplicación de normas y programas que regulen la promoción de vivienda vertical en la ZMG. En este sentido, el Gobierno de Guadalajara está realizando una reestructuración de algunas de sus dependencias con el objeto de generar una coordinación interinstitucional. Al respecto se mencionó que:

“Crear la coordinación general y gestión integral de la ciudad de la que dependemos cinco direcciones, movilidad y transporte, medio ambiente, obras públicas, ordenamiento del territorio y proyectos de espacios públicos... para constituir políticas de ciudad con ejes de vivienda, espacios públicos, de transporte, de accesibilidad, de conectividad”.

Lo anterior representa que se están realizando los esfuerzos por articular las instituciones, de forma que puedan encargarse de regular acertadamente el territorio. Sin embargo, el mismo entrevistado menciona que en “Guadalajara no es que ya estén los instrumentos, están en transformación”, esto evidentemente no representa ninguna garantía, sólo se trata de una respuesta por parte de las instituciones ante las dinámicas del sistema urbano. Aunado a esto, cabe destacar que lo anterior sólo constituye un esfuerzo realizado por parte de las autoridades locales de Guadalajara, mientras que la ZMG está constituida por 9 municipios.³¹

El mismo entrevistado considera que los actores más importantes en el desarrollo de una ciudad compacta son los desarrolladores inmobiliarios y el gobierno, ade-

más añade: “también las cámaras y los gremios organizados de profesionistas cumplen un papel fundamental, (...) y la sociedad juega un rol muy importante en el hacer ciudad, en establecer prioridades... y reconducir las inversiones”. El entrevistado destaca el rol de los ciudadanos en el quehacer de la ciudad, pero no menciona los medios a través de los cuales se pueden articular los esfuerzos de la sociedad. Una alternativa puede ser el acceso a información, al respecto se mencionó que “la difusión es importante (...) hoy por hoy las normas no están claras y no están accesibles para nadie”, lo que parece indicar que en primera instancia es necesario facilitar el acceso a la información y permitir que la sociedad se pueda informarse fácilmente al respecto.

Los entrevistados identifican dos actores principales en la promoción de la vivienda, a los desarrolladores inmobiliarios y al Estado, encargado de regular el mercado mediante normas y programas. Resaltan que en este momento no existen los mecanismos que regulen la participación de los desarrolladores inmobiliarios y se están realizando esfuerzos para poder enmendar dicha situación. Cabe destacar que la sociedad no puede ser desconsiderada. Aunque el acceso libre a la información parezca irrelevante, éste puede y debe constituir el primero de una serie de pasos en los que se articule a los gobiernos locales y a la sociedad.

5.2.1.2 Tamaño del predio

Uno de los aspectos principales para la promoción de vivienda vertical es el tamaño de los predios. Éstos deben de contar con una superficie mínima de forma que los inversores puedan promover desarrollos que ofrezcan garantías para el retorno de su inversión. Los entrevistados identifican los obstáculos que representan los predios pequeños, en especial en un municipio que ha agotado sus reservas urbanas, como el de Guadalajara,

³⁰ Ver apartado “2 Introducción” en este mismo documento.

³¹ A finales del 2015 el municipio de Zapotlanejo fue integrado a la ZMG sumándose a Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán

y que no cuenta con superficie disponible para el desarrollo urbano, de forma que la única opción es crecer en altura. Los entrevistados, independientemente de su perfil, parecen concordar que el tamaño de los predios representa un obstáculo para el desarrollo de vivienda vertical intraurbana.

Uno de los entrevistados mencionó que: “no hay predios disponibles de un tamaño suficiente para vivienda vertical, (...) estamos entendiendo que por lo menos debe tener cerca de cuarenta unidades domésticas, departamentos desde chicos a medianos, pero menos de cuarenta ya no empieza a ser tan rentable”. Uno de los primeros obstáculos para la promoción de vivienda vertical intraurbana es el tamaño de los predios. El mismo entrevistado menciona que en el centro de Guadalajara “están apareciendo pequeñas torrecitas (...) pero es trabajo hormiga que de repente aparece eso y quedan fuera los grandes conjuntos de 8-12 niveles”.

Parece difícil encontrar los predios óptimos que buscan los desarrolladores, o sea, “predios grandes, obviamente tienen que ser reservas interesantes de por lo menos cinco mil metros cuadrados para que se pueda lograr un conjunto en el que puedas amortizar temas de elevadores, (...) las mayores unidades posibles y que verdaderamente pueda ser un producto económico”. En ese mismo sentido se comentó que: “nosotros buscamos que nos quepan (...) mínimo cuarenta, cincuenta departamentos, ponemos ese límite porque los trámites burocráticos para hacer uno, cincuenta o doscientos son los mismos”. Así, la búsqueda por parte de los desarrolladores de un predio que cumpla con ciertas características, obedece a temas de distinta índole, pero sí es importante para ellos obtener un mayor beneficio económico y reducir complicaciones normativas.

Uno de los desarrolladores, menciona que: “la ciudad no estaba planeada para nada en un aspecto vertical”,

es decir, que las circunstancias antes expuestas, aunado a la política federal de vivienda, están impulsando a los desarrolladores a promover vivienda vertical. Sin embargo, la ciudad no está preparada, no fue planeada de esta manera y los instrumentos normativos no responden a estas dinámicas. En lo que respecta al tamaño de los predios opina que una forma de atender el problema, es el mecanismo de fusión, aunque también esto representa algunos retos puesto que “si no se cuenta con predios con las dimensiones adecuadas (...) entonces hay que trabajar en la fusión y luego en las zonas más antiguas de la ciudad hay problemas de tenencia”. Para que funcione lo anterior, también hay que considerar los retos normativos que se encuentran presentes en las zonas históricas de la ciudad. Al respecto se menciona que: “todos los requisitos que se establecen para realizar una obra en esos perímetros del centro histórico son muy fuertes, aparte de que son inhibidores para el desarrollo urbano”.

Coinciden desarrolladores y académicos con que la ciudad no estaba preparada para el crecimiento vertical, ya que la normativa lo está inhibiendo en algunas zonas. Esto no ha frenado del todo la promoción de viviendas verticales por parte de los desarrolladores, que parecen verse obligados a hacerlo fuera de las normativas vigentes. En este contexto se mencionó que cuando se derrumban las fincas patrimoniales, en contra de la normatividad, es sencillo lograr un indulto por parte de las autoridades. Lo anterior, convierte la absolución de faltas por parte de gobierno, una característica de los desarrollos verticales en la ZMG.

Los funcionarios públicos, específicamente en el caso de Guadalajara mencionan que “la política que tenemos es una regeneración y renovación urbana, es decir, la identificación de estos lotes subutilizados que podríamos enfocarnos para poder tener este tipo de desarrollos inmobiliarios verticales”. No obstante, la tarea no se pue-

de reducir simplemente a la identificación de lotes, esto es algo que ya se encuentran haciendo los desarrolladores por su cuenta, con resultados no muy satisfactorios para sus intereses. Una alternativa que propone uno de los desarrolladores es que “por lo menos los tiempos de las demoliciones y fusiones sea muy ágil”. Al respecto, se menciona que en Guadalajara “en los nuevos instrumentos que estamos revisando, ya actualizados, estamos estableciendo políticas para agilizar y hacer más fácil poder fusionar lotes para poder desarrollarlos”.

En este sentido, se trata de buscar mecanismos que respondan a las nuevas dinámicas presentes en la ZMG, en este contexto se menciona que:

“Se necesitan políticas de planificación urbanística más innovadoras, más agresivas y creativas que alienten esta relotificación de las manzanas, hay una retícula tradicional en Guadalajara por colonias y el tipo de lotes también es muy correspondiente al mercado que estaba dirigido al de los sectores, entonces con lotes pequeños... entonces hay que alentar una relotificación, con políticas del reglamento de zonificación más visionarios orientados también por políticas fiscales”.

En el caso de Guadalajara el tamaño de los lotes parece representar uno de los principales obstáculos para impulsar el desarrollo de vivienda vertical intraurbana. Los desarrolladores encuentran dificultades para acceder a predios que cuenten con las características que requieren para poder realizar una inversión. Adicionalmente, la ciudad no está preparada para este tipo de viviendas. Siempre se ha concebido como una ciudad horizontal y ahora que se busca promover desarrollos verticales, las normativas e instrumentos de planeación no responden a las nuevas dinámicas. Por este motivo los desarrolladores recurren a prácticas como la demolición de fincas patrimoniales y así poder desarrollar conjuntos habita-

cionales que ofrezcan garantías para el retorno de sus inversiones. Estos procedimientos demuestran que se requieren crear los instrumentos necesarios para regular estas prácticas e impedir que se sigan dando.

Asimismo, se requiere agilizar los trámites necesarios para demoler y fusionar lotes. Actualmente éstos pueden desinhibir el desarrollo de viviendas verticales. Los esfuerzos realizados por los gobiernos locales (Guadalajara) representan un primer intento por dar respuesta a lo que está sucediendo en la ZMG. No obstante, como menciona uno de los funcionarios, se requieren instrumentos de planeación más agresivos y más visionarios, en los cuales se contemplen políticas de estímulos fiscales.

5.2.1.3 Captación de plusvalía

Se refiere a los mecanismos de recolección de recursos de los que puede disponer el Estado para recuperar el aumento en el valor del suelo privado, producto de una inversión con capital público. La captación de plusvalías puede significar un instrumento de redistribución que garantice, la plusvalía generada no quede en manos de un privado, sino que pueda ser redistribuida a grupos más vulnerables. Los actores entrevistados presentan su punto de vista acerca de la formulación de este tipo de mecanismo y cómo es que debería de operar. Además, se hace referencia a los mecanismos vigentes.

En general, los actores entrevistados (académicos y funcionarios públicos) están de acuerdo que se trata de un tema que debe ser resuelto, de forma que se pueda aumentar el financiamiento público por medio del cobro a los privados de las plusvalías generadas, producto de las acciones de inversión del Estado. Cuando una inversión pública genera plusvalías para un privado, al menos una parte de ellas deben de ser recuperadas por el Estado para poder financiar otros proyectos, éstas no deben

quedar en manos de un privado, pues “es injusto, debería de absorberse ese diferencial (...) entonces una parte la debe de absorber el comprador, otra el gobierno y otra el vendedor. Al vendedor no le podemos dejar toda la ganancia”. En este caso, el vendedor representa el privado, también se destaca el hecho de considerar al “comprador” como beneficiado por las plusvalías generadas, pero no ofrece algunas alternativas que puedan hacer operativa su afirmación.

Parece ser que el tema de captación de plusvalías resulta complicado para algunos de los actores entrevistados, al punto que las respuestas manifiestan desconocimiento del tema que algunos, incluso aceptaron, pero sí son conscientes del impacto que puede tener en el sistema urbano. Adicionalmente se menciona que: “es la única forma en que realmente se pueden financiar proyectos y meter recursos a la ciudad”. Aunque se trata de un tema que no es ampliamente dominado, se identifica el papel que puede representar para la ciudad. Al respecto uno de los académicos mencionó que: “Jalisco tiene una tradición desde 1930 en captación de plusvalías, esta ciudad se ha construido con la captación de plusvalías”. Se trata de un mecanismo que ha estado presente en el Estado a lo largo de la historia y que ha tenido impacto en la configuración de la ZMG.

La captación de plusvalías ha tenido impactos directos en el desarrollo urbano de la ZMG, ejemplo de ello son “las ampliaciones de las grandes avenidas de Guadalajara, digamos, Alcalde, Juárez, Tolsá, todas se han hecho con el instrumento de captación de plusvalías (...) y se terminan en 1976 con la obra de Federalismo”. Lo anterior muestra que, se trata de un mecanismo que ha dado resultados, sin embargo, dejó de operar. De este modo se intuye que su puesta en práctica esté más relacionada con obstáculos políticos.

Por el otro lado, tanto funcionarios como académicos coinciden en que se trata de un tema delicado y a la vez polémico a consecuencia de que “la creación de un derecho, el pago de un derecho para la plusvalía ¿quién lo determina el monto de este derecho, a partir de qué?”. Hacer operativa la captación de plusvalías representa un gran esfuerzo que requiere en primera instancia determinar de qué se trata para poder implementarlo, por ejemplo:

“Sí tiene que ser un derecho, sí tiene que ser un aprovechamiento (...) que en términos fiscales no tiene casi ningún impacto, pero en términos jurídicos sí tiene impacto, porque no puede ser un impuesto (...) si fuese un impuesto tendría que ser generalizable, entonces hay que otorgar derechos de desarrollo iguales en el territorio (...) pero sí puede ser un impuesto”.

Así, se observa que es un mecanismo complejo que representa superar algunos obstáculos para hacerlo operativo, además el pasado histórico nos muestra que es posible su implementación.

Una oportunidad para hacer operativos mecanismos de captación de valor son “los instrumentos de planeación (...) los Planes parciales de Desarrollo Urbano (...) tenemos planes viejos donde no está bien establecido cómo van a funcionar estos mecanismos. En los planes actualizados del 2015 (...) sí están establecidas las reglas de captura de plusvalías”. Lo anterior representa que el gobierno local del municipio de Guadalajara está en busca de hacer operativos los mecanismos de captación de plusvalías, sólo que, al no poder entrar en vigor los nuevos planes, dichos mecanismos están congelados hasta una nueva resolución.

La captación de plusvalías es un tema complejo que “tiene una importante repercusión económica (...) al impulsar o se quiera impulsar una política de redensificación vertical, es un tema que también se tiene que revisar y analizar muy bien”. Aunado a esto, la captación de plusvalías puede ser un mecanismo que desaliente la especulación con los predios urbanos, lo cual se podría complementar con “políticas de estímulo para una rápida edificación de vivienda vertical”.

Si bien el tema de la captación de plusvalías puede resultar complejo, también es cierto que su puesta en marcha puede representar una importante repercusión económica para los municipios o el estado. Así, la captura de las plusvalías puede significar un mecanismo de redistribución más eficiente, en el que se vea beneficiado el grueso de la población y no sólo unos cuantos actores. Para esto se requiere articular los actores e instrumentar los mecanismos e instituciones que ofrezcan mejores garantías para el exitoso desempeño de un mecanismo de captación de plusvalías y la distribución que implicaría.

5.2.1.4 Centro Histórico y verticalización

Se aborda la compatibilidad de la vivienda vertical en el centro histórico de Guadalajara. Se visualizan los beneficios, oportunidades y obstáculos de la construcción de vivienda vertical, considerando aspectos económicos, sociales, legales. Normativamente, el polígono de protección al patrimonio arquitectónico de Guadalajara, abarca cerca de la quinta parte de la superficie municipal. Los reglamentos de utilización de las fincas patrimoniales son considerados por los entrevistados como excesivos, ocasionando que al propietario le sea difícil costear su manutención y decida abandonarlos. Además, hay predios con problemas de tenencia.

A pesar de la coincidencia entre académicos y desarrolladores de promover la vivienda vertical en el centro histórico, reconocen un problema en la reglamentación del patrimonio. Éste se centra únicamente en aspectos físicos de las fincas, limitando cualquier intento de reconversión según las necesidades del mercado, como vivienda para matrimonios jóvenes o estudiantes:

“Si antes igual cada vivienda tenía diez habitantes (...) ahora puedes hacer diez pequeñas unidades, son unipersonales y ahí hay diez personas viviendo, lo regresas a la misma densidad que alguna vez estuvo, no, o sea, con pequeños granitos de arena, podemos volver a ir re-densificando”.

Al respecto, la restricción a construir en altura es considerado el principal factor que desincentiva la inversión, aunado al valor del suelo en esa zona, al sector privado le queda explotar el predio con usos comerciales y de servicios para mantener niveles de rotación de capital atractivos. Esta condición se considera nociva para los usos habitacionales, porque las externalidades del exceso de actividad van en detrimento de la habitabilidad del centro. En cambio, los desarrolladores estiman que si se contemplara una política de vivienda en altura con plantas bajas activas, la retribución económica de los locales podría mitigar el precio de las viviendas: “Tiene que ser abierto abajo (...) uso mixto, o arriba oficinas con sus sólidos, y vamos en proporción, o sea; (...) el reglamento también tiene que estar pensando en que es negocio”. Uno de los académicos destaca la disposición de los promotores a invertir en el centro mediante la vivienda mixta: “esto nos está hablando de que podemos tener alternativas”.

Entre las estrategias de densificación residencial propuestas, se encuentra la ocupación a baja escala para observar los cambios en la demanda sin alterar las fincas. Con el tiempo se podrían compatibilizar proyectos

de vivienda vertical sin concentración masiva y con determinados criterios de imagen urbana. Los desarrolladores proponen definir parámetros razonables en cuanto altura, restricciones frontales y laterales, y alteración razonable de fincas: “de acuerdo a lo que es una altura razonable, pues eso depende de coordinarlo, ¿pero qué alternativas?, (...) bueno para mí, la densificación es o en altura o remodelando, o rehabilitando las fincas”.

Al momento de perfilar el tipo de mercado para el centro histórico, los académicos y desarrolladores consideran que estaría orientada a una población de ingresos medios, media-alta y alta: “no se puede hacer vivienda de interés social, ¿verdad? O sea, creo que es para otros niveles socioeconómicos, medio y medios altos y altos”. Al consultarle a los entrevistados sobre la compatibilidad de la vivienda vertical social, consideran sería más complejo por el precio del suelo, a menos que el Estado promueva una política de subsidio o vivienda en renta.

5.2.1.5 Desplazamiento del uso habitacional

El desplazamiento del uso habitacional en el centro de la ciudad y alrededor de los corredores de transporte masivo, se ha originado principalmente por la competencia por el espacio de usos comerciales: “los usos terciarios incrementan el valor de los precios de los bienes inmuebles y expulsan a los usos habitacionales”. La discusión se centra en cómo el gobierno local puede controlar esta competencia para evitar el desplazamiento de la vivienda.

Esta presión de usos terciarios fomentada por el transporte masivo en corredores, impide la inversión privada. Para los desarrolladores no es atractiva la promoción de vivienda vertical directamente en corredores, dado que el precio del suelo y el costo de producción de la vivienda sobrepasan el precio por el que la demanda está

dispuesta a pagar por esas ubicaciones. No obstante, en zonas aledañas es más factible.

“Los predios que dan sobre la vialidad principal normalmente vienen acompañados de su vocación [que] es más comercial y [de] oficinas. (...) Entonces eso hace que inmediatamente se encarezca el precio. Realmente para nosotros, como desarrolladores de vivienda, cuando estamos pensando en vivienda le sacamos la vuelta a las avenidas. (...) [Si se abre] una entrada hacia la avenida y se (...) urbaniza atrás, no hay problema”.

Los académicos lo ven como una oportunidad de estrategia, argumentan que el uso comercial en corredores es más rentable. Esto les permitiría a los desarrolladores vender los espacios comerciales en plantas bajas a precios altos, amortiguando los costos de suelo y de producción y así poder vender vivienda vertical más accesible.

Los actores coinciden en que debe fomentarse la combinación y compatibilidad de usos de suelo con vivienda e impulsar plantas bajas activas en la vivienda vertical. “(...) La mixtura de usos de suelo es vital (...), sobretodo en la ciudad que tenemos pensada”. Adicionalmente se menciona que la competencia entre usos terciarios y el uso habitacional, se puede controlar con disposiciones de aplicación severa en donde las dependencias pueden jugar un papel importante al incentivar determinados giros comerciales y limitando o prohibiendo otros.

Otro aspecto que desplaza al uso habitacional y que también desincentiva la inversión privada en el centro histórico es la excesiva normatividad que protege al patrimonio edificado. Se hace énfasis sobre el grado de deterioro y descuido de los inmuebles patrimoniales del centro histórico y se señala que la conservación patrimonial, el desarrollo de vivienda y la diversidad de usos

pueden ir de la mano. Permitir esta coexistencia puede incentivar inversión para la vivienda. Además, al generar densificación en el centro, las edificaciones de valor histórico podrán tener vida nuevamente, ya sea comercial o habitacional, y ésta las hará más interesantes, sin embargo es importante tener en cuenta que se debe procurar su conservación. Para eso, se necesita un flujo de gente alrededor que las haga interesantes y que promueva su conservación.

La conclusión se centra principalmente en la mixtura de usos; combinación y compatibilidad de usos con el uso habitacional, tanto en corredores de transporte masivo, como en el centro histórico. La vocación comercial del centro es un factor que desplaza al uso habitacional, encarece el precio. Además la normatividad que protege al centro histórico y a sus inmuebles patrimoniales tiene efectos similares. Esto debido a que no permite crear vivienda nueva en él, ni reutilizar los espacios e inmuebles desocupados. En general, los desarrolladores están de acuerdo en que la normatividad es muy restrictiva y los polígonos de protección son muy amplios, lo cual desincentiva la inversión para traer vivienda de vuelta al centro. Sin embargo, se comenta que efectivamente la sobre regulación y “[la] Imagen urbana (...) impactan de alguna manera en los costos de producción de vivienda de interés social”, por el contrario “los promotores inmobiliarios han podido realizar vivienda de interés social en el centro con las condicionantes patrimoniales. Entonces, lo que la realidad nos demuestra es que, es posible a pesar de sobre regulación”. Es cuestión de adecuarse para ser compatible con el centro histórico.

5.2.1.6 Dinámica precios de demanda

Se refiere a la determinación de los precios de venta del inmueble por parte del promotor inmobiliario. General-

mente los promotores valoran la rentabilidad de una inversión, según las necesidades del mercado, el costo de producción de una edificación y el precio del suelo. Se discute cómo la acción del Estado influye en la formación de precios y los obstáculos a los que los desarrolladores se enfrentarían para construir vivienda vertical en las inmediaciones del transporte masivo.

La mayoría de los desarrolladores inmobiliarios entrevistados sostiene que el precio del suelo es su principal limitante al momento de construir en altura. Al indagar sobre los motivos, generalmente se refieren al precio máximo de venta de las viviendas según el segmento del mercado que atienden: “Llegaron [los terrenos] a unos niveles, que para tener unos precios bien ubicados que nos dé estas características, ya se sale del rango para poder ofrecer vivienda del precio que nosotros ofrecemos”. De acuerdo con Topalov (1979), dado que sólo hay un precio por el que un usuario está dispuesto a pagar en una determinada ubicación, los promotores realizan un cálculo de las variables involucradas en la promoción inmobiliaria, iniciando por el costo de producción de la edificación y el costo de acondicionamiento de terreno.³² Conociendo estos dos elementos, fijan después una tasa de ganancia mínima que asegure la rentabilidad de la inversión; lo que resta de la estimación del cálculo es el precio del terreno “A un valor más alto, nos vamos saliendo del valor de mercado y se complica el valor de venta”.

La tasa de ganancia es una exigencia “inalterable” para que el promotor decida invertir, su margen de acción se encuentra en el suelo. Si el suelo sobrepasa el precio máximo de demanda, no le es rentable: “Si el precio (...) del suelo no da para hacer vivienda, a lo que se puede hacer en esa zona, no lo desarrollamos. No lo compramos”. En ese caso, el precio del suelo es relevante en

32 Conexión a las redes de drenaje, demolición de estructuras, fusión de lotes, construcción de un acceso al terreno, etcétera.

tanto no suponga una disminución de la ganancia. Esta operación la resume Topalov en la frase “no es la renta la que limita la ganancia, es la ganancia la que limita la renta” (Topalov, 1979, p. 124).

Para 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 vivienda en las avenidas donde el precio del suelo es más elevado y los propietarios especulan. Como no pueden tener control de los precios de la tierra, discutieron los elementos que condicionan la inversión inmobiliaria en los que sí pueden influir, los cuales están relacionados con ámbitos normativos. Es el caso de la acción del Estado a través de la zonificación, identificado como el que más influye en las decisiones del promotor: “me parece que es una de las barreras que hay que romper en materia de planificación urbana municipal porque este criterio o vieja idea de la zonificación es muy perjudicial”. En el mismo sentido se menciona: “Justamente para evitar que nos concentremos en un corredor donde el precio de la tierra es más elevado, sino tal vez a un par de cuadra detrás, pero donde el precio de la tierra baja considerablemente, pero sí está dentro del espacio de influencia de estos corredores de transporte masivo”.

La postura de los académicos es muy diferente. Consideran que la vivienda vertical se ha enfocado en un perfil de altos ingresos, simplemente porque la tasa de ganancia es mayor. En el caso de la vivienda para la población con menores ingresos, creen que nunca podrán ser atendidos por el mercado. Los promotores buscan reproducir el capital; por consiguiente es el Estado quien deberá preocuparse por atender necesidades que el mercado no puede atender. Para los académicos, no todos los predios urbanos están sujetos a especulación, sino más bien se trata de propietarios no capitalistas del suelo y su parcela supone un mecanismo de reproduc-

ción de la fuerza de trabajo (Descanso, alimentación, familia, etcétera). Como alternativas en el acceso a la vivienda para los más pobres, los académicos plantean mecanismos para regular el mercado de suelo urbano y promoción Estatal de vivienda en renta, un esquema de vivienda que representa para los empresarios una menor ganancia respecto a la venta de bienes inmuebles.

5.2.1.7 Sobre regulación

Se concibe a la normatividad rígida y a la cultura patrimonialista como un obstáculo a la creación, sustitución o renovación del parque inmobiliario intraurbano, especialmente en la construcción de vivienda vertical. Los funcionarios públicos abordan este tema desde los enfoques antes mencionados. En cuanto a la normativa, se habla de una base que regula una ciudad que ya no existe “Normativamente existen las reglas, desgraciadamente tenemos en la ciudad un proceso judicial que nos está haciendo operar con instrumentos de planeación de hace más de 10 años”. Lo que implica un freno a las innovaciones o incluso adecuaciones a las necesidades actuales de vivienda. “El código urbano (...) [es muy complejo] por la mezcla de atribuciones y los planes parciales porque son demasiado específicos, entonces norman cosas que a veces podemos no darnos cuenta que pueden suceder”.

En cuanto al resguardo del patrimonio, se denota que la sobre regulación de éste, no permite realizar cambios en las fincas, lo que resulta en una subutilización o incluso en abandono de estos predios protegidos.

“La clave es preguntarnos ¿qué conservar y para qué? Para preservar memoria histórica, para resguardar bienes inmuebles de valor arquitectónico cultural, para fines turísticos y es una pregunta que nos necesitamos hacer para entonces resolver o utilizar los instrumentos que ya existen”.

Los desarrolladores inmobiliarios comparten la opinión de los funcionarios al encontrar una norma que no permite innovar, añadiendo que las actuales son inconvenientes al exigir demasiado en la construcción de vivienda vertical. “Luego vienen los expertos municipales y todo lo acotan y todo lo quitan y todo lo restringen haciendo la vivienda vertical todavía más complicada”. Uno de los desarrolladores dice que “Las regulaciones están hechas para vivienda de dos, tres o cuatro niveles y cuando eso lo llevas a edificios de dieciocho, es completamente inviable, se acaban autorizando proyectos sin argumentos casi casi por criterio, porque si sigues los reglamentos al pie de la letra sería imposible verticalizar, no hay servidumbre que te dé”.

Argumento que también es compartido por uno de los funcionarios, que concibe casi insoluble al costo de la verticalización en alta densidad, para los desarrolladores:

“Bueno sobre todo las relativas a derechos, por ciertos servicios, particularmente los de incorporación al sistema de agua potable que cobran derechos por número de vivienda como si fueran horizontales y esto es muy gravoso para los constructores que hacen vivienda vertical; yo diría que definitivamente los derechos por incorporación al sistema de agua potable y alcantarillado son los más gravosos”.

5.2.1.8 Vivienda social intraurbana

La producción de vivienda social representa una responsabilidad, puesto que su calidad, disponibilidad e inserción en la ciudad responde a la demanda de vivienda para grupos vulnerables. Por ello, el Estado promueve la producción y adquisición a bajo costo a través de distintos medios. Uno de los desarrolladores describe los tres aspectos que se requieren equilibrar para construirla “Es el tamaño del terreno, el uso de suelo y el costo de esa tierra”.

Para la adquisición de este tipo de vivienda se otorga un subsidio a personas de bajos recursos y corresponde a una cantidad de hasta 40,000 pesos. Los desarrolladores responden que no es suficiente, consideran que el costo del suelo intraurbano no favorece a la producción de una vivienda social. En consecuencia se comenta que “No existe un valor de tierra adecuado dentro de la zona, entonces realmente es algo que no aplica, es imposible hacer viviendas de cuatrocientos mil pesos con ese valor de tierra”.

Además, expresan que las reglas para la obtención del subsidio no son claras. “No me ha quedado claro qué proyectos son los que son apoyados y los que no, tengo un proyecto donde estoy solicitando el apoyo y no tengo la certeza”. Los servidores públicos comparten la opinión de los desarrolladores en cuanto a la insuficiencia del subsidio y ofrecen alternativas para lograr vivienda social intraurbana, una de ellas es la colaboración entre la iniciativa privada y el gobierno; otra más es el cambio de políticas en cuanto a la adquisición de vivienda.

“Yo creo que el problema de la vivienda intraurbana no es la falta de incentivos, en ese sentido. Es la falta de oferta, y liberar la posibilidad de adquirir vivienda de cierta anti-güedad, que por ejemplo Infonavit no te permite hacerlo”.

Existen diversas opiniones acerca de la construcción de vivienda social intraurbana y la que conlleva un mayor peso, es la carencia de suelo asequible para que pueda permanecer al alcance de la población que lo requiere.

5.2.1.9 Vivienda vertical

Se le nombra así al uso habitacional plurifamiliar vertical. Son viviendas o departamentos agrupados en edificios cuyas unidades están superpuestas en un número mayor a dos unidades. Este modelo de vivienda es considerado

por su uso para la redensificación, promoción de las ciudades compactas y posesión de elementos que atienden las necesidades de centralidad. A los entrevistados se les pregunta directamente si ésta es una alternativa a la escasez de reservas urbanas y se le vincula de manera general con los corredores urbanos y los usos mixtos.

El repunte de la vivienda vertical está asociado, por una parte, a una mayor liquidez y las bajas tasas de interés, esto se atribuye principalmente a un cambio de la política federal de vivienda. La mayoría de los desarrolladores reconocen el problema de las viviendas periféricas en situación carteravencida y conocen las implicaciones negativas de los conjuntos habitacionales fuera de la ciudad, aunque le atribuyen la culpa a que la política federal de los pasados dos sexenios así lo promovía:

“El esquema de vivienda que se apoyó durante quince años ya colapsó (...) ya se dieron cuenta, no nomás las autoridades sino los clientes finales, que vivir lejos del área donde tú trabajas, cuesta”.

Así la nueva política pretende adaptarse a otras condiciones del mercado, donde la localización cobra más relevancia. Prácticamente todos los entrevistados consideran que debería ser idóneo la vivienda vertical para todos los segmentos del mercado. Los académicos sostienen que Guadalajara, al no contar con reservas territoriales, los corredores de movilidad son elementos que pueden atender las necesidades de vivienda nueva, por el contrario los viejos usos residenciales cercanos al centro encarecen el suelo, especialmente en las zonas servidas por transporte público masivo: “No se debe de restringir única y exclusivamente al crecimiento vertical a los lotes que dan frente a las vialidades más importantes de la ciudad. Eso implica el encarecimiento total de los predios”. En consecuencia, consideran que el problema es todavía grande, la demanda creciente de la vivien-

da está desarticulada en términos de centralidades, dificultando la expansión a otros segmentos que no sean para altos ingresos.

Este cambio de modelo ha hecho que algunos desarrolladores hayan cambiado su estrategia de mercado. Para los que se enfocan en vivienda orientada a un segmento de interés social, el éxito de su promoción ahora está en función de la disposición de los consumidores de sacrificar superficie por centralidad. Más que en los corredores de transporte masivo, prefieren invertir en los barrios consolidados, declaran haber entendido las preferencias del mercado de permanecer cerca de su contexto: “La gente que compra en las periferias muchos de sus familiares viven en el centro de la ciudad y sus trabajos también”. Esto lleva a los desarrolladores a reforzar prácticas de segregación; según uno de los desarrolladores, el éxito es no combinar estratos.

Entre los principales obstáculos a la verticalización, los desarrolladores destacan las normas estatales y municipales que, además de contradecir la política federal, limitan las posibilidades de inversión: “Si sigues los reglamentos al pie de la letra, sería imposible verticalizar”. Además, los planes parciales están desactualizados, lo que provoca, la dictaminación municipal sea arbitraria y genere incertidumbre jurídica. Ante este escenario, algunos empresarios recurren a otras instancias: “Hoy las zonas verticales aquí en Guadalajara se han desarrollado no gracias a los planes desarrollo municipales, sino gracias al tema (...) de las impugnaciones a través del tribunal administrativo”. Así, se considera que la promoción inmobiliaria depende más de la asociación con los propietarios de la tierra y menos del Estado.

Cuando se cuestionó a los desarrolladores por los obstáculos para densificar en torno a las líneas de transpor-

te masivo en el oriente de la ciudad, consideran que aun cuando el precio del suelo es menor, están muy alejados del centro de la ciudad, por esa razón las viviendas verticales entrarían en competencia con las unifamiliares de la periferia, las cuales son más grandes. Para pensarlo, “Faltaría el argumento para poder decir que está en una zona bien ubicada”. Al indagar sobre estos argumentos, éstos se relacionan con condiciones de habitabilidad.³³ Los desarrolladores no consideran al transporte público masivo como determinante para invertir, dado que las zonas servidas por autobuses convencionales pueden conectarse con más sitios; y más bien el incremento en la densidad debería determinar cuándo hagan líneas de transporte masivo y no al revés.

Para promover la vivienda vertical para clase económica, los desarrolladores creen que es urgente modificar la normatividad para mitigar el precio del suelo, específicamente ven necesario aumentar la densidad permitida en los planes parciales, reducir el tiempo y costo de tramitación para la construcción de vivienda de interés social. Al respecto se comenta que: “Tenemos nosotros también que hacer tramitologías más expeditas. Quizá también normas regulatorias, simplificaciones de trámites”. También consideran que el segmento que está entre los 6 y 10 salarios mínimos no está siendo atendido y por eso es idóneo para desarrollar, sin embargo consideran complicado desincentivar el uso del auto para este segmento, ya que la gente busca más privacidad por lo que prefiere evitar los corredores.

Todos los promotores están interesados en promover vivienda en el centro de la ciudad por estar bien servida

de equipamientos y servicios: “Tienes BRT ahorita, tienes el tren eléctrico tienes todos los servicios (...) es perfectamente compatible”, pero nuevamente, la normativa de los planes parciales y de conservación al patrimonio, han dificultado las iniciativas de promoción inmobiliaria; como el caso de la Villa Panamericana o Ciudad Creativa Digital.

Por último, para los académicos y funcionarios la densificación no soluciona los problemas de acceso a la vivienda para los más pobres. El 72% de la población jalisciense no es atendida por los organismos públicos de vivienda y en el caso de la vivienda para la población de menores ingresos que poseen suelo, sugieren crear apoyos para la construcción de segundas viviendas sobre las ya construidas.

5.2.1.10 Zona intraurbana y transporte

En esta sección, se le hace alusión a la creación de desarrollos inmobiliarios dentro de los perímetros intraurbanos debido a la cobertura del transporte público masivo. Los expertos en el tema califican la asociación de estos dos como algo necesario para mejorar la calidad de vida. Uno de los académicos señala que los desarrollos inmobiliarios deben vincularse peatonalmente con las rutas de transporte masivo. Lo anterior, con el motivo de facilitar la accesibilidad a los equipamientos y servicios públicos. No sólo se debe contemplar la movilidad, es prioridad considerar la infraestructura y el equipamiento, dado que estos son elementos que se deben considerar al momento de la planeación.

Los promotores estiman la integración de las líneas de transporte como un estímulo para sus desarrollos. Sin embargo, diversos actores comentan que uno de los principales obstáculos a los que se enfrenta el mercado inmobiliario, es que no siempre se cuenta con estas líneas de transporte ni con vialidades que le permitan al desarrollo la integración con el resto del entramado urbano, lo que implica un detrimento en la calidad de vida.

“[Los caminos] son líneas estructurales que no se pueden crear de la noche a la mañana, entonces tampoco pueden ser una condición obligatoria; [ya que hay] amplios distritos desatendidos por la cobertura de transporte los cuales quedarían marginados y desatendidos”.

Promotores inmobiliarios comentan que la inversión en desarrollos inmobiliarios en zonas intraurbanas se ve estimulada en definitiva por la inversión que se ha hecho por parte de gobierno a la movilidad no motorizada y al mejoramiento de rutas de transporte. No obstante, estos siguen viendo como limitante el precio del suelo, aunque se cuente con un subsidio; los expertos en materia señalan que “el subsidio es bastante pequeño, comparado con el precio del suelo y comparado con el precio de la vivienda. [Por lo cual, el subsidio] no es ningún estímulo”.

Otro gran problema es la disponibilidad de tierra pues la insuficiencia del terreno obstaculiza la construcción en las áreas intraurbanas, lo que provoca un alejamiento del centro. Además, el precio se torna más accesible conforme se aleja de la zona intraurbana. Así es como los actores entrevistados concluyen en la necesidad de un desarrollo orientado al transporte.

³³ Para Rueda (1997) la habitabilidad urbana engloba cuatro categorías que se vinculan a la calidad de vida de los habitantes y a la sustentabilidad de las ciudades. La primera se refiere al bienestar general de las personas, la segunda al bienestar ambiental, o sea, la relación armónica con el entorno, la tercera al bienestar psicosocial, que se relaciona a la satisfacción individual y finalmente, el bienestar sociopolítico, referente a la participación social (Rueda, 1997 en Zulaica & Celemin, 2008). La noción de habitabilidad no sólo remite a la capacidad de la vivienda de satisfacer una serie de necesidades, sino a los recursos sociales que se encuentran próximos a las viviendas y a los que la sociedad puede acceder para su uso y disfrute. En este sentido Moreno (2002) menciona que la habitabilidad se puede entender como una meta de bienestar en la que se considera el hecho físico de la vivienda, así como también, el ambiente sociocultural y el entorno (Moreno, 2002 Zulaica & Celemin, 2008).

5.2.1.11 Vivienda en renta

El tema de la vivienda nos remite a la constitución de 1917, en la cual se establece la obligación para los patrones de proveer una vivienda cómoda para sus trabajadores. A lo largo de los años se han creado diversos mecanismos e instrumentos, como la creación del IMSS (1943), FOVI (1963), INFONAVIT (1972), FOVISSSTE (1972), entre otros, que de diferentes maneras han buscado garantizar el acceso a una vivienda digna para el grueso de la población. Las autoridades han buscado constantemente el mecanismo que permita a los mexicanos acceder a una vivienda de calidad. Por esta razón, el tema de la vivienda en renta cobra importancia, teniendo en cuenta que representa una modalidad de acceso a la vivienda que puede responder a las nuevas dinámicas residenciales que se manifiestan en la sociedad mexicana.³⁴

Acerca del tema los actores entrevistados manifestaron diversas opiniones. Tanto los académicos como los funcionarios ven en esta modalidad de acceso a la vivienda una alternativa viable, tal vez eficaz. En cambio, los desarrolladores en general se mostraron en contra de la idea. Al respecto se mencionó que: “Se requiere tener un análisis más preciso de las necesidades de alojamiento temporal de la sociedad mexicana”. Esta afirmación manifiesta que, aunque se esté en favor de dicha modalidad, se requieren estudios que puedan perfilar su promoción.

Los actores entrevistados están de acuerdo en que la promoción de la vivienda en renta debe de ser una responsabilidad del Estado, pero las políticas de promoción de vivienda continúan impulsando la adquisición de los inmuebles. Al respecto, se dice que: “Hace falta una política de vivienda en renta más agresiva, realmente los subsidios en general en este sector no están orientados a la vivienda en renta”, lo que dificulta que este modelo se desarrolle a mayor escala. Los actores entre-

vistados no limitan la participación del Estado a la formulación de políticas públicas, también deben “adquirir vivienda para renta”. Así, el Estado podría participar generando condiciones que alienten la promoción de vivienda en renta a través de políticas y estímulos. Además, podría tener una participación más activa mediante la adquisición, desarrollo y administración de bienes inmuebles para renta.

Los desarrolladores encuentran diversas razones que dificultan la promoción de vivienda en renta desde el sector privado, la principal de ellas es el retorno de la inversión, a consecuencia de que no sólo es menor respecto a la venta, es más lenta. Al respecto se comentó que: “La ganancia que se obtiene es mucho menor que la venta, entonces más bien el negocio va por el volumen de venta y no por la administración de inmuebles”. La administración de los inmuebles y sus implicaciones es otra de las razones que desincentiva que los promotores inmobiliarios participen en este mercado. La normativa no ofrece garantías para los dueños de los inmuebles, en especial en el Estado de Jalisco. El código civil ofrece más garantías para los inquilinos, lo que significa que el inversor puede “arriesgar un patrimonio por muchos años sin percibir ingresos y que éste se esté deteriorando antes de que puedas recuperarlo”. Por lo anterior, se menciona que se requiere “una gran reforma legal que dé certidumbre al propietario”.

El tema de la vivienda en renta parece ser una opción viable para garantizar el acceso de los mexicanos a un bien inmueble de calidad, de forma que satisfaga algunas de sus necesidades sociales. Antes, es necesario generar las condiciones necesarias para que la responsabilidad no recaiga solamente en el Estado, también en el sector privado, al motivarlo a invertir en dicho mercado. Los primeros pasos apuntan a determinar a través

de estudios, qué tanto la sociedad demanda este tipo de oferta, de forma que el Estado pueda perfilar una serie de políticas y programas que generen las condiciones de mercado idóneas para atraer a los inversores. Adicionalmente, la participación del Estado en el desarrollo, adquisición y administración de viviendas para renta parece ser una opción viable, siempre y cuando se generen las condiciones normativas e institucionales que garanticen la satisfacción de los involucrados.

5.2.2 Nueva política de vivienda

5.2.2.1 Habitabilidad

La noción conceptual de habitabilidad nos remite a la calidad de vida, este término hace referencia a una serie de factores que permiten que la sociedad satisfaga sus necesidades. En efecto, cuando los entrevistados tratan el tema de la vivienda se refieren también a la proximidad a equipamientos, infraestructuras, espacios públicos y servicios básicos que una zona habitable debería incluir. Los anteriores son algunos de los factores que contribuyen a determinar qué tan habitables es una zona o qué tan atractiva es para la sociedad. En este sentido, los actores entrevistados presentan sus puntos de vista acerca de las principales características a considerar cuando se busca promover vivienda. De la misma forma, si se pretende densificar una zona de la ciudad, ésta debe de contemplar los criterios de habitabilidad para ofrecer mayores garantías de consolidación como una zona atractiva, tanto para la sociedad como para los inversores.

Antes que nada, todos (desarrolladores, los académicos, y funcionarios, así como también la sociedad civil organizada) acordaron en que se debe de contar con una serie de factores que hagan una zona habitable. Así pues, densificar una zona de la ciudad es una tarea com-

³⁴ Ver apartado “2.1.1 Variación en la ocupación de los hogares” en el que se describen las dinámicas residenciales.

pleja que “requiere hacer una evaluación (...) si fuese planificado es mucho más sencillo”, no obstante, la prevención no ofrece ninguna garantía de éxito. Por ejemplo “en el caso de Bogotá, es terrible, porque planificaste, metiste un BRT, y luego tienes que meter un Metro”. En este caso se muestra que la planificación no puede adelantarse a la evolución de un sistema urbano, aunque esto pareciera ser la mejor opción.

Si se desea densificar una zona de la ciudad, uno de los principales aspectos a considerar es “ver si hay la infraestructura adecuada y, si no la hay, que se abran posibilidades de capacitar esa infraestructura para tener las adecuaciones necesarias para proveer de agua, drenaje y electricidad”. Uno de los errores más representativos en lo que respecta a la habitabilidad es “querer densificar las ciudades con infraestructura de hace más de un siglo”. Esto implica una serie de conflictos relacionados con problemas de drenaje, agua potable, infraestructura vial, entre otros.

Los desarrolladores también identifican que existen zonas de la ciudad que sí cuentan con infraestructura de agua, drenaje, vial, eléctrica, pero están obsoletas. Así, si se quiere invertir en aquellas zonas, tendrían que encargarse de hacer las renovaciones necesarias, lo que obviamente desalienta la inversión. Al respecto se mencionó que “ahí es donde debería de empezar el municipio y el estado y la federación a meterle temas de renovación urbana llamase, aguas, drenajes, infraestructura vial, eléctrica, etcétera”. El Estado es quien debe generar las condiciones necesarias proveyendo las infraestructuras básicas para atraer la inversión privada. Como lo mencionan los desarrolladores: “Con las obras básicas serían suficientes. Alumbrado, pavimentación, banquetas, red hidráulica, red eléctrica, o sea, con que nos dejaran a nosotros los predios listos, ya nosotros tendríamos que encargarnos del resto”.

Las particularidades mencionadas anteriormente, no sólo son características que atraen la inversión privada, desde el punto de vista de los desarrolladores “la conectividad, los servicios, que tengan integrado el tema del agua, luz, drenaje, transporte público, es vital para que un desarrollo no sea un tema de inventar todo eso para que funcione”. En otras palabras, la falta de estos elementos podría implicar el fracaso de un desarrollo. Además, uno de los funcionarios menciona que la “adecuada infraestructura hidrosanitaria, adecuada infraestructura vial, adecuado transporte público, energía, comunicaciones, son cada vez más vitales, sobre todo las modernas redes digitales. Esto es lo fundamental y las condiciones para el desarrollo de oportunidades de trabajo y seguridad pública”. Así, podemos afirmar que los criterios que se relacionan con la habitabilidad son determinantes para atraer inversión privada y en general, para hacer de un desarrollo inmobiliario un proyecto de inversión social exitoso.

Destaca el hecho de que independientemente de su perfil, los entrevistados parecen estar de acuerdo en que existan infraestructuras, equipamientos, espacios públicos y servicios para poder promover el desarrollo de vivienda. Así, si se pretende densificar una zona, es necesario realizar los estudios pertinentes que permitan determinar cuál es la capacidad de la zona y cuáles son los ajustes que se requieren hacer. Para hacer lo anterior se necesita que se generen las condiciones institucionales y normativas que regulen de manera eficaz el suelo urbano.

Los desarrolladores consideran que el papel del Estado es acondicionar al territorio para que sea habitable, para que así ellos puedan encargarse de crear la oferta de vivienda. También existen esfuerzos de los gobiernos locales por identificar las zonas que son aptas para ser densificadas y así impulsar su aprovechamiento. Al respecto se menciona que: “nuestras políticas están enfo-

cadadas en zonas donde ya existe una infraestructura posible para este tipo de desarrollo (vertical) (...) identificar las áreas que en este momento están subutilizadas, que tienen infraestructura,... entonces, es dejarles el terreno apto para que puedan venir a desarrollar”. Esto parecería indicar que los gobiernos locales buscan generar condiciones óptimas de mercado para atraer la inversión privada y promover desarrollos inmobiliarios en las zonas que las autoridades locales identifican como óptimas.

5.2.2.2 Nivel actor público

Los actores entrevistados reparten responsabilidades en cuanto al nivel de gobierno y sus competencias en la promoción de viviendas verticales intraurbanas. Se busca articular la promoción de vivienda vertical bajo el esquema de DOT y los distintos actores que tienen la capacidad de lograrlo.

Las opiniones sobre el reparto de responsabilidades son compartidas por funcionarios, desarrolladores y académicos. Para asegurar la eficiencia de las políticas públicas, se deben de trabajar de una manera independiente y, posteriormente, lograr una cohesión entre los distintos niveles gubernamentales. No obstante, también se considera que el gobierno federal (en cuanto a la aplicación de políticas públicas) tiene más porcentaje de injerencia, pues representa el mayor recurso monetario.

Los actores entrevistados advierten que el principal impedimento que estas políticas pudiesen presentar en su implementación, podría recaer en el gobierno local. Al respecto, se comenta: “El gobierno local, siempre es el factor determinante, puesto que la zonificación y reglamentación es competencia municipal y asimismo los reglamentos en materia de edificación”. Los académicos comparten esta opinión y afirman que la flaqueza más notoria, es la insuficiente adhesión de esfuerzos entre distintos actores públicos para la aplicación, evaluación

y seguimiento de la reglamentación pública. Uno de los académicos añade que la segunda inconsistencia sería la escasa vinculación de los recursos.

Los entrevistados concluyen que la suma de dos o más niveles de gobierno (o actores públicos) y de políticas públicas, es lo deseable para una mejor utilidad de la normativa existente y por implementar, debido a que estos agentes, representan diferentes retribuciones de recursos y ocupaciones.

5.2.2.3 Normativa, Planeación y Patrimonio

Para este apartado, se abordan las normas vigentes y los instrumentos de planificación que dan una protección patrimonial al centro histórico, éstos inciden en el desarrollo de vivienda vertical intraurbana. Los actores entrevistados comparten su punto de vista referente a la flexibilidad normativa para poder promover dicho desarrollo. Tanto desarrolladores, académicos y funcionarios exponen que esta normativa es restrictiva cuando se busca la redensificación. En este caso en específico, señalan que un área amplia de protección obstaculiza el crecimiento vertical.

Para los expertos en el tema los instrumentos de planeación presentan varias paradojas, teniendo en cuenta que “la administración pública está innovando y facilitando pero se encuentra con una base normativa que restringe y controla. Hay una contradicción, hay un choque de fuerzas ahí”. Promotores y desarrolladores coinciden en que la paradoja está en que la legislación actual contempla la expansión urbana y lo que se busca es la redensificación de zonas intraurbanas. Al respecto, académicos mencionan que:

“Los planes vigentes del municipio de Guadalajara tienen un enfoque de la planeación tradicional y la planeación tradicional no responde a las necesidades de las ciudades modernas”.

Promotores consideran que el principal problema de esta normativa es que el centro histórico tiene un polígono de conservación amplio que los limita a proyectar desarrollos en ciertas zonas.

“Guadalajara tiene un problema de legislación de centro histórico. [Se posee] el catálogo de fincas patrimoniales más grande de México y realmente son viviendas que no tienen sentido que se estén conservando pero sí se impide la demolición”.

Uno de los funcionarios añade al comentario anterior que esta “reglamentación estricta sobre el patrimonio (...) prácticamente no te permite hacer nada en las fincas del centro histórico, [para] las que [finalmente] resulta más redituable abandonar [la vivienda] que vivir en ella”.

Los actores entrevistados concluyen que el polígono considerado centro histórico es tan extenso y con una normatividad limitativa que es utópico considerar la recuperación de ciertas zonas con el desarrollo inmobiliario. Uno de los académicos comenta al respecto lo siguiente: “La planeación urbana te amarra las manos, pero te debería permitir total libertad cuando cumples ciertas características”. Por lo cual, funcionarios proponen reestructurar la normativa para la conservación, cuestionar y mejorar la catalogación de inmuebles patrimoniales y recuperar el centro histórico; no sólo para turistas, también para nuevos habitantes para generar zonas vivas con tejidos sociales y ofertas de empleo.

5.2.2.4 Vivienda abandonada

La vivienda abandonada en la periferia es un problema que se ha visto reflejado en los últimos años como consecuencia del desarrollo en zonas alejadas, donde hay disponibilidad de suelo barato pero que carece de servicios, equipamientos, infraestructuras y fuentes de empleo cercanas. Se discute si esta vivienda abandonada puede reintegrarse en el mercado de la vivienda y bajo qué condiciones.

Desarrolladores, académicos y funcionarios convergen en que estos conjuntos habitacionales han sido abandonados por la falta de servicios, equipamientos, fuentes de empleo cercanas, medios de transporte, seguridad y calidad de la vivienda. Éstos “se podrían rescatar siempre y cuando se cumpla [con estas] condiciones de ciudad”. Se añade que las externalidades negativas que se presentan son muy altas, y que si se hace una evaluación costo-beneficio probablemente se concluiría que es mejor dejarlas ahí pérdidas. Los actores entrevistados refieren que el INFONAVIT está intentando resolver el problema para no perder la inversión, pero no podrá lograrlo si no dota a sus desarrollos de condiciones de habitabilidad.

“El INFONAVIT ha de haber dicho: “¡A ver, basta!, yo no puedo con tantas viviendas abandonadas”. Y entonces voltearon a decir: “Ok, la gente prefiere abandonar la casa, seguir pagando renta pero vivir cerca de las fuentes de trabajo, escuelas, servicios”.

Los actores coinciden en que “un esquema de ciudad dispersa no es sostenible. Son desarrollos que están totalmente desconectados de la dinámica urbana” El vivir en la periferia cuesta mucho en términos de calidad de vida, pues al carecer de todas esas condiciones de ciudad mencionadas, los habitantes se ven obligados a trasladarse largas distancias en tiempo y espacio para

poder satisfacer sus necesidades y al no disponer de transporte público eficiente, se ven obligados a realizar sus trayectos en auto; lo que además contribuye a la emisión de GEI y a la expansión urbana.

Como lo mencionaron varios de los entrevistados, si las políticas municipales y estatales no cambian para incentivar vivienda vertical intraurbana, crear ciudades más compactas y ofrecer la oportunidad de comprar terreno intraurbano a precio accesible, los desarrolladores van a seguir construyendo en la periferia y se continuará orillando a las personas con necesidad de vivienda asequible a irse hacia las afueras, donde se ofertan terrenos económicamente viables para la vivienda social.

Para rescatar la vivienda abandonada en la periferia se le debe proveer de todas las condiciones de ciudad mencionadas anteriormente, necesarias para que sean habitables, no sólo en términos de calidad de la infraestructura o transporte público masivo, sino también de calidad de vida en general. Es decir, que de forma integral cumplan con las características para que la población pueda satisfacer sus necesidades sin tener que moverse largas distancias, al consolidar la zona social y el espacio. Habrá que analizar qué conjuntos habitacionales son rescatables y cuáles no, en éste último caso, los actores coinciden en que se tendrá que asumir la pérdida y sus consecuencias. También, las políticas municipales tendrán que cambiar para incentivar la vivienda vertical intraurbana y la promoción de una ciudad compacta, para que la expansión urbana y el abandono de vivienda no sigan el camino que ya han tomado.

5.2.2.5 Proyecto inmobiliario exitoso

Con base a su perfil, los actores entrevistados describen o comentan los aspectos que constituyen un proyecto inmobiliario exitoso. Para los académicos, el éxito del

proyecto consiste en que éste genere rentabilidad económica y social. En palabras de uno de ellos, estos desarrollos deben de detonar “beneficios económicos, sociales y ambientales, en el emplazamiento donde está desarrollado”.

Los actores entrevistados comparten que entre las características destacadas que todo proyecto debe de poseer, está el diseño y el análisis previo para asignar un tipo de mercado. Estos desarrollos deben de estar “diseñados arquitectónica y urbanísticamente para un perfil de ocupantes en particular, que responde a las expectativas de los residentes cubriendo las necesidades espaciales que estos tienen”. Uno de los desarrolladores entrevistados explica que los proyectos a desarrollarse deben de estar legalmente amparados y con una excelente conexión a centros y subcentros urbanos. Por su parte, la sociedad civil considera, para que los proyectos generen un beneficio común, éstos deben promover un aprovechamiento espacial del entorno. En otras palabras, estos desarrollos deben de ocasionar “un beneficio en cuestión de generación de empleos y generación de interacción entre las diversas actividades de la zona”.

En cuanto a la ubicación de estos proyectos, los entrevistados ratifican que la incomunicación de los desarrollos inmobiliarios a las zonas intraurbanas desalienta el desarrollo de la ciudad. No obstante, los desarrolladores hacen mayor hincapié en que la ubicación depende del costo del suelo. Al respecto comentaron: “El precio de la tierra es lo que nos va a denotar que el proyecto pueda ser más exitoso. A un valor más alto nos vamos saliendo del valor de mercado y se complica el valor de venta”.

En conclusión, los proyectos inmobiliarios se consideran exitosos cuando logran una calidad de vida para el individuo y la comunidad al cohesionar distintos ámbitos,

que van desde el diseño del desarrollo hasta la venta de las unidades. Los desarrollos inmobiliarios deben estar enfocados a lograr la habitabilidad de las viviendas, el éxito puede lograrse con la gestión de usos mixtos, y la vinculación a las líneas de transporte (no necesariamente colectivo).

5.2.2.6 Dinámica familiar-Hogar (Integración socio-residencial y movilidad residencial)

Las dinámicas familiares se transforman con el paso del tiempo conforme a las circunstancias económicas y sociales que las rodean. Los funcionarios indican que “han cambiado los paradigmas y las ideas de lo que es una vivienda funcional, confortable, conectada, accesible en términos económicos y en términos urbanos”. Estas dinámicas, distribuyen a la población en el territorio, provocando que la demanda residencial evolucione con el individuo, por lo cual reparan que:

“Es un hecho que los desarrolladores inmobiliarios están generando productos orientados al mercado de nuevas familias (...) que requieren de vivienda con otras características, pero curiosamente o paradójicamente nuestra normatividad no las permite (...). [Ya que] nuestro mercado es más rígido y se orienta a una familia tradicional”.

Podría considerarse que, al haber cambiado la realidad de vivienda funcional, el desarrollo inmobiliario no se estuviese modificando a la par. Al respecto uno de los desarrolladores menciona:

“Definitivamente el mercado inmobiliario responde muy bien. Antes de cajón era una vivienda de dos o de tres recamaras, cada vez encontramos más lofts, más estudios, más vivienda pequeña, [más rentas compartidas, donde ya no se demanda un lugar para el automóvil]”.

Los académicos consideran, esta respuesta podría ser más favorable si se continuara innovando, tal como lo aclaran los expertos en el tema: “Tenemos que hacer que el mercado se diversifique en los segmentos de mercado, pero también que se diversifique geográficamente”.

Si bien, estas dinámicas marcan la diversificación social también han ayudado a detonar áreas urbanas con mayor demanda. Por su parte, los promotores indican que esta movilidad residencial a cierto tipo de zona elegida por el individuo, en ocasiones puede no considerar la servidumbre de la infraestructura existente para la atención de la vivienda y mientras no se logre una sinergia con la densificación, esto podría ocasionar un problema, como la segregación de estratos sociales.

La conectividad de distintos estratos sociales es considerada por los servidores públicos como un método para el logro de una ciudad compacta. Adicionalmente se considera que para lograr una centralidad y brindar una mejor solución a la unión de la proporción de servicios y el desarrollo inmobiliario, se deben de multiplicar los esfuerzos para generar vivienda intraurbana.

Esta integración socio-residencial es considerada viable por parte de los promotores inmobiliarios, quienes en su mayoría ya han realizado desarrollos donde conjugan la vivienda vertical con vivienda destinada a distintos estratos sociales. Les corresponden los funcionarios, quienes consideran que “no es bueno tener modelos de vivienda que busquen la segregación social, podemos tener espacios donde podamos convivir, creo que es lo mejor”. No obstante, tanto promotores como funcionarios entienden que, aunque este tipo de modelos desaliente la segregación social no puede erradicarla por completo.

“Sí puede ser viable, (...) sí hemos visto la forma [en la que ambos tipos de viviendas pueden] convivir, pero choca mucho el tema socioeconómico, o sea se escucha mal, pero sí es cierto, sí hay un impedimento social inclusive”.

Promotores aluden que son principalmente los factores intrínsecos, como los comportamientos o las aspiraciones de cada individuo, lo que puede ocasionar tensiones entre los habitantes y el espacio. Los expertos en materia reparan que podría resultar complicado atender y a dar respuesta a las distintas necesidades de los estratos sociales.

Por lo tanto, concluyen que tanto gobierno como desarrolladores “están fallando en atender el segmento base que es clave, que es el 50% o 60% de toda la población”. La mixtura de usos puede ser políticamente promovida. Para los funcionarios no queda de paso, proponen que dichas políticas logren “establecer nuevos mecanismos que atraigan a los desarrolladores inmobiliarios a zonas deprimidas de la ciudad”. Incluso cuando para el promotor es sencillo responder a las demandas de las dinámicas familiares actuales, para los funcionarios y académicos, la escasez de políticas públicas que subsidian la vivienda social provoca que a los desarrollos inmobiliarios no se les pueda dar un seguimiento funcional y que la vivienda se deje desatendida; ocasionando la nula respuesta al requerimiento de mejorar la calidad de vida.

5.2.2.7 Propuestas políticas públicas

Con los temas trabajados en este apartado de “Nueva política de vivienda”, se indagan y describen diversos temas que contribuyen directamente a comprender, desde la opinión de los actores entrevistados, cómo están las políticas públicas en cuestión de la vivienda y las responsabilidades que deben tener los desarrolladores. También dejan ver propuestas que buscan la mejora de las políticas de vivienda que hoy se están ejecutando. De

manera responsable, se entiende que la dinámica de las ciudades cambia de manera constante y todos los actores deben estar atentos a esos cambios para modernizar sus estrategias, programas o políticas.

En el extenso de las entrevistas aplicadas a académicos, desarrolladores inmobiliarios, funcionarios públicos y las organizaciones de la sociedad civil, se presenta con frecuencia la necesidad de que las políticas de vivienda deben estar complementadas con otras políticas y elaboradas en conjunto de diversos actores de la sociedad. Esto al comprender que los problemas a los que busca dar solución el modelo de desarrollo urbano DOT, es de carácter multidimensional.

Es así que con este tema sobre “Propuesta de política pública” se busca contribuir desde otras políticas que no son directamente relacionadas a las políticas de vivienda, pero que también contribuyen con el DOT. Por ejemplo en el tema de la población más desfavorecida que se encuentra en una situación adversa, no sólo se busca solucionar lo que respecta a su vivienda y la habitabilidad de su entorno, sino también trabajar en otros aspectos, tales como fuentes de trabajo y acceso a bienes y servicios.

Gran parte de sus salarios y tiempo cotidiano se diluyen en el transporte público, y es que el problema no siempre es la distancia que hay entre la residencia y el lugar de trabajo, también un trayecto corto puede demandar periodos largos de tiempo debido a la ineficiencia del transporte público y exceso de tráfico vehicular. Este factor es importante al momento de considerar desarrollar vivienda vertical, situación de la que están al tanto algunos de los desarrolladores, quienes incluso comentaron que: “los trayectos cortos también ya están demandando treinta, cuarenta minutos de recorrido en avenidas principales”.

El pasar diariamente un prolongado tiempo en el transporte público masivo conlleva muchas veces a postergar las necesidades sociales de las personas. A opinión de uno de los entrevistados: “el gobierno y el empresariado están fallando en atender el segmento base que es clave, que es el 50 o 60 por ciento de toda la población, hacia allá tienen que ir las políticas” de vivienda, movilidad, y que perfectamente podría dar cobertura política, cultural, de salud, medio ambiente y seguridad pública. Lo anterior complementando las estrategias del DOT, otorgando a la construcción o habilitación de corredores de transporte masivo una oportunidad coyuntural para implementar infraestructura, por ejemplo, para actividades recreativas, entre otras.

A pesar de todo esto, algunos entrevistados reconocen que hay un problema cultural sumamente relevante al momento de generar espacios integradores, democráticos y participativos, atendiendo la marginación y exclusión social: en la sociedad en general se puede percibir un nivel de intolerancia, discriminación y estigmatización que genera una sensación de clasismo en todos los estratos sociales. Uno de los desarrolladores inmobiliarios comenta:

“Yo veo que desgraciadamente en todos los estratos sociales, desde el más bajo hasta el más alto, hay clasismo, o sea si yo tengo una casa de trescientos mil pesos, no quiero vivir con el de doscientos y yo tengo una casa de cuatrocientos, no quiero vivir con el de trescientos, eso es un fenómeno que existe en nuestro país”.

Si bien esto último puede resultar desmotivador, se debe plantear como un objetivo a resolver de manera conjunta, desde la socialización primaria dentro de la familia, socialización secundaria entre los grupos de pares y finalmente con el entorno, siendo la integración socio-residencial una estrategia encaminada colateralmente a atender el clasismo.

En cuanto al desarrollo de corredores de transporte masivo, el incluir ciclovías en estos proyectos también atiende a grupos sociales más vulnerables socioeconómicamente, permitiéndoles utilizar la bicicleta como medio de transporte hacia sus trabajos y que el dinero ahorrado sea reasignado dentro del presupuesto familiar.

Bajo esta perspectiva multidimensional, no sólo se resuelve un problema de movilidad e inclusión social, también contribuye a una política de salud, que al incentivar el uso de la bicicleta atiende problemas de sedentarismo, obesidad, cardiovasculares, estrés, entre otros problemas crónicos-degenerativos que día a día van en aumento en las ciudades.

Ahora considerando los factores normativos y legales, a opinión de los funcionarios públicos, se plantea la necesidad de que la planeación urbana, más que sobreregularizada, debe estar enfocada a la búsqueda de integración, interacción y diálogo de la sociedad, en donde deben compartir responsabilidades los actores públicos, privados y la sociedad civil organizada. Uno de los funcionarios plantea que:

“Lo que buscamos es integrar, tener una integración tanto social como socioeconómica, por así decirlo. No es bueno tener modelos de vivienda que busquen la segregación social, podemos tener espacios donde podamos convivir, creo que es lo mejor”

Los modelos de vivienda se están complementando con otras políticas y las de movilidad son las más importantes. Aun así, los modelos se deben vincular con aspectos normativos como “La idea de limitar zonas específicas en donde la políticas de vivienda, obras públicas, transporte y movilidad, medio ambiente y planeación del territorio convergen precisamente para volverlos más atractivos”. Lo que quiere decir, es que se deben imple-

mentar acciones de forma integral y no sectorizada. Para esto los diversos niveles de gobierno deben generar instancias para hacer confluir sus programas y políticas, generando planes estratégicos que respondan a las necesidades locales del territorio.

En definitiva, es muy prometedor que quienes hoy ocupan puestos en entidades públicas quieran promover esto, pero es necesario tener en cuenta que el diagnóstico actualmente es otro, así también lo manifiestan claramente algunos académicos, organizaciones de la sociedad civil y desarrolladores. Se plantea que “Muchas de las políticas públicas municipales no van amarradas a las políticas públicas federales y es lo que hace falta, que la federación baje al estado y baje al municipio sus lineamientos para que impulse eso”.

5.2.3 Desarrollo Orientado al Transporte

5.2.3.1 Ciudades sustentables

El Desarrollo Orientado al Transporte promueve un modelo de desarrollo urbano que busca ciudades sustentables, por medio de la mitigación de los impactos negativos que el crecimiento urbano desordenado ha propagado. Aunque el Estado es el encargado de regular los mercados inmobiliarios, son los desarrolladores los que crean la oferta de vivienda de acuerdo a las demandas del mercado. Por ello, resultan ser actores clave en la promoción de una ciudad sustentable.

Al hablar de desarrollo sustentable los desarrolladores comprenden cuáles serían los parámetros óptimos para lograr el equilibrio entre la vivienda nueva y el entorno al que pertenecerá “Un proyecto inmobiliario (...) no puede verse como un ente independiente, tomará en cuenta todos los aspectos, desde movilidad, densidades, usos de suelo, todo para que realmente sea una comunidad balanceada”.

El desarrollo de este entorno se conduce mediante reglamentos que muchas veces dejan fuera modelos urbanos más acordes a las necesidades actuales, precisamente arquetipos que podrían otorgar un crecimiento sustentable, como lo marcan algunos académicos:

“En la Ciudad de México se está pensando que si tú construyes una edificación vertical intraurbana con características de alta sustentabilidad, se te podría permitir hasta dos o tres veces más la capacidad de construir en altura o en densidad. Si se hace una tipología de vivienda que sea espectacularmente sustentable te damos las manos libres, puedes hacer lo que se te ocurra, es resiliencia, es prevención, es creatividad social, es mixtura, es tipología, (...) entonces la planeación urbana te amarra las manos”.

Otro impedimento es la inexistencia de una normativa para conjugar estas características en la totalidad de los desarrollos inmobiliarios, como lo indica un promotor de vivienda “Una comunidad de proyectos con viviendas sustentables (...) con los puntos que se requieren para que puedan lograr el subsidio (...) [lo ideal] sería aplicarlos a todos los desarrollos, no precisamente sólo a los que lleven los puntos para el subsidio (...) [del CONAVI] ¿no?”.

La adaptación en la planeación de las ciudades hacia la sustentabilidad conlleva una conjugación de esfuerzos en cada etapa del proceso, y hay funcionarios que aún no pueden visualizar este equilibrio, por ejemplo:

“No conozco ejercicios en donde se han atendido esas problemáticas, seguramente muchas ciudades en el mundo ya han tenido esa problemática y han encontrado formas de repensar esos espacios, hacerlos más abiertos, generarle servicios que no tuvieron en un inicio (...) seguramente habrá espacios que son insalvables ¿no?”.

El desarrollo sustentable de las ciudades está intrínsecamente relacionado con las normativas que regulan los

mercados inmobiliarios y la planeación urbana. Los distintos actores entrevistados concuerdan en que es indispensable actualizar los instrumentos de planeación para que respondan a las demandas sociales, económicas y ambientales que engloba el marco de las sustentabilidad. Asimismo, las políticas que impulsan el desarrollo de vivienda vertical deben propiciar que los nuevos desarrollos se integren de manera armónica con el resto de la ciudad, respondiendo a las necesidades de la sociedad. Para este fin se requiere de la participación de los tres órdenes de gobierno y de la sociedad.

5.2.3.2 Corredores transporte público

Ha sido prioridad conocer la opinión de los actores clave en cuanto a la factibilidad y los impedimentos de construir vivienda vertical social en las inmediaciones de los corredores de transporte masivo. De estas opiniones resaltan los obstáculos, los funcionarios señalan que actualmente no se permite la densificación: “De hecho si vemos los corredores (...) [son] de muy baja densidad donde no hay prácticamente aprovechamiento del potencial que tienen como corredores de transporte masivo”. No existe suficiente espacio para lograrlo, dicen los desarrolladores:

“Hay gente que sale y que dice que hay (...) seis mil hectáreas o equis cantidad de tierra disponible dentro de la ciudad. Eso no es cierto, un porcentaje muy importante (...) son lotes que tienen problemas de tenencia de la tierra, (...) otro porcentaje es de gente que no quiere vender y otro porcentaje es de gente que sí quiere vender, pero que piensan que valen una fortuna”.

Otra de las observaciones, esta vez por parte de académicos, es el comprobar que las infraestructuras y los equipamientos existentes soportan la construcción de vivienda vertical. “Ver si hay la infraestructura adecuada, y si no la hay, que se abran posibilidades de aumen-

tarla para tener las adecuaciones necesarias (...) también, los equipamientos (...) que puedan dar abastecimiento a toda la población que estará en esas zonas”.

En cambio, al acrecentarse la infraestructura y los equipamientos existe la posibilidad de que se vuelva un impedimento en la creación de vivienda vertical social, puesto que el valor del suelo incrementaría.

“Si hacemos vivienda de interés social y luego metemos las mejoras, lo que muy probablemente pueda suceder es que estos de interés social se vean estimulados a vender esta casa e irse a vivir más lejos, y dejar esto para un uso residencial. Entonces, vamos, así hay una paradoja, o sea, las mejoras en los corredores de movilidad van a incrementar los precios del suelo”.

En cuanto a las dinámicas sociales, surgen opiniones que objetan el beneficio de vivir en corredores de transporte masivo. “La gente prefiere no estar en un corredor, prefiere cierta privacidad y de hecho así responde el mercado, por eso los aleja de los puntos de transporte, por lo tanto nos va quedando una franja, que la tendríamos exclusivamente para comercio y otros servicios”.

Otra premisa, también expuesta por un académico es que esta densificación, marque una división socioeconómica en el sitio donde se instale. “Habrá zonas donde [está] golpeado o tan disminuido el emplazamiento, que la vivienda a pie del corredor, sea un detonante (...) habrá otros en los que los mismos costos no dan, se generaría o acrecentaría la segregación, espacial y social”.

Hay opiniones de funcionarios que observan la viabilidad de redensificar, no solamente en los corredores de transporte masivo sino en todos los vacíos de la ZMG, comenzando con las áreas que requieren de un estímulo económico, hablan de una policentralidad:

“Generar policentralidades en la ciudad, ¿a qué te desplazas?, Chapultepec es un corredor, entonces te desplazas de otras zonas porque aquí hay un hito, hay algo que hacer, tenemos que generar esos hitos en diferentes lugares de la ciudad y muchos de esos los tenemos que reentender y recuperar, entonces en el caso de los corredores, por la línea dos, por ejemplo: el parque San Jacinto, es una infraestructura aislada, se puede convertir en un icono de un corredor, tenemos que reencontrar esas cosas que suceden en la ciudad y que podemos fomentar”.

El tema también atrae opiniones que visualizan métodos de solución a las problemáticas y propuestas de mejoramiento que ofrecen los mismos desarrolladores, una de ellas es la mezcla de usos de suelo. “Los usos mixtos pueden ayudar a financiar la vivienda porque tú puedes dar más caros los usos comerciales en planta baja, y estos pueden subsidiar, hasta cierto punto, las viviendas en plantas altas”.

Otra propuesta es el aumento del subsidio, “Definitivamente el subsidio dentro de la ciudad tiene que ser mayor que fuera de la ciudad, nada más por el precio del terreno, si queremos verticalidad, si queremos traer la vivienda social”.

Uno de los beneficios de construir vivienda de alta densidad en los corredores de transporte masivo es el fomento de su uso y se proponen cambios en las regulaciones de edificación para lograrlo:

“Si en un desarrollo que tenemos a dos cuerdas [de una línea de transporte masivo], se nos pidió un cajón por departamento, si incentivamos con alguna buena propuesta al uso del transporte público pues a lo mejor hubiéramos estado hablando de que la mitad tuviera estacionamiento, la mitad no, los costos de la vivienda bajarán y la gente usaría más transporte”.

También pueden lograrse otros proyectos que incentiven el uso del transporte masivo, esta vez en la totalidad de su polígono de alcance,³⁵ como lo expresa uno de los entrevistados:

“Son espacios que tal vez no estén sobre el corredor de transporte, pero sí están en el área de influencia y están conectados entre sí mediante transporte masivo. Justamente para evitar que nos concentremos en un corredor donde el precio de la tierra es más elevado, (...) dentro de estos polígonos establecer políticas de proximidad, de movilidad no motorizada”.

Como conclusión se define que para alentar el desarrollo inmobiliario en las inmediaciones de los corredores de transporte masivo, se requiere de innovaciones en la normativa, tanto en la planeación de la inserción, como en la edificación, dice un funcionario: “El reto que tendrá ahora la nueva área de Ordenamiento del Territorio que tiene el municipio, será tener planes parciales que en los corredores de transporte masivo incorporen estos criterios”. Esto significa permitir al promotor inmobiliario construir vivienda vertical ofrecida a bajo costo, sin aménorar sus utilidades.

5.2.3.3 DOT

El Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) es un modelo de desarrollo urbano sustentable basado en la intensificación del uso del suelo y la reducción de la movilidad en automóvil, al promover la densidad y mixtura de usos, fortaleciendo los sistemas de transporte público y facilitando la movilidad ciclista y peatonal. Este modelo pretende mejorar la calidad de vida en las personas y reducir el impacto negativo del medio ambiente, al reducir las distancias y promover medios de transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.

Este modelo de desarrollo ha sido difundido en distintos medios de comunicación, y ha sido conocido principalmente por funcionarios públicos:

“Si conozco, me he enterado precisamente por informaciones que hemos recibido aquí, y también por los medios de comunicación (...) durante muchos años anteriores no se impulsó la movilidad como debería de ser, creo que fue un tema estancado”.

En cuanto a los promotores de vivienda, éstos no se encuentran informados pero destacan la necesidad de que estos parámetros se contemplen en el desarrollo inmobiliario. “No conozco la política ni conozco a fondo el asunto, es difícil para mí platicar, pero todo lo que vaya a movilidad es interesante para mi empresa” y proponen acciones que estimularán la densificación. “Poner las reglas parejas para vivienda horizontal y vertical, no puede haber incentivos o definiciones que premien vivienda horizontal en detrimento de la vivienda vertical”.

Los académicos opinan que un medio para fomentar la densificación en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) sería a través de polos de desarrollo. “Una desconcentración o descentralización de ciertos servicios, clave que hasta ahora es tímida, es concentrarlo o potenciarlo a nivel metropolitano”.

Para poder llevar a cabo estas estrategias, se requiere de una fuerte intervención de los tres poderes de gobierno, al respecto se dice: “Es una mezcla entre municipio y estado. El municipio en cuanto a facilitar que la normatividad y los planes de desarrollo urbano lo permitan y el estado en cuanto a atraer las inversiones de empleo y productivas a esas zonas”.

³⁵ Radio de 800 metros a partir del eje de una línea de transporte masivo, como lo marca el Instituto de Política de Movilidad y Desarrollo (por sus siglas en inglés ITDP) en las estrategias del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) con la intención de que los usuarios puedan acceder a pie.

Se declara al estado como un enlace entre el gobierno federal y los gobiernos locales, sin embargo estos últimos sólo tienen atribuciones dentro de sus límites, cuando el área de acción implica la ZMG. Asimismo, se requiere crear un vínculo entre gobierno y desarrolladores inmobiliarios. Ante estas cuestiones los funcionarios públicos responden que sí cuentan con los instrumentos:

“Tenemos un Consejo Estatal de Desarrollo Urbano donde participan personas reconocidas en cuanto a su capacidad técnica en materia de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial, de movilidad, de colegios, de cámaras, de universidades, entonces, creo que ese es un importante órgano para esto, también, el Instituto Jalisciense de la Vivienda, tenemos un consejo técnico consultivo de la vivienda, que en la medida que nosotros podamos convocar y desarrollar en estos dos órganos diferentes propuestas de planeación o de gestión o de redensificación o de mejoras a la normatividad o de simplificaciones administrativas, o de programas que incentiven la vivienda o planes que precisamente impulsen o mejoren la movilidad, creo que, este gobierno ya cuenta con todos estos órganos importantes”.

No obstante, se resalta que aunque existan estos órganos, no tienen extensiones hacia los desarrolladores, por lo tanto la desinformación implica una dificultad en cuanto al desarrollo equilibrado. “No existen canales para que el gobierno pueda trabajar con los desarrolladores inmobiliarios, la norma de entrada te dice no, y entonces eso genera proyectos fuera de la ley y como están fuera, es imposible normarlos”.

También surge la propuesta de incluir a académicos e investigadores en el desarrollo del sector inmobiliario, al respecto uno de los académicos dice:

“La inclusión de las capacidades de investigación de desarrollo del sector académico en las universidades puede dar

mucho (...) generar círculos virtuosos de innovación, yo creo que una parte bien importante es el fortalecimiento de esos espacios, de una política de gobernanza urbana, que no atienda solamente a los municipios, que atienda a los ciudadanos, a las organizaciones civiles y que nos permita tener una visión más de largo aliento, de largo plazo”.

Otro planteamiento surgido de funcionarios es el desarrollo del transporte público convencional como soporte a las estrategias planteadas por el DOT “El problema es que si no se resuelve el problema de la reestructura y modernización del transporte público convencional, el transporte masivo no va a constituir una red eficiente de ciudad y por tanto no está dando la densificación que necesitamos”.

Todas estas opiniones convergen en que se requiere de la actuación conjunta de funcionarios públicos, promotores inmobiliarios, académicos y miembros de organizaciones civiles, estos últimos expresan:

“¿Qué tiene que hacer el gobierno? Cerrarle la llave a que se desarrollen zonas donde no hay transporte masivo, donde va a generar más automóviles y abrir y decirle: mira, aquí tienes una alternativa. Pero es como si a ti te doy ahorita en este momento este vaso vacío y este lleno, ¿Cuál quieres?”.

5.2.3.4 Estacionamiento

Esta sección corresponde a la discusión de si el estacionamiento es un elemento necesario para que una vivienda sea atractiva al mercado bajo las propuestas y estrategias del DOT; puntualizando en cómo la normativa de desarrollo urbano le exige a los desarrolladores cierta cantidad y tamaño de éstos. Se abordan también los

estacionamientos como condicionantes del precio final de la vivienda en las promociones de interés social.

De acuerdo a los resultados, la principal barrera para implementar una política de reducción de estacionamientos, es la necesidad del mercado de contar con un cajón. Los desarrolladores diferencian esta necesidad según el segmento del mercado: para estratos sociales medios y altos, eliminar los cajones supondría un obstáculo para la venta; de igual forma, el precio de venta de la vivienda hace viable utilizar una técnica constructiva más costosa y compensan así el precio del suelo más alto. En el caso de la vivienda social, consideran que sería viable eliminar el cajón de estacionamiento, debido a que los compradores serían personas que no pueden pagar por un auto. Según comentan, la normativa que les obliga a otorgar un determinado número de cajones por vivienda, limita la viabilidad de la inversión para este segmento.

Prácticamente todos los entrevistados tienen claro que si no mejoran los sistemas de transporte público, difícilmente pueden implementar una política de reducción de estacionamientos. Al respecto, los académicos coinciden en que “si no tenemos transporte público de calidad, reducir los estacionamientos es un conflicto”. Para los desarrolladores es un asunto de estrategia de venta al que se ven orillados: “mientras no haya una opción viable de transporte público, para el cliente es una necesidad fundamental tener un cajón de estacionamiento”. Entre los aspectos limitantes del transporte, destacan los aspectos de calidad en el servicio y la integración de los diferentes sistemas para el acceso a determinadas áreas de la ciudad: “Salgo del tren ligero, salgo del Macrobús y ya no hay cómo moverme, entonces hay que pensar en el segundo traslado”.

Según académicos y funcionarios, esta aparente necesidad se debe a cuestiones culturales respaldadas por políticas públicas: “Bueno, la barrera está en el imaginario de los políticos”. Esta idea conlleva a una aparente contradicción de política pública, mientras el gobierno federal dice apoyar las ciudades sustentables, la normativa de los gobiernos locales siguen exigiendo cajones de estacionamiento en exceso, tanto para vivienda como para comercios. “En el caso de unas hamburguesas gourmet [un pequeño restaurante], le pedían 18 o 20 cajones de estacionamiento, como si fuera prácticamente un centro comercial”. Teniendo en cuenta el costo de la tierra intraurbana, un cajón de estacionamiento supone hasta la tercera parte del precio de la vivienda social, y limita las posibilidades de atraer inversión. Recientemente los niveles de edificación permitidos en los planes parciales se han incrementado y se incorporaron las zonas H5, que exentan a los desarrolladores de otorgar cajones de estacionamiento a viviendas verticales. Aun así los desarrolladores preferirían tener libertad de que esos parámetros “los determine el mercado”.

Gran parte de los desarrolladores identifican un segmento del mercado que no está siendo atendido, para el cual el estacionamiento está menos ligado al nivel de ingreso y más a determinados hábitos de uso y consumo de las nuevas generaciones. Ahí visualizan una oportunidad de negocio no explotado: “y si desarrolladores no se animan a hacerlo, va a haber otros que sí, y les va a ir muy bien porque les va a costar la mitad”. Para este mercado, los entrevistados plantean alternativas, como eliminar la obligación de otorgar cajones de estacionamiento para nuevas edificaciones si están servidas por transporte público masivo. Incluso para los desarrolladores que atienden a un segmento de clase media, eliminar la necesidad de cajones permitiría la producción de vivienda no exclusiva para bajos ingresos.

5.2.3.5 ITDP

El Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), es un organismo internacional que promueve el transporte sustentable. Sus objetivos se encaminan a contribuir en el desarrollo urbano sustentable. Actualmente se encuentra trabajando para identificar los principales retos y oportunidades en la promoción de vivienda vertical social con criterios DOT en la Zona Metropolitana de Guadalajara. El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urbano basado en la intensificación del uso del suelo y la reducción de la movilidad en automóvil, al promover la densidad y mixtura de usos, fortalecer los sistemas de transporte público y facilitar la movilidad de ciclistas y peatones. Este modelo pretende mejorar la calidad de vida de las personas y reducir el impacto negativo al medio ambiente al reducir las distancias y promover medios de transporte de bajas emisiones de efecto invernadero.

En cuanto a los elementos clave en materia de infraestructura que se necesitan implementar para que este modelo de desarrollo sea atractivo para los desarrolladores de vivienda se señala que: si se considera la renta del suelo, lo que se estaría promoviendo es la no implementación de políticas de vivienda. En efecto, en el momento en el que se interviene para mejorar una zona, lo que se está haciendo es incrementar su valor, y al incrementarlo, aumenta el precio del suelo y por lo tanto la vivienda de interés social queda desplazada. Apunta que:

“(…) La política tendría que ser a la inversa, es decir, si el ITDP lo que quiere es promover vivienda de interés social en los corredores [de transporte masivo], lo primero que tendría que promover es reserva de suelo antes del mejoramiento de las infraestructuras. (…) Hay que garantizar que el precio del suelo no esté impactando a la promoción

de vivienda de interés social. (…) Tenemos que pensar en estrategias más eficientes. Me parece que la vivienda en renta, en propiedad pública, garantiza que podamos dotar de vivienda de interés social y elevar la calidad de vida del espacio”.

5.2.3.6 Obstáculos-retos

En el marco de la entrevista los actores se refirieron a los principales retos y obstáculos que puede representar la promoción de vivienda vertical social intraurbana y qué significa para los distintos actores impulsar políticas públicas que propicien el DOT. En este contexto, se trató el tema de la normativa y el valor del precio del suelo, como una de las principales limitantes para el desarrollo de vivienda vertical social intraurbana.

Una de las primeras limitantes es el marco en el cual se está dando el repunte de la promoción de vivienda vertical, la normativa municipal no reglamenta su desarrollo, lo que genera un ambiente de incertidumbre. Al respecto se menciona que: “todo el mundo está rompiendo las reglas en los municipios cuando están construyendo edificios porque (..) el reglamento no tiene nada sobre la normativa de esos edificios”. Lo que puede representar que los desarrolladores se vean desalentados a invertir en vivienda vertical ya que la normativa vigente no ofrece garantías de certidumbre legal.

Es difícil determinar cuál es el impacto real de esta situación en la promoción de vivienda vertical, dado que en los últimos años se han incrementado el número de viviendas verticales. Es posible esperar que la falta de reglamentación desincentive la inversión, puesto que el que “no estés seguro de que te van a dar permiso de construir en un lugar o que hay corrupción (..) tienes que dar grandes cantidades para que te permitan construir”.

Por consiguiente, brindar certidumbre a los inversionistas por medio de una clara reglamentación puede impulsar la promoción de vivienda vertical.

Existen sectores de la sociedad que están densificando la ciudad por su propia cuenta, son grupos sociales que tienen necesidades y al mismo tiempo la capacidad de satisfacerlas por sus propios medios. Se trata de zonas deprimidas de la ciudad, que generalmente no captan la atención de las autoridades y demás actores involucrados en la promoción de vivienda, de forma que no se les brinda apoyo para poder acceder a mejores condiciones habitacionales. Se comenta que “la ciudad le da oportunidad a la gente y que no les pone reglamentaciones que en contra de su sentido del cómo desarrollar la ciudad. Entonces estos lugares se están densificando, ¿por qué no aprendemos de ellos?”. Lo anterior muestra que la falta de normativa está permitiendo que la ciudad responda a las necesidades de ciertos sectores de la sociedad, sin embargo, el Estado no debe de abandonar a su suerte a ningún grupo social.

En Guadalajara la escasez de terrenos puede significar un gran reto a causa de representar una limitante en las opciones de las autoridades. Por ejemplo, ya no cuenta con la capacidad de adquirir terreno barato para ofrecerlo a los desarrolladores, de forma que se pueda reflejar en el precio de la vivienda, en este sentido “el Instituto de Vivienda para Guadalajara está maniatado porque no tiene la posibilidad de reservas de terreno”. El mismo académico menciona algunos ejemplos de organismos de vivienda que adquieren predios rústicos para urbanizarlos y ofrecerlos en el mercado, con el objeto de garantizar que la vivienda llegue a un precio accesible a las clases sociales más bajas. Por esa razón se comenta que “en el caso de Colombia adquieren terreno barato sin servicios y se encargan de urbanizarlo y darle

todos los servicios, reservar parte del terreno para equipamientos, incluso incidir en políticas de planeación, con eso garantizan (...) viviendas económicas”.

Cabe destacar que en algunas ocasiones las mismas políticas que buscar promover el desarrollo de vivienda vertical están resultando ser un obstáculo:

“En este momento por un lado es la regulación, pero por otro es la combinación con el mercado del suelo. De acuerdo a un estudio del IMUVI otorgar derechos de desarrollo bastos en corredores de movilidad, es una limitante, puesto que estimula el precio del suelo. Y entonces de alguna manera esta regulación, que tiene que ver con los Planes Parciales de Desarrollo Urbano, y que pretendía la verticalización de los corredores, está siendo nociva (...) puesto que incrementa el valor del suelo”.

Lo anterior no quiere decir que no se pueda desarrollar vivienda vertical en los corredores de transporte masivo, sino que la regulación puede incrementar el valor del precio del suelo, provocando que la vivienda tenga que salir a un precio de mercado dirigida a estratos sociales más altos. En este sentido los estratos sociales más bajos se verían imposibilitados a acceder a vivienda vertical intraurbana con cercanía a corredores de transporte público masivo. Los desarrolladores inmobiliarios mencionan que es “muy difícil hoy en día encontrar un terreno que nos dé las condiciones para poder desarrollar vivienda de quinientos mil pesos en el corredor del tren ligero”. Aunque sólo hace referencia al corredor del tren ligero, podemos esperar el mismo comportamiento en otros corredores de transporte público masivo.

Un punto a considerar es que los desarrolladores adquirieron reservas territoriales aunque éstas quedaron fuera de los polígonos de contención y por lo tanto de

los subsidios, de ahí se menciona que “Los criterios que manejan los que elaboran los polígonos de contención no se apegan mucho a la realidad, ahora hay una mesa de negociación para que se vayan incorporando esas reservas territoriales”. Lo anterior puede representar un obstáculo para la promoción de la vivienda social vertical intraurbana, pues si se logran incorporar las reservas del suelo con las que cuentan los desarrolladores a los polígonos de contención, será complicado encontrar los incentivos para que inviertan en zonas más consolidadas de la ciudad.

Vale la pena destacar el papel de la vivienda en la economía mexicana, en especial la de interés social, ya que ésta representa una oportunidad de crecimiento económico mediante el aumento de parque inmobiliario, dejando de lado las necesidades de la sociedad.³⁶ Sin embargo, aunque las autoridades reconocen el rol de la industria inmobiliaria como motor económico del país, buscan encontrar el equilibrio entre un producto de calidad que satisfaga las necesidades de la sociedad, y al mismo tiempo se dinamice la economía.

“La vivienda como ustedes lo saben representa un porcentaje muy importante dentro del producto interno bruto, es un motor de la economía. Entonces a nosotros como Estado nos interesa que realmente la vivienda sea un motor económico (...) que genere miles de empleos, que sobre todo la gente que necesita una vivienda, tenga una vivienda digna (...) que su entorno también permita a esas familias vivir humanamente”.

³⁶ La principal característica de las viviendas de interés social se trata de su condición como producto entregado dentro de una política federal de acceso a la propiedad privada. Este tipo de vivienda no está dirigida a los grupos más desfavorecidos de la sociedad, sino a aumentar el parque inmobiliario del país, visto que sus objetivos son de carácter económico con el fin de generar un ritmo de construcción que sea benéfico para el sector de la construcción y por lo tanto para la economía general, independientemente de la calidad del producto ofrecido (López, 1990).

En cuanto a zonas más consolidadas el reto es hacerlas más atractivas, ya que en algunos casos se trata de zonas deprimidas, mismas en las que se están dando los procesos de densificación, como el oriente de la ciudad. En este caso “El reto sería hacer atractivo el oriente porque tiene una estructura urbana que es potencialmente interesante”. Se trata de identificar zonas de la ciudad que tengan potencial de recibir vivienda vertical y para ello se necesitan una serie de satisfactores que se relacionan con la calidad de vidas de las personas, o sea, los criterios de habitabilidad.

5.2.3.7 Usos de suelo mixtos

El tema de los usos de suelo mixtos en corredores de transporte masivo y en la zona centro es considerado por los actores entrevistados como un tema vital del desarrollo de vivienda vertical intraurbana para la re-densificación de la ciudad, aunque siempre deben ser precedidos por su planeación para no tener consecuencias negativas. Se mencionó que la variedad de usos debe pensarse de acuerdo a la demanda de cada zona para no generar sobresaturación de ciertos usos o falta de otros, haciendo inviable e insostenible el proyecto y de igual forma cuidar la compatibilidad de usos para no desplazar al uso habitacional.

Una observación de uno de los desarrolladores es que la vivienda vertical intraurbana no necesita usos mixtos, pues el área en que se ubica ya cuenta con una mixtura a diferencia de los fraccionamientos alejados. En cambio, considera que es viable por la rentabilidad que genera incluir locales comerciales sobre corredores de alto flujo y menciona que:

“Lo que pasa [con] eso de los usos mixtos es que lo que le da vida al comercio es la vivienda, lo que más quiere el que va a comprar un local comercial para poner un negocio es

que alrededor haya muchísima gente viviendo. Entonces, [se tiene] que cuidar el balance de las dos cosas, que haya un buen negocio para el comercio pero que también haya vivienda accesible para que haya circulación de gente por los comercios”.

Al preguntarles sobre el impacto de los usos de suelo en plantas bajas sobre el precio de la vivienda vertical intraurbana, algunos entrevistados coinciden en que los usos mixtos pueden ayudar a financiar la vivienda. Esta medida es una cualidad fundamental que puede ayudar a la sustentabilidad de la vivienda social al amortizar el precio del suelo con la rentabilidad del uso comercial; los usos comerciales en plantas bajas se pueden vender a precios más altos para subsidiar, hasta cierto punto, las viviendas en plantas altas.

En cuanto a la regulación urbanística, se señala que “compete a los planes de desarrollo urbano, (...) que de cierta manera ya establecen los corredores de usos mixtos aunque de manera muy tradicional, convencional, en Guadalajara”. Por el otro lado, un par de desarrolladores inmobiliarios convergen en que el mercado es el que determina la presencia de los usos comerciales y de servicios en corredores. Si las leyes obligan la presencia de éstos en un corredor, debería ser dependiendo del número de unidades habitacionales para equilibrarlo y no generar una sobresaturación.

La mixtura de usos en la ciudad es precisa para evitar desplazamientos de largas distancias. Dotar al uso habitacional de comercios y servicios para cubrir las demandas de sus habitantes sin necesidad de desplazamientos a distancias largas, contribuye a una ciudad más compacta, mantiene la vida de la zona en la que se introducen e impulsa la vivienda vertical intraurbana por la rentabilidad que generan las plantas bajas activas. Con las opiniones de los actores podemos concluir

que los usos mixtos se presentan conforme a la demanda y que en las plantas bajas activas y áreas centrales son convenientes, siempre cuidando no sobresaturar la zona para evitar congestión vehicular y desplazamiento del uso habitacional.

5.3 Hallazgos de los grupos focales

Los hallazgos producto del análisis de las mesas de trabajo realizadas, están estructurados de acuerdo a los discursos que surgieron en cada mesa de trabajo. Esto quiere decir que el siguiente apartado se estructura por el día en que se llevaron a cabo los grupos focales, y las mesas de trabajo que se conformaron por día. Se trata de la reconstrucción y análisis de las líneas discursivas que dieron forma al discurso colaborativo por mesa y el análisis subsecuente.

5.3.1 Visión del sector público y académico

5.3.1.1 Mesa 1

El grupo de trabajo fue muy colaborativo, no sólo para expresar su opinión sino para enriquecer la del compañero. Sobresalieron dos participantes por sus frecuentes intervenciones, sin que alteraran la actuación de los demás, manteniendo un ambiente de concordia y comunicación.

Se comenzó con un intercambio de opiniones a partir del primer cuestionamiento, que conllevaba un análisis de los instrumentos normativos y económicos que promueven el desarrollo de vivienda social en torno a las líneas de transporte masivo. De este análisis se destacó la aportación de ideas para mejorar estos instrumentos. La primera sugerencia es que previo a la dictaminación de estos, se realice un diagnóstico de las zonas que se pretende densificar, haciendo énfasis en sus particulari-

dades, pero manteniendo un equilibrio con los alrededores. Del mismo modo se acentuó la necesidad de que esto se abarque en los planes de desarrollo urbano y en los reglamentos que rigen la construcción.

Otra opinión que va de la mano con este diagnóstico, es el tener claro que hay una diferencia entre redensificación y verticalidad, hay factores externos que deben considerarse; “debe ir de la mano con una política económica (...) también a cómo impacta al medio ambiente (...) debe haber alguna parte normativa que tenga que ver con la formación y el tejido del entorno de la ciudad”.

Directamente con la configuración de leyes y reglamentos se habló de una política integral que asegure la coordinación entre las políticas de uso de suelo, de transporte y de vivienda, para no sólo incrementar la cooperación horizontal entre dependencias, sino también de manera vertical con el gobierno del Estado. Esto porque éste es quien tiene mayor atribución en materia de transporte público y vivienda, además de la relación con gobierno federal para gestionar la inversión en desarrollo de infraestructura.

Sobre la línea de comprender los antecedentes, se expuso que la construcción de vivienda de interés social se ha visto malograda a partir de un déficit en el conocimiento de la demanda, “desde el momento en que la vivienda se tasa en tantas veces el salario mínimo para otorgar los créditos, no existe un mercado de vivienda real (...), pues se limita a la capacidad crediticia del trabajador”, lo que consecuentemente lleva al desarrollador inmobiliario a construir en donde pueda, bajo la premisa de vender a cierto precio.

Para satisfacer esta demanda se ha creado un modelo de vivienda suburbana que una vez autorizada, obliga al gobierno a llevar todos los servicios. Ligando esto a la

temática central, que es la promoción de vivienda en las inmediaciones del transporte masivo, se propuso una redirección del gasto público en infraestructura y servicios de los márgenes de la ciudad a zonas intraurbanas, con la finalidad de establecer un desarrollo equilibrado y compacto.

Otro tema que se mencionó es la imagen de la ciudad. Gran parte de Guadalajara se muestra poco deseable para la inversión en desarrollo inmobiliario, además su alto coste de suelo intraurbano no permite la construcción de vivienda de interés social. La mesa de trabajo expuso que el valor del suelo dentro de la ciudad es el mayor impedimento para la densificación. Como una alternativa se planteó articular un banco de tierras en donde el Estado sea dueño y administrador de la tierra. De esta forma se pueden generar opciones que puedan garantizar que la vivienda llegue a cierto precio y para cierta población objetivo. El problema es que no hay muchos espacios disponibles, la ciudad tiene un problema de acumulación de vivienda en pocas manos. Como solución, los participantes sugieren impuestos progresivos a la acumulación de vivienda.

Se considera que en la ZMG, la población no está habituada a vivir en altura, debido a que se mantiene la cultura del patrimonio familiar con base en una porción de tierra. A lo anterior, hay que sumar la percepción de verticalidad como una aglomeración de personas que utilizaran los servicios e infraestructuras previstas para los habitantes originales del barrio, lo que puede provocar una mala provisión de los mismos. Además se incrementa el número de vehículos y consecuentemente el tráfico “tú puedes tomar la política que quieras de verticalización y la gente va a luchar para tirarla”.

Los participantes encauzaron la discusión a desglosar circunstancias que los instrumentos normativos y eco-



nómicos tienen que contemplar para fomentar la vivienda en torno a las líneas de transporte masivo. Se subraya como decisivo el alto costo del suelo intraurbano y como única solución, la facultad del gobierno para adquirirlo y manejarlo. Así, se desató la problemática que se trabajó en la mesa: “los organismos públicos de vivienda están limitados en adquirir suelo”.

Se identifica como primer paso, el reconocimiento de zonas factibles dentro del área urbana y sobre ellas el establecimiento de proyectos estratégicos a través de los planes de desarrollo urbano. Después se realizará la adquisición/control del suelo por parte del Estado a razón de generar reservas urbanas, utilizando como mecanismo la expropiación con motivos de utilidad pública o que el propietario se apegue a los proyectos previstos. Los recursos para lograr estas operaciones son prioridad en el diálogo de la mesa de trabajo, por lo que se realizó una lluvia de propuestas. Así surgió la idea de buscar



recursos fiscales a través de licencias para conducir, estacionómetros y parquímetros; de igual manera se propone un impuesto temporal o una cuota de cobro por entrar al centro histórico con automóvil. Otra sugerencia que ya se había puesto en el ejercicio anterior, es la redirección de inversión pública en los suburbios, hacia el centro.

En cuanto a la inclusión del sector privado, se propone como incentivo a la densificación la flexibilidad de construcción, “te autorizo tres pisos más pero me vas a pagar con unidades de vivienda en edificios de clase media y alta, de los cuales pueda echar mano para rentar a grupos de más bajos ingresos”. La renta de estas viviendas verticales de interés social se vuelve una opción que podría minimizar la movilidad residencial, “que paguen renta, entonces el Estado tendrá la certeza de que la vida útil de este inmueble va a estar dirigida a ofrecer casa a grupos de bajos ingresos”. Por último se propone al IMEPLAN como gestor del organismo encargado de operar el “Banco del Suelo”.

5.3.1.2 Mesa 2

En relación a los instrumentos económicos y normativos que promueven vivienda en torno al transporte público masivo, los participantes mencionan el Reglamento Estatal de Zonificación que determina áreas susceptibles al crecimiento, los planes de desarrollo que establecen a las vialidades como principal promotor de vivienda y la zonificación.

Se menciona en concreto la norma general 22 que forma parte de las Normas de Control Territorial de los Planes Parciales de Desarrollo Urbano de Zapopan la cual, con el fin de ser congruente con el concepto de ciudad compacta y de movilidad que se procura en los planes parciales de desarrollo, establece un número mínimo de cajones de estacionamiento, exceptuando las calles que ya cuenten con servicio de transporte público, en donde

se requerirá la instalación de ciclopuestos. Esto quiere decir que los nuevos desarrollos de vivienda deberán considerar el número de cajones de estacionamiento dependiendo de la zona en donde se implanten y de los usos que se establezcan. Los participantes consideran que la disponibilidad de transporte público masivo no está vinculada con el espacio de la vivienda, éstos reconocen que deben existir más instrumentos normativos a nivel metropolitano que permitan la vinculación, pero que se debe especificar números máximos y no mínimos para la cantidad de estacionamientos en un desarrollo. Uno de los participantes hace énfasis en que primero se debe tener claro y consensuado un modelo metropolitano de ciudad como un sistema policéntrico que incluya la formulación de un PIMUS y contemple la movilidad multimodal. Para lograr el modelo policéntrico DOT será necesario alinear políticas y fondos federales. El segundo paso sería completar un desarrollo sistémico de transporte masivo, pues hay una serie importante de zonas en la ciudad que no tienen acceso. El tercero sería rediseñar y reconsiderar el transporte público convencional que alimenta al transporte público masivo, para que el desarrollo no sólo se enfoque en corredores masivos sino en el trazo completo de la ciudad y que el ciudadano pueda desplazarse de distintas formas, incluyendo la movilidad peatonal y ciclista.

Continuando con lo anterior, el mismo participante apunta que se puede hacer uso de los instrumentos de poder público y con estos establecer puntos DOT como áreas de interés estratégico y público por este motivo, sujetos a intervenciones de carácter público. Para usarlos propone crear asociaciones público-privadas que impulsen una política pública muy rígida de inversión pública y de expropiación desde los tres niveles de gobierno. También comenta que: “Guadalajara tiene una tradición especulativa altísima”, menciona que existen instrumentos como el de la especulación bursatilizada en el que se decreta un polígono, se expropia, se bursa-



tiliza el desarrollo y la gente gana dinero especulando. Añade que otro instrumento del poder público para evitar la especulación, puede ser la creación de una política de contención de precios a través de un decreto de propiedad municipal, en donde se declaren zonas de interés público donde no se podrá obtener un valor mayor al establecido. Es decir, fijar un precio del suelo en polígonos en torno a corredores y estaciones de transporte público masivo, constituyendo a estas últimas como nodos de desarrollo.

Otros aspectos propuestos sobre los instrumentos normativos son: la promoción de usos de suelo mixto y más niveles, mixticidad de grupos de vivienda, o sea dirigido al sector social, medio y alto en un mismo desarrollo y fortalecer el “vocacionamiento” de polígonos urbanos para arraigar su identidad y convertirlos en referentes de ciudad al complementarlo con la creación de espacios públicos de calidad que hagan del espacio un lugar vivible.

En cuanto al adecuado uso de los instrumentos de captura de valor, la percepción general de los participantes es negativa. Consideran que no existen, que sólo se dan incentivos para la construcción y no hay elementos para la captura de valor por intereses privados, sin tomar en cuenta a toda la comunidad y los beneficios que se les podría brindar. Mencionaron que uno de los inconvenientes para poderlos aplicar es que los planes parciales están suspendidos. Para el gobierno implica dedicar tiempo y recursos para participación ciudadana e innovación social que conlleva el proceso, por lo que prefieren la deuda antes de buscar un sistema cooperativo. Proponen que la captura de valor sea gestionada de manera metropolitana con una lógica redistributiva, de forma que lo que se recaude en un municipio se pueda utilizar en cualquier otro municipio que tenga necesidades prioritarias. Adicionalmente hacen mención de los beneficios que representa contar con una cartera de proyectos estratégicos para destinar esos recursos.

Después de estas discusiones se plantearon líneas de acción sobre la premisa de la existencia del costo político para implementar instrumentos de captura de valor y el papel de la planeación participativa, de forma “que la gente tenga la capacidad de proponer y decidir cómo utilizar al menos una parte de los recursos” y que puedan contribuir a gestionar y definir demandas puntuales, dónde aplicar estos recursos y para qué problemáticas. A lo largo de la discusión hicieron mucho énfasis en la importancia de la coordinación metropolitana para optimizar y distribuir los recursos de manera focal y en un periodo transversal a los tiempos administrativos, para que se cumplan los objetivos de largo plazo, y articular las acciones y toma de decisiones entre el gobierno y los ciudadanos. Asimismo, señalaron la importancia de sensibilizar y educar a la ciudadanía, además de a políticos y desarrolladores. Lo anterior porque, como también lo mencionaron los actores entrevistados, es un tema complejo que necesita comunicar su

funcionamiento y los beneficios que puede aportar para todos los actores involucrados en el desarrollo de la ciudad. Esto con el fin de armonizar los intereses de éstos y que los beneficios no se dirijan a un solo grupo.

5.3.1.3 Mesa 3

Las primeras ideas surgen a partir de la primera pregunta, desde la cual los participantes manifiestan la inexistencia de los mecanismos económicos y normativos que promuevan vivienda en torno al transporte público masivo. Se hace mención de algunos mecanismos como los PIMUS y los planes de desarrollo urbano, el mayor consenso se da cuando se reafirma la idea de que los mecanismos no existen o no se están utilizando por culpa de la falta de resultados. Sin embargo, se tiene la noción de la existencia de programas a nivel federal que operan a partir de subsidios.

El tema de los subsidios trae consigo la noción de que el desarrollo de las ciudades está en manos de la iniciativa privada, de forma que toda la política pública de vivienda o los subsidios fueron dirigidos a las reservas urbanas, es decir, al exterior de las ciudades. Se menciona que se debe atraer la inversión a otros lugares de la ciudad, “si la iniciativa privada va a seguir teniendo esta función, que tenga estímulos para que se le haga atractivo sumarse”. Un tema importante para incentivar la inversión se trata de la dotación de equipamientos e infraestructuras con las que cuenta una zona de la ciudad, es decir, que cuente con buenas condiciones de habitabilidad.

Los municipios deben de tener mayor participación en la regulación de la oferta de la vivienda, y para ello se debe de buscar nuevos mecanismos. Uno de ellos puede ser la aplicación de un gravamen que incentive el desarrollo de predios con potencial. El objetivo es que los municipios tengan una mayor participación en la regulación

de la vivienda, en especial en la de interés social, gracias a que “un desarrollador siempre va a buscar la ganancia, y la ganancia no se encuentra en sectores populares”.

Al trabajar con la segunda pregunta se puso de manifiesto que el tema de los instrumentos de captación de plusvalías no es algo que sea de dominio popular. Sin embargo, algunos de los participantes contribuyen a la mesa comentando que “aquí en el tema de desarrollo inmobiliario, esta idea de que la plusvalía tiene que ser particular. O sea, no se entiende la plusvalía (...) que generan los predios por una acción pública como un valor colectivo y por tanto debería de quedar en la colectividad”. Por el contrario, está operando un modelo de desarrollo urbano donde el privado siempre va en busca de cierta ganancia, y los instrumentos normativos generan las condiciones para que esto suceda. En este sentido, se concluye que no existen los instrumentos de captura de valor.

Algunos de los participantes relacionaron el tema de los instrumentos de captura de valor como una regulación del mercado, pero se menciona que el sector privado es el dueño del capital y por lo tanto tienen la capacidad de decidir dónde invertirlo. En otras palabras, una regulación del mercado podría tener consecuencias en la dirección de los flujos de capital. Algunos de los participantes consideran que debe existir cierta regulación y mencionan que la falta de regulación puede resultar en una “burbuja inmobiliaria”, situación que se vivió años atrás y que tuvo como resultado viviendas “subocupadas” en el municipio de Tlajomulco.

Uno de los conceptos principales que surgieron en la discusión fue el de “ingeniería de valor”, mismo que se ve reflejado en las líneas de acción identificadas por los participantes de la mesa de trabajo. El concepto nos remite a las condiciones del entorno, que tienen que ver con “espacios públicos agradables, del tipo de banque-

tas, cómo puedo llegar”. Cabe destacar que estas condiciones se relacionan directamente con los criterios de habitabilidad. Se trata de una condición que puede favorecer la mixtura entre los niveles socioeconómicos en una misma zona. En palabras de uno de los participantes “los barrios eran eso (...) estaba el dueño de la fábrica, el obrero, el panadero, todos estaban juntos”.

Una de las preocupaciones de la mesa concerniente a este tema fue la gentrificación. Si se mejoran las condiciones de habitabilidad de un lugar puede tener como consecuencia la llegada de nuevos habitantes, lo que tiene un impacto en los habitantes originarios. Ante esta situación se menciona que se “debería incentivar y de subsidiar que las personas puedan quedarse en sus barrios originales”.

En los últimos años han cambiado las formas de ocupación de las viviendas³⁷ en la ZMG. Esta situación surgió durante la discusión de los participantes de las mesas de trabajo, identificada como: “nuevas formas de vivir”. Se trata de un grupo de personas que tienen nuevos requerimientos para habitar y sin embargo, no están atendidos por el mercado. Para el sector privado se trata de un sector del mercado que aún no representa un atractor para realizar una inversión.

Para la última parte de las mesas de trabajo (bloque dos) se trabajó con la siguiente pregunta: ¿Cómo incentivar vivienda para los nuevos modelos familiares en las líneas de transporte público masivo dentro de las zonas intraurbanas subutilizadas? En el caso de Guadalajara las zonas servidas por transporte público masivo se concentran en poco más de un par de ejes viales. Algunas de estas zonas se tratan de lugares que tienen el potencial de densificarse a partir de la modalidad de vivienda en renta, por ejemplo “Federalismo, la Calzada, hay

³⁷ Ver apartado 2.2.1 Variación en la ocupación de los hogares en este mismo documento



edificios que pueden ser intervenidos para ofrecer vivienda en renta”. Se trata de una modalidad de acceso a la vivienda que puede responder a las nuevas dinámicas de ocupación de las viviendas, para la cual se tiene que generar un marco normativo que la haga viable.

En otros aspectos, la clasificación de usos del suelo mixto en corredores puede tener como consecuencia la expulsión de los usos habitacionales. En este sentido, aunque “los planes pueden generar corredores mixtos termina sucediendo esta terciarización”. Se trata de una paradoja dado que la misma normativa está impulsando la expulsión de usos habitacionales en ciertos lugares. Finalmente, otro aspecto normativo es el referente a la escala de la planeación. En la ZMG la planeación se hace de manera parcial, de forma que se presta para que se utilicen criterios diferentes ante situaciones similares. En este caso se trata de “homologar” los criterios.

5.3.2 Visión del sector privado

5.3.2.1 Mesa 1

La discusión sobre qué instrumentos normativos o económicos promueven vivienda en torno al transporte público masivo comienza con la existencia de subsidios federales y créditos puente, pero no es suficiente. Los participantes refieren acciones precisas como adecuar los planes parciales de desarrollo urbano en cuanto a las densidades que se permiten y los requerimientos de cajones de estacionamiento, que elevan el costo de la vivienda.

Al mismo tiempo, promover una relación concreta entre transporte público, seguridad y vivienda; con visión de ciudad y no como conceptos aislados, para disminuir la necesidad del automóvil, promover el uso de transporte público y la movilidad multimodal. Esta relación incluye la dotación y distribución de usos mixtos para

generar otras centralidades y evitar desplazamientos innecesarios descongestionando zonas como el centro histórico, pues estos usos terciarios han desplazado al uso habitacional; aumentar la percepción de seguridad sobre el transporte público con choferes honestos y responsables, y vehículos eficientes; sobre el número de cajones de estacionamiento: racionalizar su presencia en los conjuntos de vivienda, en la medida que su entorno esté servido por transporte público, para evitar viajes innecesarios en auto e impulsar el uso de éste, y así disminuir el costo final de la vivienda. En este tema coinciden de manera recurrente, tanto los actores entrevistados como las participantes de las mesas, consideran que es un tema vinculatorio y de base para el funcionamiento de la estrategia.

Hacen énfasis en que no sólo se debe impulsar el desarrollo de vivienda vertical en corredores de transporte masivo, en la ciudad existen otros corredores de transporte público convencional que son eficientes y que también pueden detonar desarrollo, lo que aporta además de la distribución de usos mixtos, un desarrollo policéntrico. También proponen el reciclaje de espacios vacíos dentro de la ciudad, porque ya se encuentran dotados de condiciones de habitabilidad.

Vuelven a enfatizar, al igual que en las entrevistas, en que la normatividad de protección patrimonial del centro histórico es muy limitante y que los polígonos de protección son muy amplios. La normatividad en general debería estar más vinculada y ser más flexible para que estos aspectos se puedan dar y que la ciudad sea más integral y conectada.

Dos ideas mencionadas, una de ellas muy recurrente durante las entrevistas y las mesas de trabajo es la necesidad de más incentivos fiscales. La segunda, que fue una idea nueva surgida en esta mesa, es el tema del impuesto predial. Sobre este último se reflexiona que

“es el único instrumento en todo el país el cual el municipio (...) puede utilizar para que las propiedades se incentiven o se desincentiven”. Mencionan que en lugar de aumentar la tasa de valuación en zonas detonantes de desarrollo, se debe disminuir para que cuando aumente el valor del suelo sea más accesible comprarlo y esas nuevas zonas de plusvalía sean más atractivas para la inversión en vivienda vertical social por parte de los desarrolladores.

Por otro lado, mencionan un aspecto sobre la oferta de vivienda que es la incompatibilidad del mercado con las nuevas dinámicas familiares en términos de seguridad, diseño, ubicación, calidad de la vivienda y habitabilidad. Engloba tiempos de desplazamiento para llegar al lugar de trabajo y espacios de recreación, disposición de equipamientos y servicios, percepción de seguridad y diseño adecuado a sus necesidades. Proponen más inversión en espacio público e infraestructura básica, sumándole el trabajo social a los nuevos desarrollos para la apropiación y cuidado de los mismos por parte de los habitantes, acciones que fomentan la cohesión social.

En la segunda discusión en torno a las acciones o medidas que el sector privado puede aportar para desarrollar la estrategia DOT, se destacó una situación que está ligada a la incompatibilidad de la oferta, con las dinámicas familiares actuales. Los desarrolladores se debaten con los agentes de ventas debido a que las comercializadoras de vivienda no quieren salirse del esquema actual y no permiten la innovación de un modelo inmobiliario que se adapte más a estas dinámicas familiares. Prefieren permanecer en el modelo vigente en donde se sienten seguros para garantizar las ventas. Para resolver esto se propone capacitación para que los agentes de venta puedan entender estas nuevas dinámicas y las necesidades del cliente, y así se introduzca un nuevo modelo que responda y encaje con las mismas.

Los desarrolladores argumentan que están dispuestos a invertir en materia de transporte público, espacios públicos y trabajo social. Éstos son elementos que se relacionan con las condiciones de calidad de vida a las que una persona puede acceder y si el Estado no está dispuesto o no tiene la capacidad de ofrecer para el grueso de la población, ellos ven la posibilidad de participar. Lo anterior no lo manifestaron como muestra de su compromiso con la sociedad, sino que son elementos que benefician tanto a la sociedad como a la inversión.

Para complementar el tema del trabajo social y los nuevos modelos de vivienda, proponen concretamente desarrollar conjuntos habitacionales compuestos por núcleos de diez viviendas que compaginen con la nueva dinámica familiar y faciliten la organización vecinal y la participación ciudadana en el espacio público. Esto a su vez puede contribuir a generar apropiación y cohesión social. También se proponen desarrollos con el concepto de “supermanzana”, con densidades combinables y usos mixtos que generen percepción de seguridad y a la vez de una ciudad abierta y conectada.

En cuanto al desarrollo de vivienda en renta lo perciben como inviable para el sector social, mencionan que es un tema cultural, y que a las personas “les cuesta trabajo aceptar que van a vivir en un espacio compartido [con otras familias en donde se tendrán que organizar y que no es tan privado y no es tan propio]; sin embargo, se sienten más orgullosos de saber que compraron una casa”. En cuanto al sector medio-alto lo identifican más viable puesto que a este sector no le importa el hecho de rentar y que no sea un espacio propio, es un sector que responde a una dinámica distinta en la cual también busca cercanía y conexión pero tiene posibilidad de pagar por ello.

5.3.2.2 Mesa 2

Esta mesa se conformó de participantes que interactuaron con disposición y de manera desenvuelta; se comenzó con la primera pregunta, en donde la actividad es describir y examinar los instrumentos económicos y normativos que promueven la vivienda en torno al transporte masivo.

El primer tema que surgió fue el del estacionamiento en vivienda nueva, pues se considera una contrariedad al fomento del uso del transporte público, cuando se exige un mínimo de 1.25 cajones de estacionamiento por vivienda, sin contemplar el entorno o las condiciones del predio, “el tema de cero cajones creo que es vital para dar un paso serio y poner máximos de cajones”. Se propone que el estacionamiento se vuelva un argumento de venta, un bien vendible aparte. También se puede convertir en un modelo alternativo de gestión y administración vecinal donde no se venden cajones, se rentan para garantizar ingresos al condominio y sean utilizados en el mantenimiento.

El índice de edificación es un tema recurrente, éste es considerado como una limitante a la construcción de vivienda, de igual manera el coeficiente de utilización de suelo máximo resulta polémico. Por un lado es considerado “anticonstitucional”³⁸, por el otro, se considera positivo que el CUS+ ofrezca la posibilidad de construir más si se hacen usos mixtos. El problema de este mecanismo está en la gestión del recurso que recaudado, ya que no existe claridad acerca de su destino. En cuanto a la transferencia de derechos de desarrollo, se opina debería ser más clara y flexible en su operación. Sobre los planes parciales de desarrollo urbano se manifiesta que son restrictivos más que propositivos.

³⁸ No queda claro a qué se refieren con la inconstitucionalidad del CUS+, puede tratarse del monto que se cobra, el destino del monto o la mera existencia del mismo. Lo que se quiere establecer es la idea de que algunos de los desarrolladores no están de acuerdo con él.

Se aspira a una normatividad clara, ágil y congruente en los tres niveles de gobierno, que estimule un desarrollo integral y ofrezca incentivos fiscales al desarrollo de la vivienda, que impulse y a la vez sean coercitiva cuando existan predios que los propietarios no quieran desarrollar. Plantean una normatividad especial en torno a los condominios, que se inserte en la ley urbana y no en la civil, aunada a una reglamentación que inserte la figura del administrador.

En el tema de la construcción de vivienda vertical alrededor del transporte público masivo, se sugiere una planta baja activa (propuesta que diversos actores han mencionado a lo largo de la investigación y que se debate por sus beneficios y la nula accesibilidad para su realización) “la planta baja activa no la puedes vender porque no te dan créditos para uso comercial” y se vuelve un asunto en el que los desarrolladores inmobiliarios no tienen facultad de actuación. Otro impedimento que se visualiza es el del elevador para vivienda social “aquí no puedes construir más allá de cuatro niveles porque a partir del cuarto nivel si quieres construir, ya ocupas elevador”. También se habla de que el tiempo burocrático para el trámite de construcción es demasiado largo y los intereses del crédito para construir ya están activos, siendo el cliente quien termina pagando.

Tendrá que crearse un modelo emergente de cómo sí se puede redensificar la ciudad, un plan que sea congruente con el entorno y ofrezca vivienda a bajo costo. Para ello se recomiendan varias opciones, una de ellas es reasignar predios destinados a vivienda media para vivienda de interés social por beneficio de la ciudad a un mayor costo indirecto y mencionan: “es tan sencillo, que con que me quites el cajón de estacionamiento, yo lo puedo vender en ese precio”.

Para finalizar la discusión en la mesa se dice que Guadalajara está cerrada al diálogo y que las instituciones financieras están cerradas a la innovación, que se tiene un rechazo del Estado. “Se puede decir que te llaman a participar, entonces te deja hacer cierto tipo de desarrollos, no el que tal vez sería socialmente bueno”.

En la segunda sección se pone sobre la mesa la siguiente pregunta: ¿cuál sería la normatividad ideal para compatibilizar la idea de ciudad DOT con el sector privado? a lo que se responde que en un principio sería homologar la normatividad federal con las normas locales, estableciendo reglas claras y flexibles, que consideren las particularidades de cada entorno para alentar su correcto desarrollo, que sea una normatividad promotora en vez de restrictiva y promueva realmente la densificación y la movilidad no motorizada.

La promoción del DOT debe de estar dirigida a todo tipo de mercados, esto significa que se debe dirigir a los distintos estratos sociales, que sea “un fenómeno de regeneración, no nada más para las personas de escasos recursos, sino mixto”. En cuanto a su alcance, se argumenta que no se debe limitar a ciertas zonas de la ciudad, por el contrario, debe tener visión metropolitana, “que la lógica de la mayor intensidad y densidad se pueda dar en una gran avenida, en cualquier estación, no sólo en transporte masivo, que aunque no tenga calle, ahí se pueda dar una densidad muy grande”. Limitar el crecimiento vertical a ciertas vialidades puede encarecer el precio del suelo de tal modo que no se logren los fines deseados.

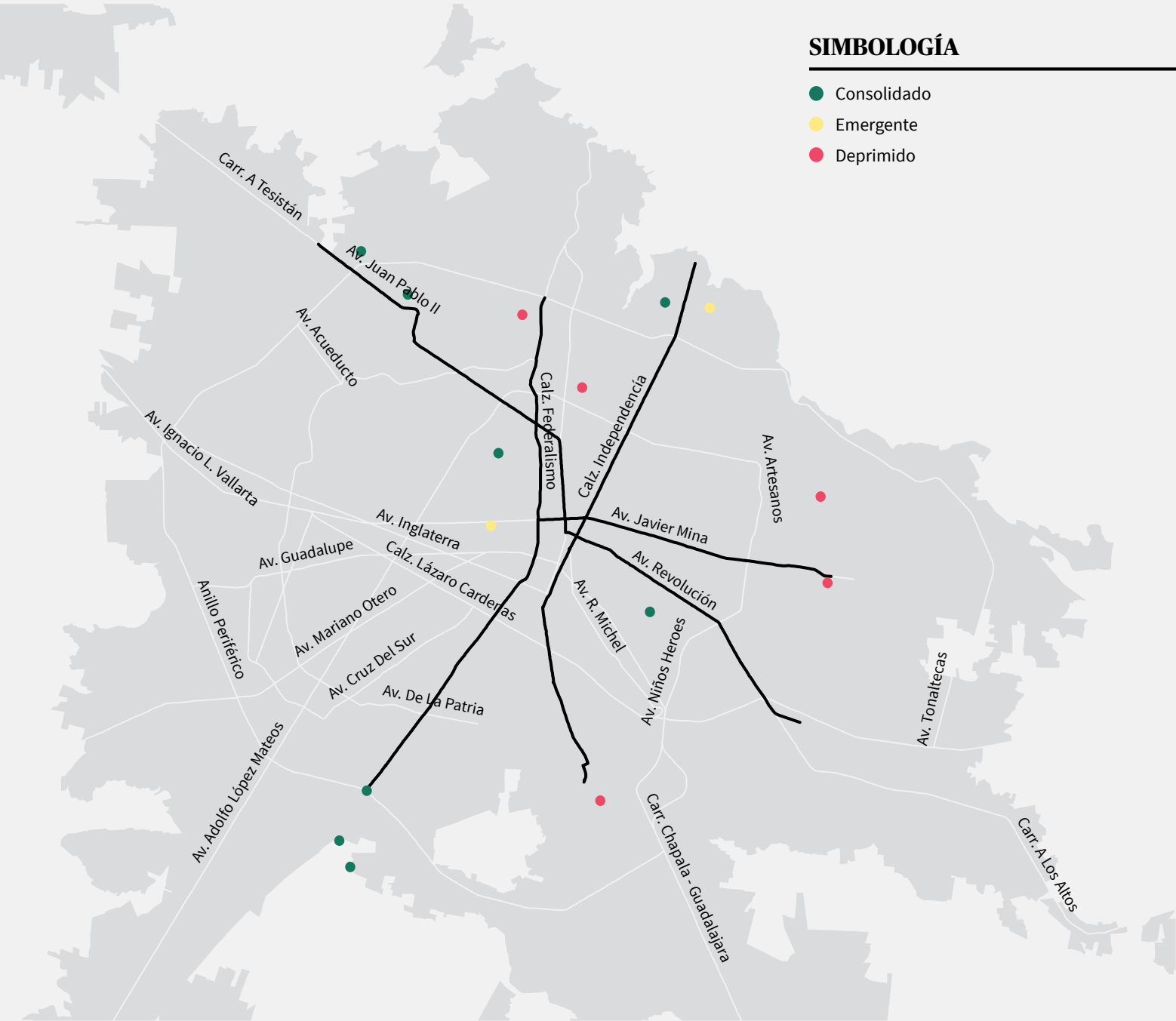
Otra propuesta es definir claramente las corresponsabilidades y los compromisos del sector público y privado, además establecer de dónde provendrán los recursos económicos para llevar a cabo las obras necesarias. Una

vez realizados los proyectos, se recomienda que la inversión a cambio, o sea las capturas de plusvalía, transferencia de derechos o coeficiente de utilización de suelo máximo, vaya directamente al lugar donde se va a instalar en acciones que sirvan a la comunidad. Finalmente se espera que las obras bajo las estrategias del DOT aseguren la viabilidad en cuanto a su manutención y en el ámbito social produzcan o faciliten apropiación.

5.3.2.3 Mapeo de mercados

Los promotores inmobiliarios clasificaron de manera colaborativa los tipos de mercado en la ZMG de acuerdo a su experiencia y participación (ver resultados en el mapa 7).

Aunque en el mapa se pueden identificar ciertas coincidencias con la actual promoción de desarrollos inmobiliarios (ver mapa 6), la realidad es que éste no refleja lo que está sucediendo en el mercado, por lo que es posible decir que los resultados no son concluyentes.



Mapa 7. Clasificación de los mercados en la ZMG

Fuente: Elaboración propia con base a información proporcionada por los participantes del grupo focal

39 El mapa fue elaborado por desarrolladores que representan a distintas empresas, por lo tanto es posible que no quisieran revelar información acerca de su participación en el mercado en frente de otros desarrolladores.

06. Conclusiones

El trabajo muestra la complejidad del sistema urbano. Una serie de puntos desde los cuales se aborda a la ZMG de forma multidimensional, relacionada con los obstáculos y retos a los que se puede enfrentar la implementación de políticas públicas que impulsen el DOT. La información recabada resulta relevante para perfilar acciones que respondan a las dinámicas sociales y económicas locales. Por ello, tienen más probabilidades de tener un impacto positivo en la calidad de vida de los ciudadanos metropolitanos.

En cuanto a las hipótesis planteadas, la información recabada y disponible permitió corroborarlas. La primera de ellas fue: *La vivienda no puede competir con la presión ejercida por los usos terciarios que a su vez es fomentada por el transporte masivo e incrementa la renta de espacio comercial que es absorbida por el espacio en la renta habitacional.* La información refleja esta situación en los corredores de usos mixtos. Aunque la normativa permite los usos mixtos, la realidad muestra la expulsión de los usos habitacionales, por lo tanto se corrobora la primera hipótesis.

La segunda hipótesis fue: *El precio del suelo en los corredores de transporte masivo impide la inversión privada de viviendas.* El precio del suelo es uno de los factores que influyen en el valor final de la vivienda, si se otorgan derechos de desarrollo en corredores de transporte público masivo, se puede generar un alza en el precio del suelo y, por lo tanto, desincentivar el desarrollo vertical. Lo que significa que la segunda hipótesis se valida con la información disponible.



Torre Cuatro Vientos
Pedro Moreno, La Americana

La tercera y cuarta hipótesis fueron: *La excesiva normatividad y la cultura patrimonialista impiden la sustitución de inmuebles y La atomización de la propiedad de los terrenos adyacentes a los corredores masivos desincentiva la inversión*, ambas se relacionan entre sí. En el centro histórico de la ciudad de Guadalajara la normatividad dificulta el desarrollo de vivienda vertical. Aunado a esto los predios disponibles no son de las características necesarias para el desarrollo de vivienda vertical, situación que se da también en corredores de transporte público masivo. Debido a esto se considera que ambas hipótesis fueron corroboradas con la información derivada de las entrevistas.

A continuación se presentan las conclusiones y hallazgos más importantes por temas:

6.1 Aspectos de políticas públicas y normativas

- La normativa del desarrollo urbano fue el elemento más mencionado por los entrevistados. Afirman que la ciudad no está preparada para las viviendas verticales porque la normativa se ha enfocado en la vivienda de tipo unifamiliar y no en la renovación urbana que implica la vivienda vertical. El actual desarrollo de vivienda vertical se ha dado en un marco de incertidumbre legal para los desarrolladores y, al mismo tiempo, ha significado que el desarrollo vertical se dé fuera de una regulación apropiada para ello.
- Las mismas políticas que buscar promover el desarrollo de vivienda vertical pueden ser un obstáculo para la vivienda social, puesto que al otorgar mayores derechos de desarrollo en un predio, estimula el alza del precio del suelo.

- Impulsar el desarrollo vertical sólo en los corredores de transporte público masivo puede significar no aprovechar otras áreas de la ZMG con potencial y que cuentan con transporte público convencional suficiente para garantizar su accesibilidad.
- Los desarrolladores sugieren que para mitigar el costo de acondicionamiento de los terrenos, se reduzcan el costo y tiempo de trámites y permisos; como los de demolición de fincas y fusión de lotes.
- La escasez de terrenos intraurbanos baldíos y con amplia extensión representan una limitante para el Instituto de Vivienda de Guadalajara, ya que no cuenta con la capacidad de adquirir terreno barato para ofrecerlo a desarrolladores, o bien desarrollarlos.
- Si bien han surgido esfuerzos del gobierno local, se consideran necesarios instrumentos de planeación más agresivos, donde se contemplen estímulos fiscales.
- Las normativa se limita a los municipios cuando los fenómenos que se busca regular son de escala metropolitana. Adicionalmente los instrumentos de planeación no incorporan la gestión del transporte público.
- La captación de plusvalías puede resultar complejo de implementar, pero es considerada por académicos y funcionarios como un factor determinante para controlar la especulación y financiar la renovación de la ciudad. Destacan que en el pasado, la captación de plusvalías tuvo una repercusión positiva e importante en el desarrollo urbano de la ciudad entre los años 50 y 70.

6.2 Densificación en el centro histórico

- Se considera que el mercado de vivienda más idóneo para el centro histórico, es el de vivienda media y alta. Sin una política de subsidio o vivienda en renta, el precio del suelo limita implementar la vivienda social.
- La restricción a construir en altura en el centro histórico, es considerado el principal factor que desincentiva la inversión. Con el valor del suelo en esa zona, al sector privado sólo le queda explotar el predio con usos comerciales y de servicios para mantener niveles de rotación de capital atractivos.
- El exceso de actividad en el centro de la ciudad se considera nociva para usos habitacionales, pues las externalidades, como el ruido y congestión, van en detrimento de la habitabilidad.
- Se estima que si se contemplara una política de vivienda en altura con plantas bajas activas, la retribución económica de los locales podría mitigar el precio de las viviendas.
- A pesar de la coincidencia de promover la vivienda vertical en el centro histórico, se reconoce que la reglamentación al patrimonio se centra únicamente en aspectos físicos de las fincas, limitando cualquier intento de reconversión según las necesidades del mercado.
- A pesar de las condiciones adversas a la inversión de vivienda en el centro, algunos promotores inmobiliarios han podido realizar vivienda de interés social.

6.3 Dinámica del mercado para la vivienda vertical en la ciudad

- La vivienda vertical se ha enfocado en un perfil de altos ingresos, simplemente porque la tasa de ganancia es mayor.
- Los usos terciarios han desplazado a los usos habitacionales.
- La promoción de plantas bajas activas se puede ver desincentivada ya que no se otorgan créditos que incluyan giros comerciales.
- El sector de ingresos más bajos nunca podrá ser atendido por el mercado. Es el Estado quien debería preocuparse por sus necesidades.
- Un problema es la especulación de suelo que hace que los propietarios no quieran vender. Aunque no todos los predios urbanos están sujetos a especulación, por el contrario, se trata de propietarios que no buscan ganancias del valor del suelo, sino que su posesión está relacionada con su uso directo. Por ejemplo como una casa habitación.
- La mayoría de los desarrollos verticales se están concentrando en zonas históricamente privilegiadas de la ciudad, es decir, al poniente, zona en la que se concentran los grados de marginación más bajos de toda la zona metropolitana, mientras, en el centro sólo se identificaron un par de desarrollos que debido a su ubicación y el costo del suelo no lograron acceder a los subsidios federales. Por lo tanto no pueden ser considerados de interés social.
- El poniente de la ZMG es en donde se concentra el mayor número de desarrollos destinados a los miembros del sector formal con menor poder adquisitivo.

6.4 Inclusión de vivienda social vertical

- Como alternativas en el acceso a la vivienda para los más pobres, se plantean mecanismos para garantizar el mercado de suelo urbano y promoción estatal de vivienda en renta. Un esquema de vivienda que muchas veces no interesa al sector privado porque representa una menor ganancia que la vivienda terminada.
- La densificación no soluciona los problemas de acceso a la vivienda para los más vulnerables. El 72% de la población jalisciense no es atendida por los organismos públicos de vivienda. La densificación no es lo mismo que verticalizar y, en el caso de la vivienda para la población de más bajos ingresos que poseen suelo, se sugiere crear apoyos para la construcción de segundas viviendas sobre las ya construidas.

6.5 Vivienda en renta

- Para implementar la vivienda en renta, es necesario generar las condiciones para que el sector privado se vea motivado a invertir en dicho mercado, tales como créditos a largo plazo para desarrolladores y modificar las disposiciones del código civil sobre el desalojo de viviendas.
- El centro histórico cuenta con condiciones de habitabilidad que pueden ser aprovechadas por distintos medios. Una alternativa puede ser la oferta de vivienda en renta, de forma que se responda a las nuevas dinámicas de movilidad residencial que está experimentando la ZMG.

- Se trata de un modelo de acceso a la vivienda en el que la participación el sector privado es más compleja, ya que representa un menor margen de ganancia y a un ritmo más lento para su obtención, respecto a la venta de bienes inmuebles.
- El Estado puede buscar los medios para tener una participación directa, ya sea ofreciendo vivienda en renta o bien otorgando créditos para los desarrolladores con mejores condiciones que permitan la creación de vivienda en renta. De esta forma, se puede atender las necesidades de vivienda de un sector de la población, aprovechando las oportunidades que ofrece vivir en el centro histórico.

6.6 Estacionamientos

- Si se quiere fomentar el uso de medios alternos al automóvil para desplazarse por la ciudad se requiere hacer una gestión adecuada de los estacionamientos.
- Es necesario mejorar el sistema de transporte público de la zona metropolitana antes de plantear una acción de esta índole. Esto significa que se requiere brindar una opción de calidad para los ciudadanos, de forma que cuenten con una alternativa viable.
- La normativa existente puede significar una limitante para los desarrolladores que influye directamente en el precio de las viviendas. Actualmente la normativa exige un número determinado mínimo de cajones de estacionamiento, aun tratándose de viviendas de interés social. Esto significa que se están construyendo cajones de estacionamiento que no son necesarios, pero que los ciudadanos se ven obligados a pagar.

- La reducción del número de estacionamientos para desarrollos destinados a clases sociales más altas podría no ser bien recibido en el mercado.
- Para estratos sociales medios y altos, eliminar los cajones supondría un obstáculo para la venta. El precio de venta para este segmento hace viable que los desarrolladores utilicen una técnica constructiva más costosa y compensan así el precio del suelo más alto.
- En el caso de la vivienda social, consideran que sería viable eliminar el cajón de estacionamiento, pero la normativa que les obliga a otorgar un determinado número de cajones por vivienda limita la viabilidad de la inversión para este segmento.
- 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.

Anexo 1

Mapeo de actores

Tipo	Organismo	Puesto
Gubernamentales	Consejo Estatal de Desarrollo Urbano	Coordinador ejecutivo
	Sistema de Tren Eléctrico Urbano	Director de Macrobús
	Sistema de Tren Eléctrico Urbano	Director General
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Jalisco)	Titular delegacional Titular delegacional
	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Subdirección General de Sustentabilidad
	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Subdirección General de Administración de Cartera
	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	Subdirección General de Crédito
	Instituto Jalisciense de la Vivienda	Director general
	Procuraduría de Desarrollo Urbano	Procurador
	Instituto Metropolitano de Planeación del AMG	Director general
	Gestión Integral de la Ciudad (Zapopan)	Coordinadora
	Sistema de Tren Eléctrico Urbano	Coordinador ejecutivo
	Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco	Director de Investigación y Proyectos
	Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial	Director de Área de Planeación Urbana Regional y Estatal
	Gestión Integral de la Ciudad (Guadalajara)	Coordinadora
	Consejo Estatal de Desarrollo Urbano	Coordinador ejecutivo
	Instituto Metropolitano de Planeación del AMG	Director general
	Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial	Director General de Planeación y Gestión Urbana
	Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco	Director de Movilidad No Motorizada
	Junta de Coordinación Metropolitana	Pablo Lemus
	Gestión Integral de la Ciudad (Zapopan)	Coordinadora

Gubernamentales	Gestión Integral de la Ciudad (Guadalajara)	Coordinadora
	Ordenamiento del Territorio Guadalajara	Director
	Movilidad y Transporte Guadalajara	Director
	Cabildo de Guadalajara	Regidor Presidente de la comisión de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable
	Instituto municipal de la vivienda de Guadalajara	Director General
Sector privado	Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda (Jalisco)	Presidente
	Grupo San Carlos	Director General
	Sólido Ruba	Director General
	Casas GEO	Director General
	Javer	Director General
	Urbi	Director General
	Consorcio Inmobiliario GIG	Director General
	Black Sheep / Optiterra	Director
	Desarrolladora Tierra y armonía	Director General
	Primer Cuadro (a través de la comercializadora UEST)	Coordinador de Comercialización
	IDEX	Director General
	dimmo Desarrollos Inmobiliarios	Director General
	GVA & Asociados	Director general
	Ciudad Creativa Digital	Director de Proyectos Urbanos
	Casillas más Casillas	Director comercial
	Optiterra Desarrolladora	Director General
	IDEAL Desarrollos	Director General

Sector privado	BBVA research	Economista Jefe de BBVA Bancomer en México
	Colegio de Arquitectos del Estado de Jalisco	Presidente
	Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Jalisco	Presidente
	Cámara Nacional de Empresas de Consultoría	Presidente
	Camara Mexicana de la Industria de la Construcción (Jalisco)	Presidente
	Colegio de Notarios de Jalisco	Presidente
Sociedad organizada	Parlamento de colonias	Presidente
	Red ciudadana	Presidente
	ONU_HABITAT	Coordinador de proyectos en Jalisco
	Consejo Ciudadano Metropolitano	Presidente
Académicos	U. de G. / CUCEA	Investigador SNI nivel 1
	U. de G. / CUCEA	Investigador SNI nivel 1
	U. de G.	Investigador
	U. de G / CUAAD / CIMA	Investigador
	U. de G. / Consultor Privado	Investigador
	ITESO	Investigador
	Tec de Monterrey	Investigador
	ESARQ	Investigador

Anexo 2

Pautas de entrevista estructurada

1. Entrevista a desarrolladores inmobiliarios

1.1 Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG

Datos generales

- a. ¿Podría decirnos su nombre, dónde trabaja y su puesto?
- b. ¿Cuál es el principal mercado en el que se enfoca su empresa?
- c. ¿Cuántos años de experiencia tiene la empresa en el ramo?
- d. ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?
- e. ¿Cuáles son los criterios más importantes para elegir una ubicación de acuerdo a su tipo de mercado?
- f. ¿Cuáles son las principales limitantes para adquirir suelo intraurbano?

Densificación

- a. La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿A qué obedece el reciente empuje a la vivienda vertical en la ciudad?
- b. ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre las corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (Incorporar el valor del suelo diferencial)
- c. ¿Qué mercado es el idóneo para vivienda vertical cercana a transporte público masivo?
- d. La vivienda vertical se concentra en ciertas áreas de Guadalajara y Zapopan ¿Qué pasa con el oriente de la ciudad? ¿Qué limita las posibilidades de generar mayor rentabilidad en esa zona?
- e. ¿Qué tan atractivo es invertir en las intermediaciones del tren ligero y macrobús?
- f. ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, con cercanía al transporte público masivo?

Movilidad Residencial e Integración Social

- a. Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- b. ¿Qué tipología de vivienda sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?

- c. En los últimos sexenios se dio un fuerte impulso a la vivienda unifamiliar suburbana. Sin embargo, muchos desarrollos no tuvieron éxito por diversos factores. La pregunta es: ¿Sigue siendo viable este modelo de desarrollo de vivienda, considerando las condiciones actuales? ¿Qué adaptaciones requiere este modelo suburbano?
- d. Respecto a los conjuntos habitacionales con viviendas deshabitadas o vacantes, ¿qué hace falta para que se reintegren al mercado de vivienda actual? (Desde la empresa y desde el gobierno)
- e. Existe una tendencia de política pública de integrar diferentes tipologías de vivienda y distintos grupos socioeconómicos en un mismo proyecto inmobiliario. ¿Qué tan viable es esta idea? ¿De qué manera puede ser viable en el mercado?

Planeación y Normatividad

- a. ¿El incremento del COS y el CUS en los PDU es suficiente para promover la vivienda vertical?
- b. ¿Cuáles son las características del predio óptimo para desarrollar vivienda vertical intraurbana?
- c. Las zonas intraurbanas suelen carecer de suelo libre de construcción y de lotes lo suficientemente grandes para desarrollos de gran tamaño, lo cual hace necesario procesos de demolición y/o fusión de lotes. ¿Qué tan determinante son estos factores para decidir invertir en esas zonas?
- d. ¿Diría usted que la normatividad actual, en el caso de Guadalajara, está facilitando o entorpeciendo proyectos de regeneración urbana?
- e. ¿Qué aspectos de la normatividad deben ser modificados para reducir el costo del desarrollo de vivienda vertical?
- f. Además de la densificación, se busca promover los usos mixtos, es decir, comercios y servicios compatibles con vivienda. ¿Hasta dónde la normatividad local debería exigir espacios para comercios y servicios en los proyectos?
- g. ¿Son los estacionamientos un elemento indispensable de sus estrategias de comercialización? ¿Por qué?
- h. ¿Qué tanto impacta el costo de construir estacionamientos en la rentabilidad de un proyecto de vivienda vertical?
- i. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- j. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- k. ¿Conoce los mecanismos de Transferencias de Derechos de Desarrollo del Código Urbano? ¿Qué falta para que se implementen de forma adecuada?

1.2 Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda

Perímetros de Contención Urbana

- a. La asignación del subsidio federal a la vivienda favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b. Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?

Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a. ¿Conoce el Programa de Consolidación de Reservas Urbanas de SEDATU?
- b. Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano, ¿cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo?

Promoción de la Vivienda en Renta

- a. Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué tan atractivo es este mercado para su empresa?
- b. Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la Comisión Nacional de Vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda, ¿qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?

1.3 Tercera sección: Vivienda y Movilidad

Conectividad y Accesibilidad

- a. La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- b. Fuera del ámbito de la normatividad, ¿qué tipo de intervención física debe hacer el sector público para atraer inversión privada al corredor de la línea 2 del tren ligero?
- c. ¿Qué criterios o estrategias de movilidad se están implementado en los nuevos desarrollos de su empresa? ¿Qué se está haciendo para facilitar la movilidad de peatones y ciclistas?

Desarrollo Orientado al Transporte

- a. ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b. El Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Considera que en su mercado de vivienda es posible implementar criterios DOT?
- c. En contraposición al modelo horizontal y periférico ¿Cree que existen áreas de oportunidad para desarrollar vivienda vertical intraurbana?
- d. ¿Qué condiciones debe proveer el gobierno para que sea posible implementar criterios DOT en su mercado de vivienda?

2. Entrevista a académicos

2.1 Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG

Datos generales

- a. ¿Podría decirnos su nombre, en qué institución labora y cuáles su puesto?
- b. ¿Qué temáticas específicas abordan en su cuerpo académico, en relación al desarrollo urbano, transporte y vivienda?
- c. ¿Cuántos años de experiencia tiene en su área de investigación?
- d. ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?

Densificación

- a. La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿Por qué tenemos este repunte de la vivienda vertical en nuestra ciudad? ¿Qué actores lo promueven y por qué?
- b. ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre las corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (Incorporar el valor del suelo diferencial)
- c. ¿Qué mercado es el idóneo para vivienda vertical cercana a transporte público masivo?
- d. ¿Considera que las intermediaciones del tren ligero y macrobús están atrayendo inversión inmobiliaria? ¿Se está aprovechando su potencial?
- e. ¿Qué pasa con la vivienda vertical social? ¿Cómo está participando en este contexto de densificación en la ZMG?
- f. ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, en cercanía con el transporte público masivo? ¿Cómo sería viable?
- g. Más allá de la política y lo normativo, ¿qué estructura institucional se requiere para lograr la promoción de vivienda vertical social? ¿Ya la tenemos? ¿Funciona?
- h. Además de los grandes desarrolladores privados, ¿quién más puede participar en el desarrollo de una ciudad compacta? (Aterrizar en la autoconstrucción)
- i. ¿Qué tan indispensable es la vivienda vertical para promover la ciudad compacta?

Movilidad residencial e integración social

- a. Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- b. ¿Qué tipología de vivienda y modalidad de tenencia sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- c. ¿Qué hacemos con los conjuntos habitacionales periféricos que están abandonados o permanecen vacantes? ¿Se pueden rescatar?
- d. Existe un ideal de política pública de integrar vivienda social en proyectos inmobiliarios dirigidos a ingresos medios y altos. ¿De qué manera puede el gobierno asegurar este tipo de integración socio-residencial?

Planeación y Normatividad

- a. Los tres niveles de gobierno tienen diferentes atribuciones para promover y regular la vivienda vertical intraurbana. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayor injerencia para su exitosa promoción? ¿De qué forma?
- b. ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- c. Además de la densificación, el gobierno federal busca promover los usos mixtos compatibles con vivienda. ¿Qué impacto tendría en los precios del suelo?
- d. ¿Qué tipo de regulación urbanística es básica para hacer viables las plantas bajas activas? (Más allá de la zonificación bidimensional)
- e. ¿De qué forma puede el gobierno local controlar la competencia entre usos terciarios y habitacionales para evitar el alza de los precios y el eventual desplazamiento de la vivienda?
- f. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- g. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- h. ¿Quién sería el actor más interesado en reducir la cantidad de estacionamientos exigidos en la normatividad? ¿Quién sería el más afectado?
- i. ¿Diría usted que la normatividad actual, en el caso de Guadalajara, está facilitando o entorpeciendo proyectos de regeneración urbana? (Demolición, fusión de lotes, etc.)
- j. La normatividad local permite delimitar zonas generadoras y receptoras de derechos de desarrollo, lo cual permite distribuir de forma más equilibrada la concentración de la inversión. ¿Qué falta hacer para que opere de forma efectiva en beneficio de zonas menos atractivas, por ejemplo: el oriente de la ciudad?
- k. En su opinión, ¿cuáles serían los instrumentos normativos más idóneos para capturar las plusvalías? ¿Está debidamente normado en Jalisco?

2.2 Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda

Perímetros de Contención Urbana

- a. El programa “Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda”, otorga subsidio a personas para la compra, mejoramiento o ampliación de vivienda. La asignación del apoyo económico favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?

- b.** Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?
- c.** ¿Cómo podrían los municipios complementar esta política de contención?

Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a.** ¿Conoce el programa de Consolidación de Reservas Urbanas de SEDATU?
- b.** Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano, ¿cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo? ¿Es el subsidio la mejor manera de lograrlo?

Promoción de la vivienda en renta

- a.** Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué se necesita para que se desarrolle a mayor escala?
- b.** Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la Comisión Nacional de Vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda. ¿Qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?
- c.** ¿Debería y podría el gobierno tener una participación directa en el mercado de vivienda social en renta? ¿Cuál sería la principal limitante?

2.3 Tercera sección: Desarrollo Orientado al Transporte

Conectividad y Accesibilidad

- a.** Los desarrolladores se guían principalmente por la rentabilidad que ofrece el valor del suelo, lo cual los lleva a las periferias. Sin embargo, es claro que muchos desarrollos periféricos han fracasado. La pregunta es: ¿Qué componentes le faltaron a la lógica de esta estrategia inmobiliaria? ¿Aprendieron la lección?
- b.** La zona centro es la mejor servida de transporte público masivo, además de contar con la mayor concentración de empleos y todo tipo de equipamientos y servicios. Sin embargo, es la zona que presenta mayor despo- blamiento, registra porcentajes de viviendas deshabitadas entre 20 y 50%. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Cómo podemos recuperar población?
- c.** La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben pro- veer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- d.** Tratándose de zonas deprimidas pero bien conectadas, como la línea 2 del tren ligero, ¿qué tipo de obra deben realizar los gobiernos para que esta zona sea más atractiva a los inmobiliarios?
- e.** El macrobús y el tren ligero 1 y 2 dan servicio al 14.35% de la población de la ZMG en un radio de 800 m. Con la implementación de la línea 3 subirá a sólo 18.75% (otras ciudades superan el 50%). ¿A qué se debe esta baja cobertura?

9. Desarrollo Orientado al Transporte

- a.** ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b.** El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urba- no sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reduc- ción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Qué elementos clave deben pro- veer los gobiernos para que los inversores privados interesen en este modelo de desarrollo?
- c.** ¿Qué nivel de gobierno tiene mayores competencias para promover los DOT? ¿Cuál es su principal debilidad en este sentido?
- d.** El DOT involucra diferentes áreas de la gestión municipal: usos de sue- lo, movilidad, vivienda, espacio público, cultura, etc. ¿De qué forma puede facilitarse la coordinación intersectorial para promover adecua- damente los DOT desde el gobierno local? ¿Qué se requiere para que la política de movilidad y de usos de suelo sean congruentes entre sí?

3. Entrevista a funcionarios públicos

3.1 Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG

Datos generales

- a. ¿Podría decirnos su nombre, en qué dependencia labora y cuál es su puesto?
- b. ¿Qué competencias tiene su dependencia en relación a vivienda / planeación urbana / movilidad (elegir una según el perfil del entrevistado)
- c. ¿Cuántos años de experiencia tiene en su área de gestión?
- d. ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?

Densificación

- a. La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿Por qué tenemos este repunte de la vivienda vertical en nuestra ciudad? ¿Qué actores lo promueven y por qué?
- b. ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre las corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (Incorporar el valor del suelo diferencial)
- c. ¿Considera que las intermediaciones del tren ligero y macrobús están atrayendo inversión inmobiliaria? ¿Se está aprovechando su potencial?
- d. ¿Qué pasa con la vivienda vertical social? ¿Cómo está participando en este contexto de densificación en la ZMG?
- e. ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, en cercanía con el transporte público masivo? ¿Cómo sería viable?
- f. Más allá de la política y lo normativo, ¿qué estructura institucional se requiere para lograr la promoción de vivienda vertical social? ¿Ya la tenemos? ¿Funciona?
- g. Además de los grandes desarrolladores privados, ¿quién más puede participar en el desarrollo de una ciudad compacta? (Aterrizar en la autoconstrucción)
- h. ¿Qué tan indispensable es la vivienda vertical para promover la ciudad compacta?

Movilidad residencial e integración social

- a. Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?

- b. ¿Qué tipología de vivienda y modalidad de tenencia sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- c. ¿Qué hacemos con los conjuntos habitacionales periféricos que están abandonados o permanecen vacantes? ¿Se pueden rescatar?
- d. Existe un ideal de política pública de integrar vivienda social en proyectos inmobiliarios dirigidos a ingresos medios y altos. ¿De qué manera puede el gobierno asegurar este tipo de integración socio-residencial?

Planeación y Normatividad

- a. Los tres niveles de gobierno tienen diferentes atribuciones para promover y regular la vivienda vertical intraurbana. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayor injerencia para su exitosa promoción? ¿De qué forma?
- b. ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- c. Además de la densificación, el gobierno federal busca promover los usos mixtos compatibles con vivienda. ¿Qué impacto tendría en los precios del suelo?
- d. ¿Cómo puede el gobierno local promover las plantas bajas activas? ¿Tiene repercusión en el precio del suelo?
- e. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- f. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- g. ¿Quién sería el actor más interesado en reducir la cantidad de estacionamientos exigidos en la normatividad? ¿Quién sería el más afectado?
- h. ¿Qué se necesita para que se faciliten los proyectos de regeneración urbana en Guadalajara? (Demolición, fusión de lotes, etc.)
- i. La normatividad local permite delimitar zonas generadoras y receptoras de derechos de desarrollo, lo cual permite distribuir de forma más equilibrada la concentración de la inversión. ¿Qué falta hacer para que opere de forma efectiva en beneficio de zonas menos atractivas, por ejemplo: el oriente de la ciudad?
- j. En su opinión, ¿cuáles serían los instrumentos normativos más idóneos para capturar las plusvalías? ¿Está debidamente normado en Jalisco?

3.2 Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda

Perímetros de Contención Urbana

- a. El programa “Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda”, otorga subsidio a personas para la compra, mejoramiento o

- ampliación de vivienda. La asignación del apoyo económico favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b.** Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?
 - c.** ¿Cómo podrían los municipios complementar esta política de contención?

Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a.** ¿Conoce el programa de Consolidación de Reservas Urbanas de SEDATU?
- b.** Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano, ¿cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo? ¿Es el subsidio la mejor manera de lograrlo?

Promoción de la vivienda en renta

- a.** Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué se necesita para que se desarrolle a mayor escala?
- b.** Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la Comisión Nacional de Vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda, ¿qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?
- c.** ¿Debería y podría el gobierno tener una participación directa en el mercado de vivienda social en renta? ¿Cuál sería la principal limitante?

3.3 Tercera sección: Desarrollo Orientado al Transporte

Conectividad y Accesibilidad

- a.** Los desarrolladores se guían principalmente por la rentabilidad que ofrece el valor del suelo, lo cual los lleva a las periferias. Sin embargo, es claro que muchos desarrollos periféricos han fracasado. La pregunta es: ¿Qué componentes le faltaron a la lógica de esta estrategia inmobiliaria? ¿Aprendieron la lección?
- b.** La zona centro es la mejor servida de transporte público masivo, además de contar con la mayor concentración de empleos y todo tipo de equipamientos y servicios. Sin embargo, es la zona que presenta mayor despoblamiento, registra porcentajes de viviendas deshabitadas entre 20 y 50%. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Cómo podemos recuperar población?
- c.** La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- d.** Tratándose de zonas deprimidas pero bien conectadas, como la línea 2 del tren ligero, ¿qué tipo de obra debe realizar los gobiernos para que esta zona sea más atractiva a los inmobiliarios?
- e.** El macrobús y el tren ligero 1 y 2 dan servicio al 14.35% de la población de la ZMG en un radio de 800 m. Con la implementación de la línea 3 subirá a sólo 18.75% (otras ciudades superan el 50%). ¿A qué se debe esta baja cobertura?

Desarrollo Orientado al Transporte

- a.** ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b.** El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Qué elementos clave debe proveer los gobiernos para que los inversores privados se interesen en este modelo de desarrollo?
- c.** ¿Qué nivel de gobierno tiene mayores competencias para promover los DOT? ¿Cuál es su principal debilidad en este sentido?
- d.** El DOT involucra diferentes áreas de la gestión municipal: usos de suelo, movilidad, vivienda, espacio público, cultura, etc. ¿De qué forma puede facilitarse la coordinación intersectorial para promover adecuadamente los DOT desde el gobierno local? ¿Qué se requiere para que la política de movilidad y de usos de suelo sean congruentes entre sí?

4. Entrevista a sociedad civil

4.1 Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG

Datos generales

- a. ¿Podría decirnos su nombre, en qué institución representa y cuál es su puesto?
- b. ¿Qué temáticas específicas abordan en su institución, en relación al desarrollo urbano, transporte y vivienda?
- c. ¿Cuántos años tiene al frente de la institución?
- d. ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?

Densificación

- a. La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿Por qué tenemos este repunte de la vivienda vertical en nuestra ciudad? ¿Qué actores lo promueven y por qué?
- b. ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre los corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (Incorporar el valor del suelo diferencial)
- c. ¿Qué mercado es el idóneo para vivienda vertical cercana a transporte público masivo?
- d. ¿Considera que las intermediaciones del tren ligero y macrobús están atrayendo inversión inmobiliaria? ¿Se está aprovechando su potencial?
- e. ¿Qué pasa con la vivienda vertical social? ¿Cómo está participando en este contexto de densificación en la ZMG?
- f. ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, en cercanía con el transporte público masivo? ¿Cómo sería viable?
- g. Más allá de la política y lo normativo, ¿qué estructura institucional se requiere para lograr la promoción de vivienda vertical social? ¿Ya la tenemos? ¿Funciona?
- h. Además de los grandes desarrolladores privados, ¿quién más puede participar en el desarrollo de una ciudad compacta? (Aterrizar en la autoconstrucción)
- i. ¿Qué tan indispensable es la vivienda vertical para promover la ciudad compacta?

Movilidad residencial e integración social

- a. Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- b. ¿Qué tipología de vivienda y modalidad de tenencia sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- c. ¿Qué hacemos con los conjuntos habitacionales periféricos que están abandonados o permanecen vacantes? ¿Se pueden rescatar?
- d. Existe un ideal de política pública de integrar vivienda social en proyectos inmobiliarios dirigidos a ingresos medios y altos. ¿De qué manera puede el gobierno asegurar este tipo de integración socio-residencial?

Planeación y Normatividad

- a. Los tres niveles de gobierno tienen diferentes atribuciones para promover y regular la vivienda vertical intraurbana. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayor injerencia para su exitosa promoción? ¿De qué forma?
- b. ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- c. Además de la densificación, el gobierno federal busca promover los usos mixtos compatibles con vivienda. ¿Qué impacto tendría en los precios del suelo?
- d. ¿Qué tipo de regulación urbanística es básica para hacer viables las plantas bajas activas? (Más allá de la zonificación bidimensional)
- e. ¿De qué forma puede el gobierno local controlar la competencia entre usos terciarios y habitacionales para evitar el alza de los precios y el eventual desplazamiento de la vivienda?
- f. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- g. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- h. ¿Quién sería el actor más interesado en reducir la cantidad de estacionamientos exigidos en la normatividad? ¿Quién sería el más afectado?
- i. ¿Diría usted que la normatividad actual, en el caso de Guadalajara, está facilitando o entorpeciendo proyectos de regeneración urbana? (Demolición, fusión de lotes, etc.)
- j. La normatividad local permite delimitar zonas generadoras y receptoras de derechos de desarrollo, lo cual permite distribuir de forma más equilibrada la concentración de la inversión. ¿Qué falta hacer para que opere de forma efectiva en beneficio de zonas menos atractivas, por ejemplo: el oriente de la ciudad?

4.2 Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda

Perímetros de Contención Urbana

- a. El programa “Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda”, otorga subsidio a personas para la compra, mejoramiento o ampliación de vivienda. La asignación del apoyo económico favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b. Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?
- c. ¿Cómo podrían los municipios complementar esta política de contención?

Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a. ¿Conoce el programa de Consolidación de Reservas Urbanas de SEDATU?
- b. Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano, ¿cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo? ¿Es el subsidio la mejor manera de lograrlo?

Promoción de la vivienda en renta

- a. Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué se necesita para que se desarrolle a mayor escala?
- b. Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la Comisión Nacional de Vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda. ¿Qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?
- c. ¿Debería y podría el gobierno tener una participación directa en el mercado de vivienda social en renta? ¿Cuál sería la principal limitante?

4.3 Tercera sección: Desarrollo Orientado al Transporte

Conectividad y Accesibilidad

- a. Los desarrolladores se guían principalmente por la rentabilidad que ofrece el valor del suelo, lo cual los lleva a las periferias. Sin embargo, es claro que muchos desarrollos periféricos han fracasado. La pregunta es: ¿Qué componentes le faltaron a la lógica de esta estrategia inmobiliaria? ¿Aprendieron la lección?
- b. La zona centro es la mejor servida de transporte público masivo, además de contar con la mayor concentración de empleos y todo tipo de equipamientos y servicios. Sin embargo, es la zona que presenta mayor despoblamiento, registra porcentajes de viviendas deshabitadas entre 20 y 50%. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Cómo podemos recuperar población?
- c. La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- d. Tratándose de zonas deprimidas pero bien conectadas, como la línea 2 del tren ligero ¿Qué tipo de obra deben realizar los gobiernos para que esta zona sea más atractiva a los inmobiliarios?
- e. El macrobús y el tren ligero 1 y 2 dan servicio al 14.35% de la población de la ZMG en un radio de 800 m. Con la implementación de la línea 3 subirá a sólo 18.75% (otras ciudades superan el 50%). ¿A qué se debe esta baja cobertura?

Desarrollo Orientado al Transporte

- a. ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b. El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Qué elementos clave deben proveer los gobiernos para que los inversores privados interesen en este modelo de desarrollo?
- c. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayores competencias para promover los DOT? ¿Cuál es su principal debilidad en este sentido?
- d. El DOT involucra diferentes áreas de la gestión municipal: usos de suelo, movilidad, vivienda, espacio público, cultura, etc. ¿De qué forma puede facilitarse la coordinación intersectorial para promover adecuadamente los DOT desde el gobierno local? ¿Qué se requiere para que la política de movilidad y de usos de suelo sean congruentes entre sí?

Anexo 3

Libro de códigos para las entrevistas DOT

1. Mercado de vivienda vertical

1.1 Actores y responsables	
Código	Actores y responsables
Descripción breve	<p>Cuando se menciona o se responsabiliza a ciertos actores del ámbito académico, funcionarios públicos y desarrolladores.</p> <p>Personas con conocimientos o facultades específicas que con sus opiniones y acciones influyen en el proyecto.</p>
Descripción ampliada	<p>Cuando se menciona o se responsabiliza a ciertos actores del ámbito académico, funcionarios públicos y desarrolladores, en general son personas con conocimientos o facultades cuya aportación es esencial, pues sus habilidades y capacidad de intervención favorecen el cumplimiento de los objetivos, en este caso como aportadores de información. Pueden ser representantes de organizaciones, instituciones, empresas o incluso de un juicio.</p> <p>También se hace mención de responsabilidades a entes públicos.</p>
Cuándo usar el código	<p>Se utiliza el código cuando los entrevistados mencionan directamente a un actor o también cuando se le otorgue responsabilidades, sin que existan juicios de valor o evaluación de sus responsabilidad.</p>
Cuándo no usarlo	<p>No se utiliza este código cuando se menciona indirectamente a algún actor, con lo cual no hay claridad ni exactitud del comentario ni de las responsabilidades correspondientes. tampoco se utiliza cuando existen juicios de valor o evaluación de responsabilidades.</p>

1.2 Tamaño del predio	
Código	Tamaño del predio
Descripción breve	<p>Corresponde al tamaño de los predios que requieren los desarrolladores para poder desarrollar vivienda vertical.</p>
Descripción ampliada	<p>Los entrevistados expresan los obstáculos que representa no contar con predios de un tamaño “óptimo” para la promoción de vivienda vertical, especialmente en el municipio de Guadalajara, donde en zonas como el Centro Histórico, el tamaño de los predios complica el desarrollo de vivienda vertical. La demolición y fusión de lotes parece una alternativa, sin embargo también puede suponer algunos obstáculos.</p>
Cuándo usar el código	<p>Se utiliza este código cuando los entrevistados mencionan, explican y evalúan el tamaño del predio y el proceso de división cada vez más pequeño de las propiedades o superficies urbanas, generalmente en zonas céntricas de la ciudad.</p>
Cuándo no usarlo	<p>No se utiliza este código cuando se mencionen los procesos de parcelamiento o división de superficies o propiedades en sectores periféricos de la zona metropolitana.</p>

1.3 Captación de plusvalía	
Código	Captación de plusvalía
Descripción breve	<p>Se refiere a los mecanismos de recolección de recursos de los que puede disponer el estado, para recuperar el aumento en el valor del suelo privado, producto de una inversión con capital público.</p>
Descripción ampliada	<p>La captación de plusvalías es un instrumento de redistribución que puede garantizar que la plusvalía generada no quede en manos de un privado, sino que pueda ser redistribuida a grupos más vulnerables. Se trata de la identificación por parte de los actores entrevistados de las mecánicas que se pueden implementar y los beneficios sociales que pueden representar.</p>
Cuándo usar el código	<p>Se utiliza este código cuando a los entrevistados se les pregunta directamente sobre la captación de plusvalía, destacando su conocimiento o desconocimiento, opinión y propuestas sobre el tema. También se considera cuando, sin preguntarle directamente del tema, utiliza de manera correcta el concepto de captación de plusvalía.</p>
Cuándo no usarlo	<p>No se utiliza este código cuando a los entrevistados no se les pregunta directamente sobre esto y utilizan este concepto de manera errónea. Generalmente cuando lo asocian a la plusvalía del mercado de la vivienda y el precio del suelo como estrategia de negocio, quedando aquella plusvalía en mano de los desarrolladores inmobiliarios o particulares.</p>

1.4 Centro Histórico y verticalización	
Código	Centro histórico y verticalización
Descripción breve	Compatibilidad de construcción de vivienda vertical en el Centro Histórico de la ciudad de Guadalajara.
Descripción ampliada	Visualización de beneficios, oportunidades y obstáculos de la construcción de vivienda vertical dentro del centro histórico, considerando aspectos económicos, sociales, legales y fisonómicos.
Cuándo usar el código	Se utiliza el código cuando los entrevistados se refieren a la construcción vertical en el Centro Histórico de la ciudad de Guadalajara, o cuando mencionan a modo de ejemplo/referencia la construcción vertical en el centro histórico de otra ciudad.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona la construcción vertical fuera del Centro Histórico de la ciudad de Guadalajara.

1.5 Desplazamiento de uso habitacional	
Código	Desplazamiento uso habitacional
Descripción breve	Se refiere al desplazamiento del uso habitacional, como resultado de la competencia por espacio entre usos terciarios y habitacionales, de centralidades o zonas históricamente de vocación habitacional a otras áreas de la ciudad.
Descripción ampliada	La competencia entre usos terciarios y habitacionales genera alza del precio del suelo y características incompatibles con la vivienda como; exceso de ruido, basura e inseguridad, esto expulsa al uso habitacional hacia otras áreas de la ciudad que no son siempre las mejor servidas en cuanto a equipamiento e infraestructura.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando los entrevistados mencionan el desplazamiento de la población por el cambio de uso habitacional a uso terciario, haciendo referencia a las zonas céntricas, históricas y de corredores de transporte público masivo.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona el desplazamiento de uso habitacional en zonas que no son céntricas, históricas y cercanas a corredores de transporte público masivo.

1.6 Dinámica precios de demanda (Valor precio suelo y valor precio vivienda)	
Código	Dinámica precios de demanda
Descripción breve	Conjunto de características de la vivienda que determinan el precio de venta en función del grupo social, el costo de producción de la edificación y el precio del suelo.
Descripción ampliada	Se refiere a la determinación de los precios de venta del inmueble por parte del promotor inmobiliario. Generalmente los promotores valoran la rentabilidad de una inversión, según las necesidades del mercado, el costo de producción de una edificación y el precio del suelo. Se discute cómo la acción del estado influye en la formación de precios, y los obstáculos a los que los desarrolladores se enfrentarían para construir vivienda vertical en las inmediaciones del transporte público masivo.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando se mencionan los factores que inciden en la promoción inmobiliaria que finalmente inciden en el costo de venta final de un inmueble, principalmente el precio del suelo.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona la ganancia o plusvalía de la vivienda o precio de suelo sin hacer alusión a los factores que inciden en esto. También cuando se ejemplifica con otras experiencias pero que están mal descritas y no se mencionan los factores que inciden en la dinámica del precio de la demanda.

1.7 Sobre regulación	
Código	Sobre regulación
Descripción breve	Limitación a la construcción y transformación del desarrollo inmobiliario a partir de disposiciones legales, que puede causar conflicto a la innovación o incluso a la adaptación de las demandas.
Descripción ampliada	Normas legales incorporadas en reglamentos y planes parciales de desarrollo que condicionan el desarrollo de la vivienda a ciertos parámetros, dejando de lado nuevas tipologías de construcción, más acorde a necesidades recientes y las demandas del mercado.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando se mencionan las regulaciones que limitan o restringe el desarrollo inmobiliario, tanto en zonas céntricas como en zonas periféricas.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se mencionan regulaciones que promocionan el desarrollo inmobiliario y tienen una evaluación positiva por parte de los entrevistados, o de zonas donde las regulaciones no son tan restrictivas.

1.8 Vivienda social intraurbana

Código	Vivienda social intraurbana
Descripción breve	Vivienda dentro de la mancha urbana cuyo nivel de producción y precio de venta es exógeno al mercado, pues deriva de una decisión del Estado.
Descripción ampliada	Su producción representa una responsabilidad social particular, puesto que; su calidad, disponibilidad e inserción en la ciudad, expresan un deseo de organizar a la sociedad, respondiendo a la demanda de vivienda para grupos vulnerables, por ello el Estado conjuga una política de subsidios que pretende una producción y adquisición a bajo costo.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando en lo extenso de las entrevistas se mencionan las zonas intraurbana, existiendo evaluación y propuestas por parte de los entrevistados sobre la vivienda sociale en estas zonas.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona la vivienda en zonas intraurbanas sin hacer referencia a la vivienda social.

1.9 Vivienda vertical

Código	Vivienda vertical
Descripción breve	Modelo de vivienda considerado una alternativa para el aprovechamiento del suelo y la red de servicios existentes, como el transporte público.
Descripción ampliada	<p>Se le nombra así al uso habitacional plurifamiliar vertical. Son viviendas o departamentos agrupados en edificios cuyas unidades están superpuestas, en un número mayor a dos unidades. Este modelo de vivienda es considerado por su uso para la redensificación, promoción de las ciudades compactas y posesión de elementos que atienden las necesidades de centralidad. A los entrevistados se les pregunta directamente si esta es una alternativa a la escasez de reservas urbanas, y se le vincula de manera general con los corredores urbanos y los usos mixtos.</p> <p>También se considera la vivienda vertical social. Sin embargo, la vivienda vertical social se diferencia debido a la disponibilidad de suelo a un bajo costo, el cual garantiza el fácil acceso a la compra de un inmueble.</p>
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se pregunta directamente sobre la vivienda vertical o cuando lo mencionan a lo largo de las entrevistas. Se considera también el sub-código vivienda vertical social cuando se hace mención específica del uso social de esta, y factores a considerar al momento de construirla para estos fines.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la vivienda vertical en el Centro Histórico de Guadalajara, o cuando se habla de la vivienda social sin hacer mención a la vivienda vertical.

1.10 Zona intraurbana y transporte

Código	Zona intraurbana y transporte
Descripción breve	Áreas urbanas dentro de los límites del centro de población y conectadas con transporte público masivo.
Descripción ampliada	Estas zonas son estructuradas mediante el sistema vial primario y secundario. Denotan una diferencia en las áreas urbanas que se encuentran fuera de las periferias, debido a su conexión con líneas de transporte público masivo. Los entrevistados diferencian estas zonas debido al costo del suelo y mención directa de cualidades óptimas de habitabilidad en relación al transporte público masivo.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando, directa e indirectamente, se mencionan y describen diversas cualidades de las zonas intraurbanas y su vinculación al transporte público.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona las zonas intraurbanas pero sin hacer alusión al transporte público.

1.11 Renta habitacional

Código	Renta habitacional
Descripción breve	Modalidad de acceso a la vivienda mediante el pago de una mensualidad al dueño de la propiedad.
Descripción ampliada	Se abordaron las ventajas y desventajas de esta modalidad de acceso a la vivienda, tanto para los usuarios como para los que la ofertan, y el papel que juegan promotores inmobiliarios y el Estado.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando se menciona la renta pero solo de uso habitacional.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la renta con fines y usos comerciales u otros ajenos al uso habitacional.

2. Nueva política de vivienda

2.1 Habitabilidad	
Código	Habitabilidad
Descripción breve	Noción conceptual que hace referencia tanto a cualidades físicas y sociales de la vivienda como a su entorno inmediato, es decir; cercanía a equipamientos, espacios públicos y servicios, que satisfacen las necesidades de la sociedad.
Descripción ampliada	Los actores entrevistados, al tratar el tema de la vivienda y su capacidad de satisfacer necesidades de la sociedad, se refieren a la proximidad de equipamiento, infraestructuras, espacios públicos y servicios como básicos para hacer de una zona habitable o incluso viable para promover un desarrollo inmobiliario de vivienda.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se mencionan y describen diversos factores y cualidades de la habitabilidad, como la infraestructura y equipamiento de uso público en relación al desarrollo inmobiliario de la vivienda.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la infraestructura o el equipamiento de uso público con objetivos distintos al de habitabilidad y el desarrollo inmobiliario de la vivienda.

2.2 Nivel actor público	
Código	Nivel actor público
Descripción breve	Hace referencia a un nivel de gobierno ya sea municipal, estatal o federal, capacitado para la aplicación de políticas públicas.
Descripción ampliada	Los entrevistados hacen referencia a los niveles de gobierno como un actor público con la facultad de la aplicación y promoción de políticas públicas, o instrumentos de planeación que regulen los desarrollos inmobiliarios. En su defecto, se considera actor público a alguna otra modalidad de autoridad que pudiese representar y coordinar dicha normativa.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los entrevistados mencionan o responsabilizan a uno o más niveles de gobierno frente a políticas y regulaciones que contribuyen a visualizar una nueva política pública.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona o responsabiliza a un nivel de gobierno sin contribuir con una propuesta o evaluación de la política de vivienda o cuando se relaciona solo al mercado de la vivienda.

2.3 Normativa, Planeación y Patrimonio	
Código	Normativa, planeación y patrimonio
Descripción breve	Normativa e instrumentos de planificación que inciden en el desarrollo de vivienda vertical intraurbana, así como las implicaciones de las normas patrimoniales.
Descripción ampliada	Se tratan de los distintos puntos de vista expuestos por parte de los entrevistados acerca del papel que están jugando las normas vigentes, instrumentos de planeación y normativa patrimonial, así como la vigencia de las mismas, es decir, si responden actualmente a las necesidades del mercado.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directa e indirectamente los entrevistados se refieren a la normativa, regulación, y planeación; que buscan cuidar, promover y conservar el patrimonio arquitectónico del Centro Histórico.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refiere a la planeación, normativa y regulación fuera del Centro Histórico y zonas de conservación y promoción del patrimonio arquitectónico.

2.4 Vivienda abandonada	
Código	Vivienda abandonada
Descripción breve	Se refiere a la vivienda abandonada o deshabitada en conjuntos habitacionales de interés social en la periferia de la ciudad.
Descripción ampliada	La vivienda abandonada es vivienda que no está ocupada y que además presenta cierto nivel de deterioro. Este abandono es generado no solo por la vivienda en sí misma sino también por diversos factores implícitos de su entorno como son; la lejanía a centros de trabajo y equipamientos, carencia de infraestructura y servicios, inseguridad, etc.
Cuándo usar el código	Se utiliza solo cuando los entrevistados se refieren a las viviendas de interés social en la zona periférica de la ciudad, considerando temas de infraestructura, servicios y equipamiento urbano, cuando lo relacionan directamente.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refieren a las viviendas abandonadas en el Centro Histórico o en otras zonas no periféricas; tampoco se utiliza cuando se menciona temas de infraestructura y equipamiento pero sin hacer la relación directa a las viviendas de interés social, para aquellos temas está el código de Habitabilidad.

2.5 Proyecto inmobiliario exitoso	
Código	Proyecto inmobiliario exitoso
Descripción breve	Descripción por parte de cada uno de los actores de un proyecto inmobiliario de vivienda exitoso.
Descripción ampliada	Al referirse a un proyecto inmobiliario exitoso los entrevistados consideran aspectos sociales, ambientales y económicos. Algunos de ellos concentran su participación en uno u otro tema dependiendo su perfil, además se agregan cualidades de habitabilidad.
Cuándo usar el código	Se utiliza el código cuando los entrevistados describen y comentan abiertamente sobre qué es para ellos un proyecto exitoso.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la infraestructura o el equipamiento de uso público con objetivos distintos al de habitabilidad y el desarrollo inmobiliario de la vivienda.

2.6 Dinámica familiar - Hogar (Integración socio-residencial y movilidad residencial)	
Código	Dinámica familiar
Descripción breve	Decisión personal de la elección de una vivienda, influida por factores particulares y externos. Destacando la nueva composición nuclear de la familia y el hogar en México.
Descripción ampliada	<p>Considerando las dinámicas culturales y las nuevas tendencias en México en la composición de las familias y hogares (disminución en el número de hijos, uni-parentales, grupos de pares, etc.), este código busca conocer la opinión y visión a futuro de los actores entrevistados, haciendo referencias a diversos temas como la selección de una vivienda en equis lugar a partir de la disponibilidad de ofertas, la capacidad de adquisición, las percepciones particulares de satisfacción y la utilidad económica. Haciendo referencia sobre el aspecto de la movilidad residencial.</p> <p>En este código también se contempla la integración socio-residencial, la cual se enfoca en la funcionalidad de un desarrollo inmobiliario que ofrezca la inclusión de habitantes con distinto poder de adquisición en un mismo espacio.</p>
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los entrevistados manifiestan su opinión, evaluación y propuestas que respondan a esta nueva dinámica familiar y en la composición de hogares.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando no profundizan o cuando solo mencionan brevemente estas nuevas dinámicas en el extenso de la entrevista.

2.7 Propuestas políticas públicas	
Código	Propuesta políticas públicas
Descripción breve	Los entrevistados proponen o esbozan ideas para desarrollar políticas públicas que ayuden a implementar la nueva política de vivienda, pero considerando otras dimensiones que inciden en paralelo con la políticas de vivienda existentes.
Descripción ampliada	<p>Se refiere a propuestas de políticas públicas, programas y estrategias que refuerzan las políticas de viviendas ya existentes, y que también contribuyen al modelo de desarrollo urbano DOT.</p> <p>Este código buscar reforzar la nueva política de vivienda, pero entendiendo que diversos problemas son multidimensionales (culturales, políticos, sociales, económicos, medioambientales, etc.), con lo cual se deben generar propuestas y estrategias, que en su conjunto contribuyen a la solución y disminución del problema.</p>
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los entrevistados se refiere a una evaluación y propuesta de una nueva política pública, que contribuya de manera directa e indirecta con el DOT.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando solo nombran o proponen una política pública sin describirla y explicarla; o cuando describe diversos temas desarrollados con los otros códigos de la Nueva Política de Vivienda.

3. Desarrollo Orientado al Transporte

3.1 Ciudades sustentables	
Código	Ciudades sustentables
Descripción breve	Los entrevistados se refieren al término sustentable para referirse a buenas prácticas en la promoción de vivienda y desarrollo urbano.
Descripción ampliada	La noción de sustentable remite al informe Brundtland, en el que se concibe el término de sustentable como aquella sociedad que satisface sus necesidades sin poner en riesgo las de generaciones futuras. Considera tres aspectos, económico, social y ambiental. Se trata pues de criterios que han sido transportados tanto al desarrollo urbano como a las viviendas.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directa e indirectamente los entrevistados mencionan, describen o evalúan programas y propuestas enfocadas a la construcción de ciudades sustentables.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando mencionan cualidades de las ciudades sustentables pero respondiendo a temas del modelo de desarrollo urbano DOT.

3.2 Cobertura tren ligero	
Código	Cobertura tren ligero
Descripción breve	Descripción del entorno y comportamiento de usuarios y residentes en relación a la cobertura del tren ligero, considerando un radio de 800 metros de su eje lineal.
Descripción ampliada	Opinión y evaluación sobre la capacidad de atracción de usuarios residentes en un radio de 800 metros al tren ligero, como lo marca ITDP en el DOT con la intención de que los usuarios puedan acceder a pie. Describiendo también cualidades de habitabilidad del entorno y comportamiento de traslado de la población en general. Además de considerar la conexión e integración con otros medios de transporte masivo.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los actores entrevistados mencionan directamente la cobertura del tren ligero, evaluando el comportamiento de los usuarios y residentes a un radio de 800 metros.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando sólo se menciona al tren ligero como medio de transporte y además sin hacer una relación directa a la cobertura y comportamiento de la población en su entorno.

3.3 Corredores transporte público	
Código	Corredores transporte público
Descripción breve	Corredores viales existentes con transporte público masivo.
Descripción ampliada	Líneas de transporte público que fungen como conexión primaria intraurbana e interurbana, en donde se propicia el uso de suelo mixto, que conjugado con esquemas de planeación favorece a la densificación (vivienda vertical) dentro de la ciudad.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los entrevistados mencionan, describen, evalúan y proponen cualidades o estrategias para promocionar y mejorar el servicio y cobertura del transporte público.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refieren al transporte público que no es de uso urbano.

3.4 DOT	
Código	DOT
Descripción breve	El modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) es un conjunto de estrategias de desarrollo en torno a las líneas de transporte masivo que incentivan la densificación y los usos de suelo mixtos.
Descripción ampliada	Es un conjunto de estrategias que fomentan un crecimiento urbano vinculado a una movilidad eficaz, promoviendo una ciudad accesible y sustentable; el DOT ha sido un éxito en las ciudades que lo han implementado, entre otras, Denver, Curitiba y Hong Kong. El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) ha desarrollado estudios que promueven y sustentan dichas estrategias en ciudades mexicanas.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando de manera directa los entrevistados comentan, opinan y describen cualidades que debe o debería tener el DOT.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando en el extenso de las entrevistas los entrevistados mencionan cualidades u objetivos del DOT, pero sin hacer mención directa de este, ya que aquellos comentarios conforman otros códigos y temas de la investigación.

3.5 Estacionamiento	
Código	Estacionamiento
Descripción breve	Espacio privado dentro de un terreno con uso habitacional, destinado a guardar vehículos generalmente privados.
Descripción ampliada	Corresponde a la discusión de si el estacionamiento es un elemento necesario para que una vivienda sea atractiva al mercado, bajo las propuestas y estrategias del DOT, y puntualizando en cómo la normativa de desarrollo urbano le exige a los desarrolladores cierta cantidad y tamaño de estos. Se aborda también los estacionamientos como condicionante del precio final de la vivienda en las promociones de interés social.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se mencionan y evalúan los estacionamientos para los proyectos de viviendas de interés social y vertical orientadas al modelo urbano del DOT.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona este código sin hacer directa relación al DOT, generalmente describiéndolo como uno de los factores en la dinámica de precios de la demanda o la regulación y normativa de estos en los proyectos inmobiliarios.

3.6 ITDP México	
Código	ITDP
Descripción breve	Se refiere al Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (por sus siglas en inglés).
Descripción ampliada	El ITDP es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel mundial. Cuenta con oficinas en distintos países de Latinoamérica, entre ellos México. Actualmente se encuentra trabajando con autoridades federales y locales, así como también, con expertos en el campo para buscar los principales retos y oportunidades en la promoción de vivienda vertical social con criterios de DOT en la Zona Metropolitana de Guadalajara.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directamente se menciona el ITDP en el extenso de las entrevistas, focalizándose principalmente en el conocimiento o desconocimiento de los actores sobre este instituto y de sus objetivos/propuestas.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se mencionan o describen objetivos, propuestas y estrategias del ITDP pero sin hacer mención de este instituto o sus programas.

3.7 Obstáculos-retos	
Código	Obstáculos-retos
Descripción breve	Se refiere a los obstáculos y retos que los actores entrevistados identifican para la promoción de vivienda vertical intraurbana.
Descripción ampliada	Algunos de los obstáculos se refieren a los precios del suelo intraurbano, la normativa y las restricciones con las que cuentan las zonas históricas.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los entrevistados se refieren a programas, regulaciones, normativas y planeaciones urbanas como un obstáculo para el desarrollo inmobiliario, y la propuesta de nuevos retos orientados al DOT para instituciones públicas y desarrolladores inmobiliarios.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se mencionan obstáculos o se proponen retos pero que no tienen relación al modelo de desarrollo urbano del DOT.

3.8 Usos de suelo mixtos	
Código	Usos de suelo mixto
Descripción breve	Presencia de espacios para uso comercial, de servicios y habitacional, focalizado a los nuevos desarrollos inmobiliarios verticales.
Descripción ampliada	Se aborda desde los instrumentos de planeación territorial, las normas de construcción y su viabilidad para el desarrollo inmobiliario vertical, focalizando el uso mixto de suelo en torno a corredores de transporte público masivo y zonas del centro de la ciudad.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directa e indirectamente los entrevistados mencionan, describen y evalúan el uso mixto en el desarrollo de proyectos inmobiliarios verticales entorno a corredores de transporte masivo y en la zona centro de la ciudad.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refieren al uso de suelo mixto en lugares alejados a corredores de transporte masivo, o cuando se menciona como factor en el valor del suelo.

Anexo 4

Cartas de navegación

1. Grupo focal: Día 1 (28 de enero de 2016)

1.1 Registro de participantes				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Recibir a los participantes en la mesa de registro.	10	Mesa de registro y responsable de la mesa.	Luz María y Alonso: Mesa de registro, preparan listas y etiquetas con color de acuerdo a la división de los participantes. Las etiquetas se van repartiendo de 3 en 3, para distribuir desde el ingreso, a los participantes en las mesas trabajo y asegurar mínimo 3 mesas.
2	Previamente se tendrán listas de cada uno de los participantes de acuerdo al sector al que pertenecen.		Listas de pre-registro	
3	Se les entregará una calcomanía con su nombre y un punto de color (rojo, verde, azul o amarillo). Con la finalidad de ir distribuyendo los participantes en las mesas y que contengan un número equivalente de cada uno de los sectores.		Calcomanías blancas, puntos de colores y plumones.	Oscar, Wendy y Yeye invitar a pasar a los participantes.

1.2 Bienvenida y presentación de los participantes				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Dar bienvenida y agradecimiento por la participación. Se explicará globalmente: <ul style="list-style-type: none">Dinámica de toda la sesión.Poner énfasis en el propósito de la reunión y qué se espera.	5	Proyector, presentación y micrófono.	El facilitador general presenta a Carlos Romero Sánchez de CMIC.
2	Se invitará a los participantes a presentarse. Mencionar: nombre e institución.	10	Micrófono	Participantes y equipo de apoyo.

1.3 Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Presentación de ITDP - Cuadra (Salvador Medina ITDP)	1	Micrófono	Facilitador general
2	Presentación de SEDATU (Alejandro Morales) Se busca otorgar a los participantes el marco de referencia y contextual que SEDATU ofrece alrededor de esta iniciativa de investigación. Con la finalidad de ampliar el proceso analítico en las mesas de discusión.	10	Proyector, presentación y micrófono.	Alejandro Morales SEDATU
3	Se presenta la estrategia realizada y los actores involucrados en el proceso. También, se exponen los principales conjuntos de información y hallazgos obtenidos.	19	Proyector, presentación y micrófono.	Salvador Medina ITDP

1.4 Receso / reacomodo en mesas de trabajo				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Se solicitará a los participantes un receso invitándolos a cambiar de salón o salir por un momento (dependiendo del espacio y/o logística de la sesión se determinará el tiempo). Se indicará a los participantes sentarse en la mesa correspondiente al color de su etiqueta.	10	Micrófono, señalizadores para mesas.	Luz María, Oscar y Wendy invitan a salir a los participantes con los mapas. Después los invitar a entrar. El resto del staff acomoda las mesas.

1.5 Dinámica de mesas de discusión				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	El facilitador general explicará los siguiente: <ul style="list-style-type: none">• Conformación de la mesas,• Papel del encargado de las mesas, y• Tiempo disponible para la participación.	5	Micrófono, proyector y presentación.	Facilitador general
2	Se explicará la dinámica de la discusión mediante las siguientes preguntas guía: <ul style="list-style-type: none">• ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo?• ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos captura de valor? ¿Por qué?• Con lo anterior se expondrá el propósito de las mesas de discusión:• Fortalecer el diagnóstico DOT,• Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y desarrolladores inmobiliarios, y• Obtener líneas de acción sobre prácticas normativas y de DOT en la ZMG.	5		

1.6 Primer bloque: Mesas de discusión				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	<p>El encargado de la mesa indicará trabajar con la primera pregunta guía:</p> <ul style="list-style-type: none">• ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo? <p>A cada participante se le darán post it para trabajar y puedan plasmar sus principales ideas de acuerdo a cada pregunta. Se determinará un color para los asuntos normativos, otro para los asuntos del mercado y otro para los que no se puedan encasillar en estos dos enfoques. Para este momento tendrán 5 minutos.</p> <p>Se abrirá la discusión mediante una ronda, ya sea por orden o por participación voluntaria. El facilitador colocará los post-it de manera que pueda ir formando bloques temáticos. Para este momento tienen 20 minutos. Post it AMARILLO.</p>	25	Paquete de información Post it, plumas y audio grabadoras.	Encargados de mesas
2	Realizar el procedimiento de la pregunta uno para la segunda pregunta: ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos captura de valor? ¿Por qué? Post it NARANJA.	25		
3	Tras terminar las rondas de discusión el encargado de la mesa expondrá los principales puntos de la relatoría para la exposición ante el grupo, es importante buscar el conceso de los participantes de la mesa.	10		

1.7 Receso (10 minutos)				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	<p>Durante el receso los encargados de las mesas realizarán, en un papelote, la construcción de una problemática de acuerdo a las observaciones de la dinámica 1.</p> <p>En caso de que se torne complicado y tome más tiempo se elegirá una de las problemáticas planteadas previamente.</p>	10	Papelotes	Encargados de mesas

1.8 Segundo bloque: Mesas de discusión				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	De acuerdo a lo discutido en el primer bloque, el encargado de la mesa redactará (durante el receso) una lista de los principales puntos discutidos. Estos estarán redactados en una dimensión de problema.	5	Papelotes, hojas blancas, plumas, y audio grabadoras.	Encargados de mesas
	El encargado presentará en un papelote el listado de puntos problematizados y explicará la mecánica de trabajo.			
2	Ronda individual: cada participante identificará tres líneas de acción, cada línea puede atender uno o más puntos problematizados. Realizar un formato en el que cada participante deje plasmado la explicación de sus líneas de acción.	10	Formato 1 (hoja tamaño carta) y plumas.	
3	Ronda entre pares: cada participante tendrá que escoger a otro participante (en unos casos se formará un grupo de tres por mesa). Expondrán a su pareja las líneas identificadas en el formato 1. Después la pareja tendrá que seleccionar tres de las seis expuestas, o rediseñar una línea de acción nueva tras la discusión. Todo lo anterior será plasmado en el Formato 2.	15	Formato 2 y plumas.	
4	Ronda grupal: cada pareja expondrá al resto de la mesa las líneas identificadas en el formato 2. Después, la mesa tendrá que seleccionar cuatro de la totalidad de líneas expuestas, jerarquizarlas y explicar criterios de selección y jerarquización, y plasmarlo en un papelote.	20	Plumas y papelote.	

1.9 Plenaria y cierre				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Cada encargado de mesa presenta los resultados de la discusión de los dos bloques (cinco minutos por mesa) Y resumen general presentado por Facilitador. Entregar Formato 3.	20	Micrófono	Facilitador general, encargados de mesas.
2	Se presenta qué es lo que sigue dentro del proceso de la investigación. Agradecimiento.	10	Micrófono	Alejandro Morales SEDATU

1.10 Primera sesión: Sector academia y gobierno			
Momento	Descripción de la actividad		Tiempo (min)
1	Registro	Desayuno	10
2	Bienvenida-Presentación de participantes		15
3	Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra		30
4	Receso		10
5	Introducción a la dinámica de mesas de discusión	Mesas de trabajo	10
6	Primer bloque de mesas de Discusión		55
7	Receso		10
8	Segundo bloque de mesas de discusión (líneas de acción)		50
9	Plenaria y Cierre		30

2. Grupo focal: Día 2 (29 de enero de 2016)

2.1 Registro de participantes				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Recibir a los participantes en la mesa de registro.	10	Mesa de registro y responsable de la mesa.	Luz María y Alonso: Mesa de registro, preparan listas y etiquetas con color de acuerdo a la división de los participantes. Las etiquetas se van repartiendo de 3 en 3, para distribuir desde el ingreso, a los participantes en las mesas trabajo y asegurar mínimo 3 mesas.
2	Previamente se tendrán listas de cada uno de los participantes de acuerdo al sector al que pertenecen.		Listas de pre-registro	
3	Se les entregará una calcomanía con su nombre y un punto de color (rojo, verde, azul o amarillo). Con la finalidad de ir distribuyendo los participantes en las mesas y que contengan un número equivalente de cada uno de los sectores.		Calcomanías blancas, puntos de colores y plumones.	Oscar, Wendy y Yeye invitan a pasar a los participantes.

2.2 Bienvenida y presentación de los participantes				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Dar bienvenida y agradecimiento por la participación. Se explicará globalmente: <ul style="list-style-type: none">Dinámica de toda la sesión.Poner énfasis en el propósito de la reunión y qué se espera.	5	Proyector, presentación y micrófono.	El facilitador general presenta a Carlos Romero Sánchez de CMIC.
2	Se invitará a los participantes a presentarse. Mencionar: nombre e institución	10	Micrófono	Participantes y equipo de apoyo.

2.3 Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Presentación de ITDP - Cuadra (Salvador Medina ITDP)	1	Micrófono	Facilitador general
2	Presentación de SEDATU (Alejandro Morales) Se busca otorgar a los participantes el marco de referencia y contextual que SEDATU ofrece alrededor de esta iniciativa de investigación. Con la finalidad de ampliar el proceso analítico en las mesas de discusión.	5	Proyector, presentación y micrófono.	Alejandro Morales SEDATU
3	Se presenta la estrategia realizada y los actores involucrados en el proceso. También, se exponen los principales conjuntos de información y hallazgos obtenidos.	15	Proyector, presentación y micrófono.	Salvador Medina ITDP

2.4 Revisión de los mapas / reacomodo en mesas de trabajo				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Se solicitará a los participantes un receso invitándolos a revisar el mapa y nos permitan conocer su visión sobre ¿qué tipo de mercado existe alrededor del transporte público masivo? Categorizándolo en Mercado: débil, emergente y consolidado.	10	Mapa	Wendy y Marco

2.5 Dinámica de mesas de discusión				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	El facilitador general explicará los siguiente: <ul style="list-style-type: none">Conformación de la mesas,Papel del encargado de las mesas, yTiempo disponible para la participación.	5	Proyector, presentación y micrófono.	Facilitador general
2	Se explicará la dinámica de la discusión mediante las siguientes preguntas guía: <ul style="list-style-type: none">¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo?¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT? Con lo anterior se expondrá el propósito de las mesas de discusión: <ul style="list-style-type: none">Fortalecer el Diagnóstico DOT,Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y desarrolladores inmobiliarios, yObtener líneas de acción sobre prácticas normativas y de DOT en la ZMG.	5		

2.6 Primer bloque: Mesas de discusión				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	<p>El encargado de la mesa indicará trabajar con la primera pregunta guía:</p> <ul style="list-style-type: none">¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo? <p>A cada participante se les darán post it para trabajar y puedan plasmar sus principales ideas de acuerdo a cada pregunta. Se determinará un color para los asuntos normativos, otro para los asuntos del mercado y otro para los que no se puedan encasillar en estos dos enfoques. Para esté momento tendrán 5 minutos. Se abrirá la discusión mediante una ronda, ya sea por orden o por participación voluntaria. El facilitador colocará los post-it de manera que pueda ir formando bloques temáticos. Para este momento tienen 20 minutos. Post it AMARILLO.</p>	1	Micrófono	Facilitador general
2	Realizar el procedimiento de la pregunta uno para la segunda pregunta: ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos captura de valor? ¿Por qué? Post it NARANJA.	5	Proyector, presentación y micrófono.	Alejandro Morales SEDATU
3	Tras terminar las rondas de discusión el encargado de la mesa expondrá los principales puntos de la relatoría para la exposición ante el grupo, es importante buscar el conceso de los participantes de la mesa.	15	Proyector, presentación y micrófono.	Salvador Medina ITDP

2.7 Receso (10 minutos)				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	<p>Durante el receso los encargados de las mesas realizarán, en un papelote, la construcción de una problemática de acuerdo a las observaciones de la dinámica 1.</p> <p>En caso de que se torne complicado y tome más tiempo se elegirá una de las problemáticas planteadas previamente.</p>	10	Papelotes	Encargados de mesas.

2.8 Segundo bloque: Mesas de discusión				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	<p>De acuerdo a lo discutido en el primer bloque el encargado de la mesa redactará (durante el receso) una lista de los principales puntos discutidos. Estos estarán redactados en una dimensión de problema.</p> <p>El encargado presentará en un papelote el listado de puntos problematizados y explicará la mecánica de trabajo.</p>	1	Micrófono	Encargados de mesas.
2	Ronda individual: cada participante identificará tres líneas de acción, cada línea puede atender uno o más puntos problematizados. Realizar un formato en el que cada participante deje plasmado la explicación de sus líneas de acción.	5	Proyector, presentación y micrófono.	
3	<p>Ronda entre pares: cada participante tendrá que escoger a otro participante (en unos casos se formará un grupo de tres por mesa).</p> <p>Expondrán a su pareja las líneas identificadas en el formato 1. Después la pareja tendrá que seleccionar tres de las seis expuestas, o rediseñar una línea de acción nueva tras la discusión. Todo lo anterior será plasmado en el Formato 2.</p>	15	Proyector, presentación y micrófono.	
4	<p>Ronda grupal: cada pareja expondrá al resto de la mesa las líneas identificadas en el formato 2.</p> <p>Después la mesa tendrá que seleccionar cuatro de la totalidad de líneas expuestas, jerarquizarlas y explicar criterios de selección y jerarquización, y plasmarlo en un papelote.</p>	20	Plumas y papelotes.	

2.9 Plenaria, presentación de resultados mesa de funcionarios y académicos, y cierre				
Fase	Actividad	Tiempo (min)	Necesidades	Responsable
1	Cada encargado de mesa presenta los resultados de la discusión de los dos bloques (cinco minutos por mesa) Y resumen general presentado por el facilitador general.	10	Micrófono	Facilitador general, encargados de mesas.
2	Se presenta qué es lo que sigue dentro del proceso de la investigación.	10	Micrófono	Alejandro Morales SEDATU

1.10 Primera sesión: Sector academia y gobierno			
Momento	Descripción de la actividad		Tiempo (min)
1	Registro	Desayuno	10
2	Bienvenida-Presentación de participantes		15
3	Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra		30
4	Revisión MAPAS		10
5	Introducción a mesas de discusión	Mesas de trabajo	5
6	Primer bloque de mesas de discusión		40
7	Receso		10
8	Segundo bloque de mesas (líneas de acción)		30
9	Plenaria y presentación de resultados: mesas de funcionarios y académicos		25
10	Cierre		10

Anexo 5

Lista de asistentes

Asistentes Día 1 (28 de enero de 2016)		
Nombre	Institución	Cargo
Eugenio Arriaga	ESARQ	Investigador
Mitzi Valeria Ramos	IMTJ	Movilidad no motorizada
Mtro. Héctor García Curiel	CEDU	Coordinador ejecutivo
Víctor Clavellina	Movilidad y Transporte Guadalajara	Director de Movilidad no motorizada
José Luis Cuellar	SEDATU Jalisco	Delegado Estatal
Arq. Ana Rentería	Gestión Integral de la Ciudad	Zapopan
Dr. Mario Silva	Movilidad y Transporte Guadalajara	Director
Mark Wood	ITESO	Investigador
Pablo Ugalde	Ciudad Creativa Digital	
Patricia Martínez	Gestión Integral de la Ciudad (Guadalajara)	Directora
Arq. Emma Gómez	ITESO	Estudiante de posgrado
Ricardo Gutiérrez Padilla	IMEPLAN	Director General
Daniel Tovar	Movilidad y Transporte Guadalajara	
Paulina Ascencio	Movilidad y Transporte Guadalajara	
Tonatiuh Núñez	Movilidad Zapopan	Coordinador de infraestructura
Francisco Galaviz	Movilidad Zapopan	
Carlos Veytia	Movilidad Zapopan	
Sergio Balclit	Movilidad Zapopan	
Víctor Manuel Silva	Ordenamiento territorial Guadalajara	
Daniela Arias	BIA Ciudad	
Carlos Romero	BIA Ciudad	Director

Asistentes Día 2 (29 de enero de 2016)		
Nombre	Institución	Cargo
Luis Herrera	GVA & Asociados	Dir. de Diseño Urbano y planeación
Erika Alcira Murillo	Consortio GIG	Director
Arq. Enrique Javier González Castellanos	Colegio de Arquitectos del Estado de Jalisco	Presidente
Mtro. Erik González Santos	Representante de CANADEVI	
Jorge Guerrero	Grupo San Carlos	
Víctor silva	GVA& Asociados	

Anexo 6

Formato de invitación para grupos focales



Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda
Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable

PRESENTE

En el marco del objetivo 4 del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, la Secretaria 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. En este sentido, 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.

Mediante el apoyo del Programa para el Desarrollo Bajo en Emisiones de México (MLED) de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y en conjunto con la Secretaria de Medio ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), estamos colaborando con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y el Centro de Transporte Sustentable EMBARQ México (CTS EMBARQ) **para identificar los principales retos a considerar en la implementación de este modelo de desarrollo urbano bajo en emisiones.**

Consideramos que una etapa fundamental de este proyecto es entender la visión de los principales actores del sector inmobiliario, gubernamental y académico en el Área Metropolitana de Guadalajara. En este sentido, **le extiendo una cordial invitación a la mesa de trabajo “Oportunidades de Desarrollo Orientado al Transporte en la Zona Metropolitana de Guadalajara”** (se anexan detalles). **La sesión se llevará a cabo con el apoyo de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción Jalisco (CMIC) el día 29 de enero de 2016 de 8:30-14:00 horas en el Instituto de Capacitación de la Industria de la Construcción (ICIC) ubicado en Lerdo de Tejada 2151, Colonia Americana, Guadalajara, Jalisco C.P. 44150.**

Para facilitar este ejercicio contaremos con el apoyo del despacho Cuadra Urbanismo. Por lo tanto, le solicitamos que cualquier duda o confirmación se comunique con el Urb. Alonso Rizo Rangel, al teléfono ----- o al correo electrónico-----

Sin más, le envío un cordial saludo.

Atentamente,

Mariana Orozco Camacho
Directora General Adjunta de Seguimiento de Programas
Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda
/AMR

Av. Paseo de la Reforma 333 2° piso, Col. Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, CP. 06500, México, D.F.
Tel. (55) 5328 5000 ext. 57451 www.sedatu.gob.mx



Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda
Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable

Mesa de Trabajo con Sector Privado
“Oportunidades de Desarrollo Orientado al Transporte en la Zona Metropolitana de Guadalajara”

Fecha:

Hora:

Lugar: Instituto de Capacitación de la Industria de la Construcción (ICIC), ubicado en Lerdo de Tejada 2151, Colonia Americana, Guadalajara, Jalisco C.P. 44150.

Objetivos:

- Fortalecer el análisis de los hallazgos obtenidos sobre el mercado inmobiliario.
- Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y desarrolladores inmobiliarios detectadas en el estudio.
- Discutir líneas de acción potenciales para vincular acciones de gobierno, cambios normativos e inversiones de desarrollo inmobiliario en la ZMG
- Discutir las oportunidades y debilidades de las áreas con potencial de Desarrollo Orientado al Transporte

Agenda del día

Momento	Descripción de la actividad	Dinámica	Tiempo (minutos)
1	Registro	Desayuno	
2	Bienvenida - SEDATU		
3	Presentación de participantes		
4	Presentación - ITDP y Cuadra		
5	RECESO		
6	Introducción a la dinámica de mesas de	Mesas de trabajo	
7	Primer bloque de mesas de		
8	RECESO		
9	Segundo bloque de mesas de		
10	Conclusiones y Cierre		
Total			

Av. Paseo de la Reforma 333 2° piso, Col. Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, CP. 06500, México, D.F.
Tel. (55) 5328 5000 ext. 57451 www.sedatu.gob.mx

Anexo 7

Relatorías

1. Día 1 mesa 1

1.1 Participantes

1. Wendy - Facilitador

2. Iván

3. Eugenio

4. Donald
5. Héctor

6. Carlos

7. Sergio

8. Emma

1.2 Primer ejercicio

¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?

- Instrumentos para atender oferta y demanda; Guadalajara se distingue por la especulación del suelo; planes de Desarrollo Urbano (dónde y cómo densificar); reglamentos claros y coherentes en el ámbito espacial.
- Subsidio público a desarrolladores alrededor de estaciones; transferencias económicas directas a estos desarrolladores; la eliminación de requisitos de estacionamiento disminuyen el costo de la construcción y promueven el uso del transporte público; garantizar usos mixtos para disminuir necesidades de viaje y sus distancias.
- Programa que asegure accesibilidad de vivienda en zonas con aumento de plusvalías.
- Sistema de zonificación simple y coherente con visión DOT; reducir impuestos y apoyos fiscales para desarrolladores con visión DOT.
- Impuestos y subsidios que re-densifiquen, no sólo verticalicen el desarrollo.
- Coordinación entre políticas de uso de suelo, transporte y vivienda (segundo momento).

1.3 Segundo ejercicio

- ¿Cómo diseñar la modificación de la demanda, para que ciudadanos soliciten vivienda vertical en entornos densos y de usos mixtos con cercanía a transporte público?
- Los desarrolladores responden a la política nacional de vivienda; hay resistencia para vender suelo intraurbano.

- El valor se incrementa por inversión de infraestructura.
- Banco de tierra para que el Estado asuma el alto costo del suelo para que los privados asuman el costo de la construcción de vivienda social.
- La vivienda digna se construye sin servicios ni equipamientos suficientes.
- Usar la expropiación para proyectos con alto beneficio social.
- Programa de declaración del precio de suelo por parte de los propietarios vinculado con la compra de suelo y el cobro del predial (caso de Bogotá).
- Se debe evitar la segregación espacial que impide combatir desigualdad; ¿cuál es el costo social de la desigualdad espacial?; en Barcelona se tasa de manera progresiva a los propietarios que más acumulan propiedades.
- Créditos muy baratos para vivienda (caso de burbuja inmobiliaria).
- La ciudadanía le tiene miedo a la verticalización; confunden verticalización con mucho tráfico; tienen miedo de poseer una propiedad sin poseer el suelo.
- Tendencia de construir vivienda vertical para estratos de ingresos altos.
- ¿Cómo construir vivienda vertical con integración del entorno de barrio?
- No se puede dejar de ofrecer estacionamiento si no se invierte en una red de transporte de calidad; vincular la normativa y reglamentación con la visión.

1.3 Síntesis de discusión

- Entender el problema y medir las externalidades que ha ocasionado el modelo de ciudad disperso, desconectado y distante.
- Comunicar cuánto nos cuesta (en gasto público y gasto privado).
- Instrumentos económicos y normativos que estén coordinados para:
 - a. Contener la expansión urbana,
 - b. Regenerar, densificar y garantizar mezclas en barrios centrales,
 - c. Desincentivar el uso del automóvil,
 - d. Cambio cultural en contra de la “sabiduría popular” que vincula la densidad con externalidades negativas para la convivencia, y
 - e. Transparencia para limitar la discrecionalidad.
- Los organismos públicos de vivienda están limitados en adquirir suelo.

1.4 Líneas de acción

- Banco de tierra estatal/metropolitano.
 - Incremento progresivo del impuesto predial para cobrar más ante mayor sea la acumulación de tierra como de inmuebles.
 - Redirigir el gasto público de equipamientos y servicios a zonas periféricos hacia el Banco de tierra para ofrecer suelo a desarrolladores.
-
- Mapeo, identificación y censado para establecer el impuesto predial.
 - Libre declaratoria de valor catastral del suelo para expropiar predios que conformen reservas interurbanas a manos de los organismos públicos.
 - Diseñar subsidios para compra de suelo urbano, en lugar de dirigirlo a la construcción de vivienda.
-
- Estudio catastral en Plan Parcial de Desarrollo Urbano.
 - Que el organismo público determine el valor catastral de los predios previo a su compra que considere el volumen construido.
 - Que el constructor contribuya a la infraestructura.

1.4.1 Síntesis de líneas de acción

- a.** Buscar recursos fiscales para la compra de suelo en zonas centrales. Impuestos progresivos.
- b.** Crear un instituto metropolitano para la administración del Banco de suelo (banco de terreno).
- c.** Comprar suelo en polígonos estratégicos.
- d.** Aplicación del subsidio de vivienda al suelo y no a la construcción.
- e.** Redirección del gasto oculto de proveer servicios a la periferia para comprar suelo en zonas centrales.

2. Día 1 mesa 2

2.1 Participantes

- | | |
|-----------------------|-------------|
| 1. Óscar- Facilitador | 5. Nely |
| 2. Ricardo | 6. Daniel |
| 3. Pablo | 7. Tonatiuh |
| 4. Xtabai | |

2.2 Primer ejercicio

Con relación a los instrumentos económicos y normativos que promueven la vivienda en torno a las estaciones de transporte público se enlistaron: Reglamento Estatal de Zonificación, el cual determina áreas susceptibles al crecimiento.

- Reglamento de ordenamiento territorial de Zapopan. En específico se mencionó la Norma 22 para el caso de Zapopan.
- Zonificación que promueva usos de suelo mixto y más niveles.
- Desarrollar APP con beneficios conjuntos.
- Estímulos fiscales como pueden ser subsidios para promover este tipo de vivienda alrededor del transporte público. Muchas veces este tipo de vivienda va dirigida a sectores de ingresos altos, por lo que es necesario promover una mixticidad de grupos de vivienda.
- En planes de desarrollo hay varios instrumentos que pueden ser de utilidad, como lo es la zonificación.
- Planes de desarrollo. Establecen a las vialidades como principal promotor de vivienda.
- Planes que establezcan las estaciones de transporte público como nodos de desarrollo.
- Regular el precio de la tierra. Si queremos generar un orden y apoyar los planes parciales de desarrollo. Y tomando en cuenta que hay población joven que no tiene acceso a créditos se puede fomentar el modelo de renta.
- Planes de ordenamiento a distintos niveles.
- Fortalecimiento de vocaciones: Definición de polígonos urbanos, se puede construir una identidad que vuelva una zona un referente de la ciudad

Algunos de los puntos que se mencionaron como complemento (la mayoría por Ricardo de IMEPLAN) son:

- La importancia de establecer un modelo metropolitano de ciudad con visión a largo plazo. El establecimiento de un sistema policéntrico de ciudades que se debe complementar con transporte masivo, mismo que debe ampliar su cobertura (línea 2 de tren ligero es muy corta). Adicional al transporte masivo también resulta necesario el rediseño de las líneas de transporte público no masivo, con lo cual las personas tengan más opciones para desplazarse.

- Establecer DOT como áreas de interés estratégico, al ser también de interés público.
- Relacionado con las APP (Asociaciones público-privadas) y refiriéndose a los propietarios de los predios con potencial, ofrecer esta oportunidad de asociación, de no ser así se expropia o bien se podría realizar un proyecto de inversión pública en los 3 niveles. Si el municipio no tiene dinero requiriere intervención estatal y federal.
- Para evitar la burbuja especulativa en una zona se deben congelar los precios.
- Formulación de un PIMUS incluyendo distintos tipos de movilidad (motorizada y no motorizada), que pueden ser complementarios. Importante que el eje rector del desarrollo sea el transporte masivo.
- Se necesita un acompañamiento de los institutos municipales de planeación. Se requieren fondos federales dirigidos a la promoción del transporte público.
- Políticas federales y sus fondos alineados al modelo policéntrico DOT.

¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?

La respuesta de todos los participantes en la mesa fue: no.

- No. Por intereses privados. Se busca el beneficio de unos cuantos y no de la comunidad. Hay una falta de coordinación entre las instituciones. Parece ser que la línea 3 del tren ligero es un proyecto aislado.
- No. Por temor a lo desconocido, muy poca gente conoce este instrumento. Falta de consenso en la prevalencia de lo público sobre lo privado.
- No. Debido a la existencia de vacíos en leyes y normatividad, por la especulación y por corrupción.
- No. No se ubican referentes en la ciudad relacionados con una Buena práctica de este instrumento. No hay esquemas de asociación de propietarios, transferencia de derechos o algún otro esquema.

Inconvenientes del instrumento de captura de valor:

- Planes parciales están suspendidos.
- Implica mucho trabajo de participación ciudadana.
- Necesidad de coordinación y colaboración.
- Gobierno prefiere deuda que captura de plusvalía.

¿Qué tendría que cambiar?

- Se requiere transparencia total.
- Debería existir una comisión metropolitana que atienda lo relacionado con el instrumento.
- Una buena redistribución. Se debería contar con un catálogo de proyectos estratégicos para destinar los recursos.
- Que la captación de valor no se distribuya sólo en la zona dónde se hará el proyecto.

2.3 Líneas de acción

Líneas de acción que responden a la pregunta: ¿existe un costo político para implementar instrumentos de captura de valor?

1. Fortalecer esquemas de participación ciudadana que defina prioridades y elegir proyectos. Los actores involucrados serían municipios y representantes de barrios.
2. Coordinación metropolitana en un periodo transversal a los tiempos administrativos.
3. Necesidad de educar y sensibilizar a los ciudadanos de la necesidad y conveniencia de la implementación de este instrumento. Es necesario entender que beneficios nos puede traer este instrumento. Comunicación que no esté a cargo de políticos.
4. Coordinación y colaboración entre instituciones con visión a mediano y largo plazo.
5. Crear entes colegiados.

Hubo una coincidencia con la importancia de la comunicación y la integración de la ciudadanía durante el proceso.

1. Planeación participativa: El comité de barrio es quién gestiona, ayuda a definir demandas puntuales.
2. Generar contenido sobre captura de plusvalía para las áreas de comunicación municipal, “educación urbana”.
3. Identificar y jerarquizar las estrategias para capturar plusvalías y aplicarlas en las zonas del territorio que más lo requieran y generen mayor beneficio social (independientemente de si se localizan en la misma zona del Proyecto o no).
4. Definir un ente colegiado para alinear intereses público y privado.

3. Día 1 mesa 3

3.1 Participantes

1. Cassandra- Facilitador

2. Mitzi

3. Ana
4. Paulina

5. Rodrigo

6. Héctor

3.2 Primer ejercicio

¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?

- Desarrollo de planes parciales
- Usos mixtos
- Créditos y subsidios a la vivienda urbana
- Los programas de densificación.
- Instrumentos de regulación están dentro de los planes de desarrollo.

3.2.1 Discusión

- No hay instrumentos o no se están utilizando, el transporte público masivo esta por un lado y el crecimiento se está dando hacia el otro.
- Hay programas federales que apoyan con recursos para remodelar edificios.
- Desarrollo de ciudades a la vivienda, existe pero no se está llevando de manera adecuada los estímulos y subsidios, pueden apoyar el uso mixto de suelo.
- Analizar los desarrollos actuales para ver que equipamiento tienen y si se tiene la capacidad con la infraestructura actual para satisfacer sus necesidades.
- Identificar mercados muy específicos; hay muchos mercados, no solo la familia común y corriente. Están descuidados los demás mercados; hay personas sin vehículo que por necesidades de ubicación compran el espacio. Incluir estos mercados, estas nuevas maneras de vivir, pues no están siendo considerados.
- No toda es vivienda de ocupación, existe mucha pensada para renta, hay muchos edificios abandonados en el Centro Histórico que se podría aprovechar para estos mercados.
- En Guadalajara se especula mucho con la vivienda, el valor del catastro que regule el precio del mercado, que no se dispare del valor catastral. Hay una enorme incongruencia entre el precio de compra y venta.

- Hay mucha tierra ociosa o desocupada, predios subutilizados, se podría aplicar un gravamen, con la captación de plusvalía no fue suficiente.
- Los instrumentos son vistos en planes y programas de desarrollos, ofrecer subsidios y créditos para desarrolladores para vivienda urbana, reutilización de edificios, que generen plusvalía.
- El mejor margen de ganancia para el desarrollador no está en la vivienda popular.
- La vivienda en el centro como se ha dado hasta ahora es más de manera “artesanal” y no resulta atractiva para los desarrolladores.

¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?

- No hay instrumentos se da en oferta demanda, hay empoderamientos y se debe considerar de manera independiente cada municipio.
- No hay capacidad del municipio de expropiación.
- Los propietarios no valoran la inversión pública el precio de las propiedades suben por la inversión pública sin que al propietario le cueste.
- Valor catastral en función al valor del mercado.
- Los desarrolladores actúan libremente sin regulación.

No se debe regular, el inversionista arriesga su dinero e invierten donde les parece más atractivo, el estado no tiene la capacidad de desarrollar vivienda.

¿Cómo dar capacidad de compra para ingresos bajos para que adquiera vivienda céntrica de alto valor?

- Se debe crear vivienda de interés social céntrica.
- En ciudades de primer mundo existe esta mixticidad de clases en una zona
- Los instrumentos no se usan porque no existen.
- La ingeniería de valor, se aplica en otros países, valor que se da al edificio de lo que se da alrededor de él, por ejemplo transporte público, mejores banquetas, costo intangible del edificio, una parte de la partida presupuestal.
- Las zonas creativas atraen la inversión y aumenta la plusvalía.
- Falta visión integrada, vincular con proyectos, con reformas del espacio se puede tener un impacto positivo promover que los residentes originales permanezcan en su espacio.

- Los instrumentos no existen de manera directa, no están escritos o no son específicos y la captura del valor la dan las personas, la plusvalía la da la preferencia de habitar el espacio, una de las maneras es haciendo comunidad entre los vecinos.
- Debe haber un marco legal, pero regular el precio no se puede hacer, no somos un país comunista, limitar o acotar la brecha, trayendo industria.
- El precio de la tierra muchas veces no permite apoyar el que no se expulse a los originarios del espacio, generalmente se ven obligados a vender sus predios.
- Se puede castigar o incentivar el uso ocioso de terrenos.
- Alrededor del parque Agua Azul y en la zona de Cuidad Creativa Digital hay muchas bodegas abandonadas por que se ha expulsado a la industria de esa zona.

¿Considera que hay algún problema prioritario que podamos atender?

- Parte de la Calzada está muy abandonada, se podría intervenir.
- La dinámica densificación, se está perdiendo mucha población, pero a su vez hay algunas zonas que se están densificando y que no se han atendido por los desarrolladores. Incentivar la vivienda social para nuevas dinámicas de vida modificando los instrumentos legales.
- En la planeación del desarrollo de vivienda se deben atender factores como divorcios, familias monoparentales o matrimonios de personas del mismo sexo, que generan necesidades diferentes de vivienda.
- El transporte público masivo está centralizado, promover más líneas de transporte.
- Hacer líneas de transporte público masivo en donde se está dando el crecimiento de la ciudad.

3.3 Segundo ejercicio

(Se integran Carlos y Thalía, Rodrigo deja el grupo).

¿Cómo incentivar vivienda para los nuevos modelos familiares en las líneas de transporte público masivo dentro de las zonas intraurbanas subutilizadas?

- Coordinar y capacitar a la administración pública para informar sobre este tema.
- Incentivos y castigos: expropiación o aumento a valor catastral.

- Accesibilidad a otros modos de transporte, formalización del empleo para créditos a vivienda popular.
- Identificar el nuevo modelo familiar y su dinámica para adecuar la normatividad.
- Mejorando el entorno de la vivienda para hacerlo atractivo a los residentes, que genere interés a nuevos compradores.
- Crear espacios intraurbanos de accesibilidad para vivienda en renta en espacio central.
- Se debe dar un uso eficiente a la normatividad: reglamento municipal plan de desarrollo; cambiar el paradigma a uno que tenga como eje el transporte público masivo.
- Usos mixtos, espacio público cercano, dar prioridad a parques pequeños cercanos sobre parque metropolitanos.
- Plantas bajas flexibles.
- Involucrar y no desplazar a la comunidad.
- El modelo IDE, es el que hay en una propiedad, jugar con la modulación.
- Combinar el tema social; departamentos de 30 m junto a los de 200 m.
- Gravámenes urbanos, acompañados de inversión pública: infraestructura.

3.4 Aportaciones adicionales:

- Usos mixtos, establecer comercios sin desatender la vivienda.
- Existen muchas oficinas clandestinas disfrazadas de vivienda.
- Revisar la normatividad: cambio de paradigma, no de normativa, hay buena normativa, pero se interpreta según la conveniencia.
- Homologación metropolitana de la normatividad: es similar entre los municipios, pero la interpretación es diferente.
- Otorgar incentivos a la redensificación.
- Desarrollo y fortalecimiento en corredores de transporte público masivo.
- No es necesario esperar a que se cambien las cosas para comenzar a actuar.
- Impulsar las rentas congeladas para ciertos segmentos que disminuyan el incremento súbito del valor de la renta.

4. Día 2 mesa 1

4.1 Participantes

- 1. Oscar Morales - Facilitador
- 2. Alcira Murillo
- 3. Luis Herrera
- 4. Víctor Silva

4.2 Primer ejercicio

¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?

- Subsidios federales.
- Créditos puente para obtener mejor tasa de interés.
- Modificar/adecuar PPDU/densidades.
- Adecuar el porcentaje de estacionamientos.
- Llegar a la escala humana.
- Usos mixtos.
- Incentivos de tipo fiscal.
- Relación entre transporte público y vivienda; no están vinculados.
- Visión de ciudad.
- Modelos de supermanzana que vincule.
- La fuerza de venta no tiene la voluntad de desarrollar nuevos modelos.
- El impuesto predial es el único instrumento que el municipio puede utilizar para que las propiedades se incentiven o desincentiven (bajar el predial en corredores para desarrollarlos pues después aumentará el valor del suelo).
- La normatividad del centro histórico es limitante.
- Inversión en el espacio público e infraestructura básica.
- Trabajo social (organización social para la apropiación del espacio público).
- Transporte público en general no necesariamente enfocarse al macro-bus o tren ligero.
- Impunidad a las malas prácticas del transporte público.

4.3 Segundo ejercicio

¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?

- Análisis de la utilidad sin afectar al usuario final. El desarrollador puede invertir en vialidades o transporte público porque también le conviene que esta infraestructura forme parte del entorno del desarrollo.
- Generar una ciudad abierta, conectividad, permeabilidad urbana.
- Diseño urbano de calidad.
- Transporte multimodal/equilibrar según necesidades.
- Densificar puntos nodales.
- Espacios públicos con vida .
- Equipamiento.
- Seguridad ciudadana para el espacio público y vivienda.
- La vivienda en renta es poco viable porque no hay una zonificación real. Es también una cuestión de cultura, depende del estrato al que esté dirigido.
- Problemas con vendedores porque no quieren salir del esquema. La percepción de los vendedores frena la innovación del modelo inmobiliario.

Idea problematizada:

“La oferta de vivienda es incompatible con las dinámicas familiares, ¿cómo hacer compatible la oferta de vivienda con las dinámicas familiares en las líneas de transporte público masivo?”

4.4 Líneas de acción

- Modelo de transporte público que complemente al masivo.
- Cambio de densidades permitidas.
- Evitar y regular/distribuir usos de suelo, servicios generales.
- Densificar.
- Ciudad abierta.
- Reciclaje de suelo vacío intraurbanos.
- Garantizar transporte seguro y eficiente (no impunidad y buen servicio).
- Honestidad de choferes.
- Diversidad de dinámicas familiares, la norma debe permitir diversidad.
- Vivienda en renta.
- Incentivos económicos.
- Subsidios para la construcción, renovación y renta (la vivienda progresiva ya no existe, solo en zonas fuera de la legalidad, no existe en las reglas, solo permiso de obra menor).
- Norma más flexible.

4.4.1 Síntesis de líneas de acción

- Desarrollo policéntrico, aprovechar vacíos urbanos/evitar concentración.
- Ciudad abierta/seguridad.
- Transporte (todo tipo de transporte) como herramienta para dirigir el desarrollo, induce demanda.
- Acompañamiento de trabajo social/trabajo comunitario en diseño y posventa en condominios.
- Participación ciudadana/ procesos vinculatorios de entidades normativas para que el ciudadano pueda participar
- Capacitar agentes de venta para que entiendan mejor al cliente (adaptarse a nuevas dinámicas familiares)

5. Día 2 mesa 2

5.1 Participantes

1. Cassandra – Facilitadora
2. Erick
3. Carlos
4. Jorge

La mesa se trabajó con tres participantes, los cuales se mostraron muy participativos y expresaron sus opiniones bajo un ambiente de confianza y compañerismo.

5.2 Primer ejercicio

¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?

- Debe haber flexibilidad de autoconstrucción y separar el estacionamiento.
- El número máximo de viviendas no debería de existir.
- Deberán permitirse usos mixtos en la construcción de vivienda social.
- El CUS/ COS y el IDE necesitan ser flexibles.
- Hay un mínimo de estacionamientos pero no un máximo.
- Es un desincentivo que la propuesta sea sólo alrededor de los corredores de transporte masivo.

- Los incentivos deberán no solo impulsar sino obligar.
- Puede haber un nuevo modelo de vivienda en el centro histórico, quizás la utilización de fincas patrimoniales podría ser una manera de conservarlas.
- Vivienda de renta para jóvenes.
- Debe haber incentivos para obras con contribución de mejoras.
- Los planes parciales te dicen que no hacer, pero no proponen.

Dentro de la plática se dio lugar a comentarios ajenos a la pregunta pero dentro del tema:

- “Para poder redensificar a veces se debe truquear”, un desarrollador dijo haber construido y rentado un condominio con características adecuadas a la demanda actual (superficie y número de estacionamientos menor a la reglamentación), con uso de hostel.
- En Guadalajara existen 13 predios para redensificar y Grupo San Carlos cuenta con uno de ellos.
- Las figuras del administrador del condominio mejoran el tejido social, Grupo San Carlos afirma ya implementarlo.
- Las grandes reservas urbanas ya están acaparadas, aseguran los desarrolladores.

5.3 Segundo ejercicio

¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?

- El sector privado puede hacer muy poco.
- Es más difícil vender cuando haces vivienda social.
- Grupo San Carlos dice que ya tiene un compromiso social.
- La zona industrial es apta para ser un polígono de desarrollo, al igual que Santa Tere, pueden ofrecer vivienda social pero es imposible por el estacionamiento.
- Los desarrolladores no quieren pagar la cuota por el CUS y va a una bolsa de ingresos que no se especifica .
- El modelo de casa local no la cubre ningún crédito.
- Casas Ara ha logrado vender condominios con uso mixto.
- El estacionamiento se podría rentar en beneficio al condominio.
- El municipio de Tonalá tiene la norma H5, que tiene una alternativa de modalidad.

- La norma del municipio de Zapopan es menos restrictiva que la de Guadalajara.
- El municipio de Guadalajara y el estado están cerrados al diálogo con instituciones financieras .
- No hay iniciativas a nivel local.
- Los desarrolladores si buscamos la manera de hacer cosas buenas.

5.4 Líneas de acción

- Cambiar el esquema del DOT, que entre a concurso, que se dé una libre innovación.
- Atender otros tipos de vivienda, de diversos niveles económicos.
- Cambiar en los medios de transporte, hacer que haya vida nocturna en la ciudad, que se apueste por otras líneas de BRT, pues es el mejor sistema.
- Otorgar estímulos económicos conforme a la escala de intervención.
- Las responsabilidades tienen que distribuirse entre el sector público y el privado.
- Definir un sistema para tomar y poner los recursos requeridos y generados.
- Que el zoning sea realmente una herramienta colaborativa.
- Realizar un diagnóstico previo a la construcción inmobiliaria para dar un norte a los desarrolladores, cada sitio es distinto y sus necesidades diferentes.
- Las ciclovías no son buena idea, no deben segregar a los ciclistas, se tiene que aprender a convivir para que se realice el cambio de paradigma.
- Los entornos contruidos siempre tienen que apegarse a las características endémicas.

Anexo 8

Formatos de sistematización

1. Día 1 mesa 1

1.1 Primer bloque	
Mesa Uno	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?
<ul style="list-style-type: none">SubsidiosImpuestosPlanes parciales	No, por falta de gestión, modificación planes parciales, modificar planes financieros, dotar equipamientos e infraestructuras.
Económicos: <ul style="list-style-type: none">MercadoOferta/demandaFiscal incentivos Normativos: <ul style="list-style-type: none">Planes de desarrollo urbanoProgramas de desarrollo urbanoReglamentos municipales	<ul style="list-style-type: none">No, por especulación, del valor económicoNo, por conservación del valor cultural y el valor históricoNo, en valor social por una lógica de motorización que no invitaNo, no van de la mano con los planes parciales, es necesario que trabajen juntos planes parciales más instrumentos, mejorar infraestructura
Propuestas tratadas en la mesa:	
Eliminación de espacios de estacionamiento de vivienda.	Impuesto progresivo a la acumulación de vivienda.
Instrumentos de coordinación entre uso de suelo, transporte y vivienda.	Mayor participación de la inversión privada.
Suelo mixto en torno a las estaciones.	Mayor participación social en la definición de la aplicación de inversión pública.
Evitar fragmentación entre dependencias municipales.	Realizar proyectos integrales.
Zonificación de alta densidad cerca de paradas.	Incrementar la inversión en infraestructura urbana e imagen urbana.
Incentivos recaudatorios para incentivar edificios altos.	Compra de la construcción, no del terreno de la vivienda.
Los planes parciales deberán regir en conjunto metropolitano.	Contener expansión urbana.
Subsidio público a los desarrolladores de vivienda que construyan vivienda en torno a estaciones de transporte masivo.	Incentivar la construcción de obras por plusvalías.
	Expropiación para proyectos de beneficio social.

	Cuantificar las externalidades negativas del modelo de vivienda suburbano (inversión en transporte, servicios y calidad de vida).
	Impuesto progresivo a la acumulación de vivienda.
	Redirigir gasto público para mejor infraestructura y servicios.
	Programas de desarrollo urbano, de regeneración urbana.
	Banco de terrenos.
	Contribución de mejoras.
	Mayor deseabilidad mayor valor.

1.2 Segundo bloque
Formato 1
Participante: Emma Patricia Gómez
1. Planes parciales y legislación de acuerdo a zonificación y situación actual, trabajo conjunto entre sector público y privado, infraestructura y espacio público de todos.
2. Redensificar y zonificar en lapso mayor a periodo gubernamental.
3. Controlar expansión de la ciudad mediante legislación y de la mano con incentivos y subsidios para construcción.
Participante: Sergio Baldit
1. Programa de compra “por paquete” (tipo cine). Uso para diferentes fines según zona. A grupos, asociaciones o personas.
2. Incentivos fiscales a la venta de terrenos (ej. no pagar predial por años o tener un descuento por la venta de un terreno.
Participante: Héctor García Curiel
1. Mediante políticas públicas establecidas en los planes de desarrollo urbano que definan áreas de reserva urbana, establecer estrategias de aplicación de recursos fiscales (impuestos) que se destinen a la adquisición de suelo urbano y se habilite con infraestructura, para ofrecer al desarrollo urbano.
2. Implementar por conducto de los municipios la libre declaratoria del valor del suelo (catastral) y la figura del municipio o estado de comprar el suelo a ese valor para generar reserva y proyectos estratégicos que incrementan la plusvalía.
3. Alinear los subsidios federales de apoyo a la vivienda para que los organismos públicos de vivienda estatales o municipales puedan subsidiar el suelo urbano y no la vivienda.

Participante: Donald McCubbin
1. Idea de Colombia donde los dueños de los predios pueden decidir el valor del predio.
2. Aumentar dinero a través de parquímetros.
3. Usar otros instrumentos como zonificación en vez de dinero.
Participante: Daniela Arias
1. Compra del predio como terreno pagando un porcentaje más equivalente a lo que esté construido. La compra se hace por parte de un organismo de gobierno. Se asocian con alguna constructora para hacer obra.
2. Promover la participación de organismos de vivienda en la realización de planes parciales de desarrollo urbano con el fin de ocupar vacíos urbanos en la ciudad.
3. Permiso de construcción, pero ese dinero se usa para espacio público o infraestructura.
Participante: Eugenio Arriaga
1. Constitución de un banco de terrenos, que asegure que estos organismos adquieren tierra, en torno a estaciones de transporte público. Capturar la plusvalía de producto de la inversión en infraestructura de transporte.
2. Incrementar los impuestos a la tenencia de la tierra cuando esta exceda cierto parámetro y desincentive la acumulación de terrenos entre pocas personas.
3. Beneficios de la inclusión social. Cuantificar las externalidades negativas generadas por el modelo de expansión de la ciudad (vía el gasto público para ofrecer servicios de educación, salud, agua, etc). La cantidad económica de las externalidades negativas podría contribuir a reducir las resistencias al incremento de subsidio con la compra de tierra central, al tiempo que contribuiría a compartir un discurso orientado al desarrollo sustentable urbano.
Participante: Carlos Alberto Veytia Franco
1. Mapeo de predios en posesión del estado que sean compatibles con los usos y destinos en Planes Parciales.
2. Expropiación de predios particulares donde se requiera cubrir la necesidad de densificación y redensificación de vivienda.
3. Misma estrategia anterior pero con el sistema de plusvalía.

Formato 2
Participantes: Sergio Baldit y Eugenio Arriaga
1. Banco de tierra con distintos esquemas que permitan comprar tierra a grupos privados.
2. Incrementar el impuesto predial de manera progresiva para que pague más quien más tiene a partir de cierto número de propiedades.
3. Redireccionar la inversión pública destinada a ofrecer los servicios públicos en la periferia, cuando sea eficiente a subsidiar tierra central.
Participantes: Carlos Alberto Veytia Franco y Héctor García Curiel
1. Mapeo, identificación y censo para elaborar políticas públicas y se establezcan en los planos de desarrollo urbano y aplicación de los impuestos para la adquisición de suelo y se habilite con infraestructura.
2. Implementar la libre declaratoria del valor del suelo “catastral” y expropiación a valor catastral para generar reserva territorial.

3. Aplicar subsidios federales de apoyo a la vivienda para que los organismos públicos de vivienda estatales o municipales subsidian el suelo urbano y no la vivienda.
Participante: Daniela Arias y Emma Patricia Gómez
1. Reformar legislación para exigir participación en la formación de planes parciales. Incluir estudio para determinar valor catastral de predios.
2. Un organismo público determina el valor de un predio. Se hace la compra por un organismo de vivienda público, se paga un porcentaje más equivalente a lo construido.
3. Asociación de organismos públicos y privados para construcción. Se involucran subsidios y descuentos en impuestos si se mejora espacio público y calidad de estos.

Líneas de acción
Núcleo de discusión Mesa azul: Los organismos públicos de vivienda están limitados en adquirir suelo
1. Buscar recursos fiscales para la compra de suelo en zonas centrales (impuestos progresivos).
2. Crear un instituto metropolitano para la administración de un banco de suelo.
3. Aplicación del subsidio de vivienda al suelo y no a la construcción.
4. Redirección del gasto público de proveer servicios a la periferia para comprar suelo en zonas urbanas.

2. Día 1 mesa 2

2.1 Primer bloque	
Mesa Dos	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?
Planes de ordenamiento alrededor de las estaciones.	No, solo se dan incentivos durante la construcción, más no de recuperación de plusvalía posterior a las obras.
Reconversión de usos en planes parciales.	<ul style="list-style-type: none">Falta de coordinación institucionalProyectos aisladosInterés privadoFavores políticos
Coordinación sobre Planes de Desarrollo Urbano: <ul style="list-style-type: none">NacionalEstatalMunicipalZonificación	<ul style="list-style-type: none">Normatividad/ planes objetadosCódigo urbanoAmpliación 60-80No existen esquemas de asociación de propietariosNo existen transferencias de derechosPredial no responde a una política pública

<ul style="list-style-type: none">• Planes parciales de desarrollo urbano• Estudios sobre movilidad	<ul style="list-style-type: none">• Lógica redistributiva municipal y metropolitano• Transferencia total necesaria• Comité metropolitano para distribuir
<ul style="list-style-type: none">• Reglamento de Zonificación• Áreas de urbanización de corto, mediano y largo plazo• Norma 22• Reglamento O.T.	<ul style="list-style-type: none">• Temor a lo desconocido• Efectos imprevistos en opinión pública• No hay consenso sobre la prevalencia de lo público sobre lo privado• Prácticamente se han limitado a recaudar más dinero a cambio de altura
Zonificación: <ul style="list-style-type: none">• Usos de suelo• Potencial de construcción	<ul style="list-style-type: none">• No, corrupción• No, especulación• No, más dinero
Fortalecimiento vocacionamientos/identidad.	<ul style="list-style-type: none">• Gobiernos prefieren deuda que captura de plusvalías• Necesidad de coordinación y colaboración• Monopolio en obras públicas
Reacomodo de estación.	<ul style="list-style-type: none">• Fideicomiso delegacional con empresarios• Escala de contribución según tamaño de empresa
Modelo Metropolitano de ciudad 2042/ Sistema policéntrico.	
Ley de Ciudades y Territorio.	
<ul style="list-style-type: none">• IMEPLAN instrumentos:<ol style="list-style-type: none">1. Programa de Desarrollo2. POTMET3. Mapa Riesgo4. Sist. Información	
<ul style="list-style-type: none">• Programas y agendas de gobierno• Desarrollo sistémico del transporte masivo a zonas no atendidas• Nuevo modelo de transporte público como complemento al masivo	
Regulación del precio de la tierra para bajar los costos del desarrollo.	
Uso de instrumentos del poder público para hacerlos viables.	
Congelación de precios/ valores inmobiliarios.	
Decreto del municipio y estado.	
Declaración de áreas de interés público/ Punto DOT.	
<ul style="list-style-type: none">• APP (Asociaciones público-privadas)• Expropiación• Inversión pública fed/ est/ mun• Especulación bursatilizada	
Expropiación	

PIMUS	
Fomento a la vivienda en renta.	
Estímulos fiscales como: subsidios, extensión de trámites.	
Cambiar reglas de operación del fondo metropolitano.	
Políticas federales y sus fondos alineados al modelo policéntrico/DOT.	
Fondo metropolitano estimado a puntos DOT.	
Espacio público atractivo/ dinámicas socio-urbanas.	
Fondos federales/ inversión en transporte público.	

2.2 Segundo bloque
Formato 1
Participante: Tonatiuh Miranda Núñez
1. Sí, este costo podría encaminarse hacia un beneficio con los instrumentos que regulen las acciones emprendidas.
2. Sí, no hay trabajo en conjunto de las dependencias encargadas.
3. Cuando se le da toda la libertad al desarrollador. Desarrolladores ventajosos sin ética solo buscan aumentar sus ganancias.
4. Creación de entes colegiados para el desarrollo óptimo de proyectos mediante la gestión transversal de equipos de alto rendimiento multidisciplinarios.
Participante: Xtabai Padilla
1. Talleres de capacitación a funcionarios públicos. ¿Quién? Gobierno con otras organizaciones.
2. Transparencia en Asociaciones Público-Privadas.
3. Dar a conocer y aplicar eficientemente los instrumentos de captura de valor.
Participante: José Francisco Galavíz Aréchiga
1. Coordinación de actores. Identificar a todos los actores en materia de planeación con visión metropolitana.
2. Integración y acuerdos de todos los involucrados a manera de convenios.
3. Con visión metropolitana reglamentar y dar las atribuciones a los actores que determinen la planeación.
Participante: Víctor M. Silva López
1. Gobierno transparente para el ejercicio de presupuesto y asignación de proyectos. Todo tipo de acción que se refleje en la ciudad debe ser ampliamente consensuado con una participación ciudadana activa.
2. Implementación de políticas claras y enérgicas para atacar la especulación del suelo.
3. Buscar la equidad y el orden para incentivar el desarrollo de la ciudad no implica olvidar o castigar a inversionistas.

Participante: Daniel Tovar Rodríguez
1. Descentralizar colores (partidos políticos). Desarrollar y lograr que las políticas a implementarse no obedezcan a intereses propios de un gremio. A su vez en conjunto con los tres niveles de gobierno.
2. Participación. Acercarse a las comunidades que serán directamente afectadas por un desarrollo para un consenso común y con ello lograr que se participe de forma integral entre habitantes y servidores públicos o profesionistas.
3. Transparencia. Hacer a todos los procesos accesibles y en un lenguaje en el que todas las personas pueden entender (no cuestiones técnicas). Con esto se lograría que todas las personas sientan que son incluidas en el proceso. <ul style="list-style-type: none">• Consultores• Ayuntamientos• Desarrolladores
Participante: Pablo Ugalde
1. Fortalecer la participación ciudadana y esquemas de representación barrial. Separar funciones técnicas de las agendas locales.
2. Restringir derechos sobre la ciudad de los desarrolladores inmobiliarios.
3. Fortalecer autoridades técnicas.
Participante: Ricardo Gutiérrez Padilla (Formato 1 y 2)
1. Educar/ sensibilizar sobre las necesidad y conveniencia social de usar los instrumentos de captación de valor. ¿Qué? IMEPLAN.
2. Vincular los productos de la captación de valor a los temas de la agenda metropolitana (grandes procesos/ soluciones estructurales) JMC. Ciudad que queremos. ¿Por qué?
3. Actores. Integrar en una figura reconocida pública y social la generación de proyectos de captación de valor de importancia estratégica para la metrópoli. Por ej. Consejo Ciudadano Metropolitano. ¿Quién?

Formato 2
Participantes: Xtabai Padilla y Daniel Tovar Rodríguez
1. Transparencia y coordinación: <ul style="list-style-type: none">• Procesos• Visiones en conjunto• Coordinación metropolitana
2. Trabajo en conjunto y a largo y mediano plazo: <ul style="list-style-type: none">• Sin importar partidos políticos• Con los niveles de gobierno e instituciones. A su vez con las asociaciones civiles y habitantes
Participantes: Nely Patlan y Pablo Ugalde
1. Fortalecer esquemas de participación ciudadana que puedan definir en qué proyectos se invierten los recursos y prioridades para su comunidad, esto sobre recursos adicionales por instrumentos de captura de valor. Municipio y representación de barrios.

2. Establecer una coordinación metropolitana en un lapso mayor a los tiempos administrativos, para darle continuidad a los proyectos que deriven de estos instrumentos. <ul style="list-style-type: none">• Municipios metropolitanos• Congreso del estado
--

Líneas de acción
Núcleo de discusión Mesa roja. Existe un costo político para implementar instrumentos de captura de valor
1. Planeación participativa. Comités de barrio es quien gestiona, ayuda a definir demandas.
2. Generar contenido sobre captura de plusvalías para las áreas de comunicación municipal.
3. Delimitar, identificar, jerarquizar las estrategias para capturar plusvalías y aplicarlas en el territorio.
4. Definir un ente colegiado para alinear intereses públicos y privados.

3. Día 1 mesa 3

3.1 Primer bloque	
Mesa Tres	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?
Planes parciales en zonas mixtas y densas.	No hay instrumentos. El tema de plusvalía como generación privada está arraigado y se refleja en nuestros instrumentos.
PIMUS y planes parciales.	Inexistencia de instrumentos de captura de valor.
Programas de redensificación.	No. No han tenido mucha incidencia en la ciudad, los desarrolladores especulan libremente sin regulación real por parte del sector público/ayuntamientos.
Considero que en este momento no hay este tipo de instrumentos o por lo menos no se están utilizando planes a modo y económicos.	No. No se están utilizando porque no existen y tampoco hay propuestas que puedan hacer que los desarrolladores regresen al centro o que el gobierno proponga.
Esquemas de financiamiento. Créditos y subsidios a renovación urbana.	Indirectamente se tienen, para dotar de servicios.

Propuestas:	
Las zonas quedan mejor conectadas incentivando la vivienda, así como los usos mixtos propuestos en planes parciales.	Existe la ingeniería de valor, sería interesante aplicarla en la ZMG.
Fortalecer la regulación de la oferta a través del municipio.	Apartado en las leyes que promuevan subsidio a la vivienda en centralidades.
Diseño de modelos económicos en asociación pública-pri- vada (APP).	Regulación vinculada con proyectos de rehabilitación urbana, dotación de equipamientos e infraestructura en zonas intraurbanas.
Reutilización de edificios.	Valor catastral en función al valor de mercado.
La captación de plusvalías puede incentivar a los desarro- lladores para promover desarrollos en las líneas del transporte público.	Marco legal adecuado que brinde empoderamiento a los municipios y regule el mercado inmobiliario.
Modelos de vivienda que atiendan a los nuevos modelos familiares.	

3.2 Segundo bloque

Formato 1
Participante: Víctor Clavellina
1. Instrumentos normativos que propicien y regulen el desarrollo: Usos mixtos, equipamiento e infraestructura vial no motorizada.
2. Esquemas de cuotas de vivienda de cierto tipo por desarrollo.
3. Gravamen a vacíos urbanos.
4. Elaboración de instrumentos de captación de plusvalías que permitan la inversión pública en dichas zonas.
5. Esquemas de participación Asociación Público-Privada.
6. Nuevas políticas de financiamiento (créditos para la vivienda) enfocados en zonas de renovación. 30% del financia- miento del estado debería enfocarse en este caso.
7. Acompañamiento del sector privado en el desarrollo de proyectos de renovación para facilitar procesos, trámites, etc.
8. Captación del sector inmobiliario.
9. Socialización de proyectos en zonas habitadas para renovar dichas áreas.
Participante: Mitzi Valeria Ramos Medina
1. Identificación de ese nuevo modelo familiar y sus componentes: mercado y zonas.
2. Áreas de oportunidad incentivos para no propiciar áreas descuidadas o abandonadas.
3. Incremento de la calidad del entorno urbano.

4. Relación de proyectos de rehabilitación urbana y sus impactos en la vivienda y servicios.
5. Marco normativo regulado para diversificación de la oferta de vivienda de diferentes tipos.
Participante: Ana E. Rentería M.
1. A través de instrumentos normativos que permitan desarrollar modelos de vivienda adecuados a las necesidades de la población en este momento (parejas sin hijos, solteros, artistas, personas mayores, estudiantes, etc.), y además incentivar económicamente a quienes lo hagan.
2. Es importante aplicar la “Ingeniería de Valor” en estas áreas para que las plusvalías que se generen sean en beneficio de todos los involucrados.
3. Permitir que los espacios del centro subutilizados puedan ser intervenidos para proponer viviendas en renta.
Participante: Héctor Bacilio Puebla Nuño
1. Dentro de los planes y programas los usos mixtos y alturas medianamente de 4 o 5 niveles deben aparecer dentro de los corredores que ya tengan un transporte público masivo o bien en aquellos corredores que ya tengan planeadas una línea o corredor de transporte público masivo.
2. Castigar e incentivar a los dueños de los predios a través de la zonificación de acuerdo a la utilización o subutilización de sus terrenos para evitar la especulación.
3. Fortalecer la accesibilidad a otros modos de transporte como BRT e infraestructura ciclista.
Participante: Thalía Hernández Amezcua
1. Generando políticas de uso de suelo mixtos.
2. Expropiación de terrenos. Facilitación o disminución de trámites para actualizar derechos de propiedad.’
3. Generando políticas públicas para la formalización del trabajo y su acceso a créditos para la vivienda.
Participante: Paulina Ascencio
1. Normar la construcción de desarrollos de vivienda media y alta para que incluyan porcentajes de vivienda social dentro del mismo desarrollo. Un ejemplo son las zonas ZEIZ en Brasil.
2. Incluir a los vecinos en tomas de decisiones sobre el rumbo del barrio tomando en cuenta la ingeniería de valor (todo lo cualitativo que le da valor al lugar), e incentivar la vivienda en renta en los nuevos desarrollos.
3. Adaptar las viviendas céntricas subutilizadas a estas nuevas necesidades de vivienda: vivienda estudiantil, parejas jóvenes, etc. Los instrumentos de conservación de fincas patrimoniales deberían ser más flexible para que diversifiquen su uso y tengan nuevamente habitabilidad.
Participante: Carlos Romero Sánchez
1. Incentivos. Máximos de cajones de estacionamiento contra mínimos de cajones.
2. Vincular transporte público masivo.
3. Mayor mixtura y flexibilidad en la normatividad.
4. Plantas bajas activas en planes parciales.
5. Calles compartidas para gestión del tráfico.

Formato 2
Participante: Paulina Ascencio, Thalía Hernández Amezcua, Héctor Basilio Puebla Nuño
1. Fortalecer mediante la coordinación y capacitación de la administración pública, la zonificación de usos de suelo mixtos en los corredores de transporte público masivo existentes y planeados.
2. Incentivos (subsidios) al desarrollo vertical y zonificación vivienda media y baja. Castigo (expropiación, reducción de valor catastral) a terrenos subutilizados.
3. Accesibilidad a otros modos de transporte.
4. Formalización de empleo para acceso a créditos de vivienda popular.
Participante: Carlos Romero Sánchez, Víctor Clavellina
1. Normatividad. Plan parcial de desarrollo urbano mixto.
2. Tramitología.
3. Vacíos urbanos, gravar especulación.
4. Vinculación al transporte público masivo.
5. Captación de plusvalías, con esquema de renta asociación público-privado (APP).
6. Áreas consolidadas involucrar a la comunidad.
Participantes: Mitzi Valeria Ramos Medina, Ana E. Rentería M.
1. Identificar el nuevo modelo familiar y su dinámica, a través de instrumentos normativos que permitan desarrollar modelos de vivienda adecuados a sus necesidades.
2. Mejorando el entorno y la calidad de la vivienda, es más atractivo para los propios pobladores y se atraen tanto población nueva como inversionistas y desarrolladores (ingeniería de valor y plusvalías).
3. Permitir que los espacios centrales intraurbanos puedan ser a través de un marco normativo y sean propicios para desarrollos de vivienda para renta.

Líneas de acción
¿Cómo incentivar vivienda para los nuevos modelos familiares en las líneas de transporte público masivo, dentro de las zonas intraurbanas subutilizadas?
1. Coordinación y capacitación en la administración pública para un uso eficiente de la normativa. En la zonificación, el desarrollo e implementación de usos mixtos. Plantas bajas activas, desarrollo en corredores de transporte público masivo existente y planeado. Homologar la norma en la ZMG.
2. Castigo a la especulación.
3. Incentivos a la redensificación. Flexibilidad para diferentes modelos de vivienda, porcentaje mínimo de vivienda social. Financiamiento y créditos destinados a renovación urbana.
4. Accesibilidad al equipamiento y transporte económico. Desincentivos a viajes de automóvil; cajones estacionamiento máximos, no mínimos. Incentivos al transporte público y espacio público cercano.

3. Día 1 mesa 3

4.1 Primer bloque	
Mesa Uno	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?
<ul style="list-style-type: none">• Inversión en espacio público• Inversión en MNM e infraestructura básica	<ul style="list-style-type: none">• Renta no, por limitante cultural• Sí para niveles profesionales medios-altos
<ul style="list-style-type: none">• Incluir máximos de estacionamiento• % de estacionamientos según proximidad a transporte masivo	<ul style="list-style-type: none">• Principio de Ciudad abierta• “Conectividad”• Transporte multimodal• Densificar puntos nodales
Hoy la relación entre transporte público y vivienda no se vinculan.	<ul style="list-style-type: none">• También el transporte convencional es viable• Inversión en vialidades y diseño urbano de calidad• Participar en mejoras• Gastar más en suelo, sacrificando otras características (contra los reglamentos)• Participación, activación en espacios públicos• Corredores de equipamiento• Programa inversión
Modificar PPDU “Adecuar”.	<ul style="list-style-type: none">• Clientemanía• Análisis de la utilidad sin afectar al usuario final
Escala humana hasta 5 niveles.	<ul style="list-style-type: none">• La percepción de los vendedores frena la innovación del modelo inmobiliario• Cambiar estrategia de venta• Los vendedores no salen de su esquema
Usos mixtos	<ul style="list-style-type: none">• Ejes del DOT con incentivos/ impuesto predial• Por zonas con equipamiento y espacios públicos• Con trabajo social• Con seguridad ciudadana
Incentivos fiscales/Impuesto predial no aplica a control <ul style="list-style-type: none">• Tasa diferenciada• Actualización	
<ul style="list-style-type: none">• Subsidio federal• Crédito puente (SHF) para una tasa más baja de interés	
Transporte público (no masivo): <ul style="list-style-type: none">• Regulado• Calidad/precio	

<ul style="list-style-type: none">• Dinámicas familiares• Incompatibilidad• Compatible en barrios• Ruptura de barrios por transporte público sin escala humana y seguridad• Percepción de la comunidad local	
<ul style="list-style-type: none">• Falta profesionalismo en la venta• La demanda	
<ul style="list-style-type: none">• Limitante de zona histórica• Modelo de supermanzana• Malas prácticas del transporte público sin castigo	

4.2 Segundo bloque
Formato 1
Participante: Luis Herrera
1. Ciudad abierta: <ul style="list-style-type: none">• Conectividad• Permeable• Integración• Apropiación del espacio
2. Ciudad densificada: <ul style="list-style-type: none">• Puntos nodales• Escala humana
3. Reciclaje de suelo vacío intraurbano.
Participante: Víctor Silva
1. Vivienda y compatibilidad a dinámica familiar: <ul style="list-style-type: none">• Sistema condominal simplificado en núcleos de 10 unidades aproximadamente• Trabajo social de acompañamiento temporal x vivienda vertical• Capacitación y post-venta a los clientes por grupo de familia
2. DOT <ul style="list-style-type: none">• Mediante garantías de seguridad en el transporte• Con conductores honestos alias “Choferes” para garantizar transporte seguro y eficiente
Participante: Alcira Murillo
1. La creación de un modelo de transporte público que conviva con el transporte masivo y/o el crecimiento de estos mismos.
2. Evitar y regular la concentración de usos, apoyar la dispersión y generación de nuevos puntos donde se desarrollen tanto actividades básicas, como las administrativas del sector público, etc.
3. Cambio de densidades permitidas en los municipios (normatividad de redensificación).

Líneas de acción
Núcleo de discusión Mesa verde. La oferta de vivienda es incompatible con las dinámicas familiares.
1. Política reciclaje de suelo vacío intraurbano. Adecuando normas, evitando concentración (ya hay instrumentos): <ul style="list-style-type: none">• Inmobiliarias públicas• Instituto de Vivienda• Conexión con transporte público multimodal
2. Ciudad abierta, permeable, accesible. Empresa aporta: <ul style="list-style-type: none">• Diseño urbano• Proyectos inmobiliarios
3. La expansión del transporte público induce demanda por vivienda (todo tipo de transporte público): <ul style="list-style-type: none">• Garantías de seguridad• Choferes honestos• Que no se impune
4. Condominios de 10 unidades: <ul style="list-style-type: none">• Acompañamiento temporal de trabajo social• Trabajo para post-venta• Evitar la concentración de usos terciarios en el centro (ciudades nocturnas)• Cambio de densidades permitidas• La norma debe tener diversidad• Ligar instrumentos económicos• Consecuencia: cambio en el modelo de vivienda• Vivienda progresiva ahora tiene limitantes porque no existe en la norma• El estado ignora que la ciudad se autoconstruye

5. Día 2 mesa 2

5.1 Primer bloque	
Mesa Dos	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?
Esta no es labor del sector privado.	Esta no es labor del sector privado.
Los planes no te dicen que hacer, solo restringen.	Departamentos con planta baja activa (actualmente no hay crédito a usos mixtos).
No hay política de redensificación actual.	Modelos alternos de gestión y administración vecinal.
Tiempo burocrático largo.	No se venden cajones de estacionamientos, se rentan para garantizar ingresos al mantenimiento del condominio (aunque esto no debería de ser).
Ley de condominios atrasada.	Contemplar diferentes modos de transporte.
IDE inoperable.	Conexión a equipamientos.
Propuestas tratadas en la mesa:	
Castigo a la especulación.	Iniciativa al diálogo entre desarrolladores y funcionarios, con las puertas abiertas a la ciudadanía.
Flexibilizar transferencia de derechos.	
Flexibilidad de usos de suelo.	
IDE regulable.	
Máximo de cajones de estacionamientos; no mínimos.	

5.2 Segundo bloque
Formato 1
Participante: Carlos Romero Sánchez
1. Normativa metropolitana congruente.
2. Cambio de paradigma en los planes o programas de desarrollo.
3. Que la normativa realmente le apunte al repoblamiento.
4. Separar los cajones de estacionamiento de las viviendas.

Participante: Jorge Guerrero Leal
1. Homologar y dar congruencia a las diferentes normas con el objetivo DOT.
2. Ofrecer un mejor transporte público/alternativo con normas de servicio.
3. Ofrecer y depurar predios congruentes a la mejor propuesta de diseño.
Participante: Erick González Santos
1. Homologar la normativa federal con la local (estados y municipios).
2. Establecer estímulos fiscales (de impulso y correctivos).
3. Establecer reglas claras y flexibles de acuerdo a cada entorno.
4. Establecer reglas que impulsen la utilización del transporte público y otras modalidades de transporte no motorizado.
5. Realizar planes y programas de desarrollo urbano integrales y no sectorizados, que incluyan diagnóstico, pronóstico y estrategias de equipamiento urbano, infraestructura, movilidad, corresponsabilidades y compromisos.
6. Definir de donde se bajan las partidas presupuestales. Para que estos recursos económicos puedan ser factibles para cada estrategia.

Líneas de acción
¿Cuál sería la normatividad ideal para compatibilizar la idea de ciudad DOT con el sector privado?
1. Homologar y dar congruencia a la normatividad actual de una manera metropolitana. Que esta sea integral, flexible (no corrupta) y evite normas contrapuestas; y donde se definan las responsabilidades y los recursos.
2. No cajones de estacionamiento (puede variar dependiendo al entorno). Canjearlos por otras modalidades de transporte público no motorizado y masivo, que se ajusten a la normatividad.
3. Romper los paradigmas del modelo de vivienda, no restringiendo los diferentes modelos de vivienda; permitiendo la libre innovación. Para facilitar la apropiación social.
4. Establecer estímulos fiscales (de impulso y correctivos).
5. Promoción a espacios públicos que sean certificados por viabilidad y sustentabilidad.

Anexo 9

Perfil de los desarrolladores

PRIMER CUADRO	Se enfoca al mercado de la vivienda vertical de interés social y medio, su objetivo es ofrecer la mejor ubicación para una mejor calidad de vida.
IDEAL	Se dedica a proyectos de construcción, promoción y comercialización de desarrollos habitacionales verticales y horizontales de interés social y medio.
BLACK SHEEP	Es una empresa de reciente creación. Se responsabiliza de los proyectos en cuanto a los aspectos comerciales antes de su salida a venta. Se enfoca a desarrollos de vivienda vertical de nivel medio-alto.
GRUPO VEQ	Desarrollo de proyectos inmobiliarios de nivel alto. Vivienda vertical y horizontal.
GRUPO INMOBILIARIO FRAVA	Grupo inmobiliario que promueve, desarrolla y comercializa vivienda de todos los niveles.
GRUPO INMOBILIARIO ALCANCE	Se dedica a la promoción y construcción de bienes raíces, de todos los niveles, horizontales y verticales.
TRAMA ARQUITECTOS	Taller de arquitectura.
OPTITERRA DESARROLLADORA	Sin datos.
C3 ARQUITECTOS/CASTIELLO BIENES RAÍCES	Despacho creativo de arquitectos.
ROJAP GRUPO CONSTRUCTOR	Se dedica a la industria de la construcción, renovación y mejora de vivienda.
ROGO	Proyectos inmobiliarios de nivel alto.
CASILLAS MAS CASILLAS	Empresa inmobiliaria que se dedica a desarrollar vivienda horizontal y vertical de interés social y medio.
GRUPO FAVIER	Su actividad principal es el desarrollo inmobiliario; desarrollo hotelero, comercial, industrial, de oficinas y vivienda vertical y horizontal de interés social y residencial.
VITERRA	Grupo inmobiliario que desarrolla y comercializa vivienda vertical y horizontal de todos los niveles, oficinas, terrenos, desarrollos comerciales e industriales.
ALEJANDRO TOPETE-JAVIER LOMELIN ARQUITECTOS	Sin datos.
C&C	Es un grupo desarrollador inmobiliario dedicado al sector corporativo, residencial, y turístico de lujo.
Diaval	Sin datos.

07.

Bibliografía

Arboleda, L. (vol. 26, núm. 1, enero-junio, 2008). El grupo de discusión como aproximación metodológica en investigaciones cualitativas. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 69-77.

Ayuntamiento de Guadalajara. (2009). *Reglamento de Zonificación Urbana del Municipio de Guadalajara*. Guadalajara.

Baeza, M. A. (2002). *De las metodologías cualitativas en investigación científico social: Diseño y uso de instrumentos en la producción de sentido*. Concepción: Universidad de Concepción.

Bertoldi, S., Fiorito, E., & Álvarez, M. (vol. XVII, núm. 33, noviembre, 2006). Grupo Focal y Desarrollo local: aportes para una articulación teórico-metodológica. *Ciencia, Docencia y Tecnología*, 111-131.

Cisterna Cabrera, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Theoria*, 61-71.

Colavidas, F., & Salas, J. (2005). Por un Plan Cosmopolita de Habitabilidad Básica. *INVI*, 226-229.

Comisión de Planeación Urbana de Guadalajara. (2014). *Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población*. Guadalajara.

CONAVI. (2010). *Código de Edificación de la Vivienda*.

Coulomb, R., & Schteingart, M. (2006). Entre el estado y el mercado: *La vivienda en el México de hoy*. H. Cámara de diputados; Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco; Miguel Ángel Porrúa.

ctsEMBARQ México; Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.; Centro Mario Molina. (2013). *Reforma Urbana. 100 ideas para las ciudades de México*. Centro de Trasnporte Sustentable de México A.C.

Flick, U. (2012). *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.

Gibbs, G. (2012). *Análisis de datos cualitativos en Investigación Cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.

Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. New Brunswick and London: AldineTransaction.

Hamui Sutton, A., & Varela Ruiz, M. (vol. 2, núm. 5, enero-marzo, 2013). La técnica de grupos focales. *Investigación en Educación Médica*, 55-60.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGraw Hill.

IMCO. (2012). Índice de Competitividad Urbana 2012. *El municipio: una institución diseñada para el fracaso. Propuestas para la gestión profesional de las ciudades*. Instituto Mexicano para la Competitividad.

IMEPLAN. (2015). *Área Metropolitana de Guadalajara. Expansión urbana. Análisis y prospectiva 1970-2045*. Guadalajara: Editoriales e Industrias Creativas de México.

INEGI. (1990). Censo General de Población y Vivienda.

INEGI. (1995). Censo de Población y Vivienda .

INEGI. (2000). Censo General de Población y Vivienda.

INEGI. (2005). Censo de Población y Vivienda.

INEGI. (2010). Censo de Población y Vivienda .

ITDP. (2013). *Desarrollo Orientado al Transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. México, D.F.

ITDP. (2015a). *Guía de implementación de políticas y proyectos de desarrollo orientado al transporte*. México.

ITDP. (2015b). *Instrumentos para el Desarrollo Orientado al Transporte*. México.

Jaramillo, S. (1994). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: Ediciones Uniandes.

Jaramillo, S. (2 de Julio de 1999). El papel del mercado del suelo en la configuración de algunos rasgos socioespaciales de las ciudades Latinoamericanas. *Territorios*, 107-129.

López Moreno, E. (1990). *La vivienda social: una historia*. Guadalajara: Editorial de la red nacional de investigación urbana.

Mertens. (2010). Metodología de la investigación. En R. Hernández Sampieri , C. Fernández Collado, & P. Baptista Lucio.

Moreno Olmos, S. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa*, 47-54.

OECD. (Junio de 2010). *OECD Home*. Obtenido de Organisation for Economic Co-operation and Development: <http://www.oecd.org/gov/46560128.pdf>

Registro Único de Vivienda. (2015). *Mixto. Noviembre 2015*. Ciudad de México.

Robson, C. (2002). *Real World Research*. Blackwell Publishing.

Rodríguez Gómez, G., Gil Flores, J., & García Jiménez, E. (1999). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Málaga: Ediciones Aljibe.

Rojas, E. (2004). *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*. Washin-gton, D. C.: BID.

Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*. México, DF: Edicol.

Velázquez Garza, I., & González Santos, E. (2003). *Reglamento Estatal de Zonificación*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Zulaica, L., & Celemin, J. P. (2008). Análisis territorial de las condiciones de habitabi-lidad en el periurbano de la ciudad de Mar del Plata (Argentina), a partir de la construcción de un índice y de la aplicación de métodos de asociación espacial. *Revista de Geografía Norte Grande*, 129-146.

Guadalajara Jal. 05 de marzo de 2016

(01) (33) 38231361
vecinos@cuadraurbanismo.com
José Guadalupe Montenegro 1957-B
Col. Americana C.P. 44160
Guadalajara, Jalisco, México
cuadraurbanismo.com

