

## **Mercado y desigualdad espacial en un corredor urbano en la Ciudad de México, el caso del Eje 8**

*Celia Elizabeth Caracheo Miguel, Angelica Herver Solano*

### **Resumen**

El presente estudio analiza las transformaciones urbanas y las desigualdades espaciales en el corredor urbano Eje 8 Sur de la Ciudad de México entre 2010 y 2023, enfatizando la interacción entre las dinámicas económicas, los usos de suelo y los perfiles socioeconómicos. Se plantea como hipótesis que los diferentes mercados generan desigualdad espacial al configurar el territorio según la demanda y las condiciones socioeconómicas de los habitantes. A través de un enfoque descriptivo-analítico que incluye análisis cartográfico, trabajo de campo y bases de datos socioeconómicas, se identificaron cambios significativos en la estructura urbana del corredor. Los resultados revelan una segmentación funcional entre las zonas centrales, caracterizadas por alta densidad de construcción, actividades de comercio especializado y población de mayores ingresos, y las zonas periféricas, donde predominan usos de baja intensidad y población con menores recursos. Asimismo, se observó un desplazamiento de actividades locales en favor de desarrollos inmobiliarios y comerciales en áreas de mayor valor económico. El estudio concluye que las dinámicas del mercado han exacerbado las desigualdades espaciales, consolidando áreas privilegiadas en términos de servicios e infraestructura, mientras relegan a las zonas periféricas a condiciones de rezago. Estos hallazgos subrayan la necesidad de políticas públicas que regulen los mercados urbanos y promuevan un desarrollo más equitativo y sostenible en los corredores urbanos.

**Palabras clave:** Desigualdad espacial; Corredor urbano; Transformaciones urbanas; Actividades económicas; Estructura urbana.

## Abstract

This study analyzes urban transformations and spatial inequalities along the Eje 8 Sur urban corridor in Mexico City between 2010 and 2023, emphasizing the interaction between economic dynamics, land use patterns, and socioeconomic profiles. The central hypothesis posits that different markets generate spatial inequality by shaping the territory according to demand and the socioeconomic conditions of the inhabitants. Through a descriptive-analytical approach incorporating cartographic analysis, fieldwork, and socioeconomic databases, significant changes in the corridor's urban structure were identified. The results reveal a functional segmentation between central areas, characterized by high construction density, specialized commercial activities, and higher-income populations, and peripheral zones, where low-intensity land uses and lower-income populations predominate. Furthermore, a displacement of local activities in favor of real estate and commercial developments in areas of higher economic value was observed. The study concludes that market dynamics have exacerbated spatial inequalities, consolidating privileged areas in terms of services and infrastructure, while relegating peripheral zones to conditions of disadvantage. These findings underscore the need for public policies that regulate urban markets and promote more equitable and sustainable development in urban corridors.

**Keywords:** Spatial inequality; Urban corridor; Urban transformations; Economic activities; Urban structure.

## Introducción

El crecimiento urbano acelerado desde finales del siglo XX ha transformado profundamente las ciudades, generando cambios económicos, sociales, culturales y ambientales que han redefinido su estructura y funcionamiento. Estos procesos han incrementado tanto la concentración como la expansión territorial, modificando la organización espacial y las dinámicas económicas en el entorno urbano.

En este contexto, los corredores urbanos emergen como estructuras lineales clave que integran actividades económicas, infraestructura de transporte y conectividad entre áreas urbanas. Su importancia radica en

su capacidad para articular funciones diversas, como la movilidad, el comercio y la prestación de servicios, configurando patrones espaciales que responden a demandas de mercado. Estos corredores, ya sean intraurbanos o interurbanos, no solo organizan las ciudades, sino que también reflejan las desigualdades socioeconómicas y los procesos históricos que influyen en su configuración (Guevara, 2007).

En la Ciudad de México, el Programa Integral de Movilidad 2020-2024 reconoce la red vial como un componente esencial para la integración urbana, las vías primarias representan 7.6% del total de la red vial y estructuran los principales flujos de bienes y personas. Sin embargo, esta red también evidencia disparidades entre las zonas centrales y periféricas, vinculadas a la desigualdad en el acceso a infraestructura y servicios.

Carrión y Zepeda (2021), mencionan que en las grandes ciudades se configuran arterias, avenidas, carreteras y rutas que de acuerdo con su historia y el tipo de ciudad que se trate dará origen a procesos multiescalaes lo que configura ciudades nucleares que combinan concentración y dispersión espacial de distintos niveles: global, nacional, intermedio y local. Estos mismos autores citando a Garza et al. (2013), explican que a partir de la acumulación de capital y producción global se configuran transformaciones urbanas en donde las condiciones generales de infraestructura y servicios permiten comprender la organización y dinámica espacial de la ciudad.

Este trabajo se centra en el análisis del corredor urbano Eje 8 Sur, explorando su evolución entre 2010 y 2023. La investigación busca responder a las preguntas: ¿cómo se estructura un corredor urbano? y ¿cuáles son los efectos de las dinámicas de mercado en su organización espacial? La hipótesis plantea que los mercados, al configurar actividades económicas y usos de suelo, generan procesos de desigualdad espacial, concentrando recursos y oportunidades en determinadas áreas mientras relegan otras al rezago.

El objetivo principal es examinar las transformaciones del corredor Eje 8 en términos de forma urbana, actividades económicas y perfiles socioeconómicos, empleando un enfoque descriptivo-analítico que combina cartografía, trabajo de campo y análisis de datos socioeconómicos. El estudio se estructura en tres apartados: el primero aborda el marco teórico sobre estructura urbana, su relación con los mercados y los procesos de desigualdad espacial; el segundo presenta la metodología y características del caso de estudio; y el tercero analiza los resultados, destacando las dinámicas económicas, los patrones espaciales y las desigualdades observadas.

Al finalizar, se plantean reflexiones sobre la necesidad de políticas públicas que equilibren las demandas del mercado con el bienestar de las comunidades locales, fomentando un desarrollo urbano más equitativo y sostenible.

### ***La importancia de los mercados en la configuración de la forma urbana***

Un mercado desde la economía se entiende como cualquier transacción realizada entre dos personas donde ambas obtienen alguna ganancia. No basta que la gente compre y venda para que exista un sistema de mercado, se requiere que sean sus compras y ventas las que coordinen la sociedad y no una autoridad central (Schetino, 2002). Así el mercado es un mecanismo por el cual se intercambian bienes en la economía, consta de tres elementos: compradores (demanda), vendedores (oferentes) y las regulaciones que se emiten para su funcionamiento.

La demanda se modifica por el ingreso, las preferencias, así como por la relación entre bienes sustitutos que propician un aumento en la oferta o bienes complementarios que tienden a disminuirla. La oferta se modifica por factores de producción como el trabajo y el capital, por la incorporación de innovaciones tecnológicas y una combinación de los factores de producción, así como, por factores externos como el papel del gobierno.

El sistema de mercado de acuerdo con Lindblom (2002), coordina las actividades humanas mediante interacciones entre compradores y vendedores, sin requerir planificación estatal centralizada. Este modelo opera a escala social a través de transacciones, en lugar de órdenes centralizadas.

La oferta y demanda así como otras fuerzas configuran el desarrollo productivo de un territorio, esto implica que factores como la innovación y creatividad, los esquemas de financiación, la infraestructura física y social, la formación del capital humano, la tecnología, entre otros, actúan sobre las decisiones que cada uno de los actores involucrados: gobierno local, sector productivo, gremios, academia y comunidad en general, deben tomar de manera individual, o colectivamente, en la búsqueda de un fin común, que se refleja en la evolución de los distintos sectores productivos (Lara, 2016).

Los factores que inciden en el orden social, y en el funcionamiento de los diferentes mercados que llega a albergar un corredor según Alarcón y González (2018), son, el avance de las políticas públicas, la

infraestructura física necesaria, el marco normativo aplicable al sector económico, la formación del capital económico, entre otros que inciden en el desarrollo general de una nación, región, o territorio, evidenciando la efectividad de las políticas, e iniciativas, dadas por las instituciones públicas y los agentes privados. Ante dicho desarrollo, una región puede establecer dicha concentración en corredores urbanos terciarios al asentar y establecer cada dinámica económica.

La valorización y estructura urbana de las ciudades del siglo XXI con sus procesos globalizadores dependen cada vez más de las lógicas del mercado. En el caso mexicano, estas lógicas se materializan al interior de las ciudades mediante lo que Pradilla y Pino denominan “corredores urbanos terciarios”, generados a partir de una centralidad definida. Éstos constituyen hitos urbanos que valorizan el suelo en su entorno, atraen otras actividades terciarias, llenan baldíos urbanos o sustituyen a otros usos anteriores, sobre todo la vivienda (Pradilla y Pino, 2021).

Sin embargo, la creciente demanda de nuevo suelo urbano para el desarrollo residencial, comercial e industrial, potencia los conflictos que suelen presentarse entre las fuerzas del mercado inmobiliario, la planeación urbana y el ordenamiento territorial de los municipios involucrados en esta dinámica económica, la cual busca mecanismos para su desarrollo mediante los distintos mercados.

Dada su historicidad, los corredores urbanos desde el origen de las ciudades, son una parte indiscutible de la planificación, construcción y gestión de las grandes urbes que han estructurado su forma y función. Son conectores, articuladores y vinculadores importantes que conjuntan elementos comunes y al mismo tiempo distintos, como se pueden identificar a partir de las diversas características analíticas que lo componen como su historicidad, funcionalidad (mercados), accesibilidad (movilidad urbana) y localización (teorías de localización), las cuales influyen e inciden en su configuración.

Guevara (2007), reconoce, que los corredores tienen múltiples funciones tales como: a) distribuidor de equipamiento urbano para atender la demanda de la población reconociendo dos lógicas diferentes de alcance regional y su localización en subcentros urbanos; b) articulares de zonas, es decir que funciona como conexión entre diversas zonas de la ciudad, con lo que se vinculan servicios con la demanda social; c) exhibidor comercial, es decir para el habitante resulta como el espacio de abastecimiento cotidiano y d) como conector de áreas permitiendo la movilidad intraurbana y por lo tanto la movilidad de personas a diversas áreas de la ciudad, siendo en estos espacios donde se localiza una mayor oferta de transporte en la ciudad.

## ***El mercado como factor de desigualdad***

La desigualdad urbana es una problemática compleja que se manifiesta en las ciudades como resultado de disparidades económicas, sociales y espaciales, influenciadas por diversos factores como el acceso a servicios, la calidad de la infraestructura y las dinámicas del mercado inmobiliario.

La desigualdad urbana se refiere a las disparidades en el acceso y disfrute de los recursos y oportunidades urbanas, tales como vivienda, servicios básicos, empleo y movilidad. Según Harvey (1973), las ciudades actúan como “productoras de desigualdad” al concentrar recursos y poder en ciertos grupos sociales mientras marginan a otros.

Esta desigualdad no solo es económica, sino también espacial, resultando en patrones de segregación socioespacial, donde las clases más altas habitan en áreas privilegiadas mientras las clases bajas son desplazadas a la periferia o zonas con menor acceso a servicios.

El mercado inmobiliario, como principal mecanismo de producción y distribución de vivienda, tiene un impacto significativo en la estructura urbana y la perpetuación de desigualdades.

Harvey (1985), argumenta que el mercado inmobiliario se guía por lógicas capitalistas que priorizan la acumulación de ganancias sobre las necesidades sociales, lo cual genera exclusión residencial en áreas con altos valores de suelo. Esto se traduce en fenómenos como la gentrificación, que desplaza a comunidades de menores ingresos hacia periferias o zonas marginadas.

Smith (1987), por su parte explica a través del concepto de ciclo del valor del suelo, que la reinversión de capital en áreas urbanas deterioradas puede aumentar su valor, beneficiando a sectores de altos ingresos mientras perjudica a los habitantes originales.

## ***Desigualdad y su relación con la estructura urbana***

La teoría de la estructura urbana, conocida también como el modelo de zonas concéntricas, fue una de las primeras propuestas para explicar la organización espacial de las ciudades. Desarrollada por el sociólogo Ernest W. Burgess en 1925 como parte de los estudios de la Escuela de Chicago, esta teoría describe cómo las actividades y los grupos sociales se distribuyen en el espacio urbano, particularmente en las ciudades industriales de su época.

Elementos clave de la teoría de Burgess para entender la estructura urbana:

- Zonas concéntricas: Burgess planteó que las ciudades tienden a crecer en anillos concéntricos alrededor de un núcleo central, donde cada anillo tiene funciones y características específicas.
- Dinámica social y económica: la distribución de grupos sociales y actividades se basa en procesos de segregación influenciados por factores como el valor del suelo, transporte y acceso a servicios.
- Influencia del mercado: las áreas cercanas al núcleo central suelen ser más competitivas debido al alto valor del suelo, mientras que las zonas periféricas presentan menor desarrollo.

Desde una perspectiva económica, Goodall (1977), destacó que este modelo refleja cómo la accesibilidad del centro comercial y de negocios influye en la forma urbana, determinada por la proximidad y las oportunidades económicas.

Aunque innovador para su tiempo, el modelo presenta limitaciones. Por ejemplo, asume un crecimiento isotrópico (uniforme en todas las direcciones), lo cual no siempre ocurre debido a barreras físicas, políticas o económicas. Además, no contempla el impacto de avances tecnológicos, como el transporte masivo o las telecomunicaciones. A pesar de haber sido superado por teorías más complejas, como los modelos sectoriales de Hoyt o los núcleos múltiples de Harris y Ullman, el modelo de Burgess sigue siendo un punto de partida relevante en el estudio de la distribución urbana y la evolución de las teorías urbanísticas.

La estructura urbana está estrechamente vinculada con la desigualdad urbana, pues determina cómo se organiza el espacio y cómo esto impacta las oportunidades y condiciones de vida de los habitantes. Susan Fainstein (2010), en su teoría sobre la “ciudad justa”, señala que las lógicas neoliberales, que priorizan el crecimiento económico sobre la equidad social, agravan las desigualdades urbanas. Según Fainstein, la planificación urbana debería centrarse en la equidad, la democracia y la diversidad como pilares para reducir estas desigualdades. La autora enfatiza que “la equidad no significa igualdad absoluta, sino un acceso proporcional a los recursos urbanos según la necesidad” (Fainstein, 2010, p. 68).

Por su parte, el enfoque de capacidades de Amartya Sen (1999), amplía esta visión al señalar que la desigualdad urbana no solo se mide en términos materiales, como ingresos o vivienda, sino también en la capacidad de los individuos para aprovechar las oportunidades que ofrece la ciudad. La estructura urbana desigual limita estas capacidades, especialmente en comunidades periféricas que enfrentan barreras para acceder a educación, salud y empleo.

El mercado, al priorizar la eficiencia económica sobre la equidad, exacerba estas desigualdades. Según Sen, los mercados urbanos suelen ignorar las desventajas iniciales de ciertos grupos, como mujeres, migrantes y poblaciones marginadas. Esto se manifiesta en un acceso desigual a la vivienda, donde las personas con menores ingresos suelen estar relegadas a zonas con infraestructura deficiente y escasas oportunidades.

### *Hacia un enfoque integral: justicia espacial*

La interacción entre estructura urbana y desigualdad exige un enfoque integral. Edward Soja (2010), propone la justicia espacial como una estrategia para corregir inequidades a través de intervenciones que promuevan la integración y la accesibilidad universal. Además, Soja (1996), introduce el concepto de Tercer Espacio, que combina las dimensiones físicas y simbólicas del espacio, permitiendo comprender cómo los espacios urbanos están moldeados por narrativas de poder que perpetúan la exclusión y marginación.

Un aspecto central es la segregación socioespacial, entendida como la separación física de grupos sociales en el espacio urbano. Esta segregación no solo crea barreras físicas, sino también simbólicas, perpetuando desigualdades en el uso y percepción del espacio urbano. Superar estas divisiones requiere políticas de planificación que favorezcan la equidad territorial.

En conclusión, la estructura urbana de las ciudades refleja dinámicas de mercado que generan espacios desiguales. En muchos casos, el Estado ha perpetuado estas condiciones al no regular mercados clave, como el de la vivienda. Como resultado, los grupos con mejores condiciones sociales acceden a las mejores localizaciones urbanas y, por ende, a mejores bienes públicos, mientras que los sectores menos favorecidos quedan relegados a zonas periféricas o mercados informales. Abordar estas desigualdades exige integrar perspectivas de equidad, capacidades y justicia espacial en los procesos de planificación y diseño urbano.

### **Metodología**

La propuesta metodológica se articula a partir del análisis de la población como parte de los mercados en cada tramo que se encuentra el corredor y su relación con la conformación de centralidades económicas, a partir de la propuesta de Kerlinger (1979), se trata de un análisis

que focaliza, describe los patrones de distribución de las variables seleccionadas.

Para el estudio se seleccionó el corredor urbano terciario Eje 8 sur Insurgentes-Santa Martha se planteó este tipo de investigación al solo abordar los fenómenos que ocurren sobre el corredor de manera descriptiva, observando y explicando las dinámicas de mercado (oferta y demanda).

Los datos del entorno inmediato se recopilaron a través de trabajo de gabinete y de campo, garantizando una perspectiva retrospectiva sin manipulación deliberada de la zona de estudio. Los periodos 2010 y 2023 se compararon para identificar cambios en la estructura urbana del corredor.

La investigación interrelacionó variables clave: configuración espacial, actividades económicas y mercado inmobiliario. Esta información permitió establecer puntos de referencia y analizar su evolución en los dos periodos seleccionados.

En cuanto al análisis de las características de la estructura urbana, se desglosó la conectividad existente, la jerarquización de vialidades sobre la zona, las rutas de transporte, las colonias que conforman al tramo del eje 8 Constitución de 1917-Santa Marta, centros de barrio, tipologías, concentración poblacional y vivienda. Dicha información recopilada de SEDUVI, SCINCE 2020, fue procesada en un programa de SIG donde se reunieron, gestionaron y analizaron los datos para la obtención de mapas.

Se identificó un mercado inmobiliario y de actividades económicas sobre el corredor, se recopiló en primer lugar, información del mercado inmobiliario. Se procedió a la realización de un estudio de mercado (renta y venta) de vivienda y comercio en la zona de estudio para comprender sus dinámicas actuales. Se recabó en una base de datos la información de diversos portales inmobiliarios en la cual se recopiló la dirección del inmueble, sus coordenadas geográficas, el precio por metro cuadrado de construcción, precio total del inmueble (ya sea en renta o venta), superficie del predio, superficie construida, entre otras características. La información que se obtuvo mediante el levantamiento de campo permitió señalar e identificar la distribución de usos sobre las colonias que inciden en el tramo estudiado.

En cuanto a las actividades económicas, de las bases de datos del SCINCE (2010, 2020) y los censos económicos de los últimos cinco años, se obtuvieron las unidades económicas y el nivel de ingreso de la zona de estudio el cual describe los cambios ocurridos en los últimos años.

Antes de revisar la información previa, se presentan unos breves antecedentes sobre el proyecto de los ejes viales, para contextualizar en el tiempo los procesos de planeación de la estructura urbana de la ciudad.

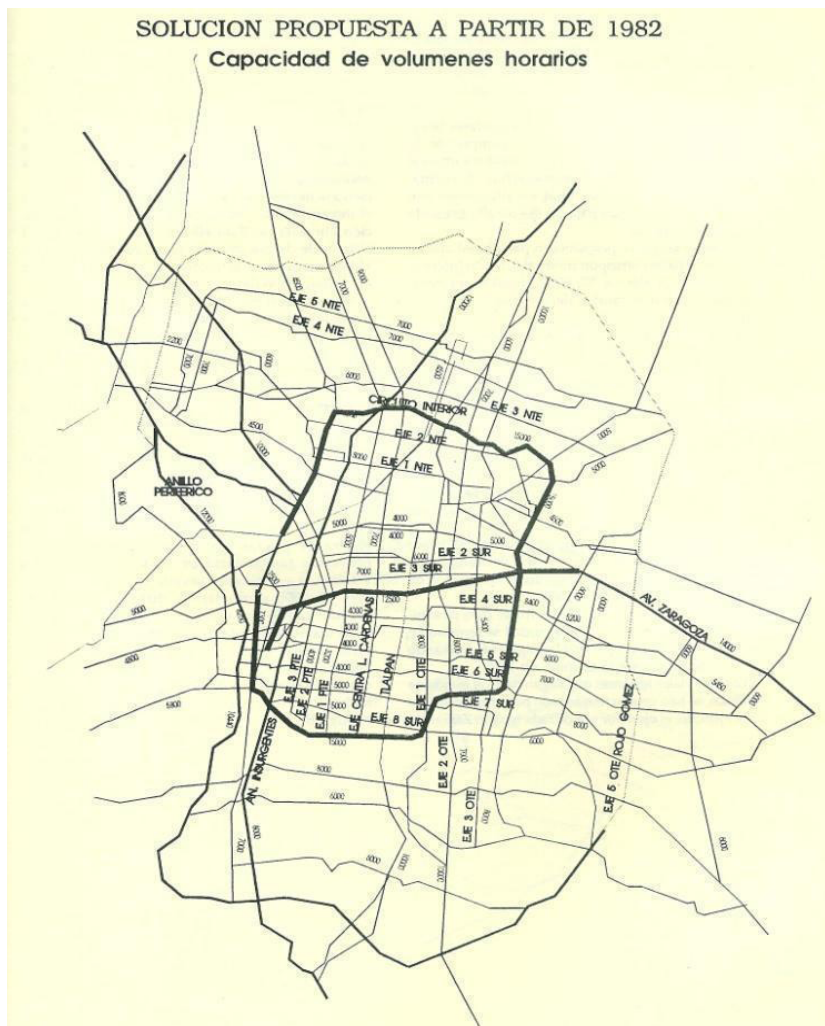
### ***Antecedentes del Proyecto de los ejes viales (1972) y el surgimiento del eje 8***

En la década de los setenta, diversos fenómenos sociopolíticos dieron la pauta para que el gobierno construyera los ejes viales. En 1972 se dan a conocer dos proyectos importantes dentro de la planificación urbana en México: El Circuito Interior y el Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal. En ese mismo año se llevaron a cabo los proyectos geométricos, estructurales, de diseño urbano y arquitectura del paisaje, de los 39 pasos a desnivel y de los viaductos.

Según Padrés (1993), partiendo del hecho de que la ciudad de México no contaba con ejes continuos entre las demarcaciones, que permitieran velocidades adecuadas, o diferentes alternativas de recorrido para desplazarse de un origen a un destino en forma directa, además de que las avenidas con mayor capacidad no tenían continuidad en sus secciones, o no se unían en sus extremos con otras avenidas que pudieran distribuir el tránsito adecuadamente.

Se plantea la construcción de los ejes viales, se consideraron inicialmente 18, y se constituyeron por avenidas o calles con un distanciamiento de 1 km entre ellos; las cuales, por su posición dentro de la traza urbana, ancho de sección, zonas que comunicaban y su propensión a tener un elevado flujo de vehículos, fueron seleccionados para la creación de la red vial principal. Estos ejes formaron una retícula con trazos horizontales (oriente-poniente) y trazos verticales (norte-sur). (Ver imagen siguiente).

**Figura 1. Propuesta de Red Vial del Distrito Federal 1982**



**Fuente.** Extraído de Padrés (1993).

Pradilla (2006), refiere que la construcción de los ejes viales en el área urbana del Distrito Federal dio lugar a vías que caracterizan una dinámica marcada por el alto flujo de bienes, pasajeros y la concentración de actividades, servicios y equipamientos sociales.

Estos corredores urbanos, definidos por la importancia de las vías en términos de tránsito vehicular y peatonal, así como por el nivel y diversidad de actividades que albergan junto a los inmuebles colindantes, reflejan las dinámicas urbanas, sociales y económicas.

Sin embargo, también confinaron la vivienda al interior de las colonias. Aunque la mayoría de estos corredores tienen un gran potencial para consolidarse como espacios de integración urbana y metropolitana, mejorando la movilidad y accesibilidad de la población, también alteraron la dinámica previa al convertirse en bordes físicos que separan a las colonias y sus habitantes (Pradilla, 2006).

## Principales resultados

### *Condiciones de la estructura urbana del corredor eje 8 sur Ermita Iztapalapa*

El análisis del corredor Eje 8 sur se centró en su configuración y relación con la teoría de la estructura urbana y su distribución desigual. Este enfoque permitió examinar cómo la infraestructura, como las vialidades principales, influyen en la ubicación y concentración de actividades económicas. Inicialmente, se delimitó el corredor y se exploró su conexión con el resto de la ciudad.

### **Figura 2. Localización de la zona de estudio**



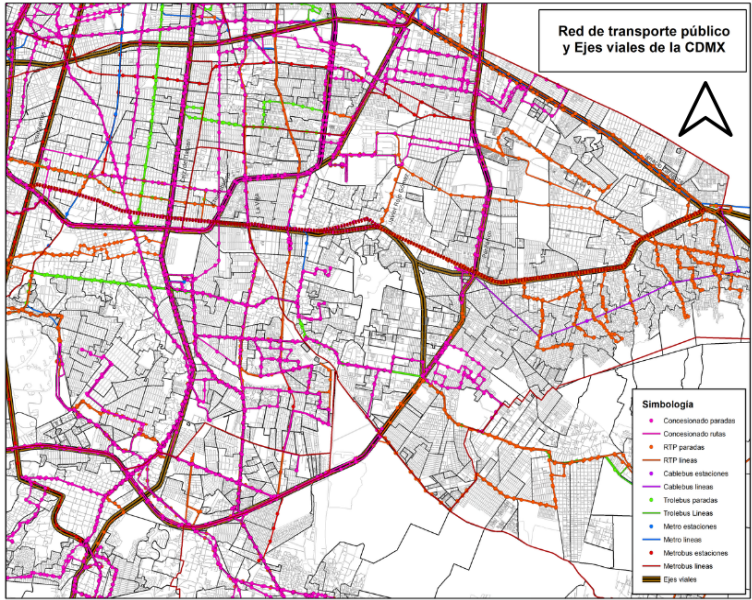
**Fuente.** Elaboración propia con base en información del marco geoestadístico INEGI 2020.

El eje 8 que corre de poniente a oriente; de la Avenida de los Insurgentes (José María Rico) hasta el cruce con la Calzada Ignacio Zaragoza, comprende tres alcaldías: Iztapalapa, Coyoacán y Benito Juárez, se ubican a lo largo de este eje 50 colonias (ver mapa 1), se hace énfasis que, para una mejor observación, el corredor se segmenta en dos partes en el mapa, la parte superior es la zona poniente y la inferior la zona oriente.

El mapa 2 muestra la importancia de las redes de infraestructura de transporte y vial, en la zona de estudio; se cruzan vialidades primarias regionales de especial importancia como Insurgentes, Av. Universidad, Calzada de Tlalpan, Circuito Interior Churubusco, Calzada de la Viga, Av. Javier Romo Gómez, Periférico, eje 6 y Zaragoza.

De igual forma se ha configurado una importante red de transporte como la línea 8 del metro Constitución – Garibaldi, o la línea del trolebús elevado Constitución – Santa Martha y la línea del cablebús del mismo nombre, por lo que se ha articulado una red de servicios de transporte que, si bien no es suficiente, ha traído diversas mejoras en términos de imagen urbana (ver figura 3).

**Figura 3. Infraestructura vial y de transporte.**



**Fuente.** Elaboración propia con base en información del marco geoestadístico INEGI 2020 e información de portal de datos de la CDMX.

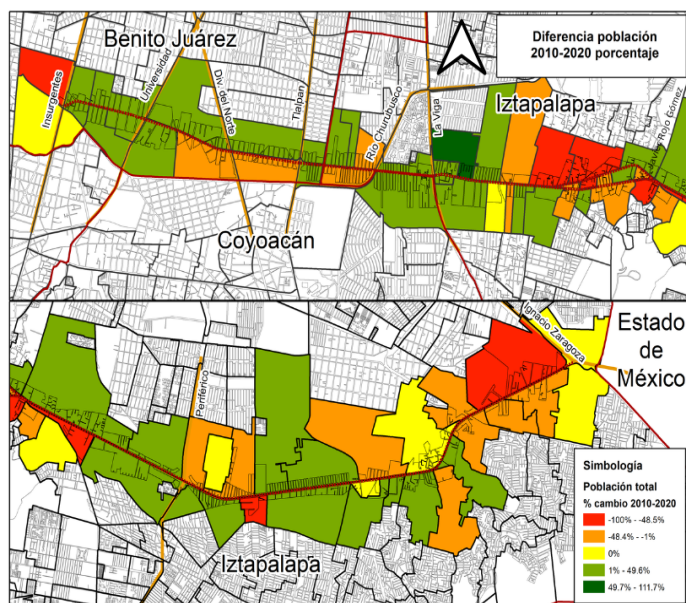
## Concentración de Población

En este apartado se pone énfasis en los cambios de población en el periodo 2010 a 2020, para observar las dinámicas de ocupación y transformación derivadas del comportamiento de los mercados, se enfatizan diferencias importantes entre la zona oriente del corredor con colonias que pierden población de manera importante.

En el siguiente mapa en las manzanas de frente al corredor aumentó el número de habitantes, llama la atención el caso de la zona centro de Iztapalapa que muestra pérdida de población en los diferentes barrios, lo que supone una sustitución de actividades que son mejor valorados por el mercado como ocurre en el análisis de los usos de suelo.

Del mismo modo hacia la salida a Puebla en el tramo de eje 6 a Zaragoza se manifiestan manzanas con pérdida de población, que si se relaciona con la información de nivel socioeconómico da cuenta de desplazamientos en zonas de ingresos bajos o Nivel C, esto debido a que se trata de zonas con un nivel de rezago importante que tienden a expulsar población.

**Figura 4. Cambio de población 2010-2020.**

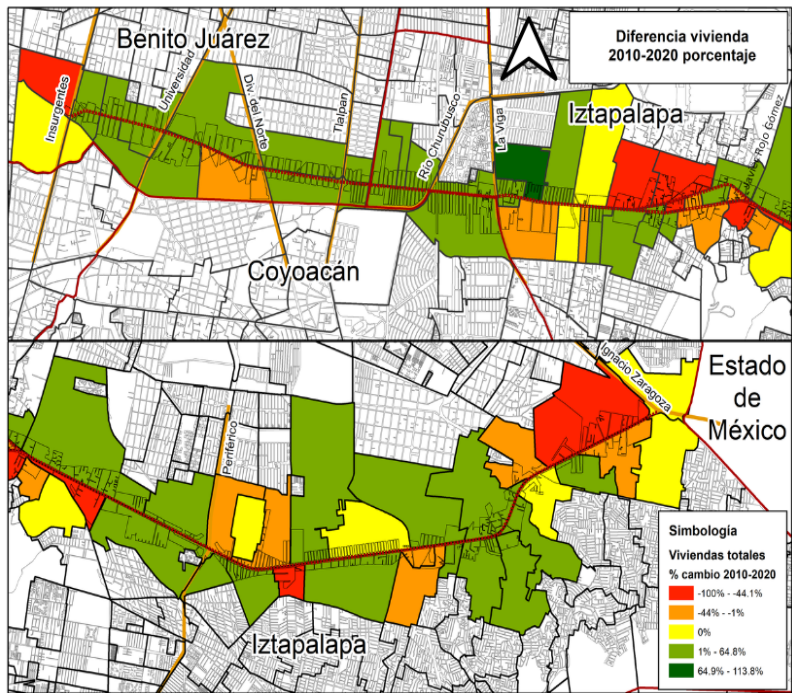


**Fuente.** Elaboración propia con base en datos del INEGI, Censos de población y vivienda 2010 y 2020.

Concentración de vivienda

En el caso de la vivienda en el corredor existen cambios en el periodo referido principalmente en los tramos de eje 6 a Zaragoza siendo manzanas que presentan pérdidas de vivienda, al igual que en el centro de Iztapalapa, sin embargo, también se mantiene el número de viviendas en varias manzanas de frente al corredor. A pesar de esto contrasta el tramo de Insurgentes a Universidad que observa una pérdida y es precisamente en esta zona donde proliferan los usos de oficinas y servicios. Predomina un patrón generalizado de ganancia de viviendas de entre 1 y 64% en todo el corredor, es decir un aumento moderado. Se puede concluir de manera preliminar que precisamente la idea de cercanía a los mercados propicia que los usos diferentes al uso habitacional sean más apreciados (ver figura 5).

Figura 5. Cambio de vivienda 2010-2020.



**Fuente.** Elaboración propia con base en datos del INEGI, Censos de población y vivienda 2010 y 2020.

## Nivel socioeconómico

El Nivel Socioeconómico (NSE) es una forma que agrupa a la población de acuerdo con sus características económicas, sociales y culturales, lo que permite segmentar y entender mejor el comportamiento de distintos grupos sociales. En nuestro país, la Asociación Mexicana de Agencias de Inteligencia de Mercado y Opinión (AMAI) diseñó una metodología específica para estimar el NSE, está presenta su estimación con un descriptivo detallado de cada uno de los NSE en donde:

- NSE A/B: es la población con los mayores ingresos y nivel educativo. Esta se denota por un alto poder adquisitivo, bienes y servicios de lujo.
- NSE C+: es el grupo que tiene ingresos y educación superiores al promedio, con acceso a bienes y servicios de alta calidad sin perfilarse en el lujo.
- NSE C: corresponde a la clase media, con ingresos estables, acceso a educación y servicios básicos, y un nivel de vida estable.
- NSE C-: conformado por la población de clase media baja, ingresos limitados y delimitación en ciertos bienes y servicios.
- NSE D+: es la población de bajos ingresos que, aunque tiene algunos servicios básicos, cuenta con limitaciones en su calidad de vida.
- NSE D: agrupa a población con muy bajos ingresos y dificultades para acceder a bienes y servicios básicos.
- NSE E: población en situación de pobreza extrema, con muy escaso acceso a servicios y educación.

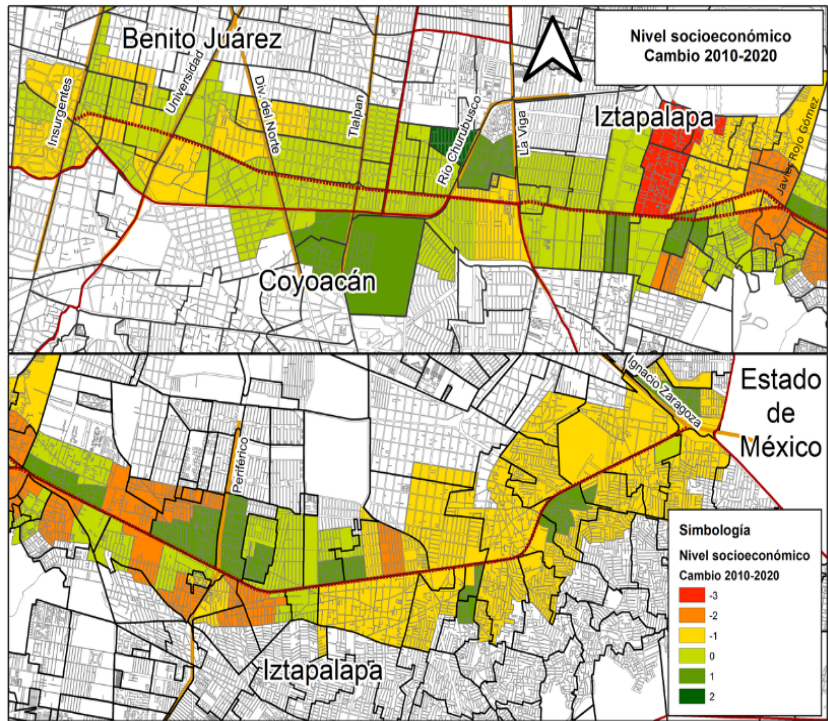
A lo largo del corredor se presenta una demanda dominante de población de ingresos D+, D y E ubicada principalmente en la zona correspondiente a la alcaldía Iztapalapa, es decir hubo una pérdida de un nivel socioeconómico de manera generalizada en el corredor (ver figura 6), no obstante sigue siendo el tramo de La Viga – Insurgentes la que observa una mejora en el NSE, en la zona oriente llama la atención la colonia Constitución de 1917 ya que presenta una población de ingresos C y C+ ingresos más altos en esa zona, esto para el año 2010 para el año 2022 la condición mejora en el paramento norte del corredor de Javier Rojo Gómez a Calle 39, donde se desarrolló un proyecto de vivienda como el proyecto de Quiero Casa en el periodo de estudio.

A partir de la Calzada de Tlalpan y hasta Avenida de los Insurgentes los ingresos tienden a subir de la clasificación C, C+ a A/B.

Este fenómeno puede explicar en buena medida el porqué de la ubicación de usos a lo largo del corredor pues la demanda en ese caso propiciará el desarrollo de actividades que requieran ofertar bienes y servicios especializados para el tipo de población residente como es el caso de la vivienda residencial que mantiene una demanda de población que puede pagar este tipo de vivienda.

Mientras que las zonas pertenecientes a Iztapalapa prefieren ubicar usos comerciales y de servicios ya que, si bien la población residente es uno de sus mercados potenciales, se trata de unidades regionales que ofertan sus productos considerando demandas externas. Entre los resultados obtenidos están, cambios importantes en cuanto al incremento o decremento del perfil socioeconómico con una mejora del NSE en el primer tramo oriente del corredor con algunas mejoras en el paramento sur debido a la construcción de vivienda.

**Figura 6. Cambio de Nivel Socioeconómico 2010-2020.**



**Fuente.** Elaboración propia con base en metodología de AMAI con información de los Censos de población y Vivienda 2010 y 2020.

## Intensidad de construcción

En cuanto al comportamiento de los niveles de construcción, se consideró como nivel 0 a los baldíos, espacios abiertos y edificios demolidos; de esta forma 45% de los inmuebles del corredor para el año 2023 contaba con dos niveles (planta baja y primer nivel).

Mientras que los niveles más altos del rango de 4 a 12 apenas ocupan un 11.5% y estos se ubican principalmente en la zona poniente, desde Tlalpan hasta Insurgentes, es precisamente en esta zona que existen edificios de vivienda de altos ingresos. Por lo que se vuelve más rentable esta función.

El 88.9% de los lotes se concentra en los niveles de 0 a 3. La zona oriente no necesita una mayor intensidad de construcción y se ve reflejado en las alturas predominantes a lo largo del corredor, debido al tipo de actividades que ahí se generan (ver gráfica, tabla y mapa siguientes).

Sobre los cambios en la intensidad de niveles en el caso de los lotes baldíos se desarrollaron 38 lotes, lo que refiere el interés del mercado en ciertos productos inmobiliarios; en cuanto al desarrollo de proyectos en el caso de inmuebles con más de 10 niveles hubo un aumento considerable incluso destacan proyectos de hasta 30 niveles que no existían en el año 2010.

**Tabla 1. Comportamiento de la intensidad de construcción 2010 a 2023**

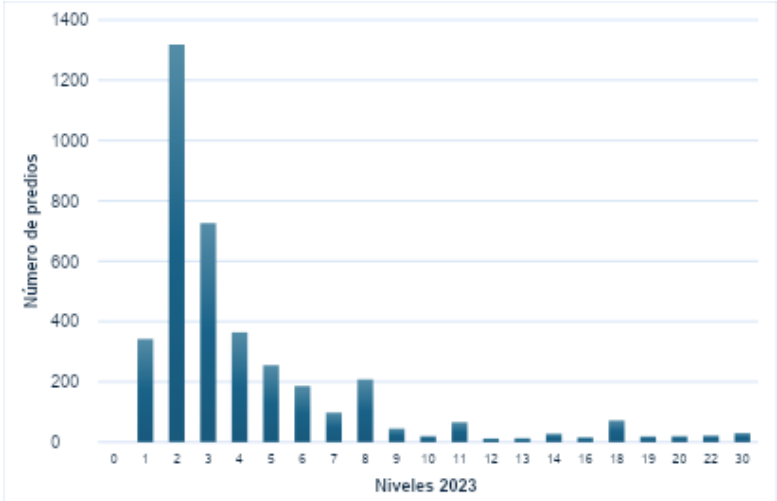
| Niveles | Predios 2010 | Predios 2023 | 2023% | 2010% | Cambio absoluto | Tendencia observada            |
|---------|--------------|--------------|-------|-------|-----------------|--------------------------------|
| 0       | 38           | 0            | 0.0%  | 1.1%  | -38             | Desarrollo de nuevos proyectos |
| 1       | 412          | 342          | 8.9%  | 12.1% | -70             | Reducción por usos comerciales |
| 2       | 1287         | 1318         | 34.1% | 37.9% | 31              | Incremento leve por vivienda   |
| 3       | 663          | 726          | 18.8% | 19.5% | 63              | Incremento leve por vivienda   |

| Nive-<br>les | Pedios<br>2010 | Pedios<br>2023 | 2023% | 2010% | Cambio<br>absoluto | Tendencia<br>observada                      |
|--------------|----------------|----------------|-------|-------|--------------------|---------------------------------------------|
| 4            | 321            | 364            | 9.4%  | 9.5%  | 43                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 5            | 235            | 255            | 6.6%  | 6.9%  | 20                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 6            | 148            | 186            | 4.8%  | 4.4%  | 38                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 7            | 71             | 98             | 2.5%  | 2.1%  | 27                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 8            | 88             | 208            | 5.4%  | 2.6%  | 120                | Incremento<br>moderado<br>por vivien-<br>da |
| 9            | 31             | 45             | 1.2%  | 0.9%  | 14                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 10           | 10             | 20             | 0.5%  | 0.3%  | 10                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 11           | 39             | 66             | 1.7%  | 1.1%  | 27                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 12           | 12             | 12             | 0.3%  | 0.4%  | 0                  | Sin cambio                                  |
| 13           | 1              | 13             | 0.3%  | 0.0%  | 12                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 14           | 6              | 28             | 0.7%  | 0.2%  | 22                 | Incremento<br>leve por<br>vivienda          |
| 16           | 0              | 16             | 0.4%  | 0.0%  | 16                 | Desarrollo<br>de nuevos<br>proyectos        |
| 18           | 8              | 72             | 1.9%  | 0.2%  | 64                 |                                             |

| Nive-les       | Predios 2010 | Predios 2023 | 2023%  | 2010%  | Cambio absoluto | Tendencia observada          |
|----------------|--------------|--------------|--------|--------|-----------------|------------------------------|
| 19             | 19           | 19           | 0.5%   | 0.6%   | 0               | Sin cambio                   |
| 20             | 2            | 20           | 0.5%   | 0.1%   | 18              | Incremento leve por vivienda |
| 22             | 2            | 22           | 0.6%   | 0.1%   | 20              | Incremento leve por vivienda |
| 30             | 0            | 30           | 0.8%   | 0.0%   | 30              | Incremento leve por vivienda |
| Total, general | 3,393        | 3,860        | 100.0% | 100.0% | 467             |                              |

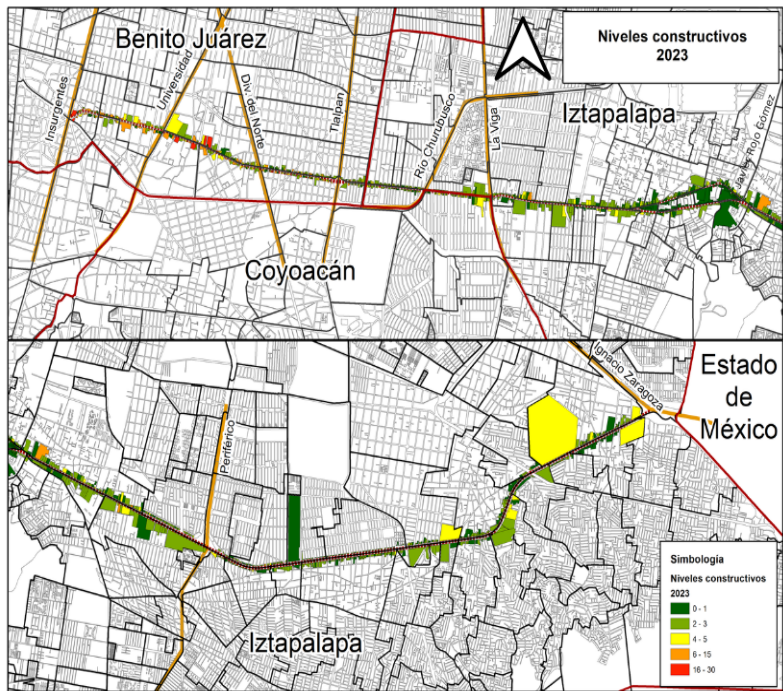
**Fuente.** Elaboración propia con base en levantamiento de campo 2023 e información de Caracheo (2010).

**Figura 7. Cantidad de lotes de acuerdo con el número de niveles 2023**



**Fuente.** Elaboración propia con base en levantamiento de campo 2023

Figura 8. Niveles constructivos 2023.



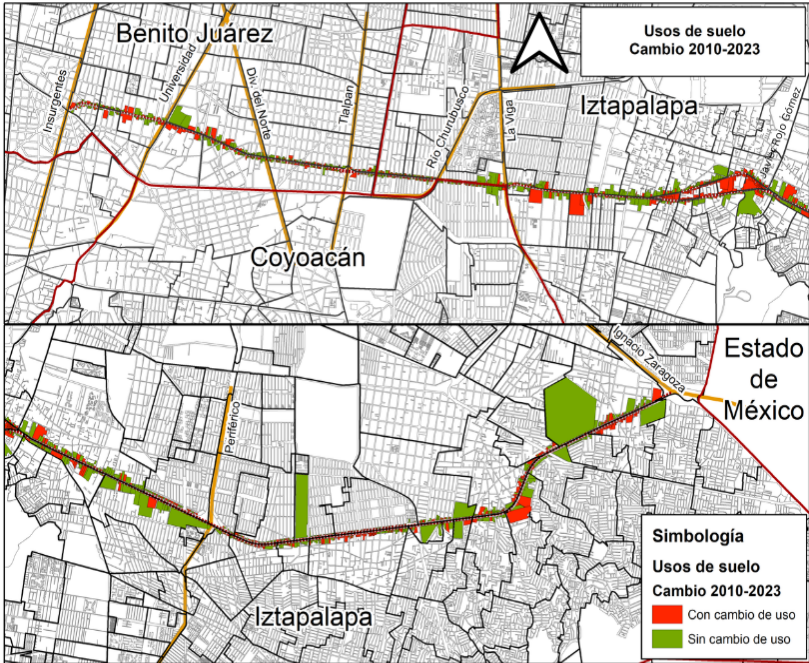
**Fuente.** Elaboración propia con base en levantamiento de campo 2023

*Usos de suelo y actividades económicas*

Los usos de suelo referidos a los diferentes giros del corredor se categorizaron en usos de suelo generales, es importante reconocer los diferentes cambios que tuvieron lugar durante el periodo estudiado pues se perdieron usos comerciales y de servicios principalmente, se trata de actividades de escala local que ya no son valoradas por el mercado.

Por otra parte, aumentaron de manera importante los servicios con industria, el uso habitacional si bien aumenta no sobrepasa más de 13 predios, no obstante, siguen siendo usos que desplazan a las actividades locales, si bien los cambios siguen un patrón homogéneo a lo largo del corredor, es en las centralidades como se verá más adelante en donde predominan estos cambios como ocurre en el centro de Iztapalapa. (ver tabla 2 y figura 9).

Figura 9. Cambios de usos de suelo 2010-2023.



**Fuente.** Elaboración propia con base en levantamiento de campo 2023 e información de Caracheo (2010).

Tabla 2. Cambio de usos de suelo 2010–2023

| Uso de suelo            | 2010 | 2023 | 2010   | 2023   | Cam-bio abso-luto | Tendencia           |
|-------------------------|------|------|--------|--------|-------------------|---------------------|
| Baldío                  | 5    | 7    | 0.33%  | 0.47%  | +2                | Aumento ligero      |
| Comercial               | 294  | 249  | 19.53% | 16.54% | -45               | Disminución notable |
| Comercio con Indus-tria | 2    | 2    | 0.13%  | 0.13%  | 0                 | Sin cambio          |
| Comercio con Servi-cio  | 151  | 171  | 10.03% | 11.36% | +20               | Incremento moderado |

| Uso de<br>suelo                             | 2010 | 2023 | 2010   | 2023   | Cam-<br>bio<br>abso-<br>luto | Tendencia               |
|---------------------------------------------|------|------|--------|--------|------------------------------|-------------------------|
| Comercio,<br>Servicio e<br>Industria        | 1    | 1    | 0.07%  | 0.07%  | 0                            | Sin cambio              |
| Equipa-<br>miento                           | 49   | 72   | 3.26%  | 4.78%  | +23                          | Incremento<br>moderado  |
| Espacio<br>Abierto                          | 5    | 6    | 0.33%  | 0.40%  | +1                           | Incremento<br>ligero    |
| Habitacio-<br>nal                           | 238  | 251  | 15.81% | 16.68% | +13                          | Incremento<br>ligero    |
| Habita-<br>cional con<br>Comercio           | 277  | 293  | 18.41% | 19.47% | +16                          | Incremento<br>ligero    |
| Habita-<br>cional<br>Comercio<br>y Servicio | 106  | 120  | 7.04%  | 7.97%  | +14                          | Incremento<br>ligero    |
| Habita-<br>cional con<br>Servicio           | 73   | 94   | 4.85%  | 6.25%  | +21                          | Incremento<br>moderado  |
| Industria                                   | 23   | 21   | 1.53%  | 1.40%  | -2                           | Disminución<br>ligera   |
| Servicios                                   | 233  | 3    | 15.48% | 0.20%  | -230                         | Disminución<br>notable  |
| Servicios<br>con Indus-<br>tria             | 4    | 191  | 0.27%  | 12.69% | +187                         | Incremento<br>notable   |
| sin uso                                     | 44   | 24   | 2.92%  | 1.59%  | -20                          | Disminución<br>moderada |
| Total                                       | 1505 | 1505 | 100    | 100    |                              |                         |

**Fuente.** Elaboración propia con base en levantamiento de campo 2023 e información de Caracheo (2010).

Como parte del análisis de las actividades económicas y el empleo a partir de información del Directorio de Unidades Económicas del INEGI 2010, 2010 y 2023 existen cambios en la concentración de unidades económicas y personal ocupado, aunque prevalecen las mismas

centralidades, hay una movilidad en cuanto a su número y el tamaño de la unidad en función del número de personal ocupado; el tramo de Universidad – Insurgentes, el tramo de Tlalpan – La Viga y el tramo del centro de Iztapalapa son los más importantes para el año 2023 (ver figuras 10 y 12).

Finalmente, sobre el comportamiento del precio por metro cuadrado de vivienda, de comercio y oficinas de acuerdo con información de diversos portales inmobiliarios para el año 2023, en el caso de la vivienda el precio promedio de renta fue de \$243 pesos, mientras que en el caso del comercio \$367 pesos y oficinas \$329 pesos.

En el mapa 9 de acuerdo con la localización de las ofertas, el tramo de Churubusco a Insurgentes es el más valorado en el caso de la vivienda sobre todo de departamentos, en el caso del comercio la zona centro de Iztapalapa es de las más importantes mientras que en el caso de las oficinas solo existe un mercado para el tramo de División del Norte a Insurgentes.

El centro de Iztapalapa muestra un aumento en los valores debido a que en esa zona se encuentran las oficinas de la Alcaldía con lo que se conforman actividades complementarias, a partir de ese punto y con dirección hacia Santa Martha no se detectaron ofertas de ese uso (ver figuras siguientes).

**Figura 10. Concentración de Unidades Económicas y Personal Ocupado 2023**

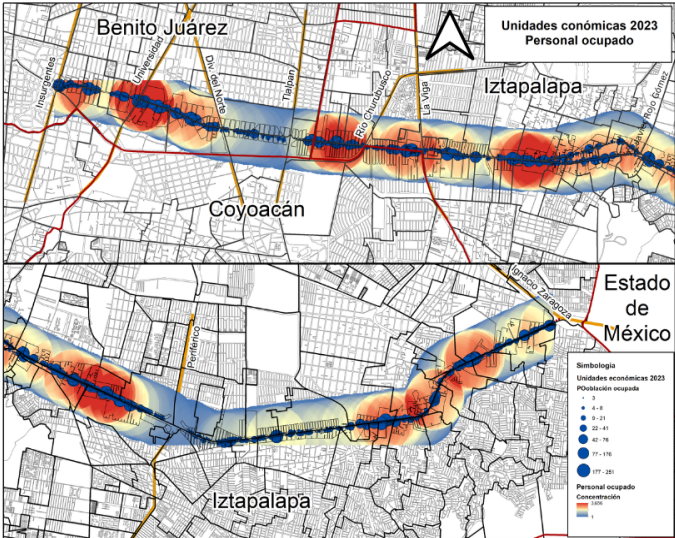
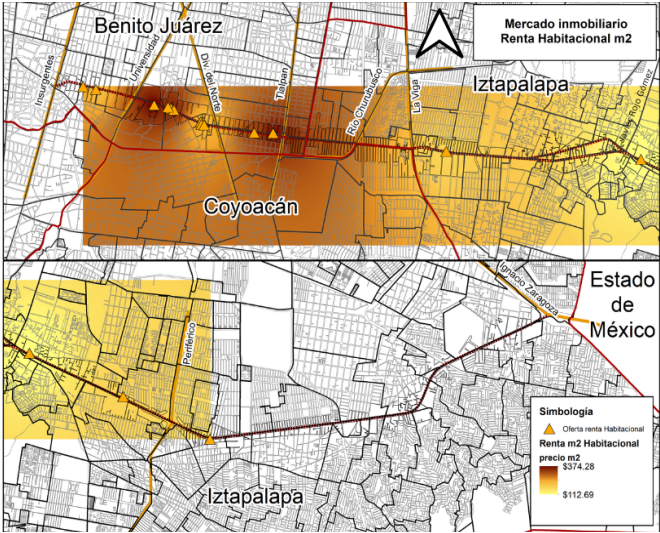
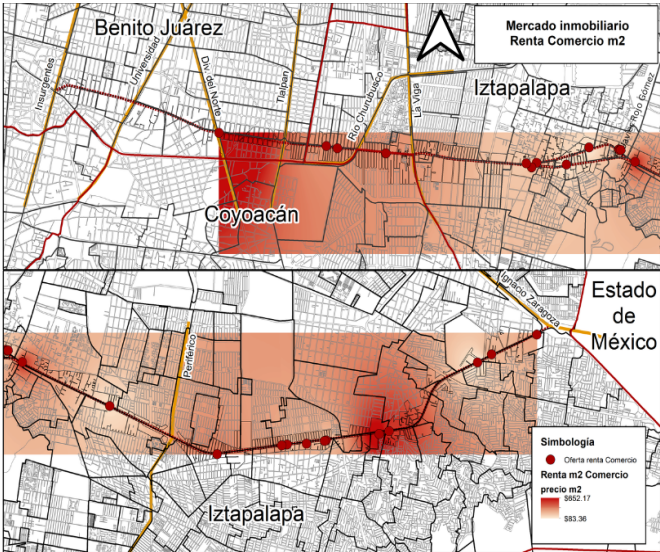


Figura 12. Precio de renta por metro cuadrado de vivienda 2023



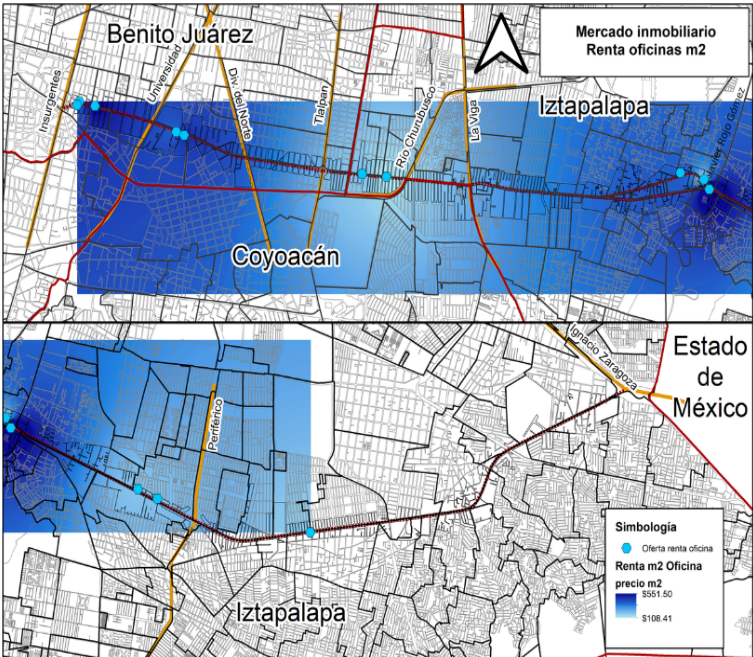
**Fuente.** Elaboración propia con base en investigación de mercado en diferentes portales inmobiliarios.

Figura 13. Precio por metro cuadrado de renta de comercio 2023



**Fuente.** Elaboración propia con base en investigación de mercado en diferentes portales inmobiliarios.

**Figura 14. Precio por metro cuadrado de renta de oficinas 2023**



**Fuente.** Elaboración propia con base en investigación de mercado en diferentes portales inmobiliarios.

### Conclusiones

El presente estudio se propuso analizar las transformaciones urbanas en el corredor Eje 8 en la Ciudad de México, con énfasis en las dinámicas económicas y sus efectos en la configuración espacial y social del territorio. A continuación, se presenta una síntesis de los resultados en relación con los objetivos planteados y la hipótesis inicial.

**Objetivo 1:** describir las transformaciones urbanas derivadas de las dinámicas económicas

Los resultados evidenciaron transformaciones significativas en el corredor entre 2010 y 2023, destacando:

1. Cambios en los usos de suelo: Se identificó un incremento en los usos comerciales y habitacionales especializados en las zonas centrales del corredor (tramo Insurgentes-Churubusco), acompañado por una disminución de actividades locales y espacios baldíos en tramos periféricos.

2. Incremento en la densidad de construcción: Se observó un aumento de proyectos verticales en las zonas de alto valor económico, especialmente en los tramos de Insurgentes a Universidad, mientras que en la periferia predominaron construcciones de baja altura y menor intensidad.

Estas transformaciones confirman la influencia de las dinámicas económicas en la configuración espacial del corredor, donde los mercados especializados y las actividades de alto valor desplazan progresivamente a usos menos rentables en áreas centrales.

**Objetivo 2:** examinar la interacción entre la demanda y los perfiles socioeconómicos

El análisis socioeconómico reveló disparidades marcadas a lo largo del corredor:

1. Diferencias entre tramos: las zonas centrales concentran población de ingresos altos (NSE A/B y C+), mientras que la periferia presenta un predominio de ingresos bajos (NSE D+ y D), con un rezago en infraestructura y servicios.
2. Relación entre ingreso y uso del suelo: las áreas con mayor poder adquisitivo impulsan desarrollos inmobiliarios y comerciales especializados, mientras que las zonas periféricas muestran una pérdida de población y un predominio de actividades económicas de baja escala.

La interacción entre la demanda de servicios y las características socioeconómicas refuerza la segregación espacial en el corredor, evidenciando cómo los mercados tienden a favorecer a las zonas con mayor capacidad adquisitiva.

**Objetivo 3:** observar los efectos diferenciados del mercado en la organización del corredor

Los datos sobre precios de suelo, concentración de actividades y configuración espacial demostraron:

1. Segmentación funcional del corredor: en los tramos centrales (Insurgentes a Churubusco), predominan comercios, oficinas y vivienda vertical de alta gama. En la periferia, las actividades se limitan a servicios básicos y comercios de menor escala.
2. Efectos en los precios del suelo: el precio por metro cuadrado es significativamente mayor en zonas centrales, donde la proximidad a mercados especializados y la accesibilidad incrementan la demanda.

Los mercados generan una organización diferenciada del corredor, creando una estructura segmentada por actividades económicas y capacidad adquisitiva. Esto refuerza patrones de centralización de servicios y concentración de riqueza en las zonas centrales.

La hipótesis planteaba que los diferentes mercados influyen en las transformaciones urbanas, generando desigualdad espacial y configurando lugares según la demanda y la condición socioeconómica. Los resultados confirmaron esta afirmación:

1. Desigualdad espacial: la configuración del corredor refleja una clara división entre las zonas centrales y periféricas, con diferencias en el acceso a servicios, infraestructura y oportunidades económicas.
2. Transformaciones guiadas por el mercado: las dinámicas de mercado priorizan la rentabilidad, desplazando actividades locales y favoreciendo desarrollos especializados en áreas de mayor valor.

Estas conclusiones subrayan la necesidad de políticas públicas que regulen los mercados urbanos y promuevan una distribución equitativa de bienes y servicios en toda la ciudad.

### ***Reflexiones finales***

Las dinámicas de mercado no solo influyen en la transformación del corredor, sino que también amplifican las desigualdades espaciales. Esto es evidente en la segmentación del corredor por actividades económicas y niveles socioeconómicos, con un claro predominio de usos especializados en las zonas de mayor demanda y exclusión de actividades locales en áreas periféricas.

El análisis del corredor Eje 8 aporta evidencia de cómo las dinámicas de mercado y la estructura urbana están interconectadas, reproduciendo desigualdades espaciales y económicas. Este estudio invita a profundizar en políticas de ordenamiento territorial que equilibren las demandas del mercado con las necesidades de las comunidades locales, asegurando un desarrollo más equitativo y sostenible.

Por lo tanto, es necesario promover vivienda asequible en las zonas centrales del corredor junto con desarrollos comerciales y residenciales de mayor escala para garantizar el acceso a vivienda digna para poblaciones de ingresos bajos y medios en áreas bien conectadas y con servicios adecuados como pueden ser un corredor urbano.

Invertir en infraestructura urbana en las zonas periféricas del corredor, como en Iztapalapa, para mejorar el acceso a servicios básicos, transporte

público y espacios públicos, para reducir el rezago urbano en las zonas de bajos ingresos y hacerlas más competitivas en términos económicos y sociales, ya existen propuestas importantes de proyectos como el cablebús que conecta zonas marginadas con el resto de la ciudad pero es necesario todavía complementar estas obras con mejoras notables en el espacio público y el equipamiento de educación, cultura, salud y recreación. Lo anterior para reducir las disparidades en el acceso a servicios sociales y fomentar la integración de las comunidades locales.

Finalmente, es necesario recuperar la discusión sobre las regulaciones al mercado de suelo y la vivienda que implica control en los precios y políticas de regulación del mercado inmobiliario para evitar la especulación en zonas de alta demanda.

Estas intervenciones pueden abordarse de manera integral, priorizando áreas críticas del corredor y considerando su impacto a largo plazo. Implementarlas requerirá una colaboración estrecha entre el gobierno local, la iniciativa privada y las comunidades afectadas.

## **Bibliografía**

- Alarcón, O. A., & González, H. E. (2018). El desarrollo económico local y las teorías de localización: Revisión teórica. *Revista espacios*, 39(51).
- Burgess, E. W. (1925). The growth of the city: An introduction to a research project. En R. E. Park, E. W. Burgess, & R. D. McKenzie, (eds.). *The city* (pp. 47-62). University of Chicago Press.
- Carrión, F., & Cepeda, P. (2021). Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global. *Revista INVI*, 36(102).
- Fainstein, S. S. (2010). *The just city*. Cornell University Press.
- Goodall, B. (1977). *La economía de las zonas urbanas*. Instituto de Estudios de Administración Local.
- Guevara, J. (2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología Para América Latina*, 10(0).
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. Edward Arnold.
- Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital: Studies in the history and theory of capitalist urbanization*. Blackwell.
- Kerlinger, E. N. (1979). *Enfoque conceptual de la investigación del comportamiento*. Nueva Editorial Interamericana.
- Lara, Y. (2016). *Impacto de la inversión extranjera directa en la generación de empleo en México (2005-2015)* [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México].

- Lindblom, C. E. (2002). *El sistema de mercado: qué es, cómo funciona y cómo entenderlo*. Alianza Editorial.
- Padrés, O. F. (1993). Conceptualización de los ejes viales de la Ciudad de México. *Cuadernos de Urbanismo*, (3), 33-45.
- Pradilla, C. E. (2006). Ciudad de México: De la centralidad a la red de corredores urbanos. *Anuario de Espacios Urbanos*, (11), 73-94.
- Pradilla, E., & Pino, R. (2021). Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos. *Anuario de Espacios Urbanos Historia, Cultura y Diseño*, 11.
- Secretaría de Transporte y Movilidad de la CDMX. (2020). *Programa Integral de Movilidad 2020-2024*. Ciudad de México.
- Schettino, M. (2003). *Introducción a la economía para no economistas*. Pearson Educación.
- Smith, N. (1987). *Uneven development: Nature, capital, and the production of space*. Blackwell.
- Sen, A. (1999). *Development as freedom*. Oxford University Press.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell.
- Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.